

3ème ligne de métro - Ligne Aeroport Express - Connexion Ligne B - Cohérence Urbanisme Mobilités : pacte urbain associés aux projets de la 3ème ligne de métro - Ligne Aeroport Express - Connexion Ligne B

Grands projets
21-0006

Mesdames, Messieurs,

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) a instauré 26 périmètres de cohérence urbanisme-transport, assujettissant l'ouverture à l'urbanisation des territoires à la mise en place effective d'une desserte efficace en transports en commun, accompagnée d'une réflexion sur l'accessibilité tous modes. Le corridor du projet Connexion Ligne B se positionne ainsi dans le territoire de cohérence urbanisme-transport n°9 du SCoT.

S'il avait été jusqu'alors dirigé vers les territoires en extension urbaine, le dispositif de cohérence urbanisme-mobilités s'applique dorénavant aux zones urbaines constituées, au sein desquelles les opérations de renouvellement et d'intensification urbaine devront accompagner les nouvelles offres structurantes de transport en commun. C'est le cas du corridor du projet 3^{ème} ligne (M3) – Ligne Aéroport Express (LAE) – Connexion Ligne B (CLB).

Dans l'objectif d'assurer une articulation plus efficace entre les politiques urbaines et de mobilités dans les secteurs desservis par les projets 3^{ème} ligne de métro – Ligne Aéroport express – Connexion Ligne B, une démarche partenariale a été initiée entre les communes concernées, les intercommunalités et les Autorités Organisatrices des Mobilités. Cette démarche a permis de coconstruire un « pacte urbain » dans lequel :

- les autorités organisatrices des mobilités s'engagent sur le projet de transport, autour duquel une valorisation urbaine peut être attendue ;
- les communes et/ou intercommunalités s'engagent sur les moyens pour favoriser la densité et la qualité urbaine ainsi que l'accessibilité vers les transports en commun.

Les pactes urbains se déclinent sur les projets de desserte, mais également sur les territoires bénéficiant d'ores et déjà d'une desserte, visent à assurer une cohérence entre les projets de développement urbain et les projets de transports tant en termes de localisation que de fonctions.

Les principes attendus sont les suivants :

- densité, mixité et qualité urbaine dans la zone d'influence des stations ;
- organisation urbaine favorable au projet ;
- préservation des possibilités d'insertion des transports en commun ;
- amélioration de l'accessibilité multimodale ;
- engagements programmatiques des partenaires.

Compte tenu du positionnement du projet de 3^{ème} ligne de métro et de Ligne Aéroport Express sur deux intercommunalités membres de Tisséo Collectivités (Toulouse Métropole et Sicoval) et de 4 communes membres de deux intercommunalités (Colomiers, Blagnac, Toulouse, Labège), et du projet Connexion Ligne B sur une intercommunalité membre de Tisséo Collectivités (Sicoval) et de 2 communes membres (Ramonville et Labège), le pilotage du pacte urbain est assuré par Tisséo Collectivités, autorité organisatrice des mobilités.

Ce pacte urbain a été enclenché début 2019 de manière partenariale avec les communes et EPCI identifiés ci-dessus, ainsi qu'avec le Conseil Départemental et la Région Occitanie. De plus, il a fait l'objet de rencontres avec le SMEAT et l'État.

Le pacte urbain précise le projet urbanisme-mobilités et le calendrier de réalisation des engagements de chacun, suivant les échéances de mise en œuvre du métro et les recommandations de densité du SCoT.

Le projet global M3 – LAE – CLB répond à un besoin fort d'amélioration des conditions de déplacements dans l'agglomération, afin de favoriser son dynamisme économique et son attractivité dans les années à venir. Les fondamentaux du projet sont notamment :

- la desserte d'un corridor stratégique orienté nord-ouest/sud-est, qui connecte les principales densités de l'aire métropolitaine toulousaine, les grands équipements, le centre-ville de Toulouse, les quartiers politiques de la ville ;
- la desserte des grands territoires économiques de l'aire métropolitaine ;
- la desserte de nombreux territoires d'accueil des populations présents et futurs ;
- la desserte des gares et de l'aéroport ;
- une fonction de maillage transversal avec le réseau de transport en commun actuel.

Le projet de Connexion Ligne B permettra de prolonger la ligne B jusqu'à Labège, avec deux nouvelles stations sur les zones économiques du Parc Technologique du Canal et d'Enova et une connexion à la 3^{ème} ligne via la station Institut National Polytechnique. Cette connexion renforcera le maillage du réseau structurant au Sud-Est, entre la 3^{ème} ligne de métro, Téléo et la ceinture Sud, le réseau Linéo.

L'importance du périmètre d'influence de la 3^{ème} ligne de métro (tracé de 27 km et 21 stations) et de la Ligne Aéroport Express cumulé à celui de la CLB (tracé de 2,7 km) a conduit la maîtrise d'ouvrage à proposer un pacte urbain multi-sites :

- le secteur nord-ouest, entre les stations Colomiers gare et Jean Maga, marqué par les zones économiques structurantes de l'agglomération toulousaine et l'accès à la zone aéroportuaire (Ligne Aéroport Express) ;
- le secteur nord, entre les stations Jean Maga et Toulouse Lautrec, marqué par des tissus de renouvellement urbain hétéroclites (résidentiel, industriels, politique de la ville) ;
- le secteur « patrimonial » entre les stations Toulouse Lautrec et L'Ormeau, marqué par l'opération Grand Matabiau – Quais d'Oc, mais aussi l'articulation de la ligne avec l'hypercentre, ses faubourgs et la gare ferroviaire ;
- le secteur sud-est, entre les stations L'Ormeau et Labège La Cadène, marqué par les secteurs tertiaires à forte valeur ajoutée de Montaudran, ADS, Enova, Labège Innopole et Parc Technologique du Canal.

Tout en déclinant un projet de territoire à l'échelle du corridor, ce dispositif permet une approche plus fine de la cohérence urbanisme-mobilités articulée sur des bassins de mobilité.

Le pacte urbain affirme son ambition urbaine autour de 5 thématiques :

- l'accueil socio-démographique des territoires et le développement économique pour promouvoir un modèle de développement attractif ;
- la valorisation et la préservation de la nature en ville et des patrimoines pour promouvoir un modèle de développement arboré ;
- l'accessibilité aux équipements, services, activités et commerces pour promouvoir un modèle de développement mixte ;
- la capacité de mutation foncière des territoires pour promouvoir un modèle de développement intense ;
- les mobilités articulées autour du métro pour promouvoir un modèle urbain connecté.

La mutation urbaine est un phénomène complexe à appréhender dans le temps et l'espace. Pour l'anticiper et permettre un développement harmonieux de la ville, une approche prospective sur les différents secteurs du pacte urbain a permis de prioriser les territoires de développement et les phaser dans le temps (avant la mise en service (N) / horizon N+5 / horizon N+10).

Quatre territoires ont été définis, dans le prolongement de la démarche adoptée pour le Projet Urbain Toulousain :

- Les territoires à préserver : territoires exceptionnels par leur caractéristiques identitaires 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 de faire évoluer de manière modérée, disposant généralement d'une offre de services adaptée à leur caractère résidentiel. Ces secteurs 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. Ces secteurs où le niveau d'offre de services est satisfaisant et où des mesures compensatoires (maillage vert) doivent être développées. Certaines zones artisanales vieillissantes font partie de ces secteurs.
- Les territoires à restructurer : territoires stratégiques de développement ou de transformation urbaine, généralement localisés dans le rayon d'influence d'un secteur bénéficiant d'une offre de services structurante et/ ou dans un quartier politique de la ville, permettant de repenser les continuités urbaines.

Ces deux dernières catégories de territoire se caractérisent également par une action volontariste de la collectivité (OAP, opérations sous maîtrise publique...).

Ce dispositif permet de donner un cadre à l'urbanisme de projet, en privilégiant l'accueil de nouvelles populations dans les secteurs desservis par une offre de services structurante de manière phasée dans le temps.

L'estimation de la mutabilité du potentiel foncier des territoires d'influence le long du corridor conduit à une projection d'accueil à horizon 2030 et au-delà de 83 700 à 97 400 individus (habitants et emplois) dont environ 72 500 individus sur le territoire de Toulouse.

A travers le pacte urbain, les principaux engagements sur les stations de Toulouse sont les suivants :

- Colomiers Saint Martin :
 - Mettre en valeur et rendre accessibles (modes actifs) les bords du Touch (futur grand parc) depuis la future station de la 3ème ligne de métro et le bourg de Saint-Martin-du-Touch.
 - Donner une façade urbaine au pôle aéronautique depuis les Ramassiers jusqu'à Saint-Martin : constituer une vitrine métropolitaine.

- Sept Deniers Stade Toulousain :

- Structurer un pôle d'échanges multimodal qualitatif (métro, P+R, bus, piétons/vélos...).
- Assurer la connexion avec la polarité de Sept Deniers/Job au Sud et la ZAC Garonne au Nord.
- Assurer un maillon Est-Ouest entre Touch et Canal en passant par Purpan, Job et le stade.
- Participer à la valorisation du Canal de Garonne (Grand Parc Canal).
- Accompagner la future Cité du Rugby, centralité métropolitaine en devenir.

- Boulevard de Suisse :

- Valoriser le canal Latéral (maillage structurant et support de projet urbain).
- Poursuivre et accompagner la mutation des tissus d'activités déqualifiés vers des fonctions plus urbaines.

- Fondeyre :

- Accompagner la restructuration urbaine du tissu de faubourg (mutation de grandes emprises foncières stratégiques).
- Questionner la vocation à long terme des emprises économiques.
- Organiser une nouvelle centralité.
- Valoriser les espaces verts publics et constituer un lien paysager entre canal Latéral et centralités.

- La Vache :

- Affirmer La Vache comme porte d'entrée Nord de Toulouse en transports en commun, en structurant un pôle d'échanges multimodal qualitatif (métros, bus, et à terme train, piétons/ vélo, P+R...).
- rendre accessible le PEM depuis le quartier des 3 cocus : traitement qualitatif du franchissement des voies ferrées.
- Conforter et désenclaver le cœur de quartier de La Vache en connexion et en complémentarité avec les centralités linéaires historiques des pénétrantes du secteur.
- Valoriser les connexions Est-Ouest (liaisons vertes et modes actifs) participant à la mise en relation du Grands Parc Garonne, Grand Parc Canal et futur Grand Parc de l' Hers.
- Accompagner la restructuration urbaine liée à la mutation de grandes emprises foncières.

- Toulouse Lautrec :

- Encourager la mutation d'un tissu urbain déqualifié, et la requalification du boulevard Pierre et Marie Curie : articulation nécessaire entre Barrière de Paris, Grand Matabiau Quai d'Oc et Borderouge.
- Organiser une connexion efficace et lisible avec les quartiers denses alentours : notamment Raynal (Negreneys) et Borderouge via le franchissement qualitatif de la voie ferrée, mais aussi vers l'Ouest de la station (Barrière de Paris).
- Traiter la frange ferroviaire, comme élément de la trame paysagère et des mobilités actives.

- Raynal :

- Assurer la desserte d'un des principaux secteurs d'accueil de la programmation de logements et d'équipements du projet Grand Matabiau d'Oc.
- Accompagner la recomposition urbaine du secteur du Raisin.
- Profiter de la station de métro pour créer une véritable centralité de quartier.

- Connecter un quartier aujourd'hui enclavé et desservir des quartiers denses de la ville constituée, via une trame modes actifs complétée (Negreneys, Raisin, Chalets Nord...).
- Aménager la rue Cazeneuve/rue Raynal : nouvel axe inter-quartier, assurant la connexion avec Borderouge.

- Bonnefoy :

- Desservir un des quartiers les plus denses du corridor, bénéficiant d'un bon niveau d'équipements.
- Conforter la centralité de quartier existante, sa dynamique commerciale, son caractère de faubourg historique.
- Organiser une porte d'entrée Nord du projet Grand Matabiau Quais d'Oc.
- Créer un espace de respiration sur l'axe de faubourg, en lien avec un réseau de placettes et jardins existants.

- Matabiau :

- Affirmer le rôle de porte de l'agglomération du pôle d'échanges de Matabiau, dans sa relation nationale et métropolitaine.
- Rendre lisible le pôle tertiaire majeur porté par le projet Grand Matabiau Quais d'Oc.
- Ancrer le pôle d'échanges dans sa dimension locale : articulation entre le centre-ville et les faubourgs.
- Questionner le lien vers Jolimont et la Roseraie.

- François Verdier :

- Créer un pôle d'échanges intermodal majeur et de qualité (métros et linéo) qui affirme un rôle de porte d'entrée vers le centre-ville (pôle de services majeur de l'agglomération).
- Conforter le rôle de la place Dupuy et de François Verdier comme entrée du Site Patrimonial Remarquable depuis les faubourgs Est (Côte Pavée, Busca...).
- Valoriser les espaces publics entre canal/Place Dupuy/boulevards.
- Questionner la vocation de l'axe du canal à la Garonne (rue de Metz).

- Jean Rieux :

- Renforcer la centralité (pôle de services et de commerces) en créant un espace de respiration sur l'avenue Jean Rieux.
- Créer un nouveau lieu de convergence des faubourgs Camille Pujol, Jean Rieux et Pont des Demoiselles via une trame modes actifs complétée.
- Permettre un éventuel accueil de population, notamment sur les grandes emprises mutables à terme (caserne Pérignon).

- Limayrac- Cité de l'Espace :

- Encourager le rabattement bus et modes actifs depuis l'Est de la métropole, en dissuadant le rabattement en véhicules particuliers.
- Connecter, par une trame paysagère les faubourgs denses à la vallée de l'Hers (futur Grand parc de l'Hers), élément majeur de la trame verte et du paysage urbain.
- Faciliter l'accès à la Cité de l'espace.
- Renforcer la centralité existante avec une attention particulière aux obstacles topographiques, à la lisibilité et à l'usage des espaces publics.

- L' Ormeau :

- Conforter et mettre en réseau la centralité de l'Ormeau, préserver la vie de quartier encadrant le développement urbain lié à la 3ème ligne de métro.
- Donner de la lisibilité à un secteur urbain faiblement structuré, en cours de renouvellement, notamment en créant plus de lien entre l'avenue de Saint-Exupéry et le nouveau quartier de Toulouse Aerospace.
- Affirmer le paysage naturel entre Canal du Midi et Grand Parc de l'Hers comme vecteur d'identité, support de maillage piétons / cycles.
- Structurer et favoriser l'accessibilité modes actifs et linéo/bus vers le métro sur les radiales des faubourgs.

- Montaudran Piste des Géants – Gare :

- Favoriser l'intermodalité avec le train.
- Accompagner l'émergence d'une nouvelle polarité métropolitaine, développant un potentiel important d'accueil d'activités économiques et de population.
- Connecter les quartiers à l'Est de la voie ferrée (Bréguet Lécrivain) à la station.
- S'ouvrir au Sud-Ouest vers le pôle scientifique de Rangueil et le Grand Parc Canal.

- Montaudran Innovation Campus – Airbus Defence & Space :

- Favoriser un écosystème économique complémentaire et intégré, de l'*Innovation Campus* à la petite activité.
- Connecter les quartiers environnants, (Rangueil, Malepère et Saint-Orens).
- Relier les entités Sud et Nord du grand pôle économique (Toulouse Aerospace, Airbus Defence and Space, Enova, et leurs franges) en modes actifs et transports en commun : Grand parc de l'Hers, Piste des Géants, Diagonale, LMSE.

Toutes ces actions sont détaillées et phasées dans le document annexé à la présente délibération.

Vu la délibération D.2019.09.05.1.10 de Tisséo Collectivités en date du 6 février 2019 portant sur le lancement du pacte urbain,

Vu la délibération DEL-19-0084 de Toulouse Métropole en date du 19 février 2019 portant sur le lancement du pacte urbain,

Vu le Comité Syndical de Tisséo du 16/12/2020 prenant acte du projet de pacte urbain associé aux projets 3ème ligne de métro, Ligne Aéroport Express et Connexion Ligne B et autorisant le Président de Tisséo Collectivités à transmettre ce projet pour avis au SMEAT,

Vu l'avis favorable du Comité Syndical du SMEAT du 21/01/2021 donné au projet de pacte urbain associé aux projets 3ème ligne de métro, Ligne Aéroport Express et Connexion Ligne B,

Vu l'avis favorable du Comité Syndical de Tisséo du 10/02/2021 adoptant le projet de pacte urbain associé aux projets 3ème ligne de métro, Ligne Aéroport Express et Connexion Ligne B,

Vu l'avis favorable de la commission qualité urbaine, bonne tenue de l'espace public du 15 mars 2021,

Entendu l'exposé de Monsieur le Maire, après en avoir délibéré,

Article 1 : Le Conseil Municipal approuve le pacte urbain associé aux projets 3ème ligne de métro, Ligne Aéroport Express et Connexion Ligne B.

Article 2 : Le Conseil Municipal autorise Monsieur le Maire à signer le-dit pacte urbain et tous les documents nécessaires à sa mise en œuvre.

Délibération du Conseil Municipal
publiée par affichage en Mairie le 24/03/2021
reçue à la Préfecture le 24/03/2021
publiée au RAA le

**LES CONCLUSIONS DU RAPPORT SONT ADOPTÉES
POUR EXTRAIT CONFORME
LE MAIRE,**

**Pour le Maire,
L'Adjoint Délégué**

Jean-Michel LATTES

Séance du vendredi 19 mars 2021

4.1 – 3ème ligne de métro - Ligne Aeroport Express - Connexion Ligne B - Cohérence Urbanisme Mobilités : pacte urbain associés aux projets de la 3ème ligne de métro - Ligne Aeroport Express - Connexion Ligne B - 21-0006

Grands projets - -

05

Le Conseil Municipal, régulièrement convoqué le 12 mars 2021, s'est réuni dans la Salle des Illustres de Hôtel de Ville.

- **Présents :** Jean-Luc MOUDENC Maire, Président

Daniel ROUGE, Laurence ARRIBAGE, Jean-Michel LATTES, Agnès PLAGNEUX BERTRAND, Sacha BRIAND, Nicole YARDENI, Francis GRASS, Patricia BEZ, Ollivier ARSAC, Annette LAIGNEAU, Jean-Jacques BOLZAN, Marion LALANE-DE LAUBADERE, Emilion ESNAULT, Laurence KATZENMAYER, Pierre TRAUTMANN, Valérie JACQUET-VIOLEAU, Pierre ESPLUGAS-LABATUT, Souhayla MARTY, Djillali LAHIANI, Cécile DUFRAISSE, Jean-Baptiste DE SCORRAILLE, Isabelle FERRER, Maxime BOYER, Christine ESCOULAN, Jean-Claude DARDELET, Ghislaine DELMOND, Nicole MIQUEL BELAUD, Brigitte MICOULEAU, Jean-Paul BOUCHE, François CHOLLET, Françoise AMPOULANGE, Thierry SENTOUS, Philippe PERRIN, Henri DE LAGOUTINE, Jean-François PORTARRIEU, Bertrand SERP, Caroline ADOUE BIELSA, Jonhny DUNAL, Marine LEFEVRE, Claire NISON, Samir HAJIJE, Nicolas MISIAK, Christophe ALVES, Julie ESCUDIER, Gaëtan COGNARD, Gnadang OUSMANE, Clément RIQUET, Fella ALLAL, Nadia SOUSSI, Maroua BOUZAIDA SYLLA, Julie PHARAMOND, Nina OCHOA, Jamal EL ARCH, Michèle BLEUSE, Julienne MUKABUCYANA, Odile MAURIN, Pierre LACAZE, Isabelle HARDY, Maxime LE TEXIER, Hélène CABANES, Caroline HONVAULT, Antoine MAURICE, Aymeric DEHEURLES, Hélène MAGDO, François PIQUEMAL, Agathe ROBY, Romain CUJIVES, Vincent GIBERT

- **Empêchés d'assister temporairement à la séance et ont donné pouvoir :**

Gnadang OUSMANE à partir du dossier 12.2

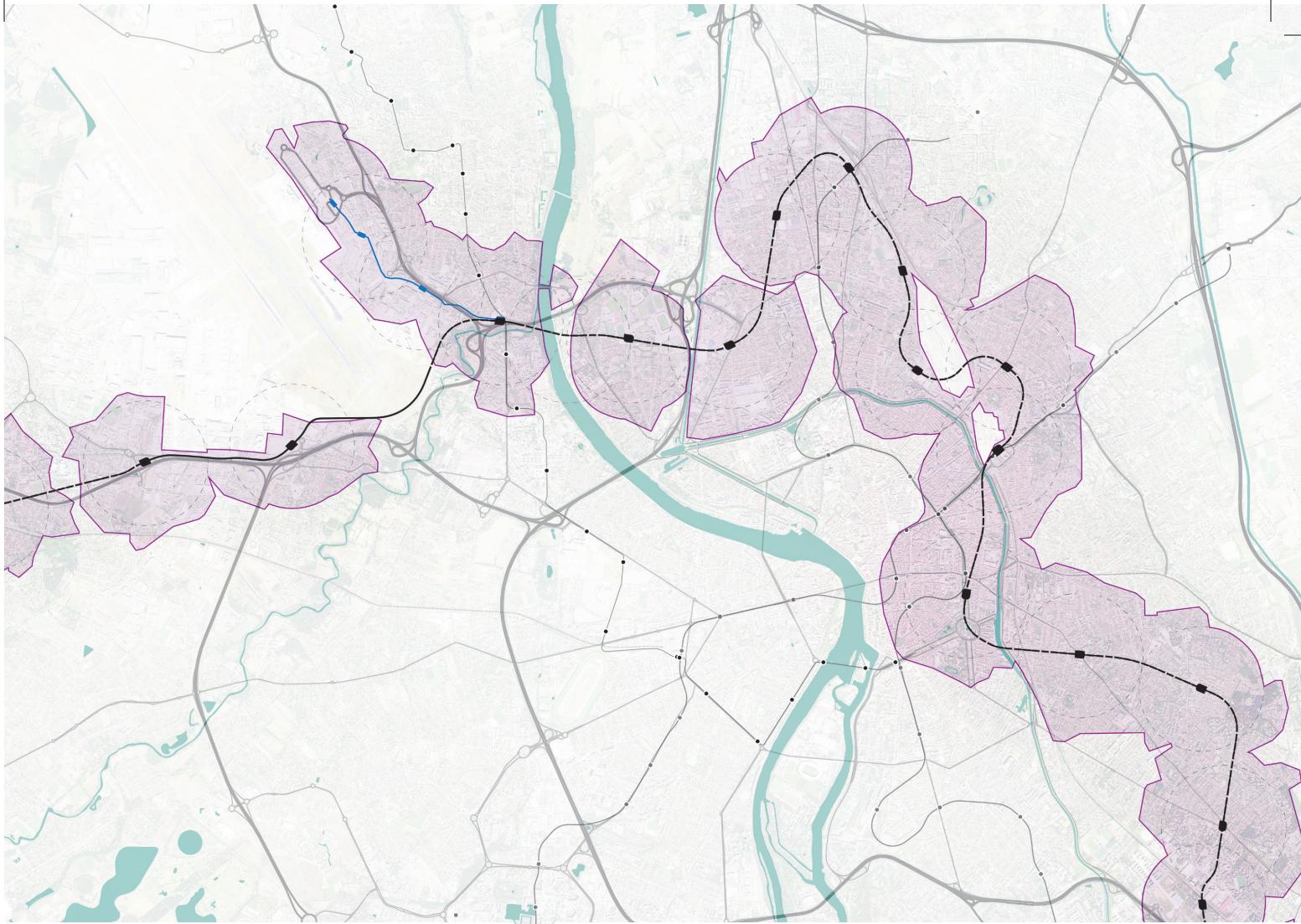
Secrétaire de séance : Nina OCHOA.

Résultat du vote :

Contre

Groupe Archipel Citoyen
Pierre LACAZE
Vincent GIBERT

Adopté



- **3^{ème} ligne de métro**
- **ligne aéroport express**
- **connexion ligne B**

Le pacte urbain



Le pacte urbain, c'est quoi ?

Prenant en compte les effets constatés sur l'urbanisation, l'accueil d'habitants, l'organisation des mobilités liés aux deux premières lignes de métro, les collectivités ont décidé de travailler ensemble pour anticiper l'arrivée de la 3ème ligne de métro et la Connexion ligne B, en élaborant un « pacte urbain ». Cet outil contribue à la maîtrise de l'évolution et du développement des territoires.

Les principaux enjeux

1. Favoriser le report modal vers les modes actifs et les transports en commun
2. (Re)qualifier les espaces publics en favorisant les usages et en donnant plus de place à la nature en ville
3. (Ré)équilibrer des territoires peu ou pas équipés (services, commerces, équipements) et donner accès aux grands parcs toulousains
4. Profiter de l'effet 3ème ligne de métro et connexion ligne B pour valoriser l'ensemble de projets majeurs du corridor
 - dans les quartiers mixtes faiblement occupés ou les zones économiques : intensifier et diversifier le bâti en donnant plus de place à la nature en ville
 - dans les quartiers de centres-villes et faubourgs : favoriser un développement respectueux de leur identité et de leurs patrimoines
5. Construire un projet de territoire en y favorisant le cadre de vie et le confort climatique

UN PROJET COMBINANT URBANISME ET

LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B EST UN PROJET D'INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE EN METTANT EN SYNERGIE LE RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS AVEC L'ENSEMBLE DES DÉPLACEMENTS.



LIGNE AÉROPORT EXPRESS

3 stations



6 minutes entre J. Maga et Aéroport

1 rame toutes les 5 minutes

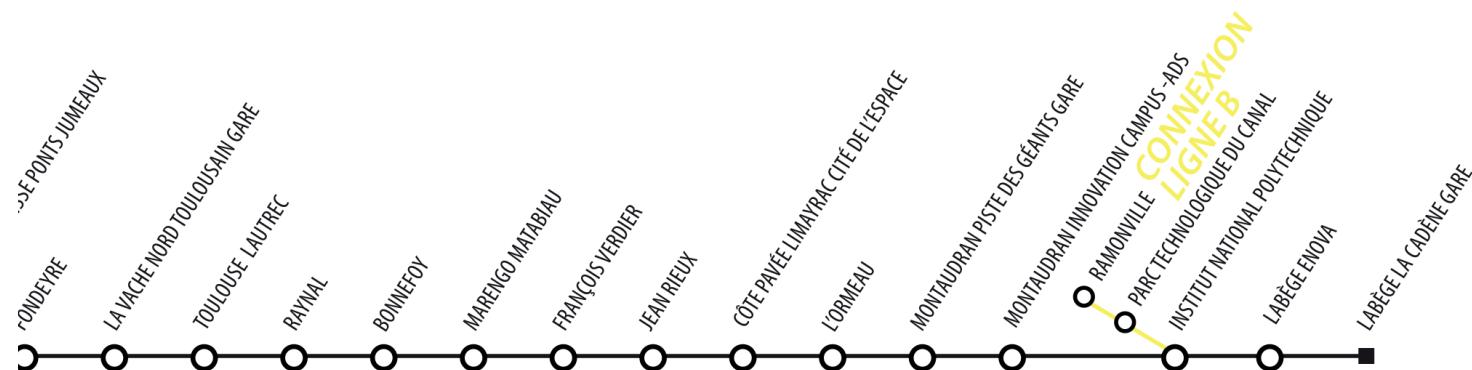
IE ET MOBILITÉS

UN PROJET D'INFRASTRUCTURE MAJEUR POUR
DES QUARTIERS URBAINS EN COURS, JOUE UN RÔLE
EN COMPLEMENT AVEC L'ENSEMBLE DES AUTRES MODES DE

Les objectifs recherchés :

- Accueillir de nouveaux habitants et emplois, en harmonie avec la structure des quartiers existants.
- Soigner l'espace public, définir les territoires à dominante d'habitat et d'emplois, définir et encadrer des territoires de projets.
- Veiller à offrir un niveau de services, commerces de proximité et équipements adaptés pour assurer une mixité urbaine et répondre aux besoins des habitants.
- Valoriser les grands parcs (Touch, Garonne, Canal, Hers) et les espaces verts, préserver la biodiversité présente, lutter contre les îlots de chaleur.
- Faciliter les déplacements, en multipliant les points d'accroche sur le métro depuis les réseaux cyclables et cheminements piétons, depuis le réseau ferroviaire et le réseau bus.

Cet outil est inscrit dans les documents de planification d'échelle d'agglomération.



3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO 
21 Stations

1 site de maintenance et remisage
27 km de longueur
200 000 voyageurs/jour

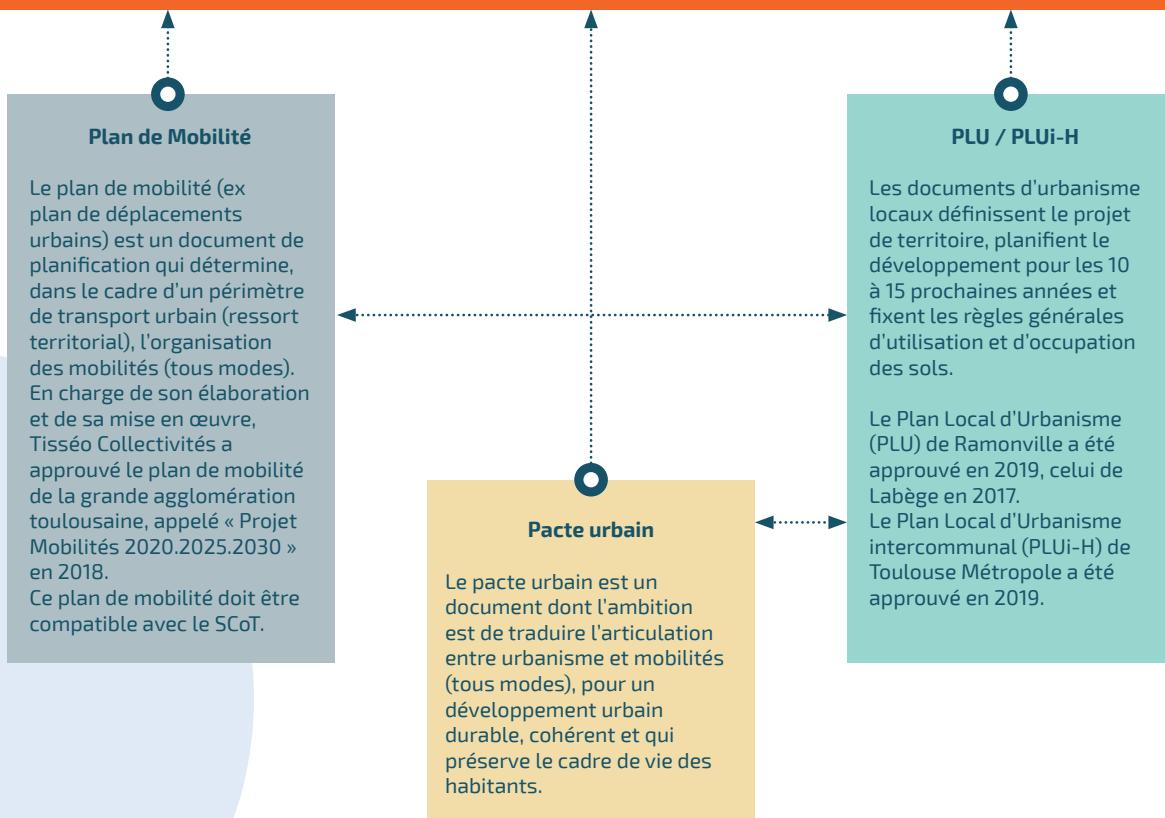
CONNEXION LIGNE B
2 nouvelles stations
2,7 km de longueur
80% du tracé en viaduc

Le pacte urbain s'inscrit dans différents documents de planification et/ou réglementaires des communes : PLUi-H de Toulouse Métropole, PLU des communes de Ramonville et Labège, le programme local de l'habitat du Sicoval (PLH). Ces documents seront adaptés au fur et à mesure de leurs évolutions réglementaires pour prendre en compte

les effets de l'arrivée de cette nouvelle infrastructure de transport en matière d'organisation des territoires et de production nécessaire en logements et équipements publics.
Des démarches réglementaires coordonnées et organisées pour la recherche de cohérence urbanisme et mobilités :

SCoT de la grande agglomération toulousaine

Le Schéma de Cohérence Territoriale, fixé par le Code de l'Urbanisme, est le document cadre pour la mise en œuvre des différentes politiques territoriales en matière d'organisation de l'espace, d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement. Il assure la cohérence des documents intercommunaux tels que les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) ou les programmes locaux de l'habitat (PLH), et celle des PLU ou des cartes communales. La 2ème révision du SCoT en cours d'élaboration devra prendre en compte le caractère structurant de la desserte métro, et le potentiel d'accueil (+ 97 000 individus) d'ici 2030.



Le pacte urbain : une démarche pour mieux concilier développement urbain et mobilités

Impactant les territoires déjà urbanisés et desservis, cette démarche permettra d'organiser le développement des quartiers connectés au métro en encadrant leur urbanisation.

Le pacte urbain est un projet de territoire à long terme pour les vingt prochaines années. Il précise les conditions d'équilibre et d'évolution des fonctionnalités urbaines dans un environnement proche de l'infrastructure de transport (10 min à pied). Il définit aussi les conditions de structuration et d'attractivité des pôles d'échanges multimodaux pour mieux desservir les territoires situés bien au-delà des 600 mètres autour des stations. Il identifie les opportunités en matière de restructuration du réseau de transport en commun.

Il permet de répondre aux recommandations de la Mission Régionale d'autorité environnementale (MRAe) relatives à l'identification des capacités d'accueil des territoires desservis et à l'organisation d'un développement urbain mieux organisé et bénéfique au développement durable.

Un double enjeu

Développement urbain

- Offrir de la mixité urbaine dans la zone d'influence des stations et arrêts,
- Aménager des espaces publics de qualité avec une place importante pour la nature,
- Améliorer l'accessibilité multimodale aux transports en commun.
- Accompagner les mutations urbaines des secteurs concernés

Le pacte urbain est une démarche de co-construction entre les différentes collectivités en charge de l'organisation des déplacements et de l'aménagement urbain.

Il est élaboré, approuvé et signé par l'ensemble des partenaires concernés : Région – Département - Tisséo Collectivités – Toulouse Métropole – Sicoval – Blagnac – Colomiers – Toulouse – Ramonville – Labège.

Mobilités

- Etre adapté au potentiel de demande en déplacements actuels puis futurs,
- Inciter au report modal par des transports en commun performants (fréquence, amplitude horaire, capacité du matériel roulant, lisibilité, fiabilité, régularité, jalonement),
- Organiser les rabattements tous modes,
- Assurer la cohérence entre les différentes politiques de mobilité (stationnement, modes actifs, covoiturage, intermodalité...) avec un objectif transversal de faciliter et favoriser les déplacements des salariés.

Des études pour anticiper et programmer

Un pacte urbain pour PRESERVER, ACCOMPAGNER, RENOUVELER, RESTRUCTURER, les territoires. Un pacte urbain en 4 étapes :

1. Élaboration d'un diagnostic-enjeux
2. Définition d'un scénario de développement
3. Phasage dans le temps
4. Suivi et évaluation

Une ligne étudiée depuis 2018 prenant en compte 5 thématiques :

- Nature en ville et patrimoine(s)
- Socio-démographie et économie
- Mobilités
- Equipements, services, activités et commerces
- Capacité de mutation financière

Le pacte urbain a permis :

- d'estimer une capacité d'accueil d'environ

53 000 habitants
et **45 000** emplois
d'ici **20 ans**

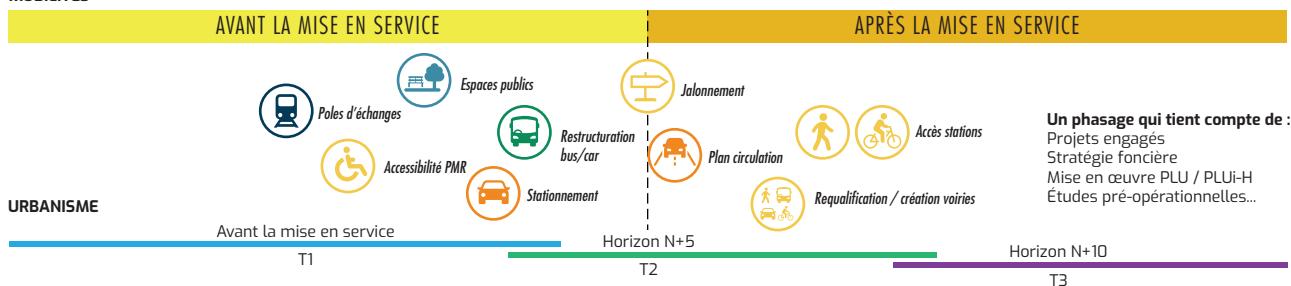
en tenant compte des particularités et des enjeux des territoires desservis par la 3ème ligne de métro et la connexion ligne B

- d'anticiper cette arrivée progressive
- d'anticiper les opportunités et besoins de restructuration ou d'aménagement en matière de mobilité.

Des scénarii élaborés en 2 temps pour les mobilités (avant / après mise en service métro) et en 3 temps pour le développement urbain :

T1 : Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnalité des programmes attachés à l'infrastructure
T2 : Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne
T3 : Poursuite des programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

MOBILITÉS



1'. LIGNE AÉROPORT EXPRESS

2. SECTEUR NORD

1. SECTEUR NORD-OUEST

3. SECTEUR PATRIMONIAL

4. SECTEUR SUD-EST

Secteur nord-ouest de Colomiers à Blagnac, intégrant la zone aéronautique et aéroportuaire.

Secteur nord de Sept Deniers à Toulouse Lautrec, avec des faubourgs en évolution.

Secteur patrimonial de Raynal à L'Ormeau, regroupant l'hypercentre, les faubourgs et le projet Grand Matabiau Quai d'Oc.

Secteur sud-est autour des secteurs économiques de Montaudran, Labège Innopole, Enova et Parc Technologique du Canal et leurs franges.



BLAGNAC



toulouse métropole



7, esplanade Compans-Caffarelli • BP 11120 • 31011 Toulouse CÉDEX 6
Tél : 05 67 77 80 80 • tisseo-collectivites.fr

PROJET

PROJET MOBILITÉS 2020.2025.2030 PACTE URBAIN 3^{ème} LIGNE DE METRO LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B

DÉCEMBRE 2020



SOMMAIRE

PRÉAMBULE

Qu'est-ce qu'un Pacte Urbain ?

Un outil de cohérence urbanisme/mobilités

p. 03

Des objectifs/Une méthode

p. 04

Une démarche partenariale Des particularités pour le pacte urbain 3^{ème} ligne de métro / Connexion Ligne B ?

p. 05

p. 06

Les étapes du Pacte Urbain depuis 2018

p. 07

DIAGNOSTIC

p. 09

I. Un projet entre Urbanisme et mobilités

p. 11

II. Une ambition sur toute la ligne

p. 15

III. Quatre secteurs d'étude

p. 37

1. Secteur NORD-OUEST

p. 39

1'. Secteur NORD-OUEST (Ligne Aéroport Express)

p. 53

2. Secteur NORD

p. 67

3. Secteur PATRIMONIAL

p. 81

4. Secteur SUD-EST

p. 95

SCÉNARIO-CIBLE

p. 109

I. Un accueil polarisé

p. 111

II. Un accueil de qualité

p. 117

1. Principes Urbains

p. 117

2. La définition d'un projet de territoire

p. 125

III. Un accueil ventilé dans le temps

p. 131

IV. Quatre secteurs d'étude

p. 137

1. Secteur NORD-OUEST

p. 138

1'. Secteur NORD-OUEST (Ligne Aéroport Express)

p. 140

2. Secteur NORD

p. 142

3. Secteur PATRIMONIAL

p. 144

4. Secteur SUD-EST

p. 146

PHASAGE

p. 149

I. Les 4 secteurs au regard du SCoT

p. 151

II. Clés d'entrée des graphiques

p. 155

III. Quatre secteurs d'étude

p. 159

1. Secteur NORD-OUEST

p. 160

1'. Secteur NORD-OUEST (Ligne Aéroport Express)

p. 162

2. Secteur NORD

p. 164

3. Secteur PATRIMONIAL

p. 166

4. Secteur SUD-EST

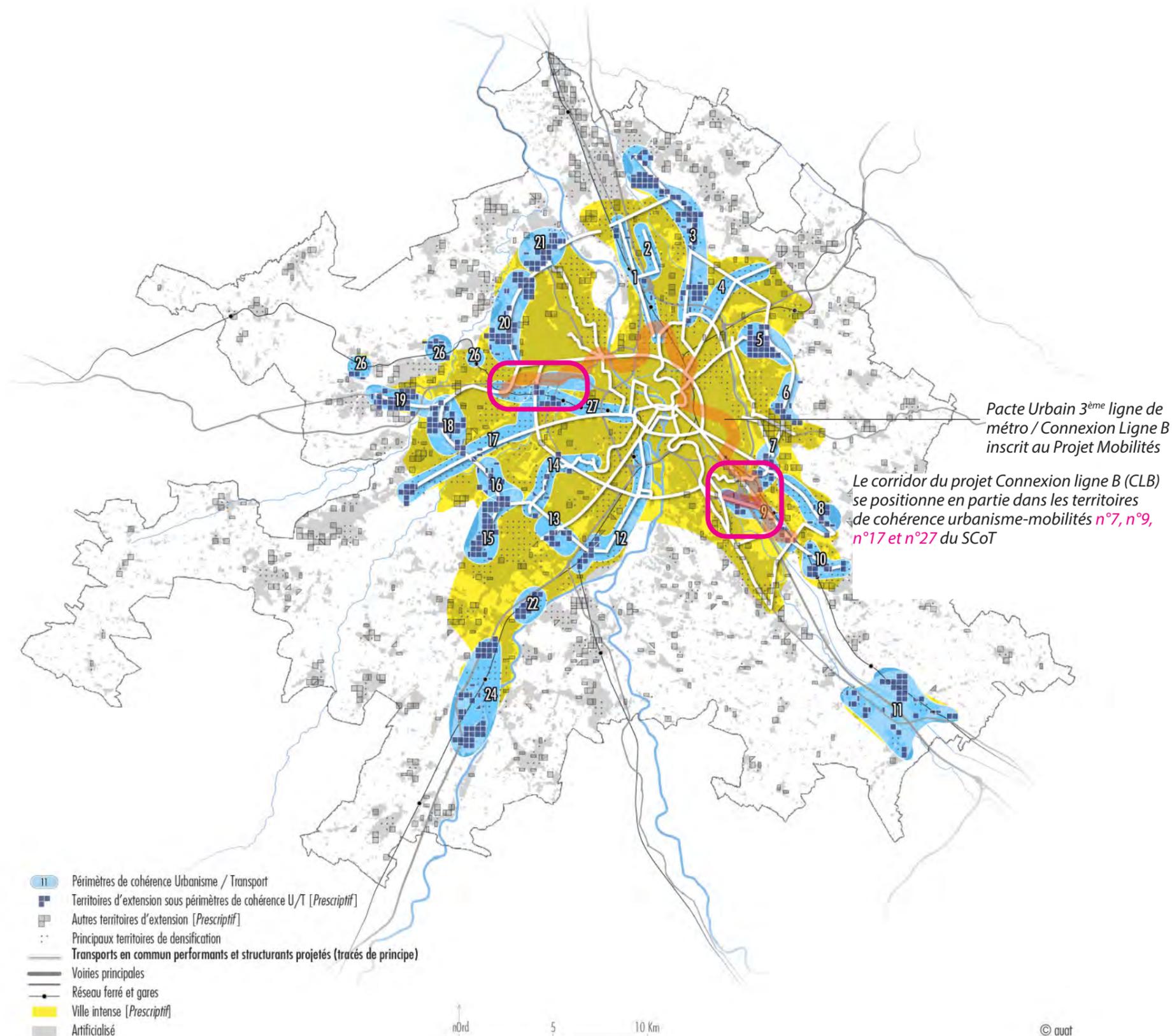
p. 168

SIGNATAIRES

P. 171

QU'EST-CE QU'UN PACTE URBAIN ?

UN OUTIL DE COHÉRENCE URBANISME / MOBILITÉS



Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la grande agglomération toulousaine a instauré 26 périmètres de cohérence urbanisme-transport. Ils assujettissent l'ouverture à l'urbanisation à la mise en place effective d'une desserte efficace en transport en commun, accompagnée d'une réflexion sur l'accessibilité tous modes.

Ce principe se traduit avec le projet Mobilités 2020.2025.2030 avec l'élaboration de " pactes urbains " autour des lignes de métro-tramway-Linéo.

Il s'agit de décliner cet outil en lien avec les lignes programmées mais également autour des infrastructures existantes.

QU'EST-CE QU'UN PACTE URBAIN ?

DES OBJECTIFS

Le " pacte urbain " est une approche globale du développement urbain, en cohérence avec les projets de mobilités tant en terme de localisation que de fonctions, il a pour objectif de décliner un projet urbain autour d'une ligne de transport pour :

- améliorer la desserte de l'agglomération
- valoriser les investissements de transport effectués

1/ Les objectifs à atteindre pour le développement urbain sont :

- Offrir de la mixité urbaine dans la zone d'influence des stations et arrêts,
- Aménager des espaces publics de qualité avec une place importante pour la nature,
- Améliorer l'accessibilité multimodale aux transports en commun.

Un objectif qui doit s'accompagner d'une intensification et d'une diversification des formes urbaines dans la zone d'influence des stations et arrêts tout en préservant le maintien et l'accueil d'activité économique de proximité, notamment des TPE/PME.

2/ Les objectifs à atteindre pour la mobilité sont :

- Etre adapté au potentiel de demande en déplacements actuels puis futurs,
- Inciter au report modal par des transports en commun performants (fréquence, amplitude horaire, capacité du matériel roulant, lisibilité, fiabilité, régularité, jalonnement...),
- Organiser les rabattements en voiture particulière,
- Assurer la cohérence entre les différentes politiques de mobilité (stationnement, modes actifs, covoiturage, intermodalité...) avec un objectif transversal de faciliter et favoriser les déplacements des salariés.

UNE MÉTHODE

Le " pacte urbain " se veut être un outil de coordination évolutif, qui sera actualisé au regard de l'avancement des projets urbains.

Suite à la définition d'un périmètre d'étude pertinent, trois étapes sont identifiées :

1. Proposer un diagnostic et des enjeux partagés,
2. Elaborer un scénario cible,
3. Définir et phaser les pistes d'actions et les outils à mettre en œuvre pour assurer la cohérence urbanisme / mobilités.

Choix d'un périmètre pertinent

Selon une logique d'axe

Diagnostic et enjeux urbains ↔ Diagnostic et enjeux de mobilité

Choix d'un scénario cible d'aménagement

PACTE URBAIN
Coordination et phasage

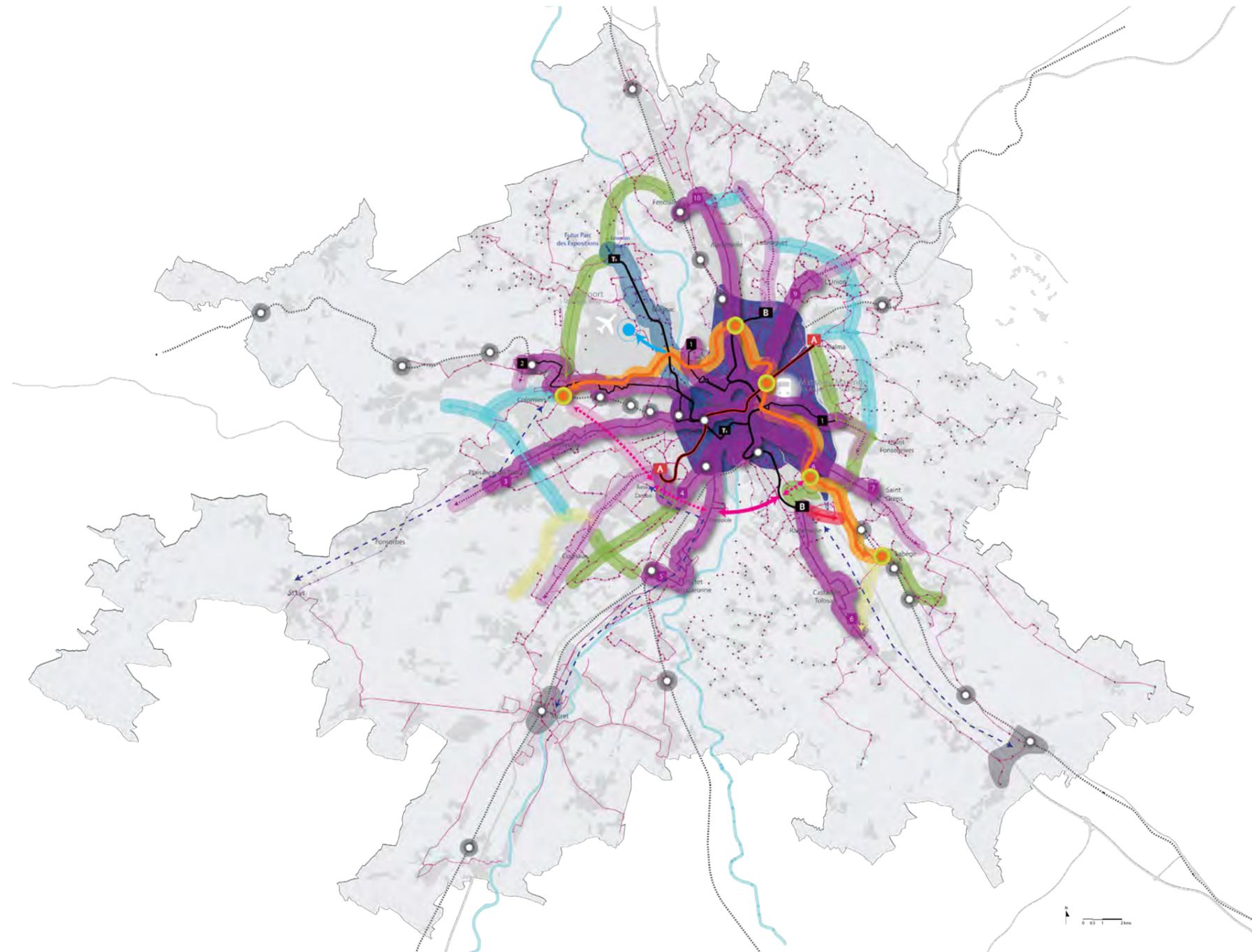
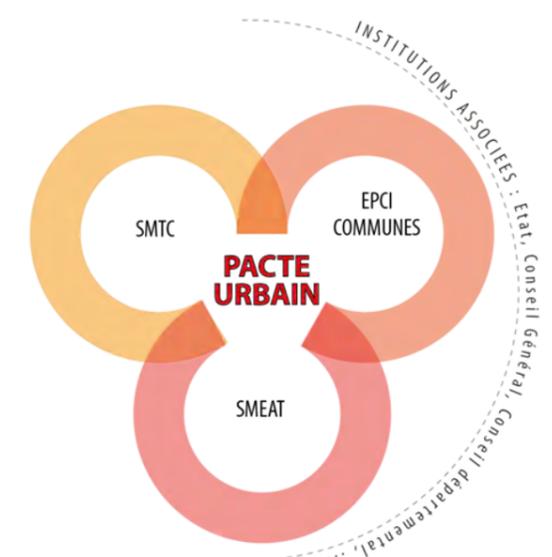
QU'EST-CE QU'UN PACTE URBAIN ?

UNE DÉMARCHE PARTENARIALE

L'outil " pacte urbain " est une démarche partenariale entre l'autorité organisatrice des mobilités et le territoire accueillant ou pouvant accueillir un projet de transports collectifs.

- L'autorité organisatrice des mobilités s'engage sur le projet de transport,
- Les communes et/ou les intercommunalités s'engagent sur les moyens pour favoriser une intensification et une diversification des formes urbaines ainsi que pour favoriser leur accessibilité tous modes vers les transports en commun.

La réalisation d'un pacte urbain est une démarche itérative de co-construction où l'ensemble des collectivités signataires sont parties prenantes. Le SMEAT sera sollicité afin de veiller à la cohérence entre les éléments du pacte urbain et les objectifs inscrits dans le SCoT. Tout au long du processus du pacte urbain, des réunions de travail seront menées avec l'ensemble des parties prenantes, auxquelles pourront être associés l'Etat, le Conseil Régional et le Conseil Départemental.



RÉSEAU STRUCTURANT (2016)

- Réseau transport en commun structurant
- Réseau Bus et TAD
- Réseau ferroviaire
- Réseau viaire

HORIZON 2017-2020

- Doublement Capacité ligne A
- Réseau Linéo 2020 (PU)
- Téléphérique (Téléo)
- Extension du Tramway (PU)
- Pactes urbains intra-périphérique

HORIZON 2021-2025

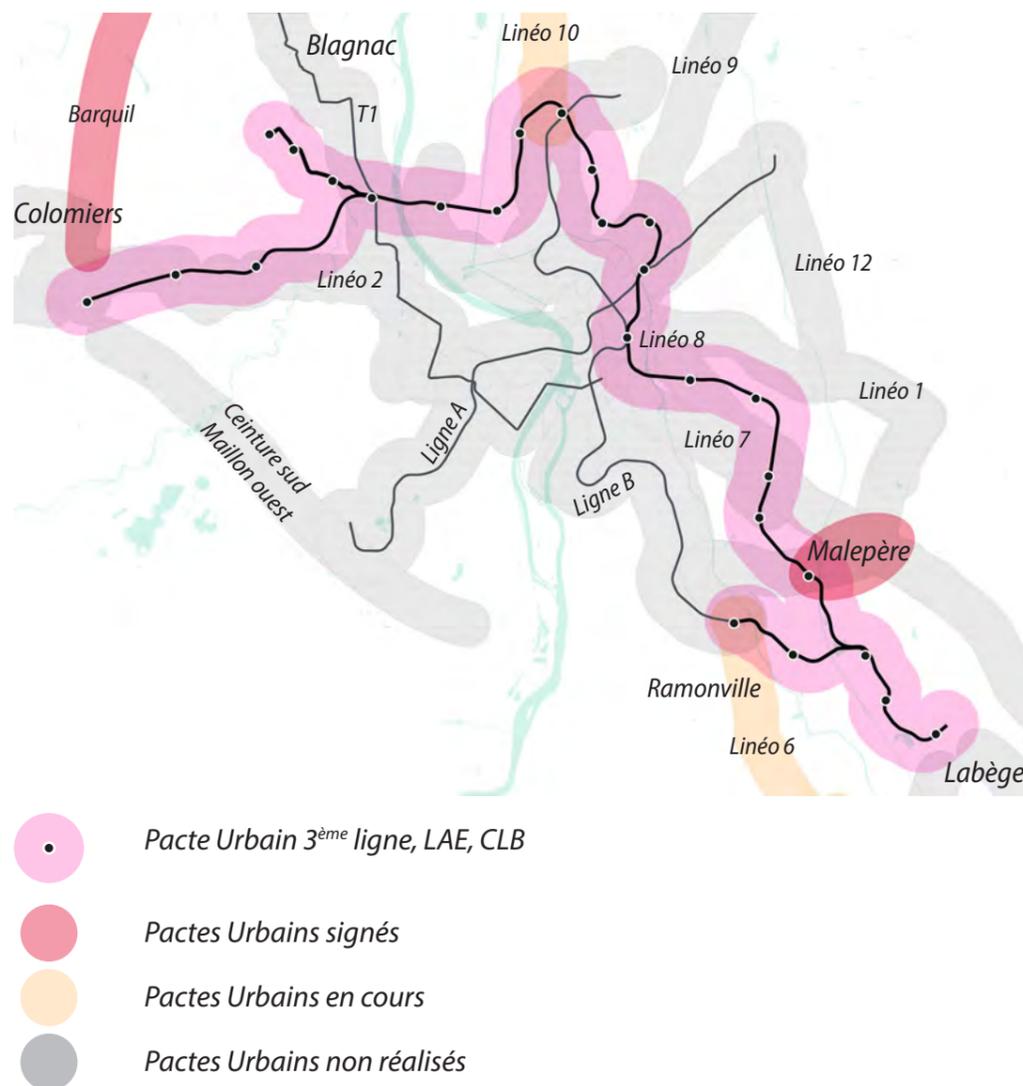
- 3^{ème} ligne de métro et principe de pacte urbain
- Ligne Aéroport Express
- Connexion 3^{ème} ligne de métro / réseau ferroviaire
- Ceinture Sud (PU)
- Connexion Ligne B et principe de pacte urbain
- Principe de Linéo à l'étude (PU)
- Principe de Ligne express à l'étude
- Offre Optimo à l'étude (PU)

HORIZON 2026-2030

- Offre Optimo à l'étude (PU)
- Axes transport en commun inscrits au SCoT (PU)

QU'EST-CE QU'UN PACTE URBAIN ?

DES PARTICULARITÉS POUR LE PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/CONNEXION LIGNE B ?



Le projet Toulouse Aerospace Express (TAE) comprend la 3^{ème} ligne de métro et la Ligne Aéroport Express. Il répond à un besoin fort d'amélioration des conditions de déplacements dans l'agglomération, afin de ne pas obérer son dynamisme économique et son attractivité dans les années à venir. Les fondamentaux du projet sont notamment :

- La desserte d'un corridor stratégique orienté Nord-Ouest/Sud-Est, connectant les principales densités de l'aire urbaine toulousaine, les grands équipements, le centre-ville de Toulouse,
- La desserte des grands territoires économiques de l'aire urbaine et des zones d'emploi,
- La desserte des gares et de l'aéroport,
- La desserte des territoires d'accueil de population,
- Une fonction de maillage transversal avec le réseau de transport en commun actuel.

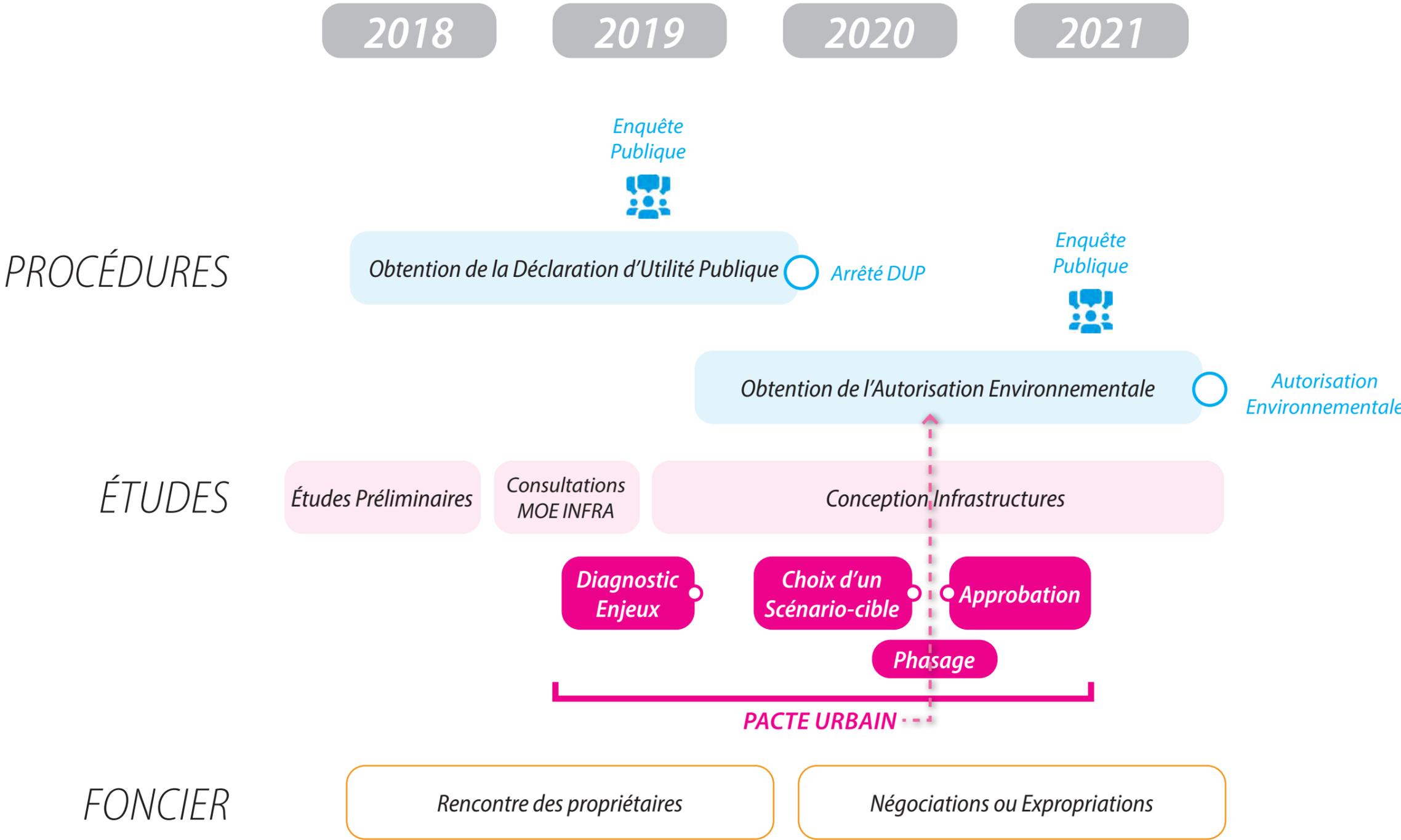
Le projet Connexion Ligne B (CLB) permettra de prolonger la ligne B jusqu'à Labège, avec deux nouvelles stations desservant les zones économiques du Parc du Canal et d'Enova. Cette connexion renforcera le maillage du réseau de transport collectif structurant au Sud-Est, entre la 3^{ème} ligne de métro, le téléphérique « Téléo », la Ceinture Sud et le Linéo 6.

Le pacte urbain 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B se distingue des pactes urbains menés précédemment par l'ampleur du projet et l'importance des enjeux de cohérence urbanisme-mobilités.

- Cela a conduit les collectivités Toulouse Métropole/Tisséo Collectivités/Sicoval à délibérer sur l'engagement du pacte urbain 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B en mai-juin 2019,
- Un découpage en 4 secteurs d'étude a été validé permettant une approche plus fine tout en conservant une approche à l'échelle du corridor.

Le processus de co-construction du projet de territoire se fait au moyen d'ateliers de travail réunissant sur chacun des 4 secteurs les techniciens des collectivités intercommunales, des communes concernées et de Tisséo Collectivités. A chaque phase d'étude, un document est soumis aux élus des collectivités parties prenantes du pacte urbain 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B à savoir : Toulouse Métropole, Sicoval, Tisséo Collectivités, les communes de Blagnac, Colomiers, Labège, Ramonville et Toulouse.

LES ÉTAPES DU PACTE URBAIN DEPUIS 2018



DIAGNOSTIC*

**Diagnostic réalisé en 2019 (avant modification du tracé métro suite à l'enquête publique DUP)*

UN PROJET ENTRE URBANISME ET MOBILITÉS

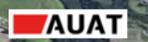
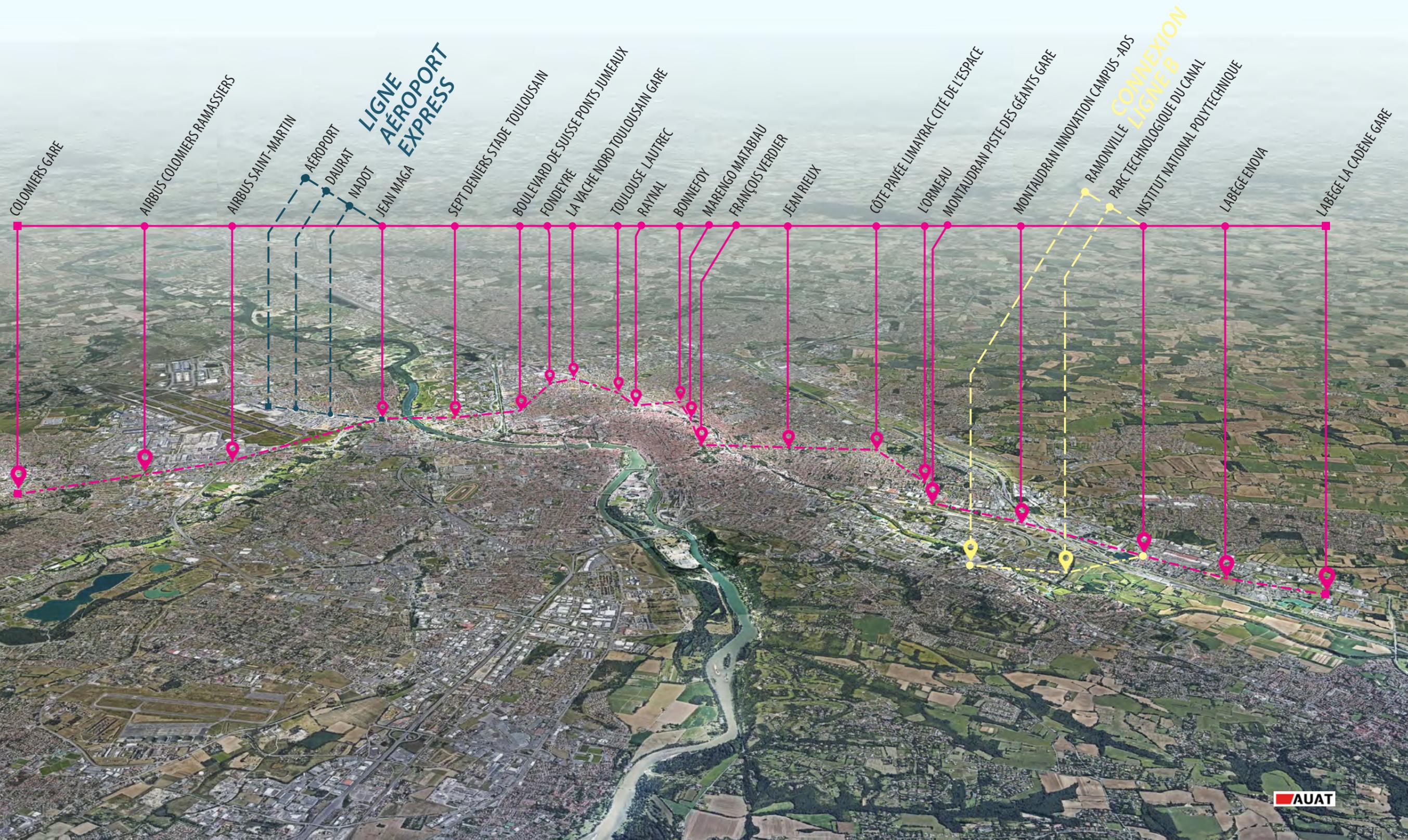
3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B EST UN PROJET D'INFRASTRUCTURE MAJEUR POUR L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAIN. SON TRACÉ, CONNECTÉ AUX GRANDS PROJETS URBAINS EN COURS, JOUE UN RÔLE STRATÉGIQUE EN METTANT EN SYNERGIE LE RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS AVEC L'ENSEMBLE DES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENTS.



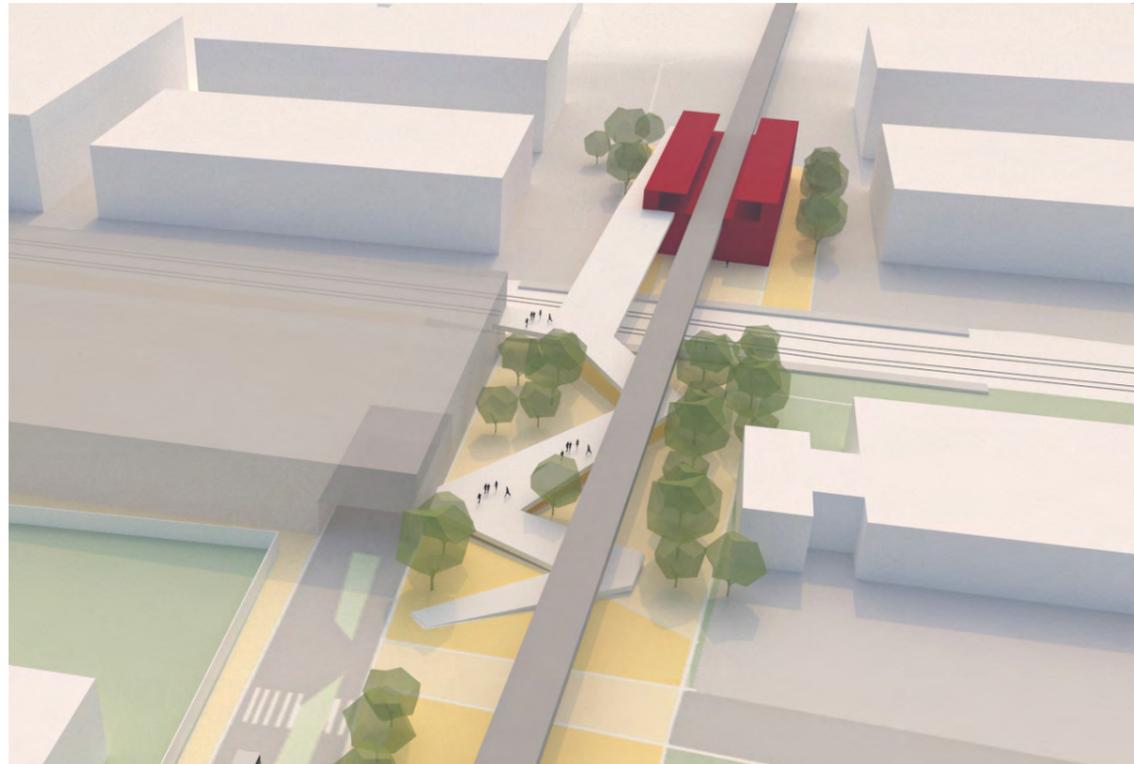
LIGNE AÉROPORT EXPRESS
 3 stations
 6 minutes entre J. Maga et Aéroport
 1 rame toutes les 5 minutes

3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO
 21 Stations
 15 ouvrages annexes
 1 site de maintenance et remisage
 27 km de longueur
 70 % du tracé en souterrain
 200 000 voyageurs/jour

CONNEXION LIGNE B
 2 nouvelles stations
 2,7 km de longueur
 80% du tracé en viaduc



LA COHÉRENCE URBANISME-MOBILITÉS AU CŒUR DU PROJET



Station Labège-La Cadène - Gare, extrait du dossier d'enquête publique 2019

Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B poursuit deux objectifs majeurs pour l'agglomération toulousaine :

- Proposer une nouvelle offre de transports collectifs performante pour prolonger les dynamiques en cours de report modal,
- S'inscrire dans une démarche de cohérence urbanisme-mobilités pour améliorer la desserte de l'agglomération et accompagner son développement dans une recherche de ville plus compacte.

La recherche d'une cohérence urbanisme-mobilités guide la conception du projet aux différentes étapes de son évolution :

- Choix de mise en œuvre d'un projet performant et capacitaire pour accompagner la croissance démographique et économique du territoire toulousain,
- Définition d'un itinéraire qui dessert les polarités actuelles et futures et révèle des territoires de mutation
- Dimensionnement des infrastructures au regard d'hypothèses urbaines (choix du mode métro, calcul des capacités nécessaires...),
- Articulation avec les autres modes structurants de transport collectif (train, métro, tramway, Linéo, Téléo) dans une recherche de meilleure accessibilité et de polarisation de territoires

périphériques connectés (communes de première couronne, territoires desservis par les gares...).

Les objectifs de cohérence urbanisme-mobilités ont ainsi été présentés et développés dans les différents documents cadres qui permettent progressivement de définir le projet :

- Dossier de choix pour évaluer les différentes hypothèses d'itinéraires (2016),
- Dossier du Maître d'Ouvrage pour alimenter le Débat Public (2017),
- Dossier d'Enquête Publique (2019).

LA COHÉRENCE URBANISME-MOBILITÉS AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

En renforçant l'attractivité du cœur d'agglomération, le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B doit constituer un vecteur de maîtrise de l'étalement urbain et de la consommation foncière.

La maîtrise de l'étalement urbain passe par une nouvelle réflexion autour de lieux de centralités (centres-villes, centres-bourgs, coeurs de quartiers, pôles d'emplois, pôles de services...). Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B renforce les centralités existantes et accompagne l'émergence de nouvelles polarités.

Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B s'accompagne d'une démarche de projet territorial dans toutes ses composantes (programmation urbaine, espaces publics, équipements et services à la population...). Cette démarche vise à accompagner les territoires desservis par une mutation qualitative et maîtrisée respectant les politiques urbaines engagées par les territoires : maîtrise de l'étalement, promotion d'une densité modérée, développement de la vie de quartier...

En cohérence avec les trois grands axes qui structurent le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLUi-H de Toulouse Métropole (optimisation, proximité, cohésion) et les PLU de Ramonville et Labège, l'enjeu du projet est de proposer de nouveaux services aux populations existantes (résidents et salariés des entreprises)

autour des futures stations de la ligne afin de rapprocher l'habitant des fonctions qui lui sont nécessaires au quotidien, et notamment à l'emploi.

Ceci passe par une réflexion avec les collectivités locales et les usagers privilégiant notamment :

- La qualité des logements pour différentes tailles de ménages dans un rapport taille / coût maîtrisé,
- Des commerces et services variés dans des centralités bien équipées,
- Des espaces publics conviviaux offrant des possibilités de maillage au sein du quartier,
- L'offre à chaque habitant d'un espace de nature accessible,
- L'intensification du lien social entre les habitants, pour une ville accueillante et résiliente.

À ces fins le projet doit être en concordance avec le Projet Urbain Toulousain, sur le territoire communal.

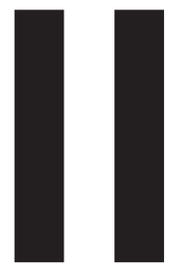
Si le corridor du projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B constitue un lieu privilégié d'accueil de populations nouvelles, l'urbanisation envisagée ne doit pas se faire aux dépens de la qualité de vie des quartiers traversés et de leur identité. Elle doit pouvoir s'intégrer avec un impact limité sur le bâti existant. De nombreux exemples

dans l'agglomération démontrent la possibilité de réaliser des quartiers relativement denses sans nuire à la qualité architecturale et urbaine de ces derniers.

Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B dessert le cœur d'agglomération. Le SCoT de la grande agglomération toulousaine y recommande une densité de l'ordre de 200 individus/ha (population + emplois) dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, soit environ 70-80 logements/ha pour des territoires qui mêlent fonctions résidentielles et économiques (commerces, bureaux, petites activités de production...). Une telle densité peut renvoyer à des formes urbaines très différentes avec une qualité de vie qui dépend tant des espaces pleins que des espaces vides (espaces verts, commerces en rez-de-chaussée, circulation apaisée...).

Enfin, le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B met en résonance des territoires qui ne sont pas desservis directement par les nouvelles infrastructures mais qui verront néanmoins leur accessibilité augmenter par effet de maillage. Il s'agit notamment des secteurs périphériques desservis par les lignes de train, tramway ou Linéo connectées au projet de 3^{ème} ligne de métro.

Un enjeu d'intensification urbaine et de polarisation territoriale autour des gares et stations concernées est également présent.



UNE AMBITION SUR TOUTE LA LIGNE



Aéroport

© Markus Mainka



Linéo

©DDM, Thierry Bordas



©Olivier Lebrun



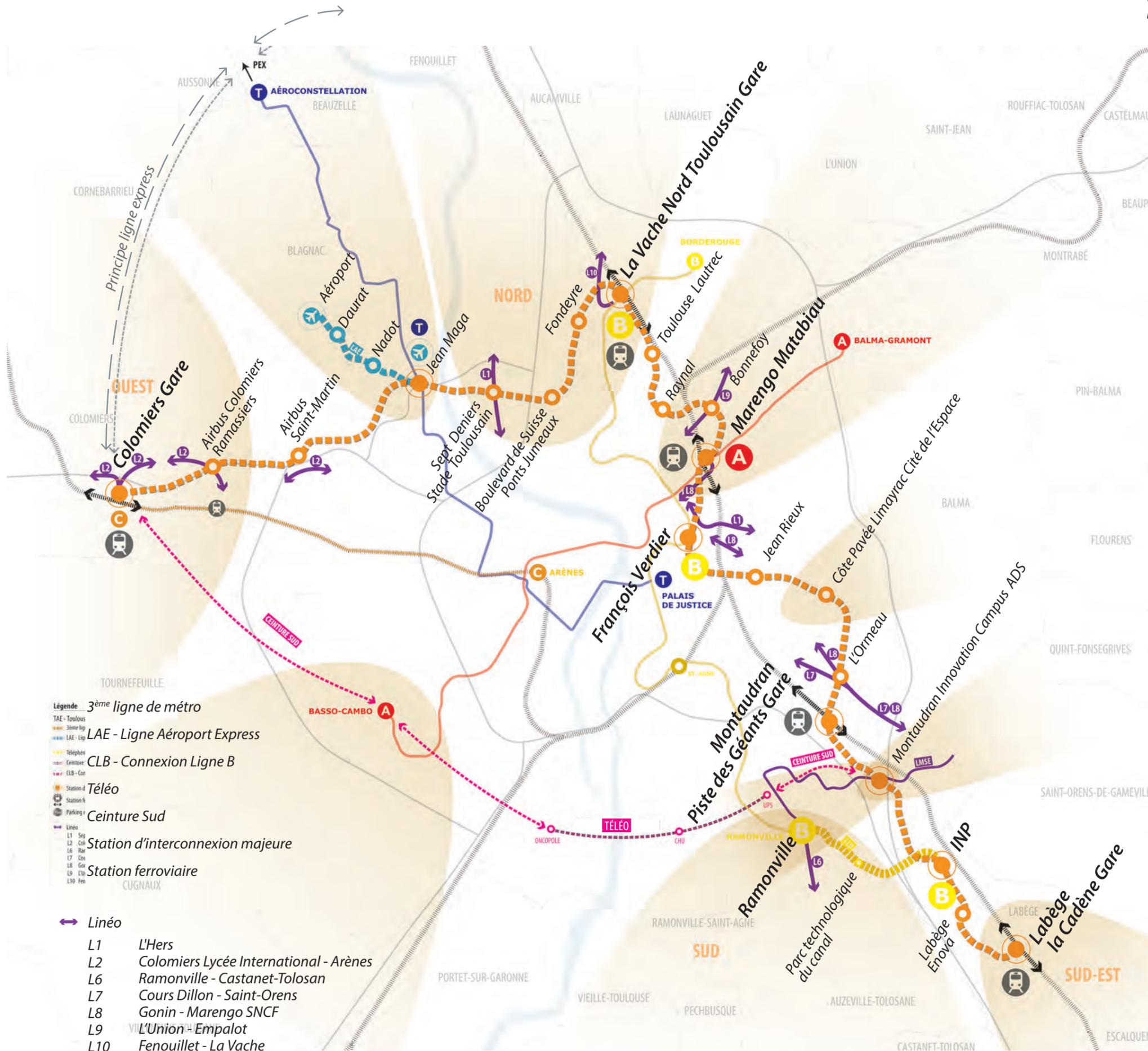
Projet téléphérique urbain Téléo

©Poma



Centre-ville de Toulouse

SYNTHÈSE D'INTERCONNEXIONS À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE



Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B multiplie les points de connexions avec les autres lignes du réseau structurant (train, métro, tramway, Linéo, Téo) afin de maximiser les opportunités de maillage et d'élargir les territoires de rayonnement de la 3^{ème} ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express.

Ainsi, la 3^{ème} ligne de métro croise le réseau ferroviaire à cinq reprises (Colomiers Gare, La Vache, Marengo Matabiau, Montaudran Piste de Géants Gare, Labège la Cadène Gare), le métro A à une reprise (Marengo), le métro B à trois reprises (La Vache au Nord, François Verdier au centre et INP au Sud), le tramway à une reprise (Jean Maga). Plusieurs stations sont également des lieux de correspondance avec le réseau Linéo.

Certaines stations deviendront de véritables pôles d'échanges en croisant plusieurs modes structurants et desserviront des polarités métropolitaines existantes ou en devenir : Colomiers Gare, Jean Maga, Aéroport, La Vache, Marengo Matabiau, François Verdier, Montaudran Piste des Géants, Montaudran Innovation Campus/ADS, La Cadène-Gare.



Colomiers - Ramassiers

©Oppidea



Centre-ville de Toulouse



Projet TESO

© Compagnie de Phalsbourg



Projet du Faubourg Malepère

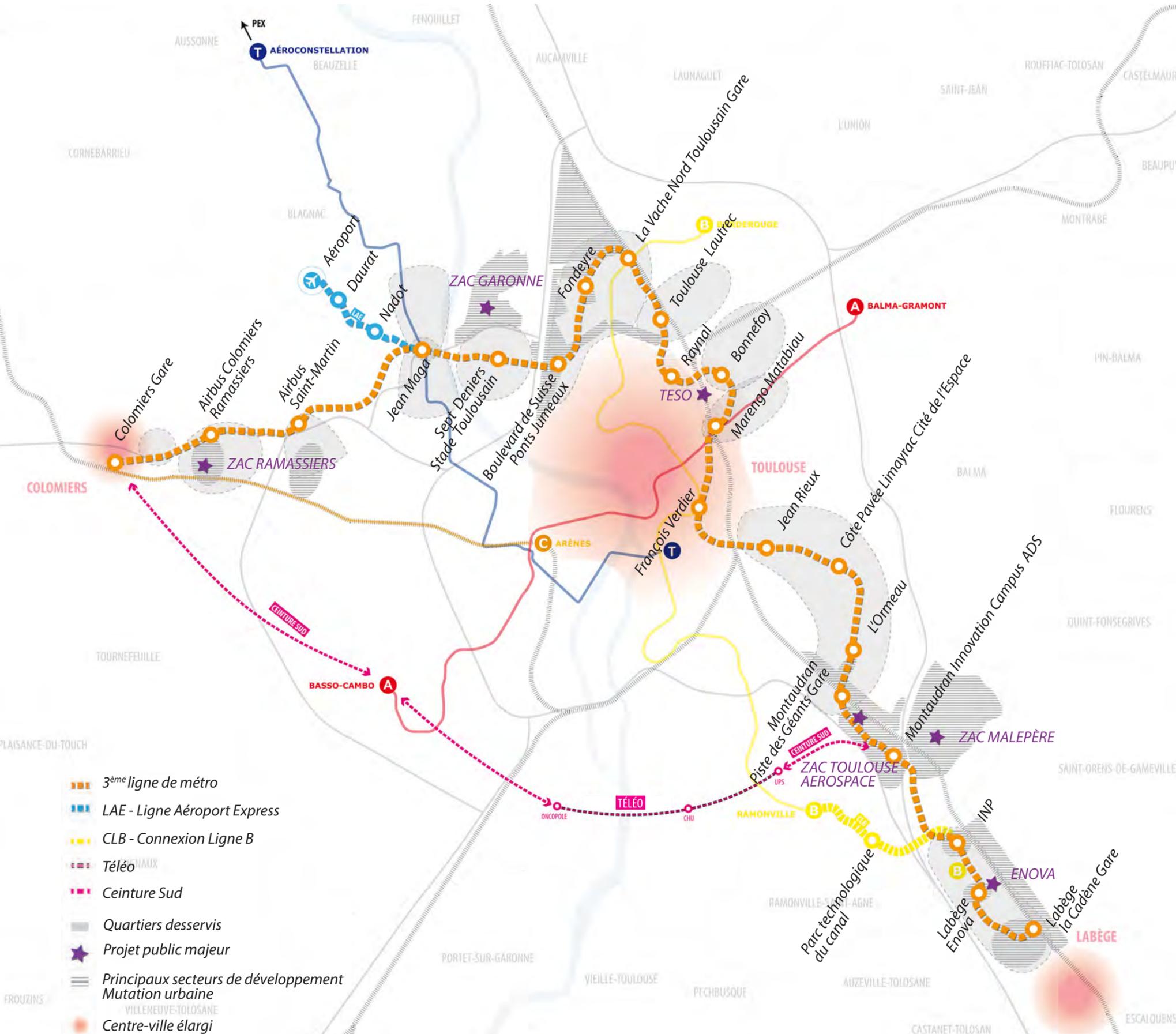
© Toulouse Métropole



Toulouse Aerospace

©Christophe PICCI

SYNTHÈSE DES TERRITOIRES PROCHES DESSERVIS



Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B dessert de nombreux quartiers. Il favorise notamment la desserte de centralités et de quartiers denses peu ou pas desservis par le réseau lourd. Il passe ainsi dans des secteurs où existe un potentiel de report modal important de la voiture vers les modes alternatifs. C'est pourquoi il tangente le centre d'agglomération dans des quartiers en fort développement plutôt que de traverser l'hypercentre où les modes alternatifs sont déjà majoritaires.

Il met par ailleurs en relation des centralités urbaines à Colomiers, au Nord, dans les faubourgs Est de Toulouse et à Labège.

Enfin, il dessert des secteurs et des quartiers en développement où des projets sont engagés (Ramassiers, TESO, Montaudran, Labège ENOVA, Parc Technologique du Canal) et où l'on observe un potentiel à long terme.



AIRBUS

©Airbus S.A.S 2010



AIRBUS Defense and Space



MIN Toulouse

©Min_toulouseoccitanie



Centre-ville de Toulouse

©nevskyphoto



B 612 - ZAC Montaudran

©Oppidea



Projet ENOVA

©Enova Labège-Toulouse

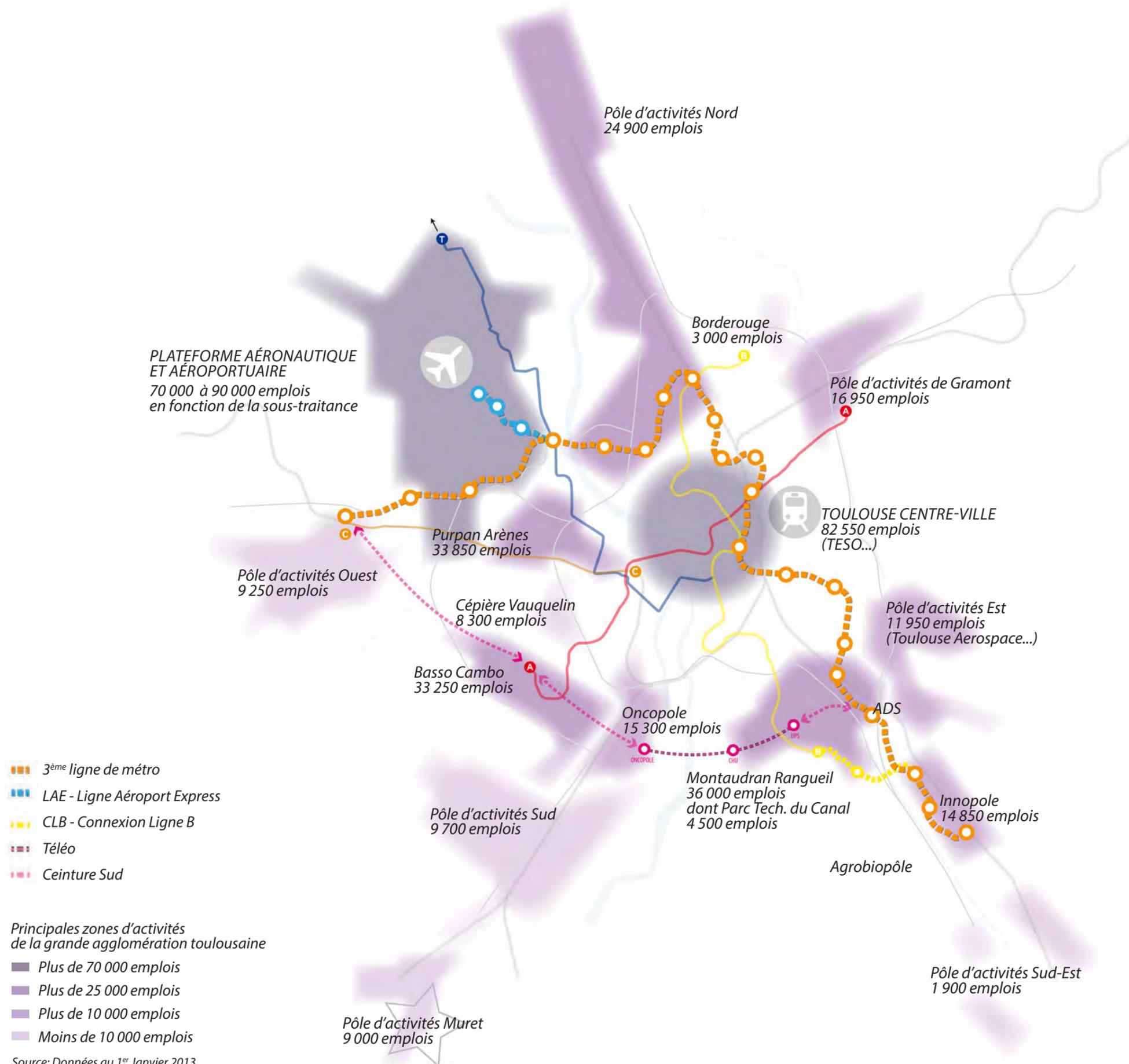
SYNTHÈSE DES TERRITOIRES ÉCONOMIQUES

La desserte des territoires économiques constitue un objectif important dans le choix de l'itinéraire de la 3^{ème} ligne de métro.

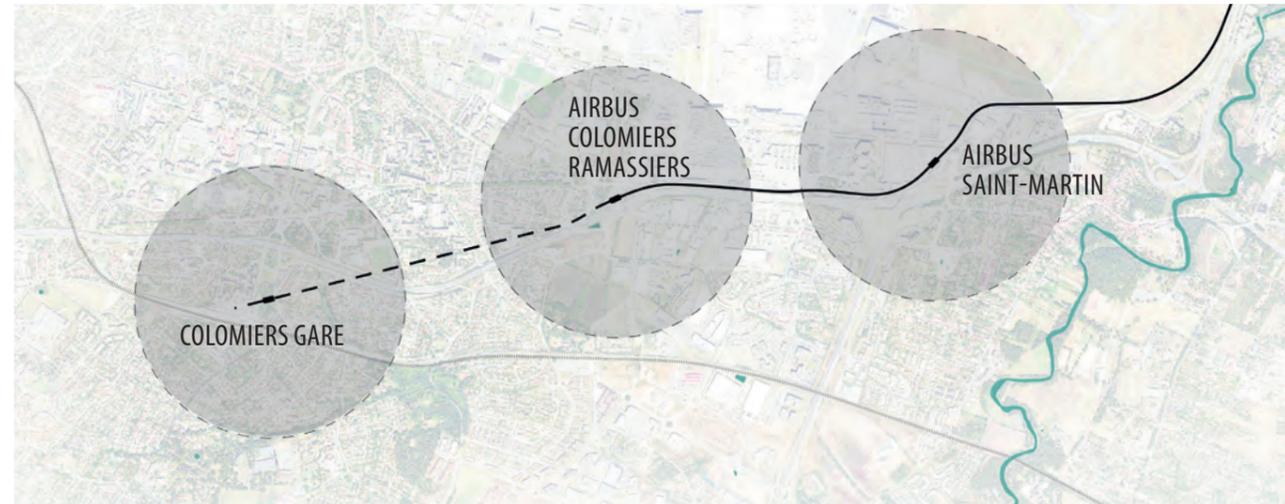
C'est pourquoi le tracé dessert certaines grandes zones d'activités de l'agglomération, telles que la zone aéronautique Nord-Ouest, le futur quartier d'affaires de TESO, le centre de Toulouse, le futur secteur économique de Toulouse Aerospace, le secteur de Labège Enova et le Parc Technologique du Canal.

À horizon 2030, plus de 120 000 emplois seraient à moins de 10 minutes à pied d'une station de la 3^{ème} ligne de métro, dont :

- Trois des cinq territoires majeurs de l'économie identifiés dans le Schéma d'Organisation des Territoires de l'Economie (SOTE) de Toulouse Métropole,
- 70% des emplois de Toulouse,
- Les principales zones d'emplois du Sud-Est de l'agglomération, identifiés dans le Schéma de Développement Economique du SICOVAL.

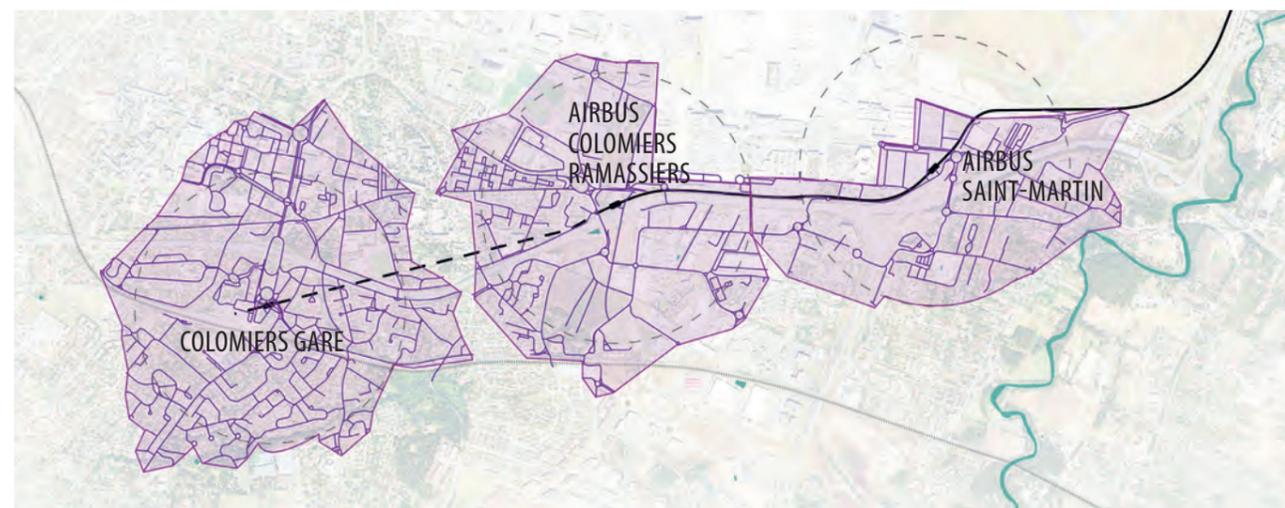


DÉFINITION DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DU CORRIDOR D'INFLUENCE AUTOUR DES STATIONS 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO / CONNEXION LIGNE B



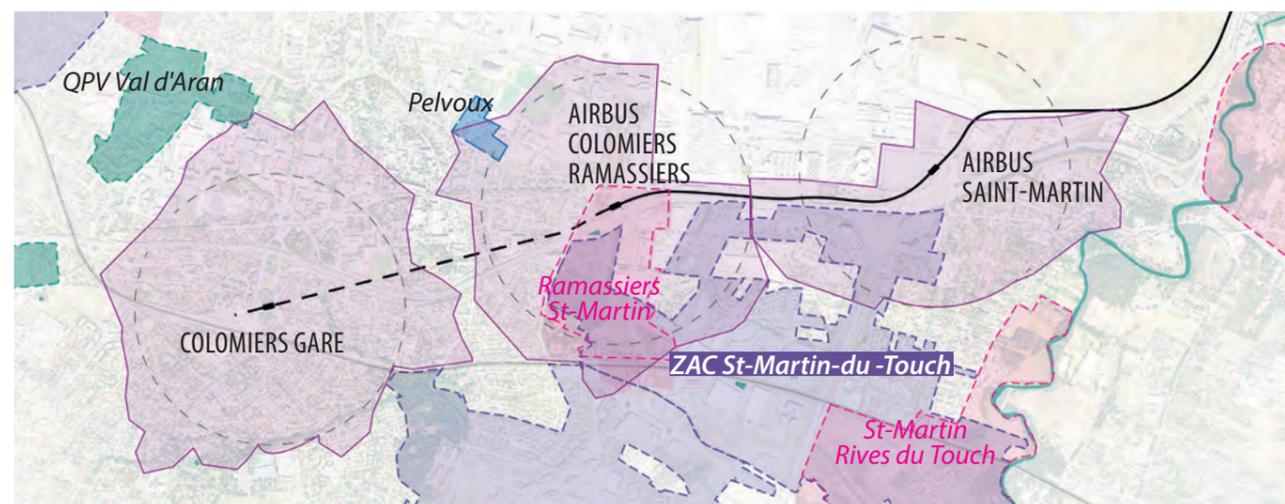
UNE ACCESSIBILITÉ THÉORIQUE :
600M AUTOUR DES STATIONS

Selon la recommandation du Cerema,



**UN PÉRIMÈTRE OBJECTIVÉ POUR
DÉFINIR LA STATISTIQUE DU PROJET :**
MONTRE LA RÉALITÉ DU TERRITOIRE

*Isochrone de 10 min à pied tenant compte des
continuités (rue, passerelles, trémies) et des ruptures
existantes (cours d'eau, voies ferrées),*



**UN TERRITOIRE D'ENJEU POUR LE
SCÉNARIO CIBLE DU PACTE URBAIN**

*Incluant les Grands Projets de développement urbain,
ZAC, OAP, QPV ...*

CINQ THÈMES AFFIRMANT UNE AMBITION URBAINE GLOBALE

B. NATURE EN VILLE ET PATRIMONE(S)



A. SOCIO-DÉMOGRAPHIE, ÉCONOMIE



C. ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



E. MOBILITÉS



D. CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

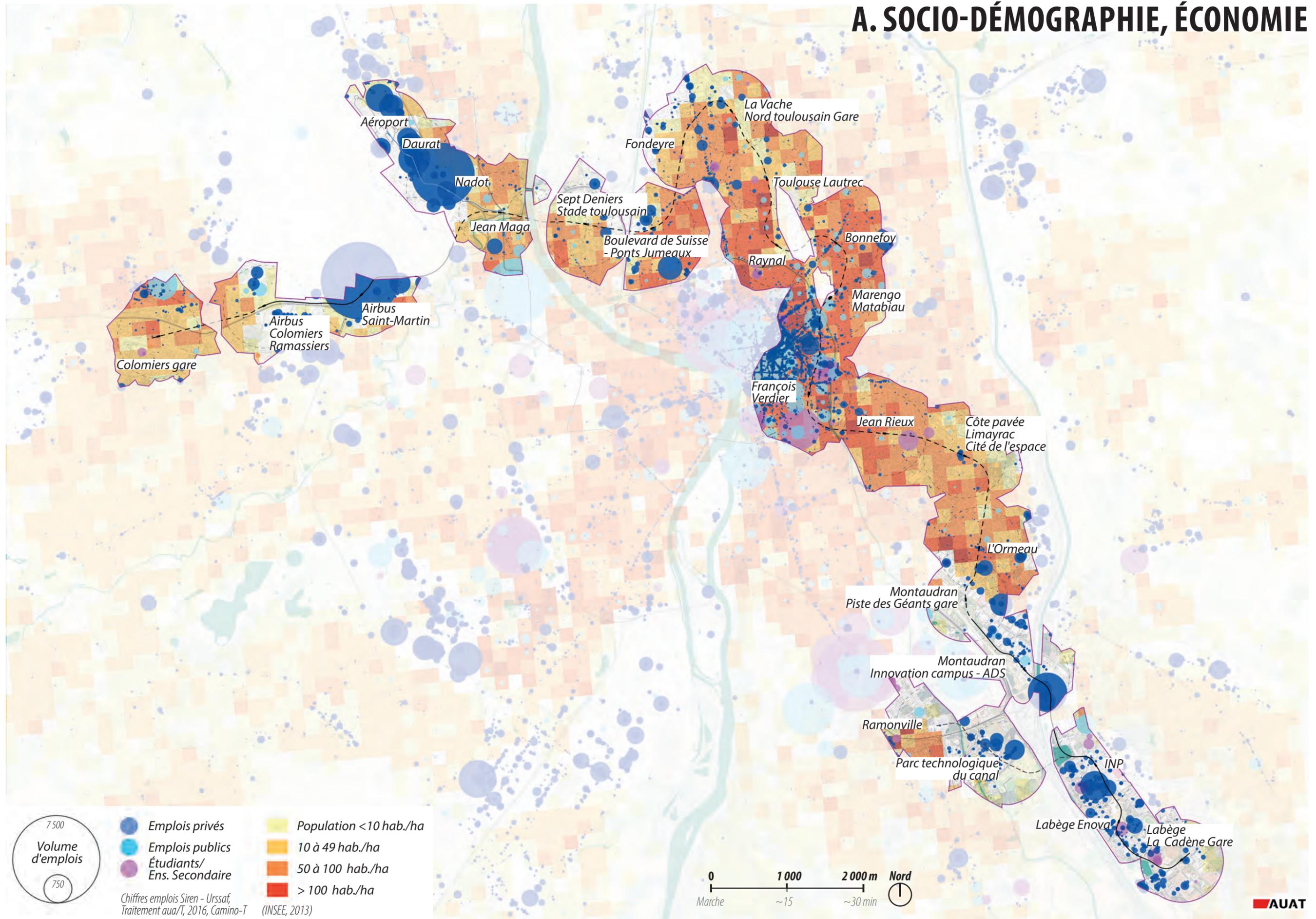


A. SOCIO-DÉMOGRAPHIE, ÉCONOMIE

À QUOI DOIT RÉPONDRE LE PROJET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/ CONNEXION LIGNE B ?

- **Promouvoir un modèle urbain attractif**
- Accompagner la dynamique sociale et économique de l'agglomération,
- Améliorer la performance économique des entreprises et du territoire (création de richesses),
- Anticiper l'accueil de nouvelles populations et d'emploi,
- Valoriser et polariser les territoires desservis,
- Intensifier et diversifier les fonctions urbaines autour des stations (habitat, travail, loisirs, commerces...) tout en préservant les polarités voisines existantes dans un souci d'équilibre du territoire,
- Participer au renouvellement des zones d'activités vieillissantes.

A. SOCIO-DÉMOGRAPHIE, ÉCONOMIE

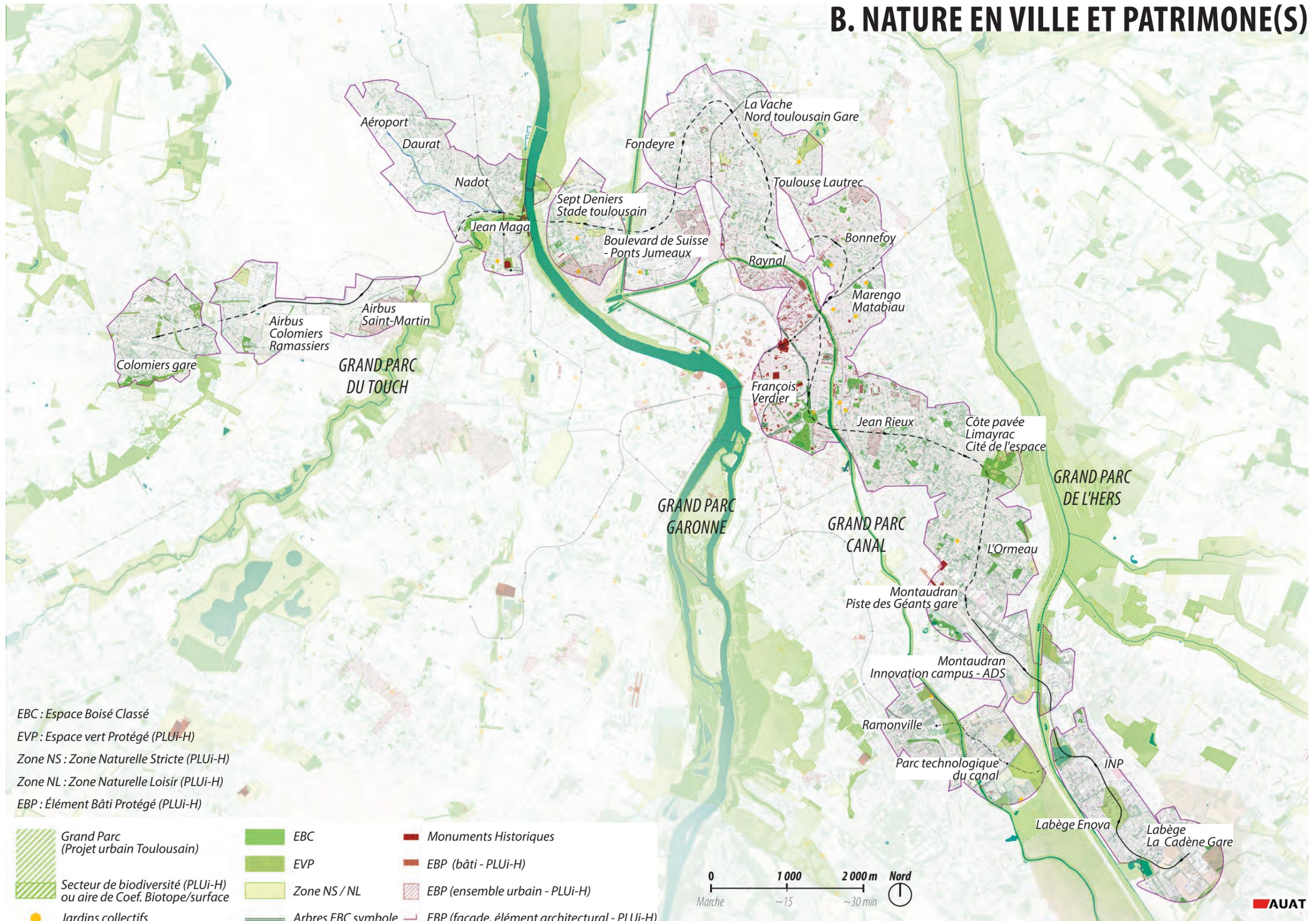


B. NATURE EN VILLE ET PATRIMONE(S)

À QUOI DOIT RÉPONDRE LE PROJET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/ CONNEXION LIGNE B ?

- **Promouvoir un modèle urbain arboré**
- Préserver, valoriser et rendre accessible les lieux à forte valeur patrimoniale : grands espaces de nature, parcs et jardins publics et éléments bâtis remarquables,
- Rendre lisible les liens entre les espaces de nature, de loisirs et le patrimoine bâti.
- Aménager des espaces publics de qualité : places ombragées, liaisons claires et confortables avec les quartiers voisins,
- Participer au rafraîchissement de la ville en préservant ou constituant des masses arborées autour des stations et des alignements d'arbres sur les axes,
- Valoriser la présence de l'eau comme vecteur d'aménités urbaines et climatiques.

B. NATURE EN VILLE ET PATRIMONE(S)



C. ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES

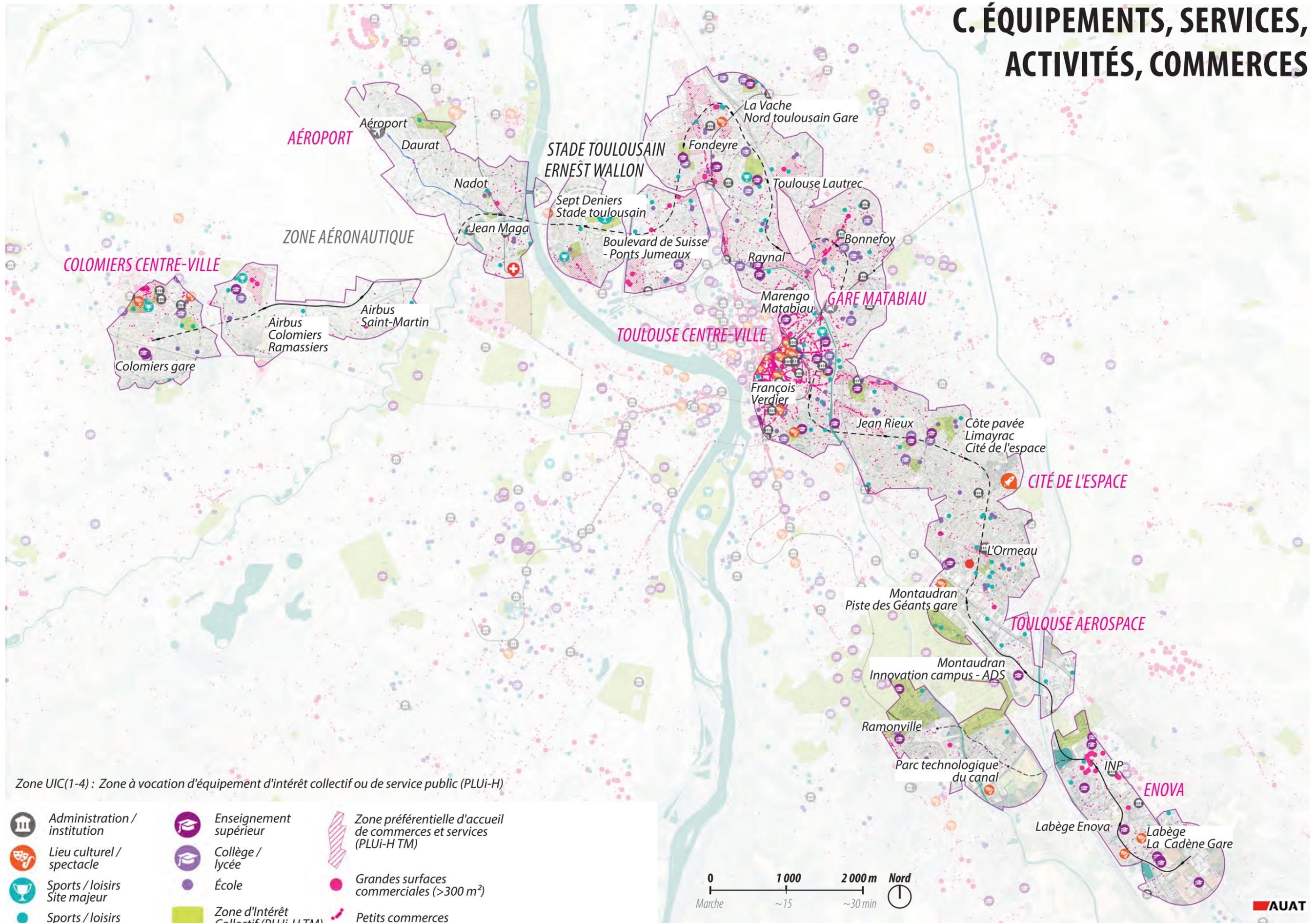
À QUOI DOIT RÉPONDRE LE PROJET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/ CONNEXION LIGNE B ?

- **Promouvoir un modèle urbain mixte**
 - Améliorer la desserte des grands équipements métropolitains,
 - Faire de certaines stations des éléments participants aux centralités urbaines et à la vie des quartiers,
 - Rechercher, à l'échelle globale du projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B, l'identification des complémentarités des commerces /services (typologie, localisation, tiers lieux, ...),
 - Favoriser la mixité des fonctions à proximité des stations (implanter les équipements publics, services, ...),
 - Valoriser les liens entre les stations 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B et les équipements, services, activités, commerces.
- Limiter, encadrer le développement du commerce en dehors des polarités et contribuer à la complémentarité et à la diversité du commerce de proximité et de quotidienneté existant au sein du tissu urbain,
 - Recomposer des sites commerciaux pour valoriser les espaces déjà urbanisés et accélérer les mutations urbaines.

Et, en cohérence avec le PLUi-H de Toulouse Métropole:

- Développer une offre commerciale attractive et complémentaire, maintenant un équilibre entre les centre-ville, les quartiers et les centres commerciaux,
- Créer un maillage de lieux de centralité, intégrant commerces, artisanat et services, vecteurs d'emplois, d'animation et de lien social,

C. ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES

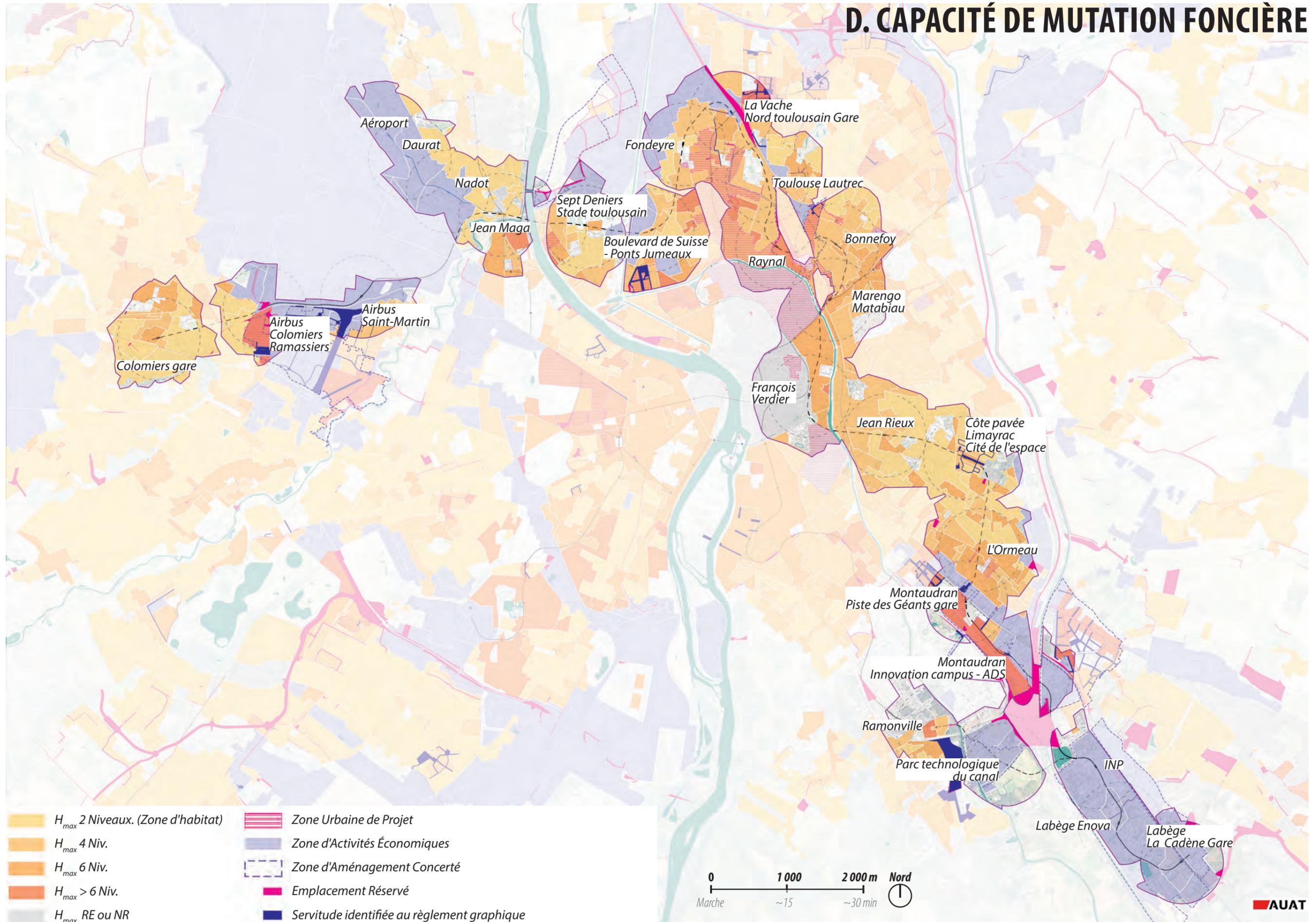


D. CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

À QUOI DOIT RÉPONDRE LE PROJET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/ CONNEXION LIGNE B ?

- **Promouvoir un modèle urbain intense**
- Maîtriser et privilégier l'évolution du foncier en vue de réaliser des opérations de qualité : promotion d'un modèle urbain équilibré entre compacité et espaces de nature,
- Intensifier et diversifier les formes urbaines en intégrant notamment des espaces d'accueil économique de proximité (TPE/PME artisanales),
- Diversifier le parc de logements (social, typologie d'habitat) à proximité des stations notamment afin d'accueillir et maintenir des familles en cœur d'agglomération,
- Valoriser l'identité des cœurs de quartier,
- Préserver de la pression foncière les éléments patrimoniaux.

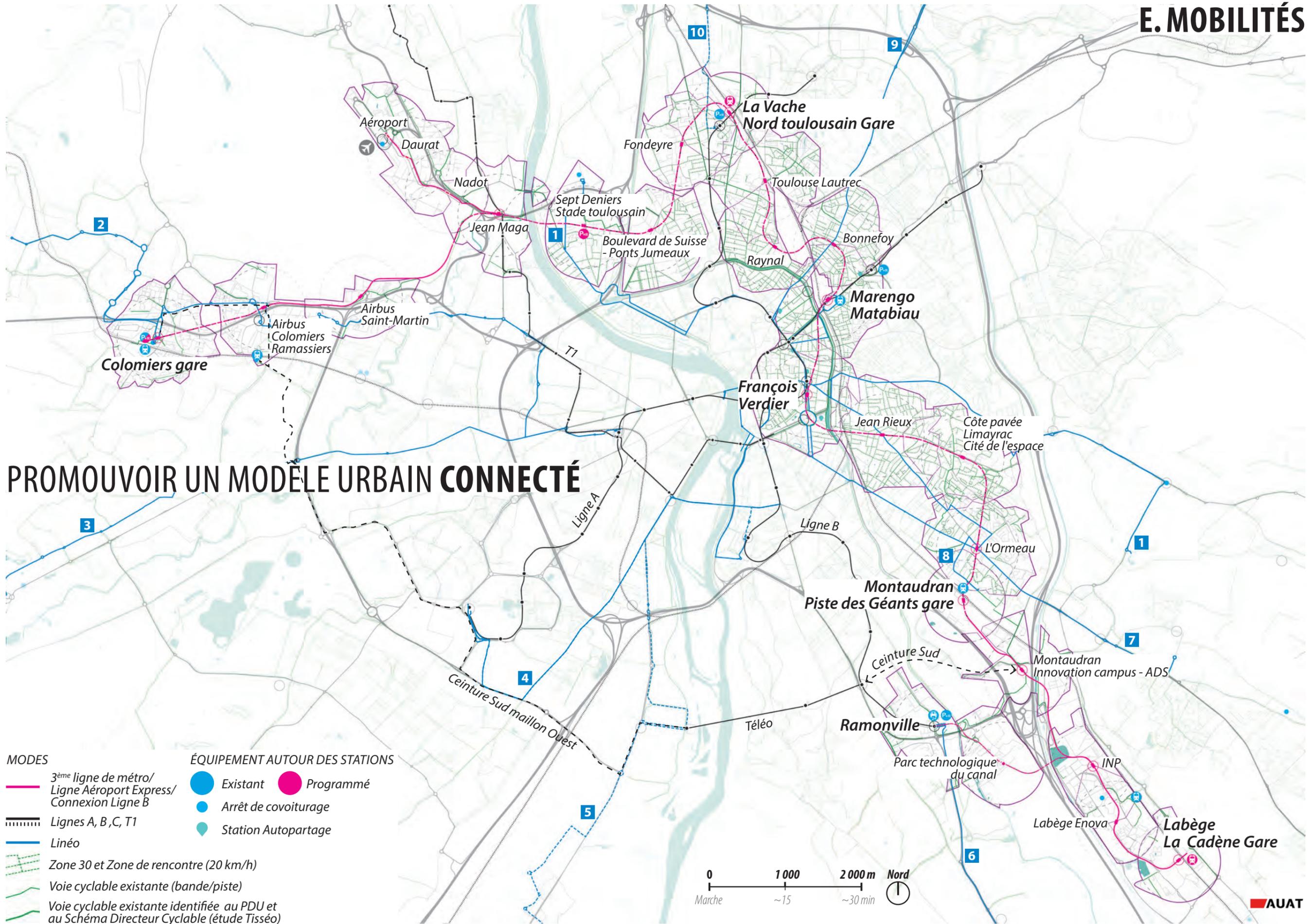
D. CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE



E. MOBILITÉS

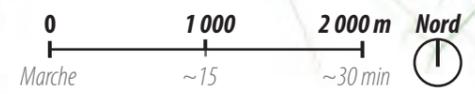
À QUOI DOIT RÉPONDRE LE PROJET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/ CONNEXION LIGNE B ?

- **Promouvoir un modèle urbain connecté** et inciter au report modal pour le motif travail (encourager les plans de mobilité inter-entreprises, inter-administrations...),
- Favoriser le report modal dans l'objectif de réduire la pollution de l'air et de valoriser le confort urbain,
- Rendre accessible l'ensemble des stations par les modes actifs en tenant compte des schémas directeurs, piétons et cycles en cours de réalisation,
- Assurer la cohérence entre les différentes politiques de mobilités (stationnement, modes actifs, covoiturage, intermodalité, restructuration du réseau de bus ...).



PROMOUVOIR UN MODELE URBAIN CONNECTÉ

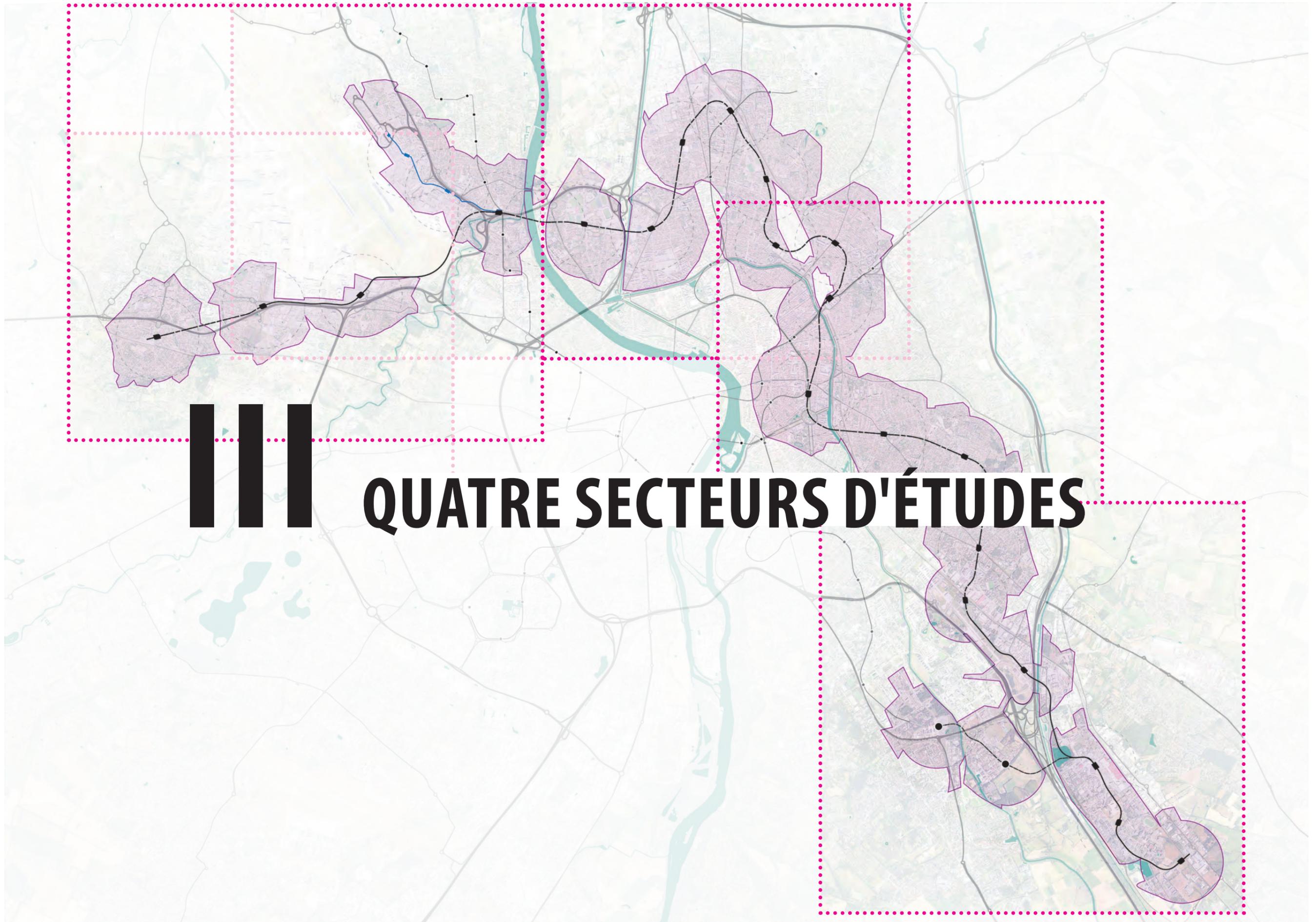
- MODES**
- 3^{ème} ligne de métro/ Ligne Aéroport Express/ Connexion Ligne B
 - Lignes A, B, C, T1
 - Linéo
 - Zone 30 et Zone de rencontre (20 km/h)
 - Voie cyclable existante (bande/piste)
 - Voie cyclable existante identifiée au PDU et au Schéma Directeur Cyclable (étude Tisséo)
- ÉQUIPEMENT AUTOUR DES STATIONS**
- Existant
 - Programmé
 - Arrêt de covoiturage
 - Station Autopartage



ENJEUX GÉNÉRAUX

3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO
AÉROPORT EXPRESS ET
CONNEXION LIGNE B, SONT
L'OPPORTUNITÉ DE :

- **FAVORISER LE REPORT MODAL** VERS LES MODES ACTIFS ET LES TRANSPORTS EN COMMUN,
- **(RE)QUALIFIER LES ESPACES PUBLICS** EN FAVORISANT LES USAGES ET EN DONNANT PLUS DE PLACE À LA NATURE EN VILLE,
- **(RÉ)ÉQUILIBRER DES TERRITOIRES** PEU OU PAS ÉQUIPÉS (SERVICES, COMMERCES, ÉQUIPEMENTS) ET DONNER ACCÈS AUX GRANDS PARCS TOULOUSAINS,
- PROFITER DE L'EFFET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO ET CONNEXION LIGNE B POUR VALORISER L'ENSEMBLE DE **PROJETS MAJEURS DU CORRIDOR**
- **CONSTRUIRE UN PROJET DE TERRITOIRE** EN Y FAVORISANT LE CADRE DE VIE ET LE CONFORT CLIMATIQUE :
 - DANS LES QUARTIERS MIXTES FAIBLEMENT OCCUPÉS OU LES ZONES ÉCONOMIQUES : INTENSIFIER ET DIVERSIFIER LE BÂTI EN DONNANT PLUS DE PLACE À LA NATURE EN VILLE
 - DANS LES QUARTIERS DE CENTRES-VILLES ET FAUBOURGS, FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT RESPECTUEUX DE LEUR IDENTITÉ ET DE LEURS PATRIMOINES



QUATRE SECTEURS D'ÉTUDES

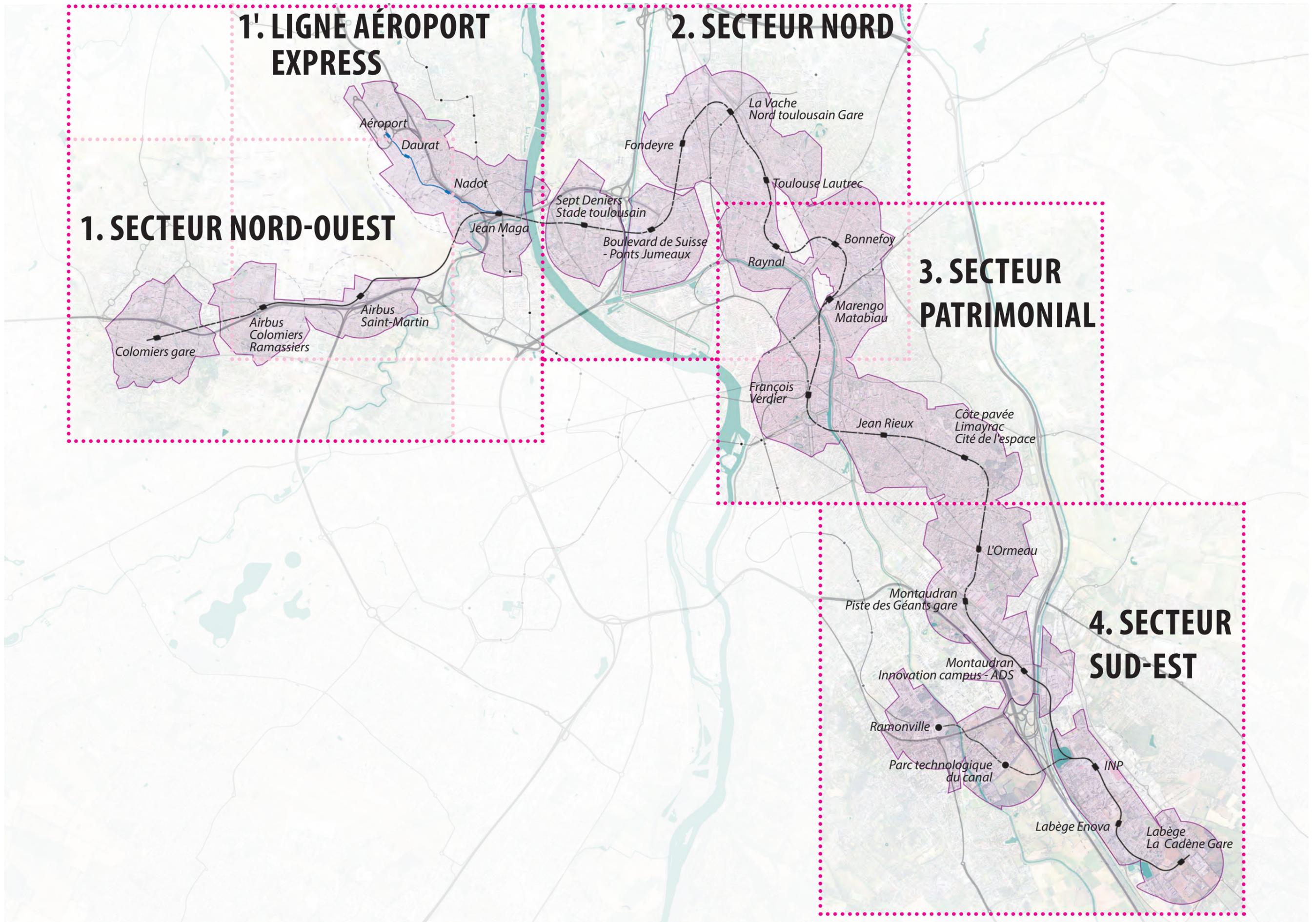


PHOTO AÉRIENNE : Suivons la 3^{ème} ligne...



1. SECTEUR NORD-OUEST

Le secteur Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine est caractérisé par la dimension économique de la zone aéroportuaire (plus de 70 000 emplois) dont le renforcement de l'accessibilité est essentiel à son développement.

Territoire économique majeur, il se doit de conforter son positionnement de site premium dédié aux activités tertiaires et productives de l'aéronautique.

Le tracé a pour terminus Colomiers, deuxième commune de l'agglomération. Pour celle-ci l'arrivée du métro est l'opportunité de renforcer son rôle de centralité urbaine de premier plan.

La gare de Colomiers est un pôle d'échanges de niveau métropolitain, véritable porte d'entrée du Nord-Ouest toulousain (connexions train, Linéo 2, Ceinture Sud, offres de proximité...).

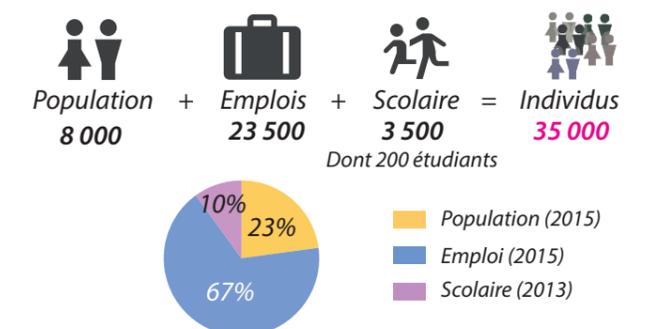
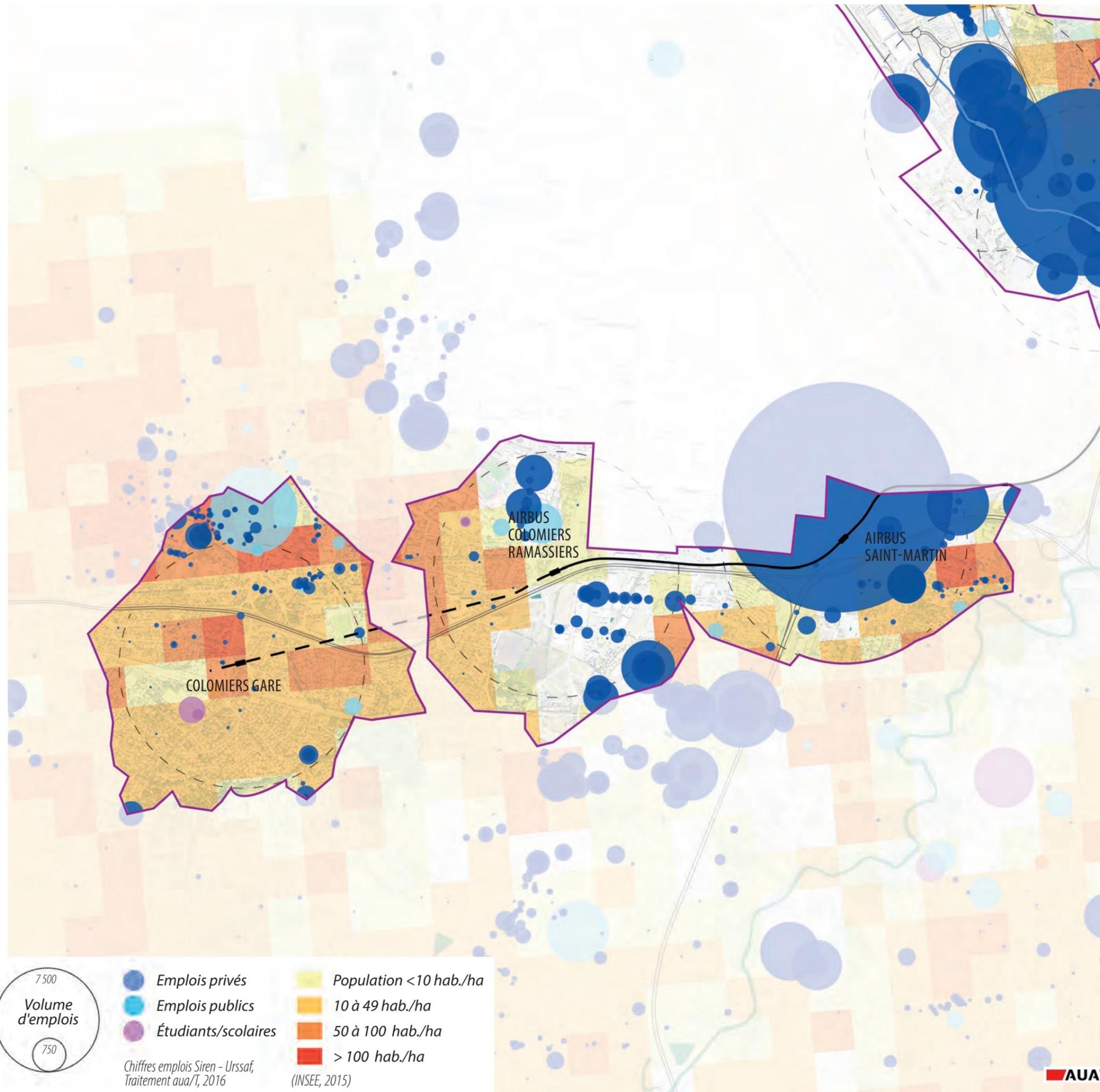
Les stations Airbus Colomiers Ramassiers et Airbus Saint-Martin desservent la façade Sud du complexe industriel de Airbus.



SECTEUR NORD-OUEST

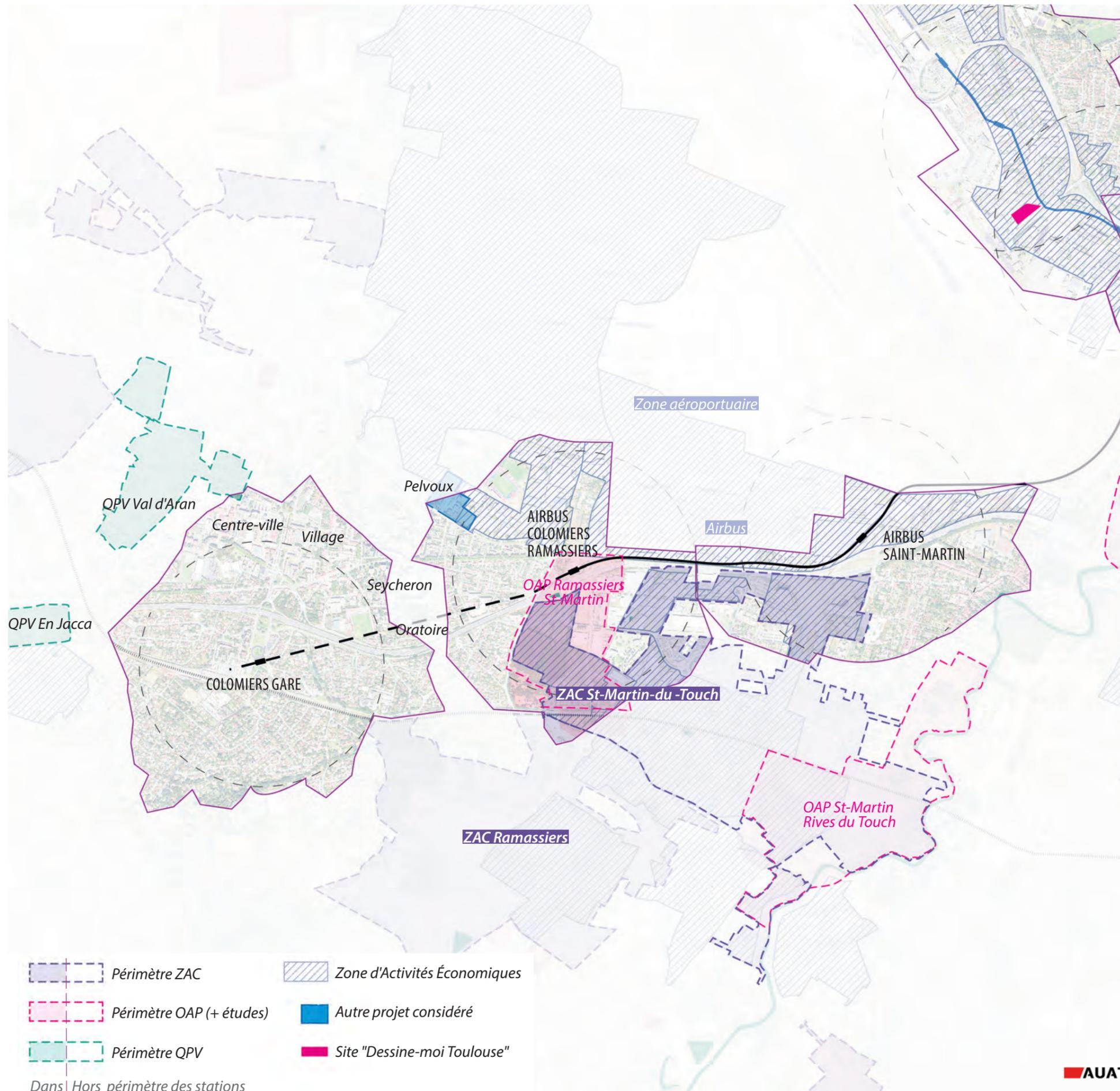
SOCIO-DÉMO, ÉCONOMIE

- Près de 40 000 individus à 10 minutes des stations
- A Colomiers, une population proche relativement faible (8000 habitants) mais des densités importantes juste au-delà des 10 minutes à pied en favorisant l'usage du bus et du vélo : centre-ville et village, quartier des Marots, quartiers d'habitat social (quartiers de Val d'Aran, Poitou, Fenassiers, Seycheron, En Jacca).
- Un nombre d'emplois important desservis par les 3 stations : tertiaires et services à Colomiers Gare, tertiaires et industrie pour Airbus Colomiers et Airbus Saint-Martin avec notamment des accès privilégiés aux grands sites d'Airbus.
- Le noyau villageois de Saint-Martin-du-Touch et la ZAC Saint-Martin desservis par la station Airbus Saint-Martin.



SECTEUR NORD-OUEST

DYNAMIQUE DES PROJETS EN COURS ET TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE

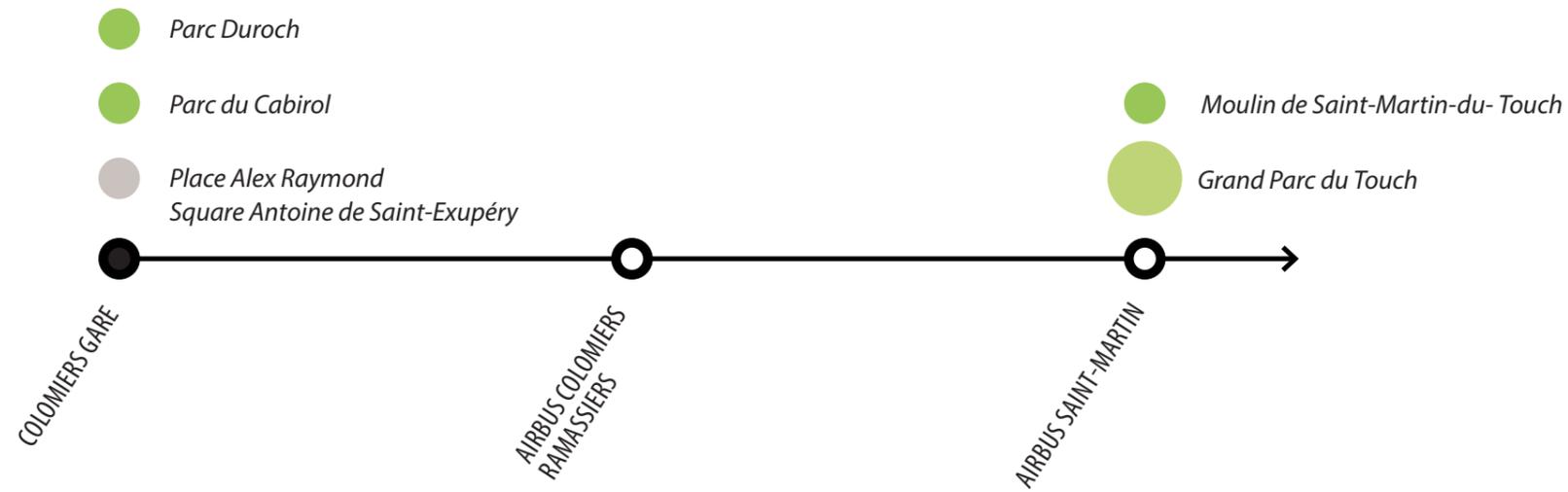


Programmation des projets du territoire d'enjeu					
Projet	Programme	Prog. 2025		Prog. à terme	Source
		dont réalisés en 2020			
ZAC Ramassiers	Logement Activité (EHPAD) Commerce Équipement		400 100 -	600	Oppidea
ZAC St Martin du Touch	Logement Activité Commerce Équipement			~2000* 115 000 m ²	Oppidea
OAP St Martin du Touch	Logement Activité Équipement		600		POA
QPV Val d'ran	Logement Équipement Activité (santé)			15000 3500 1000	ANRU/TM/ Ville Colomiers
Seycheron	Logement rénovation	800		Étude à lancer	Ville Colomiers
Projet Secteur gare	Logement Autres			Étude en cours	Ville Colomiers
Projet Pelvoux	Logement			Étude en cours	Ville Colomiers
Centre-ville Cinéma	Équipement			2500	Ville Colomiers



SECTEUR NORD-OUEST

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



Parc Duroch



Parc du Cabirol



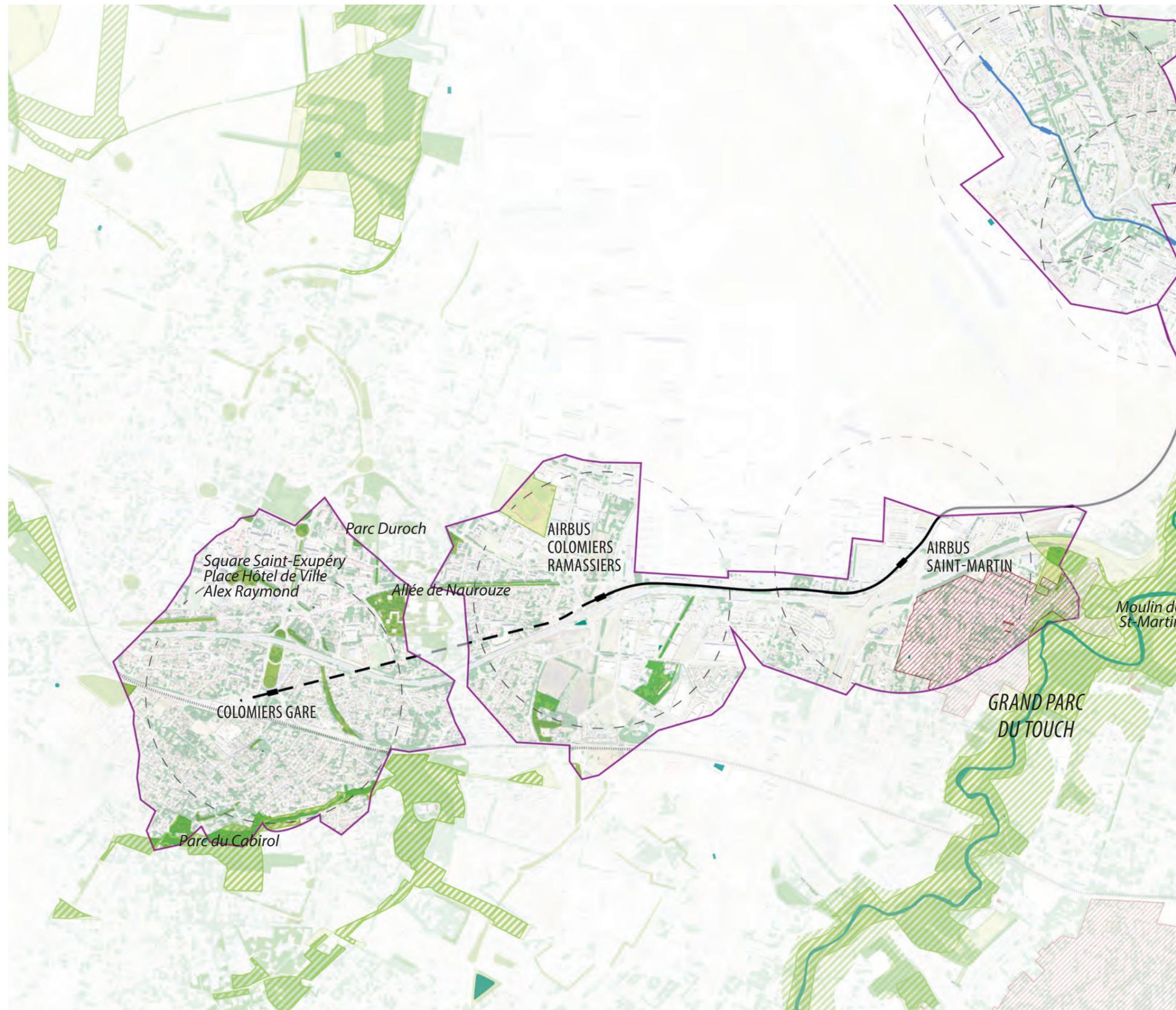
Moulin de Saint-Martin-du-Touch



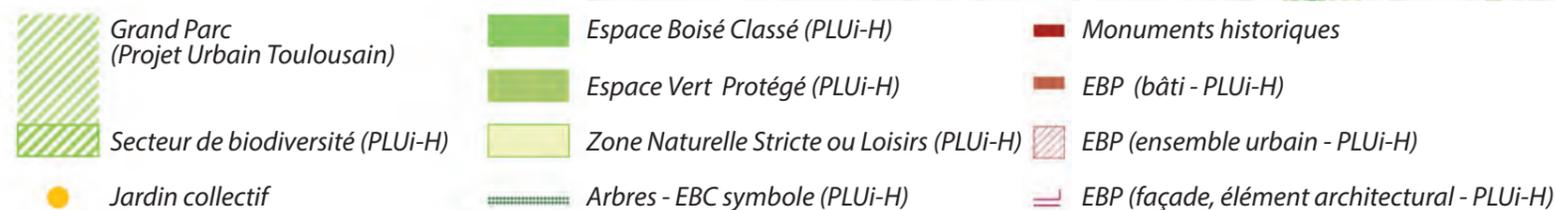
Grand Parc du Touch

SECTEUR NORD-OUEST

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)

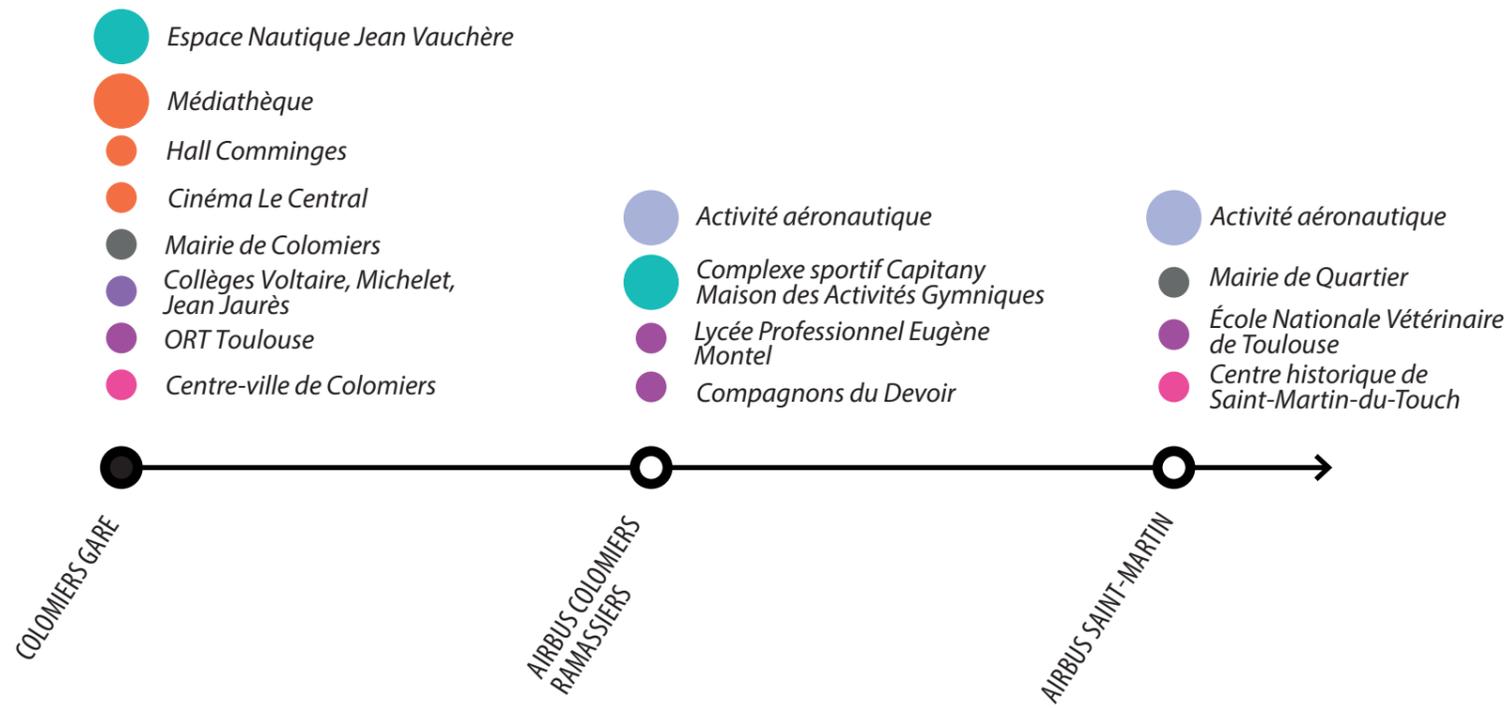


- Les stations sont caractérisés par un environnement très routier (échangeur de la RN124) où les espaces verts sont réduits et souvent résiduels et où les nuisances sont parfois importantes (bruit et pollution).
- De grands espaces de nature tangentent les périmètres des stations Airbus Saint-Martin et Colomiers Gare (coteau de Colomiers et Vallée du Touch). Un tissu urbain pavillonnaire dont les nombreux jardins privés participent à la qualité de l'espace public.
- Colomiers Gare : un lien arboré et naturel qui accompagne vers le centre-ville. Cependant, un usage limité par la présence des voiries (esplanade François Mitterrand).
- Station Airbus Colomiers : une offre d'espaces verts variés en lien avec la ZAC des Ramassiers mais éloignée de la station. Le projet urbain prévoit une coulée verte entre le centre de quartier et la RN124. Au Nord de la station se situe un équipement sportif de plein air.
- Station Airbus Saint-Martin : un secteur très minéral où les températures au sol sont très élevées.



SECTEUR NORD-OUEST

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



Médiathèque Pavillon Blanc Henri Molina



Espace nautique Jean Vauchère



Complexe Sportif Capitany



Mairie de Colomiers
Diagnostic Urbain / Décembre 2020



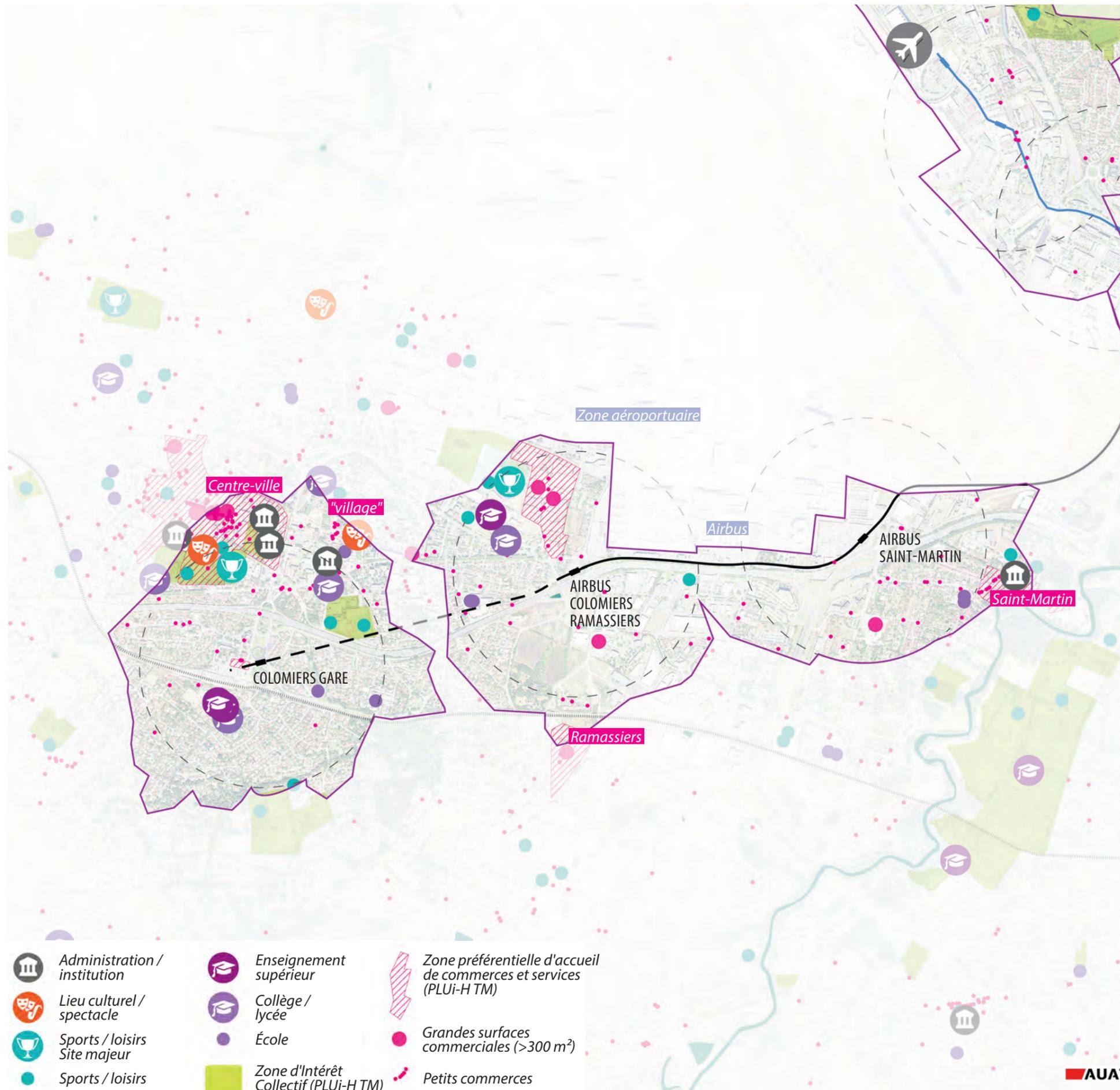
Village de Colomiers



Centre historique de Saint-Martin-du-Touch

SECTEUR NORD-OUEST

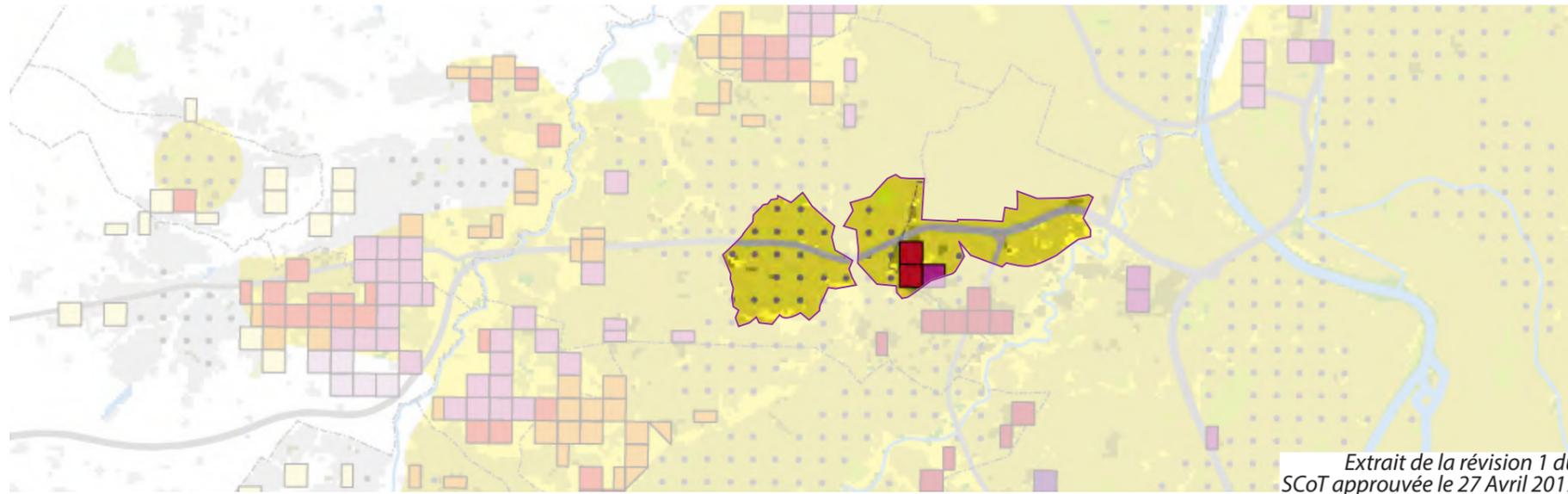
ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



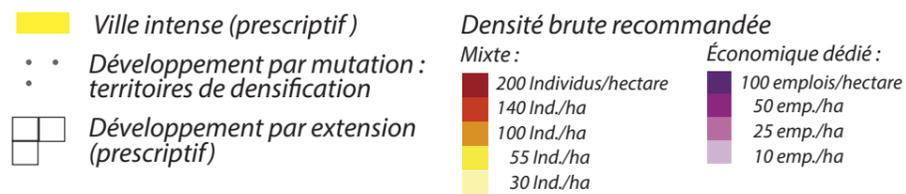
- Une concentration d'équipements dans le centre de Colomiers dont certains rayonnent sur une échelle large (administrations, cinéma, centre aquatique, médiathèque, Hall Comminges...), mais à un éloignement relatif de la future station (600-800m, >10 minutes à pied).
- Un centre de Colomiers éclaté, dont le dynamisme commercial est fragile, qu'il faut conforter à partir des polarités existantes (centre-ville et village).
- Deux stations desservant Airbus : une évolution attendue dans la mobilité des employés.
- Des équipements et services de proximité très proches des futures stations qui pourraient évoluer ou muter avec la transformation urbaine engendrée par le métro : commerces de proximité à Colomiers gare, station service ou zone commerciale peu qualitative à Airbus Colomiers...
- Les nouveaux quartiers des Ramassiers et de Saint-Martin (services et commerces) si à plus de 10 minutes à pied des futures stations.
- Le centre historique du quartier de Saint-Martin-du-Touch desservi par la station Airbus Saint-Martin.

SECTEUR NORD-OUEST

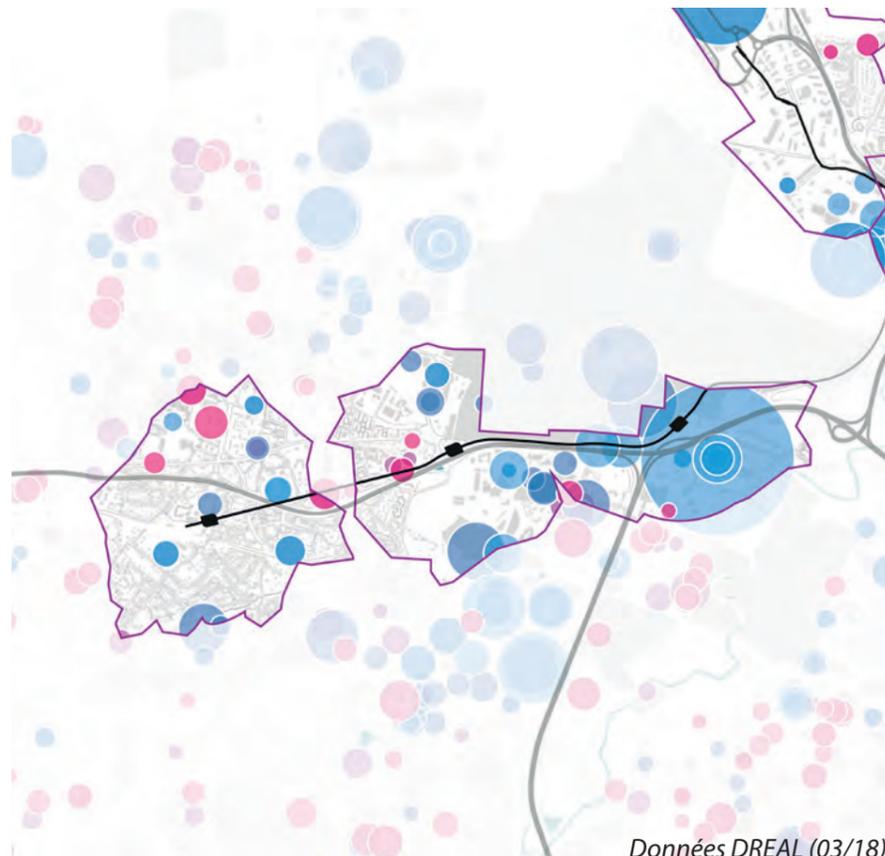
CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE



Extrait de la révision 1 du
SCoT approuvée le 27 Avril 2017

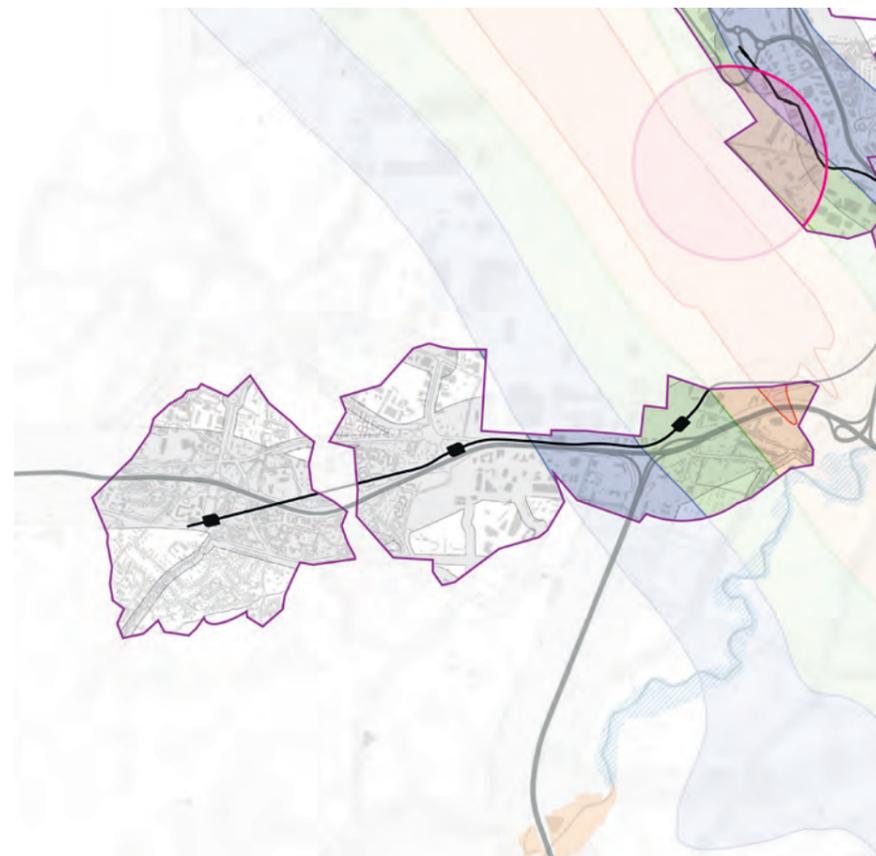


COHÉRENCE URBAINE



DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION

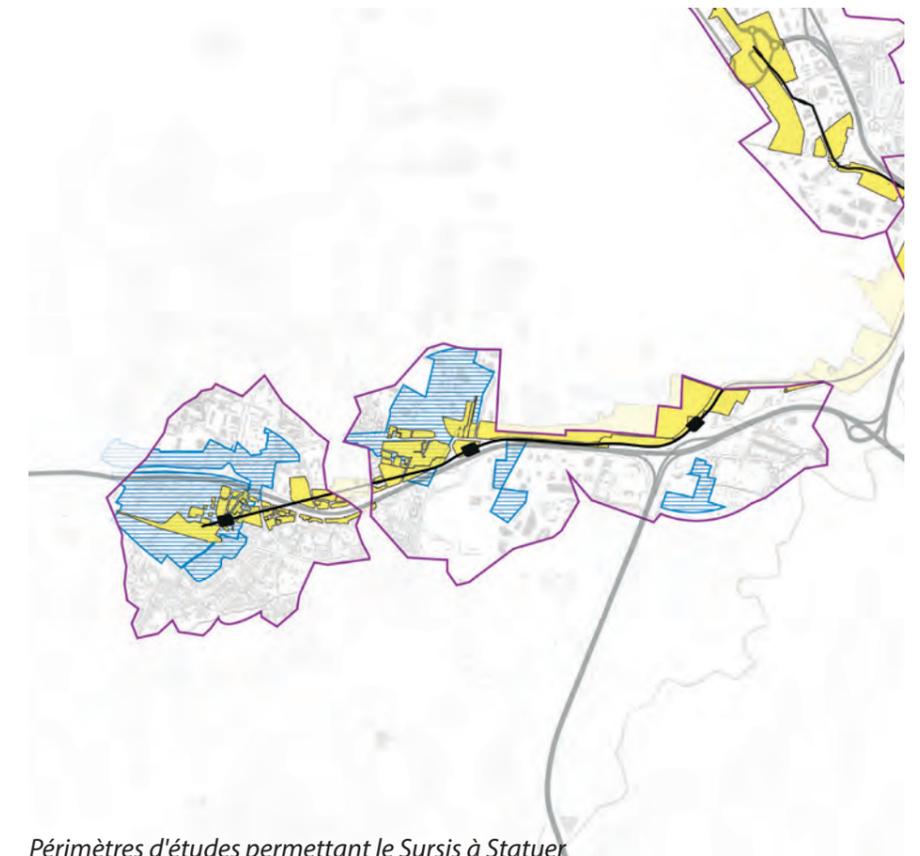
Diagnostic Urbain / Décembre 2020



Plan d'Exposition au Bruit ABCD
Risques Industriel/technologique
Plan de Prévention du Risque Inondation
Classement sonore des Infrastructures de Transport

RISQUES ET NUISANCES

PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 46



Périmètres d'études permettant le Sursis à Statuer

3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO
Station et projets urbains
(délib. Toulouse métropole
02/17, 10/17, 10/18, 06/19)

3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO
Infrastructure
(délib. Tisséo Coll. 07/17, 03/18)

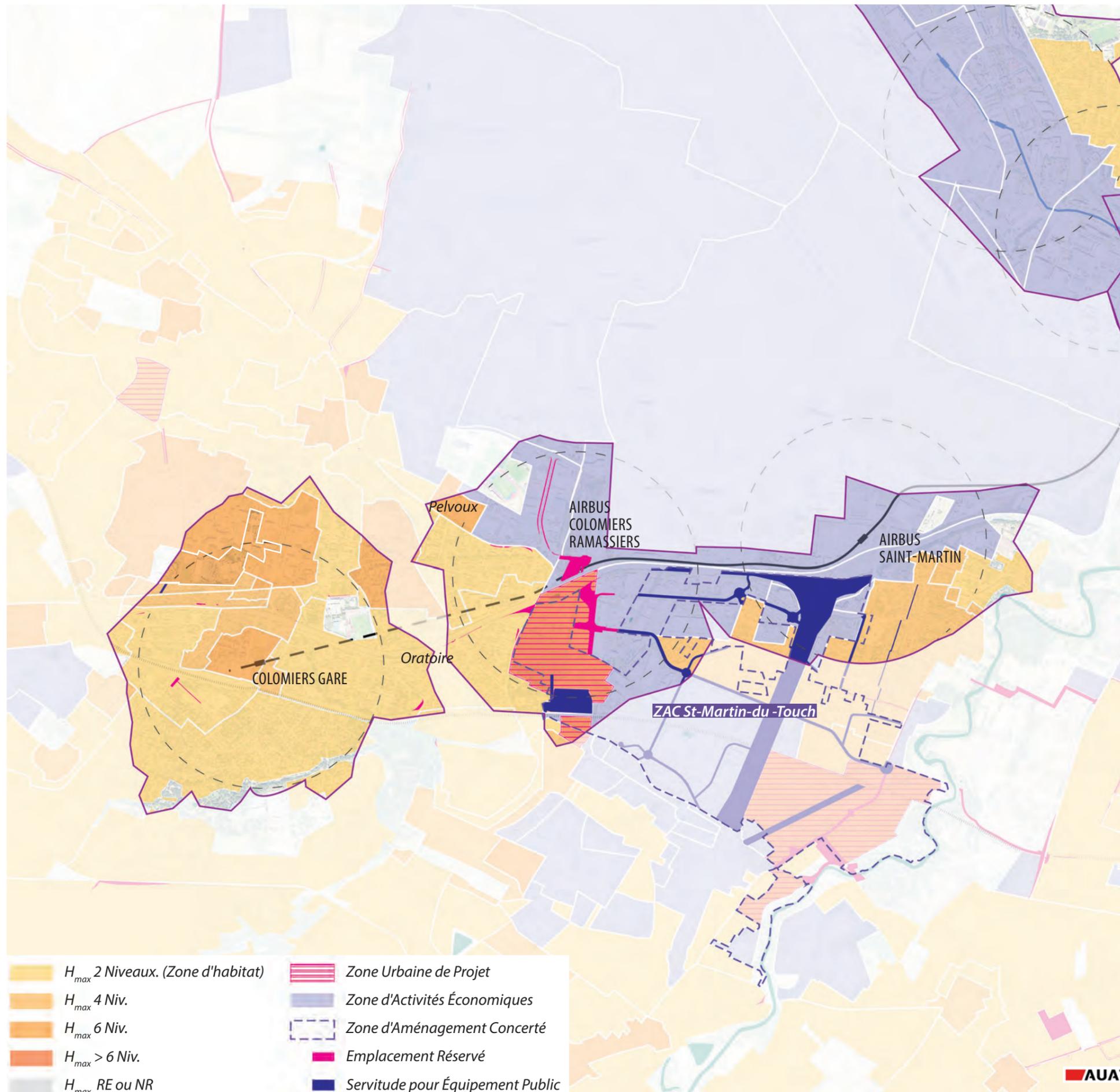
PÉRIMÈTRES DE SURSIS À STATUER LIÉS À LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO

SECTEUR NORD-OUEST

CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

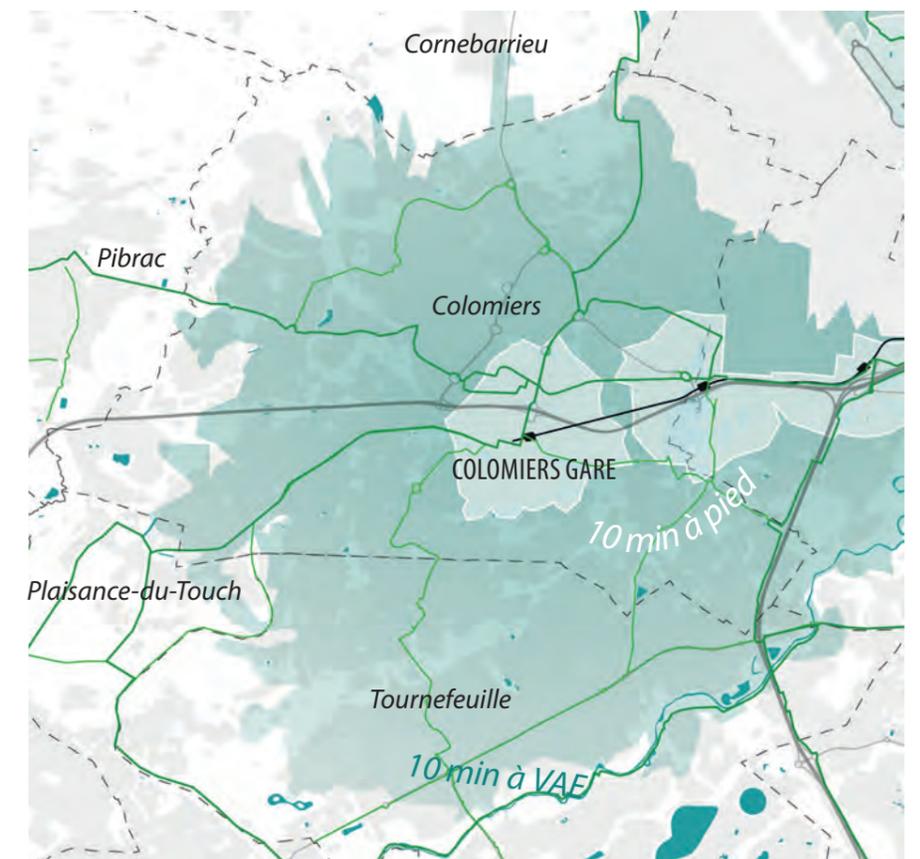
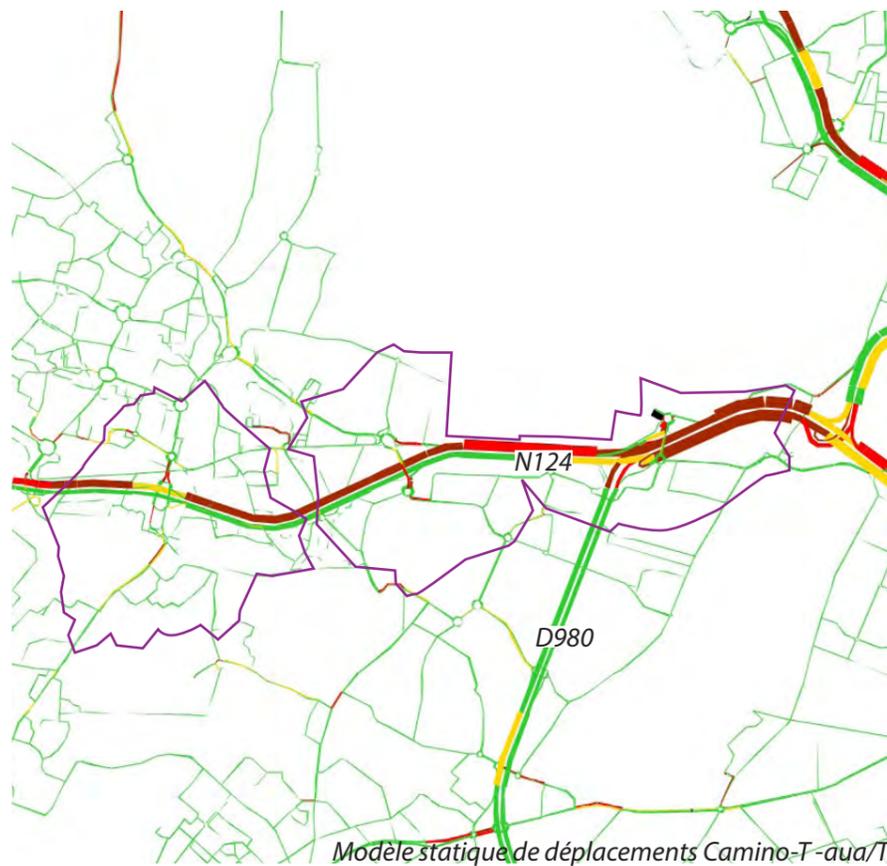
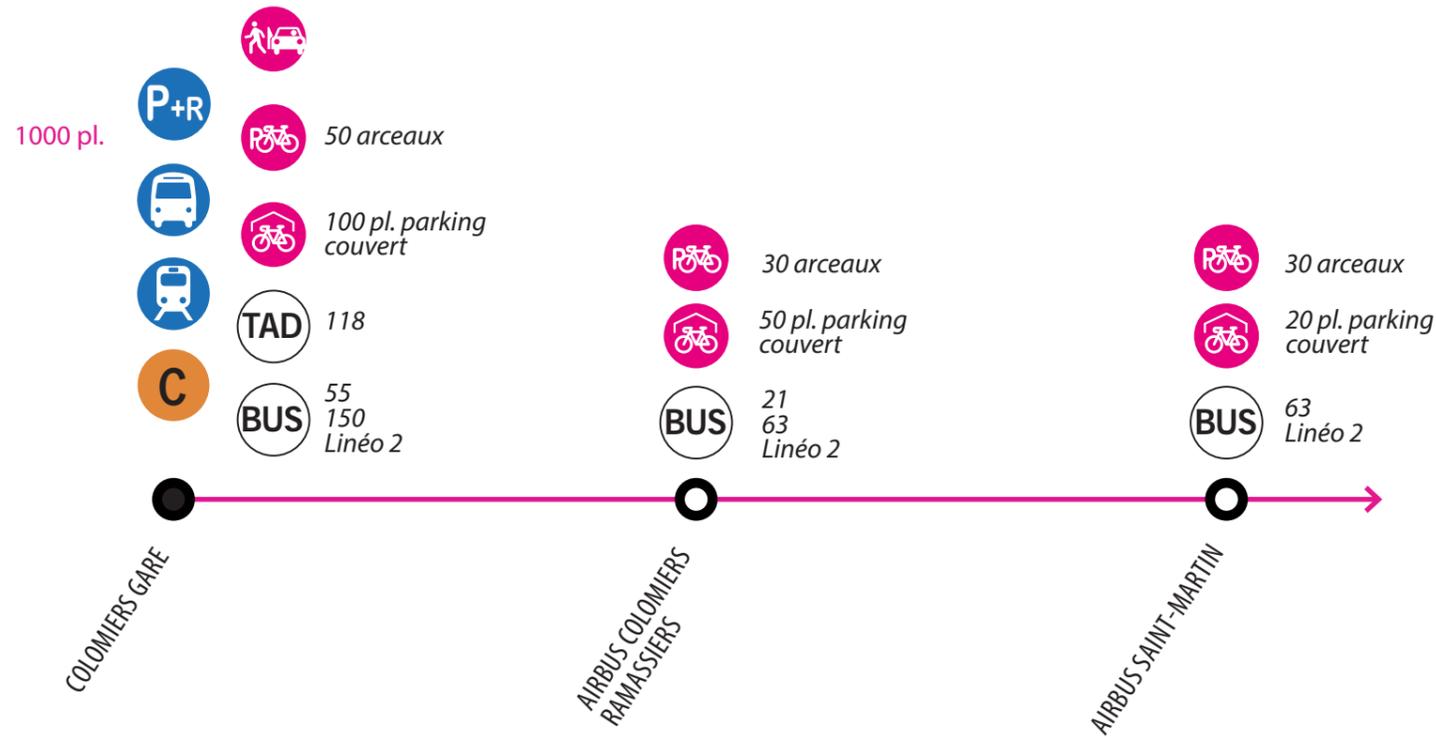
ANALYSE PLUI-H

- Une proximité des échangeurs de l'axe RN124, un éloignement relatif des polarités desservies et la proximité de fonciers économiques stratégiques qui conditionnent les mutations foncières.
- Station Colomiers Gare : à la fois pôle multimodal et site d'intensification urbaine dans une vision de centre-ville de la commune : des enjeux de mutation des tissus urbains proches et notamment du quartier du Vignemale.
- Station Airbus Colomiers : à l'interface entre des secteurs à renouveler au Nord (zone industrielle et commerciale), à recomposer à l'Ouest (quartiers Oratoire et Pelvoux) dans un objectif de composition d'une entrée Est de Colomiers en cohérence avec l'entrée du site aéronautique. Elle devra aussi accompagner au Sud la ZAC des Ramassiers.
- Station Airbus Saint-Martin : des emprises foncières importantes appartenant à Airbus avec des fonctions de stationnement très proches qui auront vocation à évoluer en cohérence avec une desserte métro. Des tissus urbains peu denses du secteur de Saint-Martin du Touch contraints par les courbes de bruit de l'aéroport qui limitent la vocation urbaine et la densité possible.
- En dehors de la station Colomiers Gare, une large partie des territoires encadrés (ZAC, OAP) ou en secteur économique.



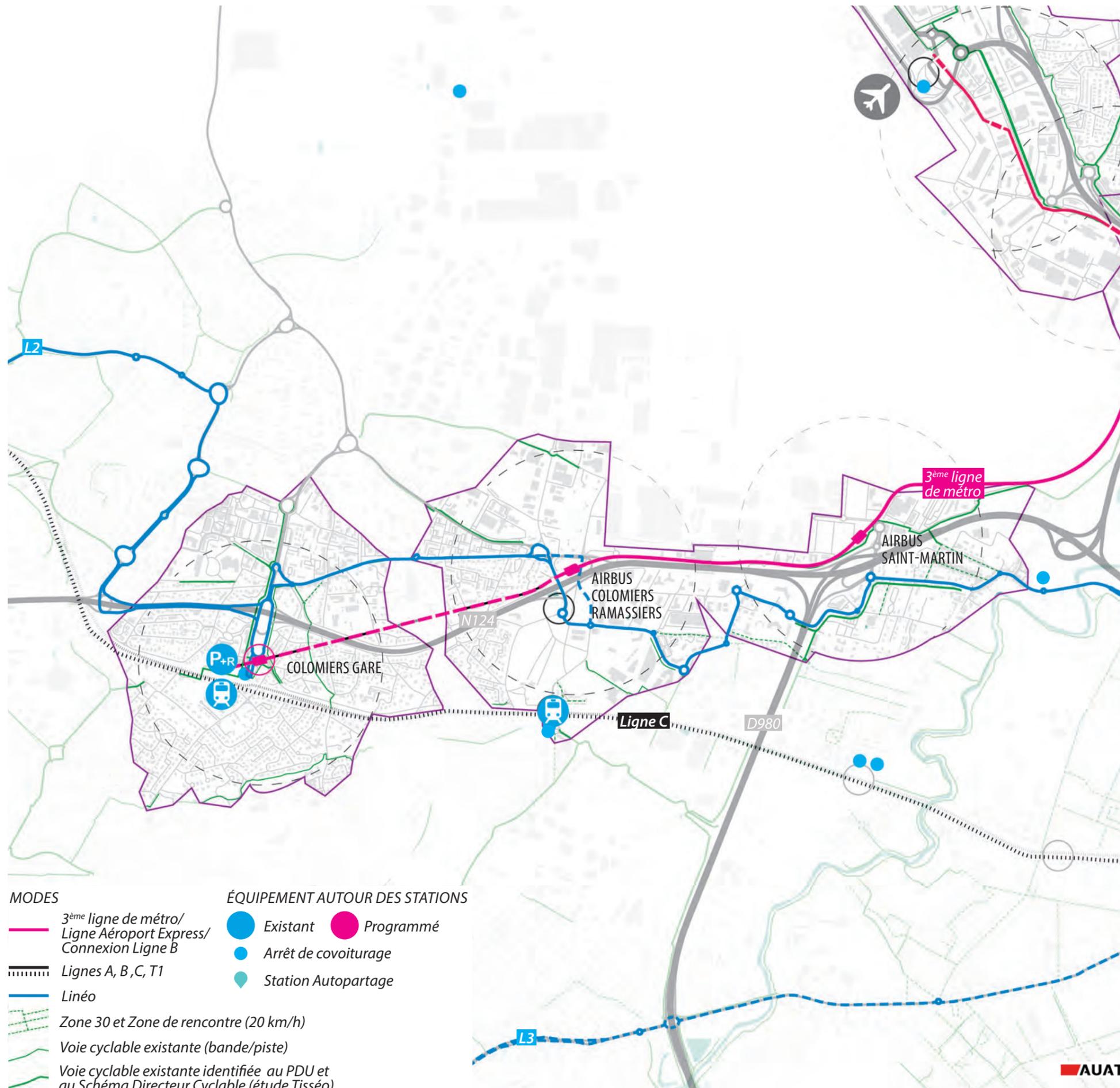
SECTEUR NORD-OUEST

MOBILITÉS



SECTEUR NORD-OUEST

MOBILITÉS



- Un territoire caractérisé par la dimension métropolitaine avec l'axe RN124 en entrée Ouest d'agglomération et des enjeux d'accès aux grands sites économiques qui impactent fortement les contraintes de mobilité du secteur (fortes congestions en heures de pointe).
- La gare de Colomiers, point de convergence des offres de Transport en Commun du Nord-Ouest.
- Une desserte radiale par la Ligne C et par Linéo 2. Une offre transversale moins performante (lignes 21, 55...) voire inexistante (pas de liaison directe Colomiers-Blagnac par exemple).
- Un P+R fortement utilisé à Colomiers. Des P+R « boudés » aux gares des Ramassiers et de Saint-Martin.
- Un environnement routier très important autour des futures stations.
- Mode actifs : des coupures, blocages et un manque de lisibilité sur les secteurs Colomiers Gare et Airbus Colomiers Ramassiers.
- Halte ferroviaire ligne C Ramassiers située à 10 minutes à pied de la station Airbus Colomiers Ramassiers.



AUAT

SECTEUR NORD-OUEST

ENJEUX

→ Ces enjeux déclinent les préconisations développées au chapitre II [pages 20 à 28]

PRINCIPAL ENJEU DU SECTEUR NORD-OUEST

CONCILIER DE GRANDES FONCTIONS
MÉTROPOLITAINES (MOBILITÉS ET ÉCONOMIE)
AVEC LA DIMENSION DE PROXIMITÉ DE QUARTIERS
MIXTES EN DÉVELOPPEMENT

COLOMIERS GARE + AIRBUS COLOMIERS RAMASSIERS

- Permettre aux quartiers environnants et aux communes de l'Ouest toulousain de se connecter au pôle d'échanges multimodal du projet 3^{ème} ligne de métro.

AIRBUS COLOMIERS RAMASSIERS + COLOMIERS SAINT-MARTIN

- Donner une façade urbaine au pôle aéronautique de Ramassiers à Saint-Martin : constituer une vitrine métropolitaine,
- Favoriser l'optimisation et la polarisation des tissus économiques autour de la desserte métro : services aux entreprises, cadre de vie, parcours piétons et cycles internes aux sites, concentration des fonctions d'accueil et de flux, densité d'emploi,
- Articuler, relier les emprises économiques aux quartiers mixtes au Sud, jusqu'aux haltes Ramassiers et Saint-Martin-du-Touch,
- Privilégier et développer l'intermodalité transport en commun et modes actifs
- Dissuader le rabattement des véhicules particuliers, malgré la proximité immédiate des échangeurs.

COLOMIERS GARE

- Conforter le rôle du centre de Colomiers comme porte Ouest de la métropole : rabattement, mobilités et intermodalité, armature urbaine, polarité d'équipements et de commerces,
- Inscrire le pôle gare de Colomiers dans la continuité et la dynamique du grand centre-ville de Colomiers
- Constituer un double parvis Nord-Sud,
- Désenclaver le pôle gare en reconfigurant ses accès pour éviter la congestion :
 - Favoriser l'usage des modes actifs,
 - Étudier l'optimisation du réseau de transport en commun (bus),
 - Diversifier les parcours d'accès en véhicules particuliers à la gare et aux stationnements de rabattement.

AIRBUS COLOMIERS RAMASSIERS

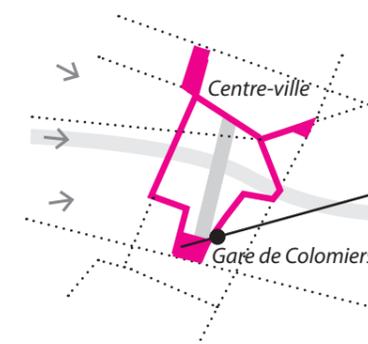
- Favoriser la structuration d'un projet de pôle économique et d'activités en lien et en cohérence avec l'entrée du site aéronautique,
- Anticiper les potentiels d'accueil de population dans les zones d'habitat situées à l'Ouest et au Sud de la station,
- Gérer et réguler le stationnement public,
- Améliorer la connexion piétons/cycles entre les quartiers récents et en devenir au Sud de la RN124 et les quartiers situés au Nord.

COLOMIERS SAINT MARTIN

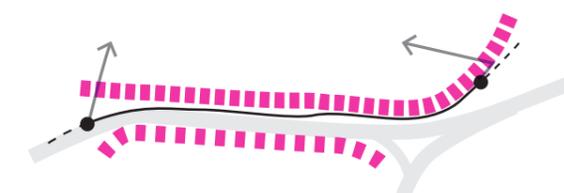
- Mettre en valeur et rendre accessibles (modes actifs) les bords du Touch (futur grand parc) depuis la future station de la 3^{ème} ligne de métro et le bourg de Saint-Martin-du-Touch.

SECTEUR NORD-OUEST

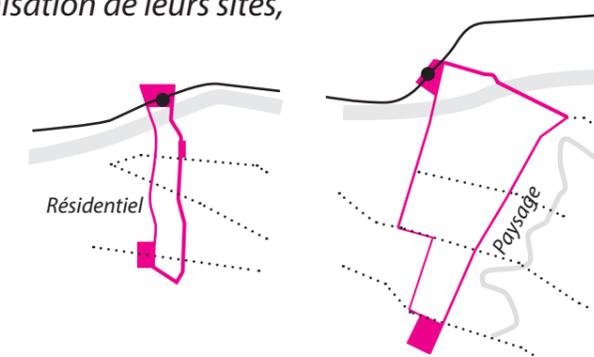
ENJEUX



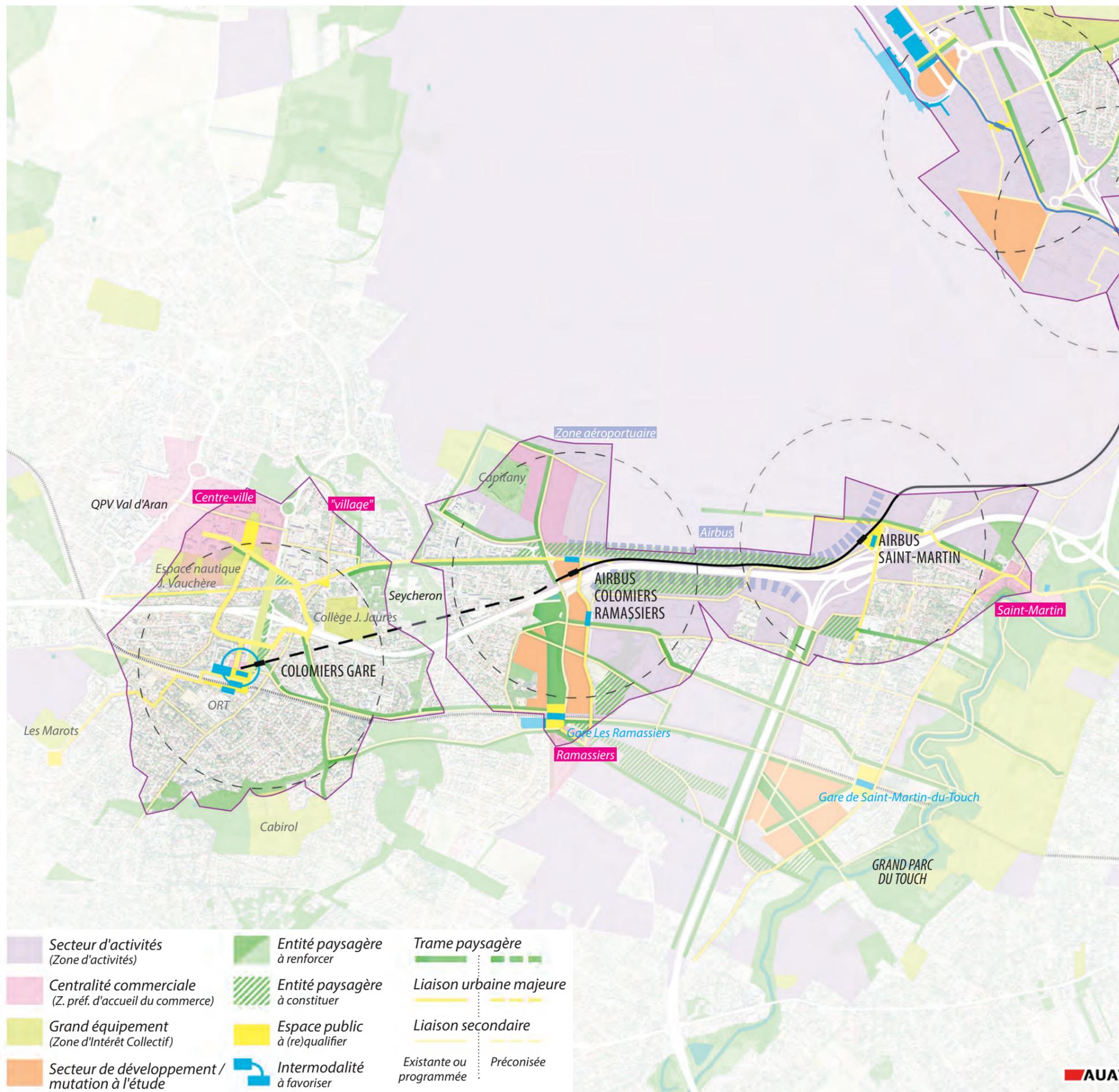
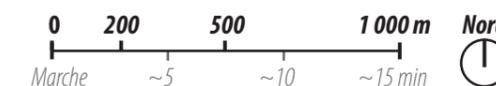
Accompagner le développement d'un pôle d'échanges métropolitain au terminus amené à devenir la porte Ouest de la métropole : rabattement, intermodalité, armature urbaine... Inscrire le pôle gare dans la continuité et la dynamique du grand centre-ville de Colomiers, et bien connecter en modes actifs les secteurs limitrophes,



Donner une façade urbaine au pôle aéronautique de Ramassiers à Saint-Martin, en lien avec les opérateurs économiques (Airbus et sa supply chain) et l'évolution de l'organisation de leurs sites,



Articuler, relier les emprises économiques aux quartiers mixtes au Sud, jusqu'aux haltes Les Ramassiers et Saint-Martin-du-Touch. Constituer la porte Est de Colomiers.



SECTEUR NORD-OUEST

VOCATIONS

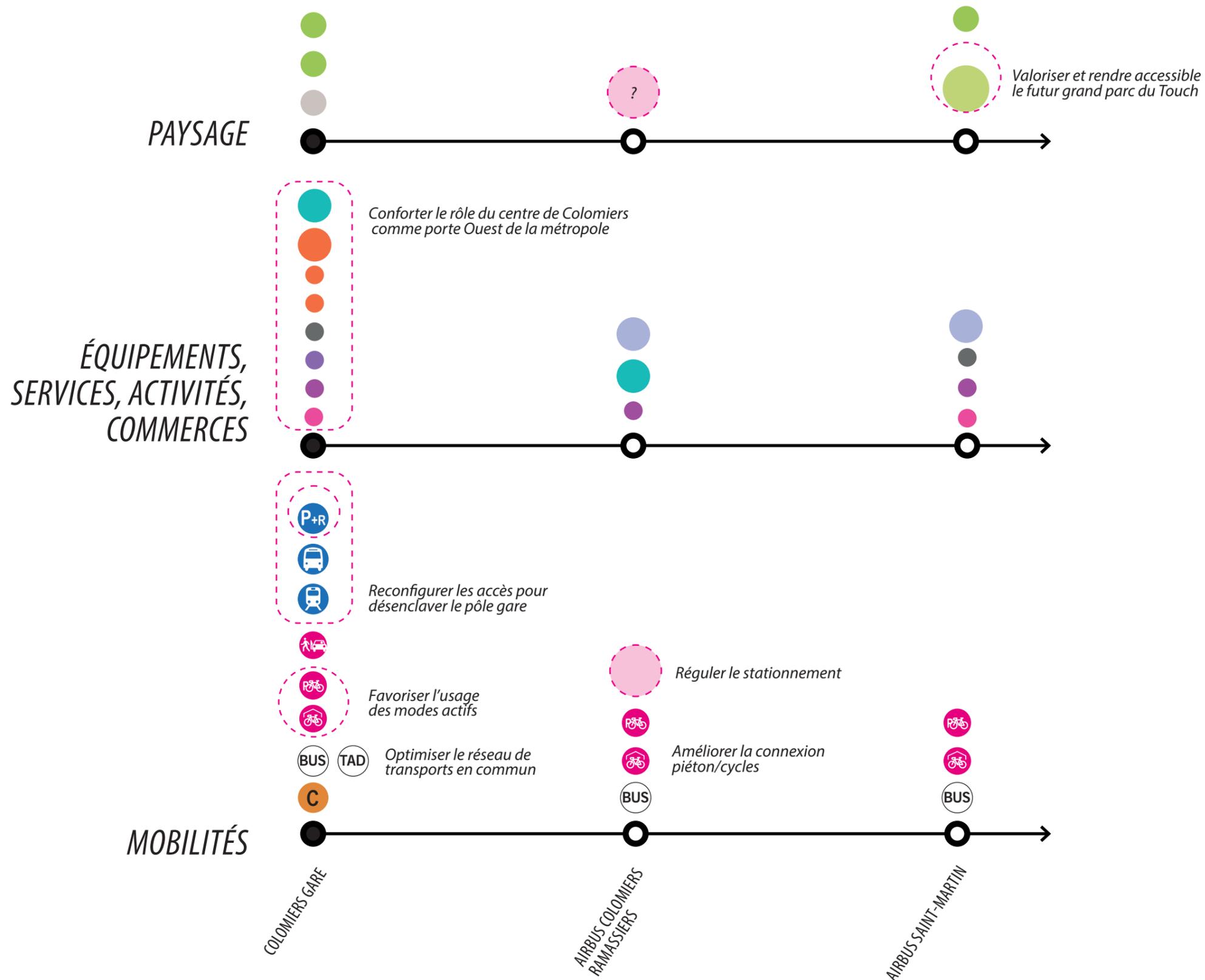
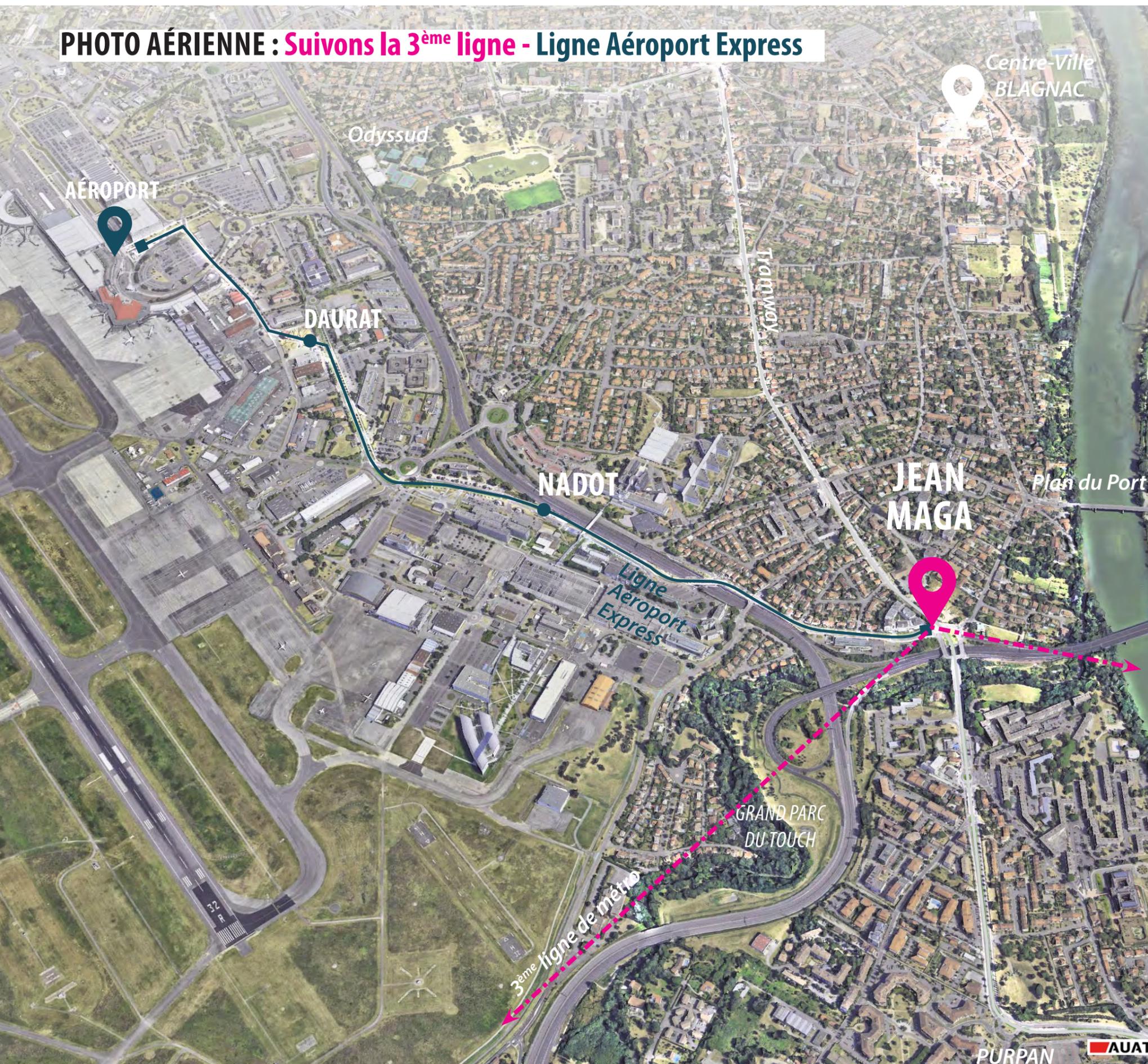


PHOTO AÉRIENNE : Suivons la 3^{ème} ligne - Ligne Aéroport Express



1. SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

Le secteur Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine est caractérisé par la dimension économique de la zone aéroportuaire (plus de 70 000 emplois) dont le renforcement de l'accessibilité est essentiel à son développement.

Territoire économique majeur, il se doit de conforter son positionnement de site premium dédié aux activités tertiaires et productives de l'aéronautique.

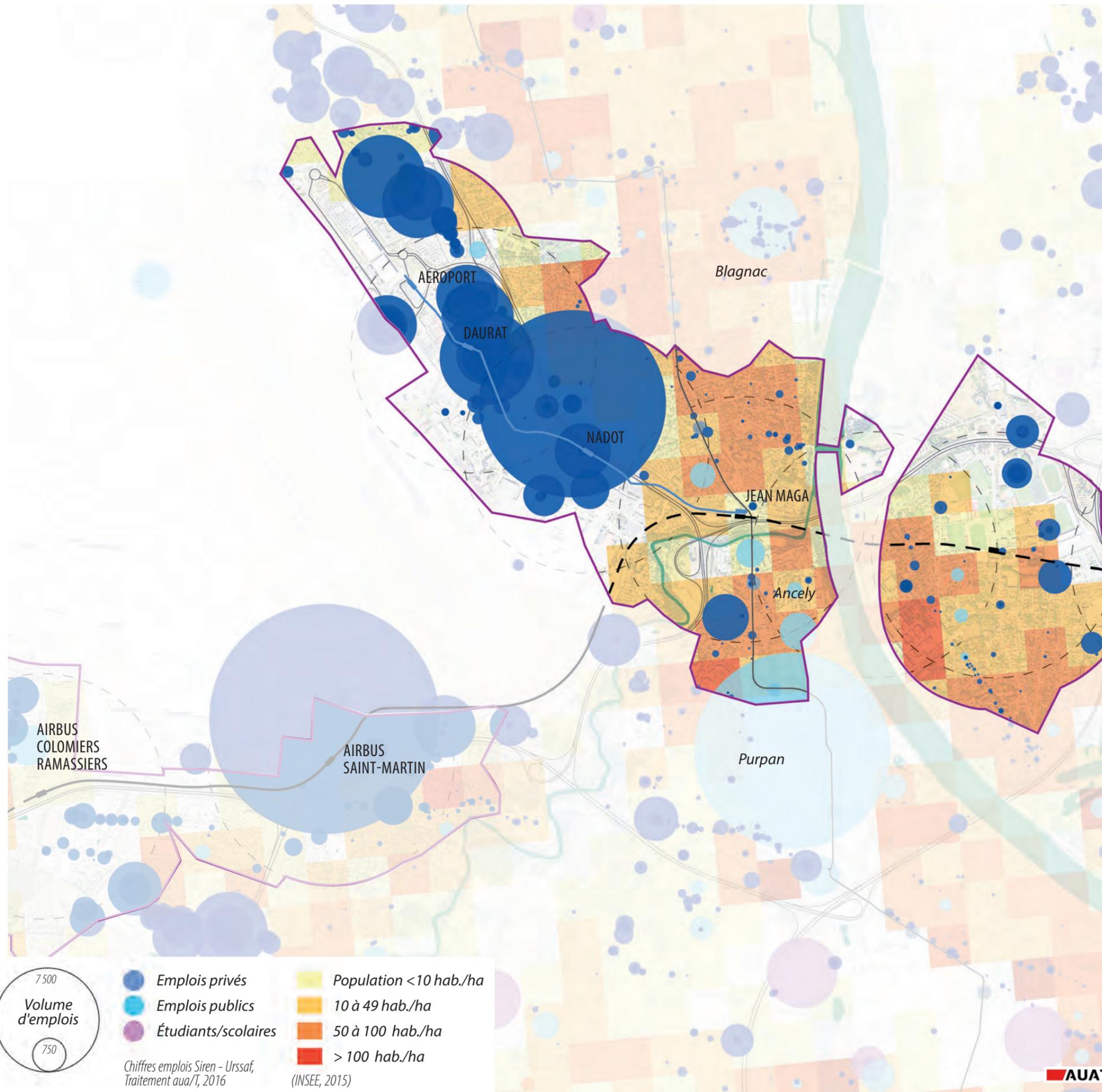
La station Jean Maga devient un lieu majeur d'interconnexions.

La Ligne Aéroport Express optimise l'accès à l'aéroport et la desserte des territoires de l'économie aéroportuaire de l'Ouest blagnacais, en substitution de la ligne de tramway T2.

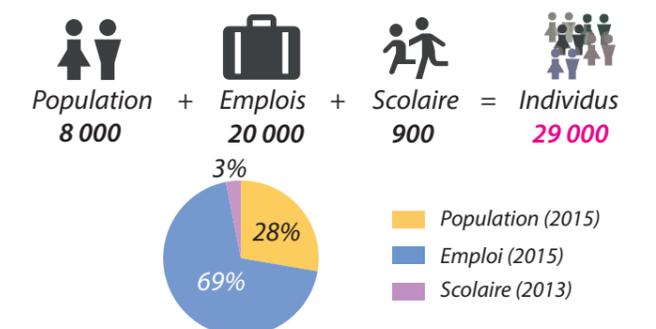
Le Tramway (ex T1) permet au Nord la liaison avec Odyssud, le centre de Blagnac, le nouveau quartier Andromède, le MEETT (parc des expositions) ; au Sud, il dessert l'hôpital Purpan, le nouveau quartier de la Cartoucherie, le Zénith...

La station Jean Maga se situe à proximité de la confluence du Touch avec la Garonne, un site à l'important potentiel paysager. Station située sur le territoire de Blagnac, elle doit concilier cadre de vie local et dimension métropolitaine.

SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) SOCIO-DÉMO, ÉCONOMIE



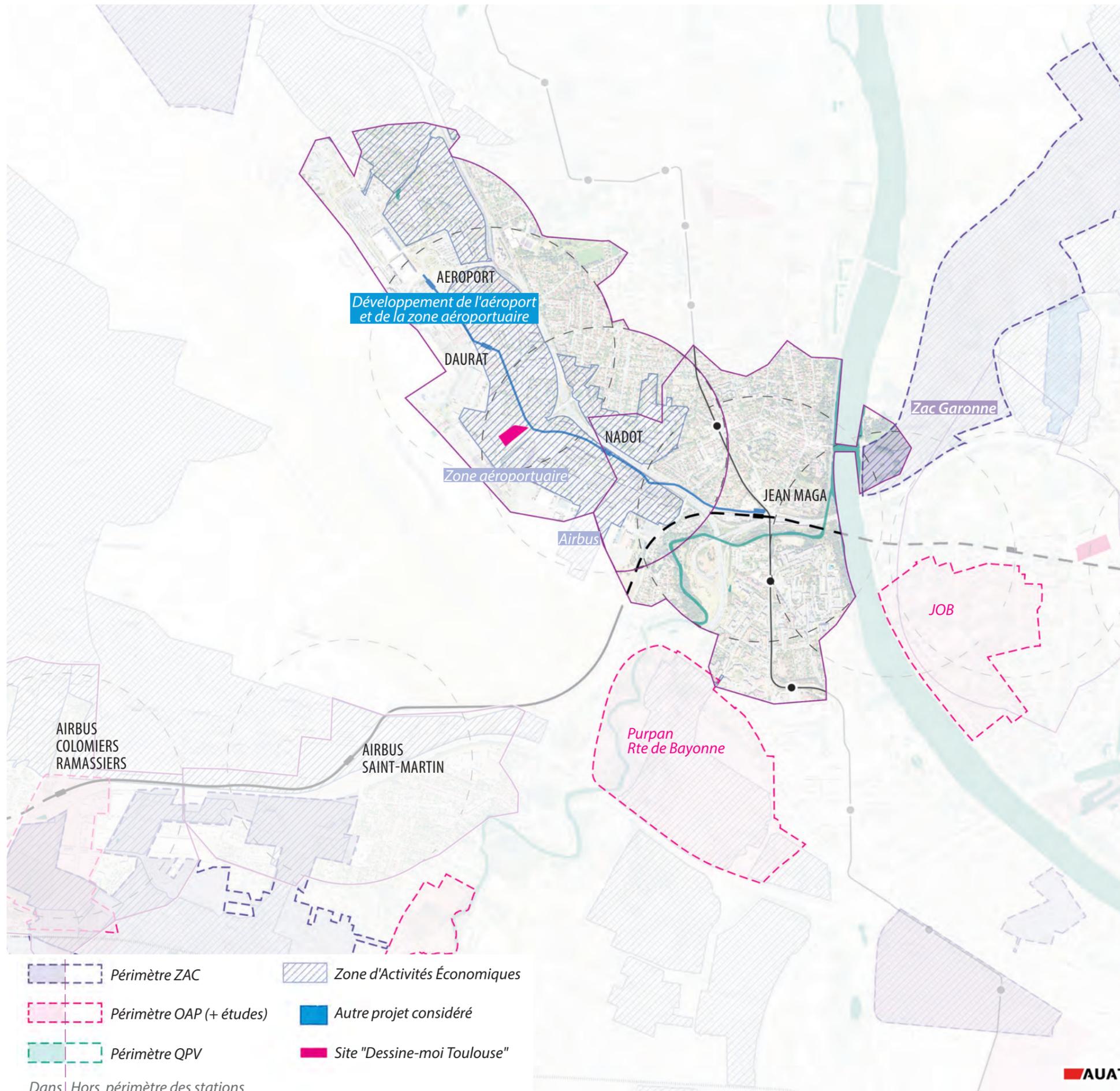
- La station Jean-Maga dessert les quartiers Sud de Blagnac et le quartier Ancely à Toulouse.
- L'hôpital Purpan (plus de 15 000 emplois) est situé à 10-15 minutes à pied ou quelques minutes en tramway.
- L'itinéraire de la Ligne Aéroport Express est caractérisé par un territoire économique monofonctionnel avec une très forte concentration d'emplois tertiaires (22 000 à moins de 10 minutes des stations).
- Des établissements importants sont desservis : siège et sites d'Airbus, ATR, Orange...



SECTEUR NORD-OUEST

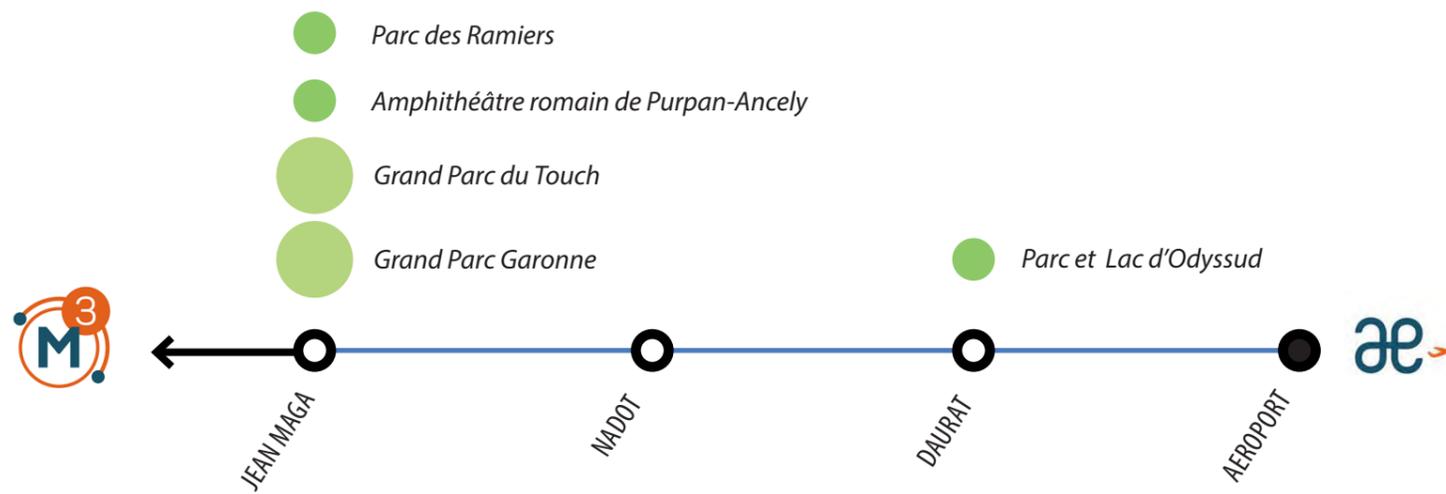
(LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

DYNAMIQUE DES PROJETS EN COURS ET TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE



Programmation des projets du territoire d'enjeu					
Projet	Programme	Prog. 2025		Prog. à terme	Source
		dont réalisés en 2020			
OAP Purpan Rt Bayonne	Activité Commerce				PLUi-H

SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



Amphithéâtre romain de Purpan-Ancely

© Vanessa FELIX



Parc des Ramiers

© Pascal NANTES



Parc et lac d'Odysse

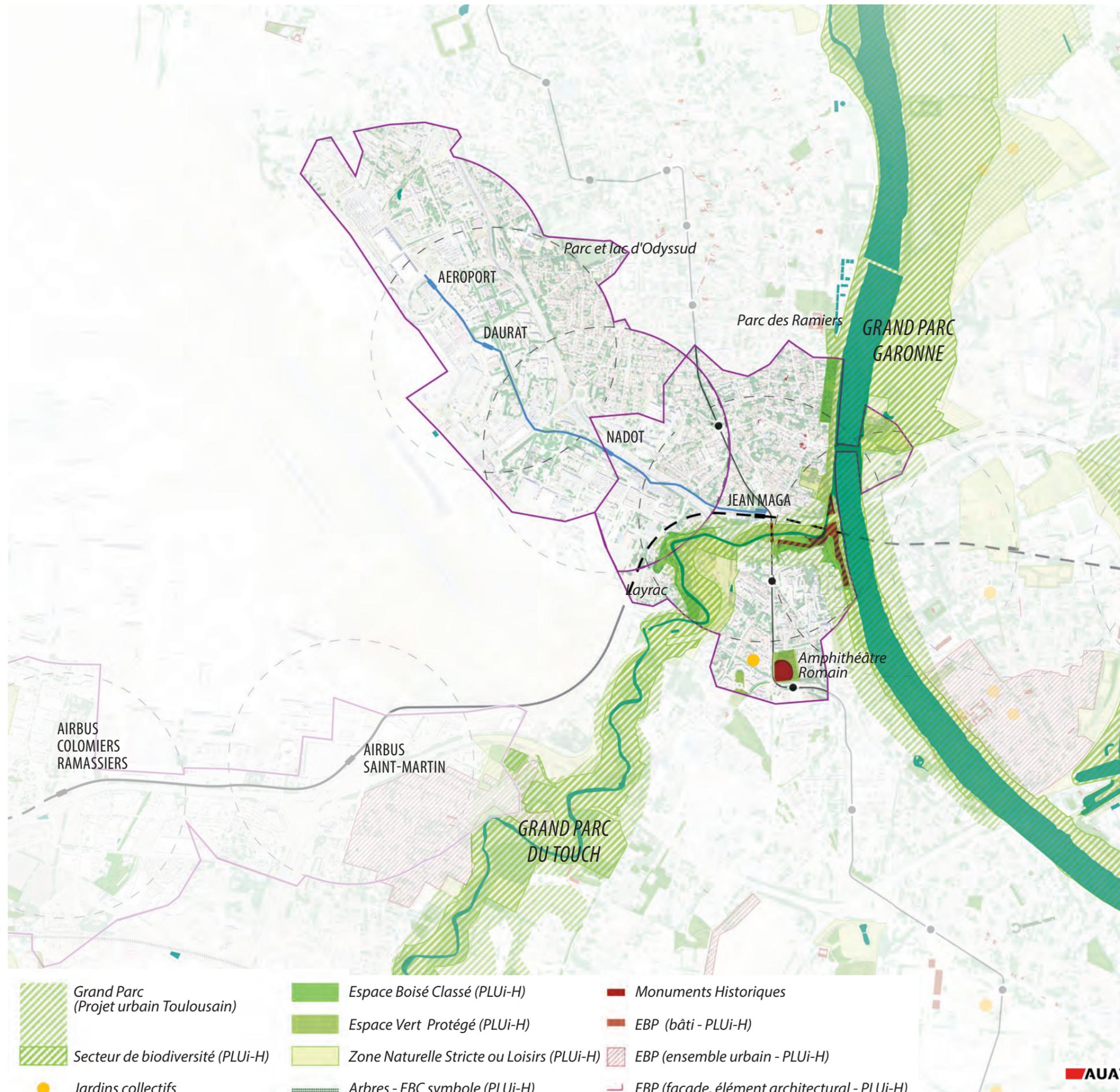
© David BÉCUS



Grand Parc du Touch

Grand parc Garonne

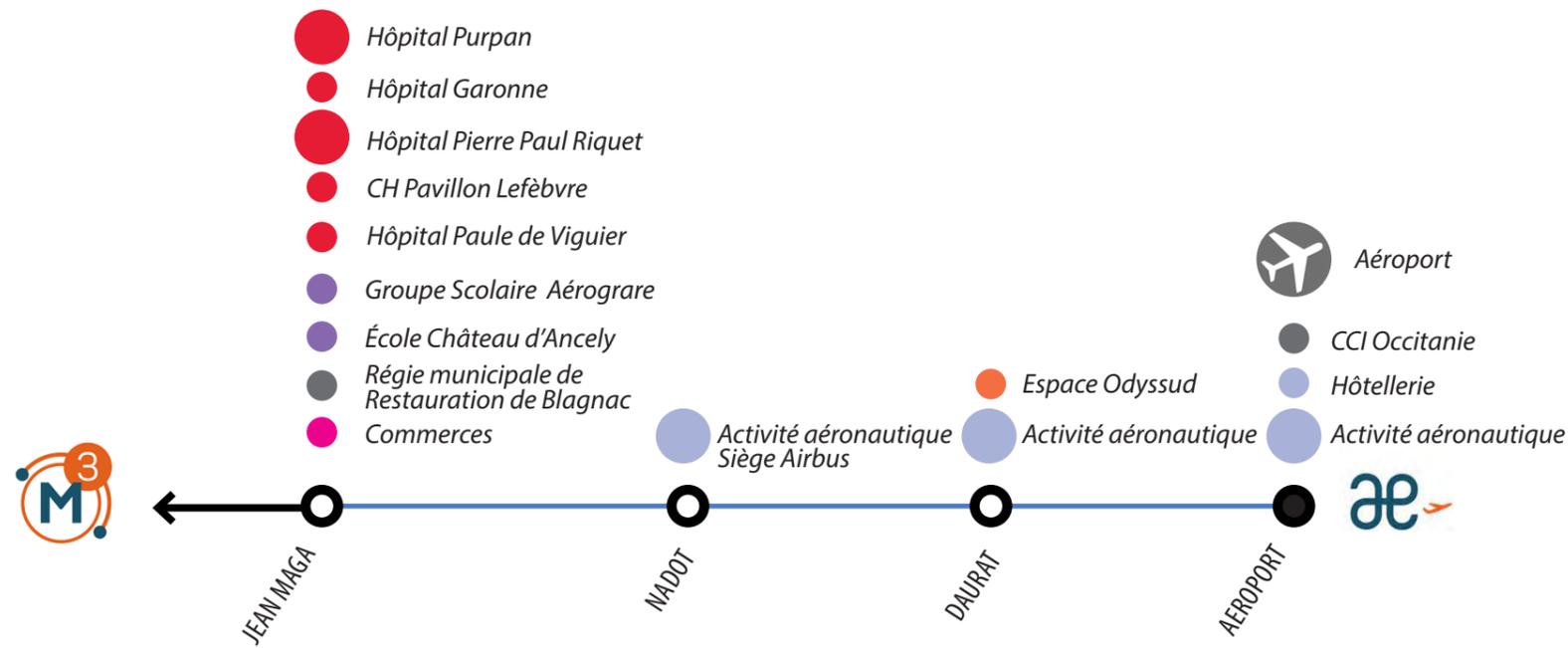
SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



- Station Jean Maga :
 - Une station à la fois très proche du Touch et de la Garonne (Grands Parcs), mais paradoxalement éloignée par les coupures des nombreuses infrastructures routières.
 - Un tissu urbain pavillonnaire dont les nombreux jardins privés participent à la qualité de l'espace public. Peu de parcs et de squares.
 - Le quartier Layrac, isolé par l'infrastructure et la géographie des quartiers Sud de Blagnac, mais en lien direct avec le Touch.
- Stations Ligne Aéroport Express :
 - Les abords de la ligne offrent une présence végétale, plus ou moins marquée selon les stations et les séquences.
 - Une offre en espaces verts de proximité quasi-inexistante.
 - Les emprises urbaines alentours dédiées aux fonciers économiques sont très imperméabilisées. Les grandes emprises de stationnement sont peu arborées et peu végétalisées.



SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



Hôpital Garonne



Hôpital Purpan



Hôpital Paule de Viguier



Espace Odysud

© Odysud



Hôpital Pierre Paul Riquet



Siège d'Airbus, Blagnac

© AFP - Remy Gabalda

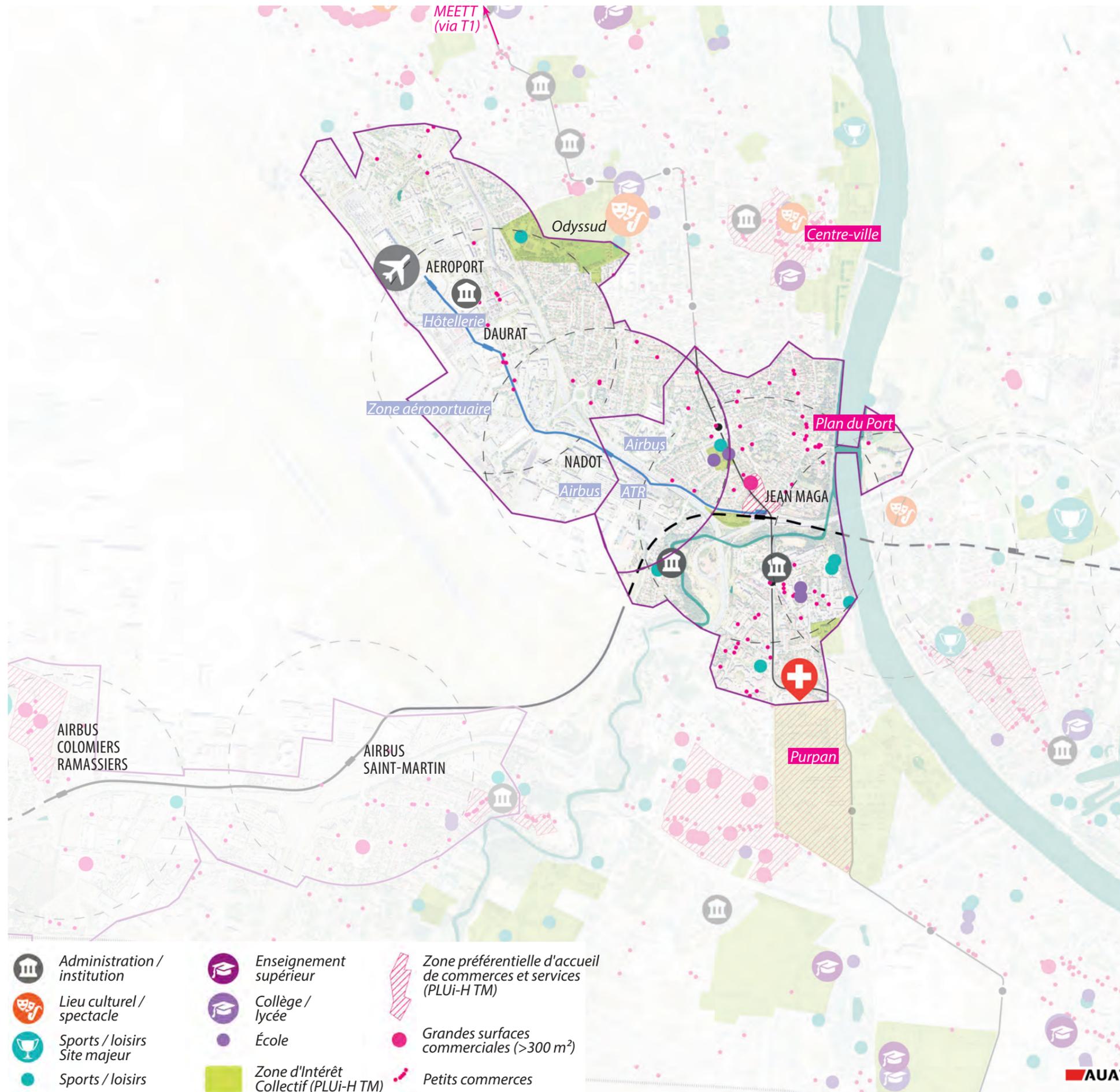


Aéroport Toulouse Blagnac

© Gyrostat

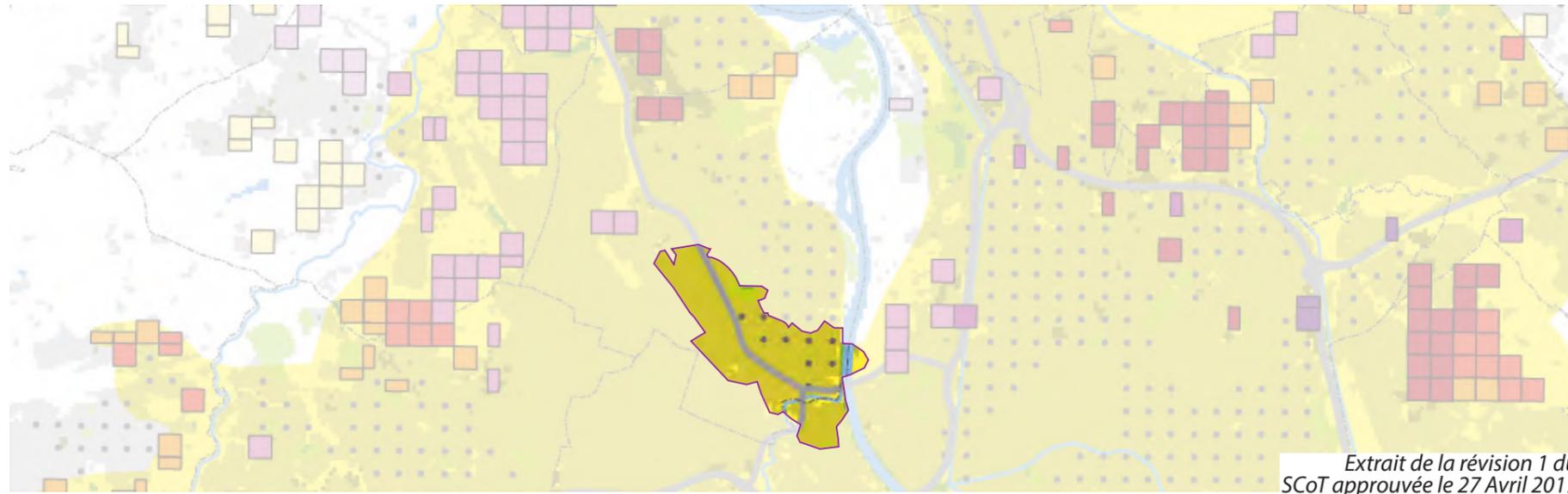
SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES

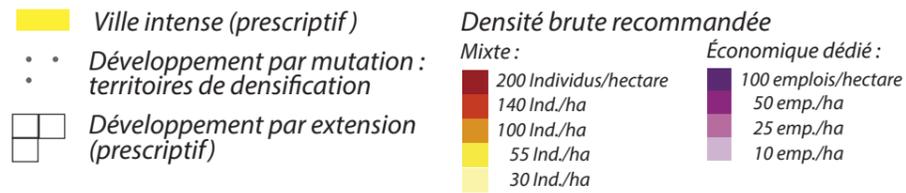


- Une desserte directe de l'aéroport et de la zone d'activité aéronautique.
- Un rabattement tramway en correspondance à la station Jean Maga qui permet une desserte améliorée de l'hôpital Purpan au Sud et de la salle de spectacles Odysud au Nord.
- Des équipements et commerces de proximité proche de la station Maga à Blagnac et dans le quartier Ancely à Toulouse.
- Un accès aux bords de Garonne à valoriser et aux bord du Touch à aménager.

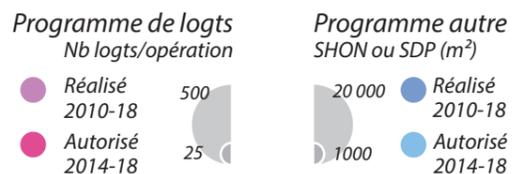
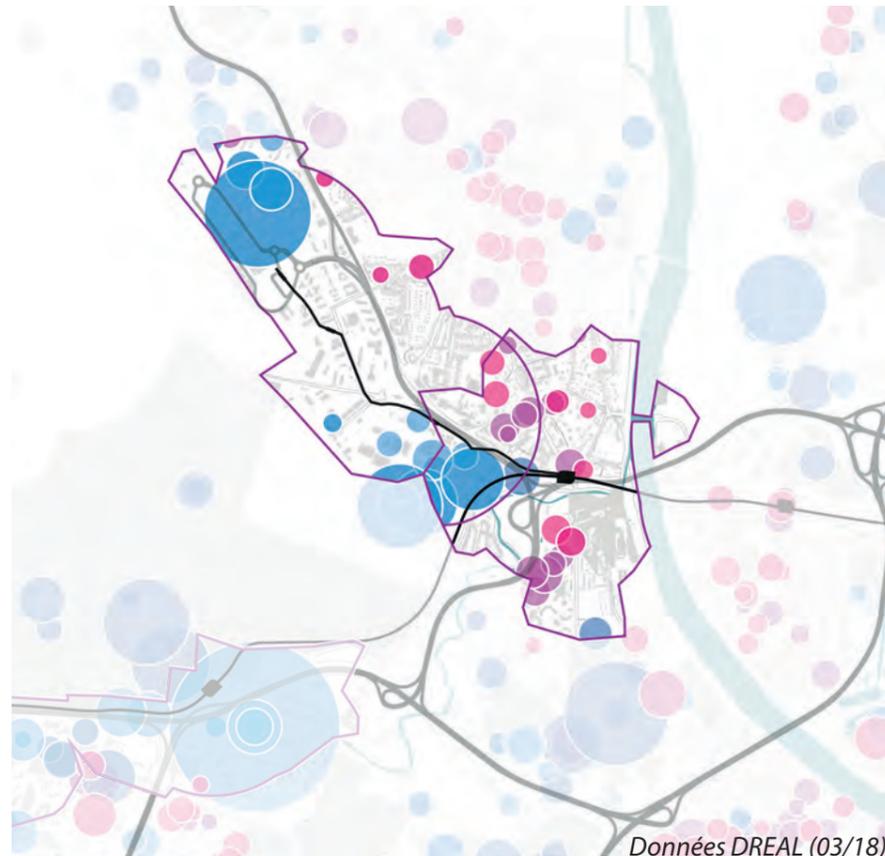
SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE



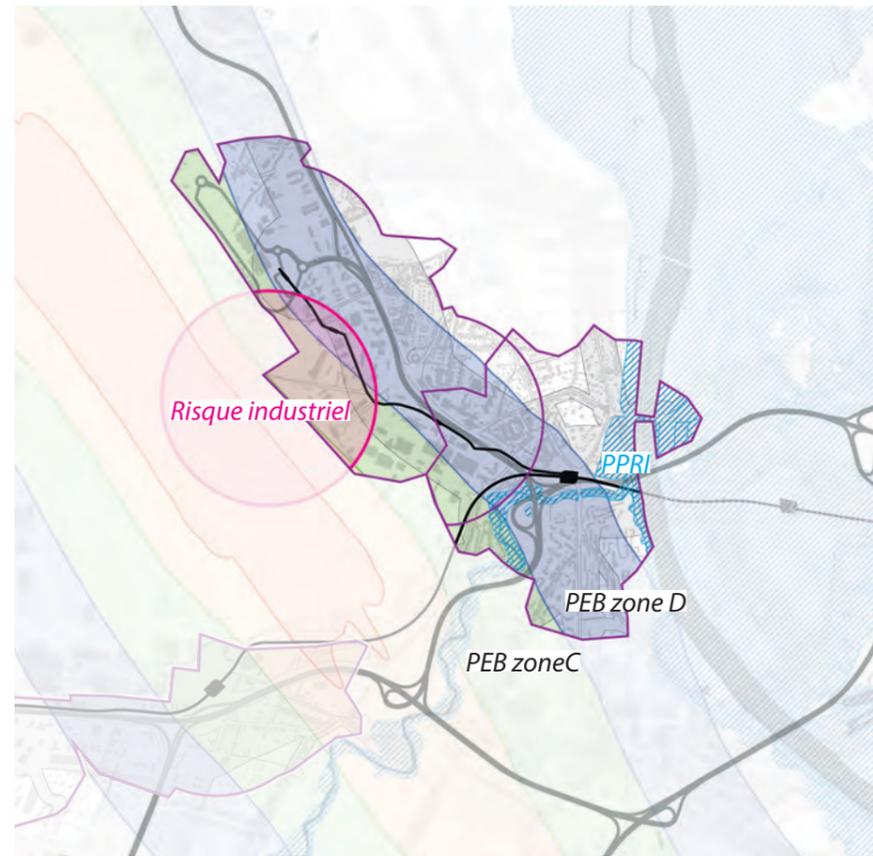
Extrait de la révision 1 du
SCoT approuvée le 27 Avril 2017



COHÉRENCE URBAINE

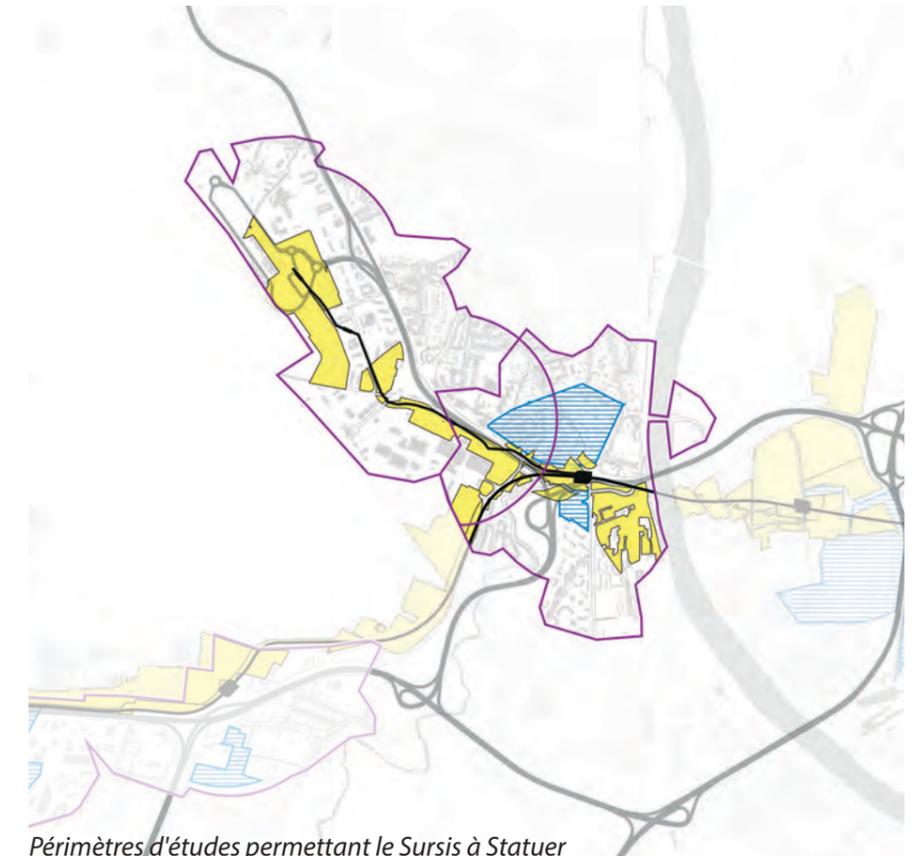


DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION



Plan d'Exposition au Bruit ABCD
Risques Industriel/technologique
Plan de Prévention du Risque Inondation
Classement sonore des Infrastructures de Transport

RISQUES ET NUISANCES

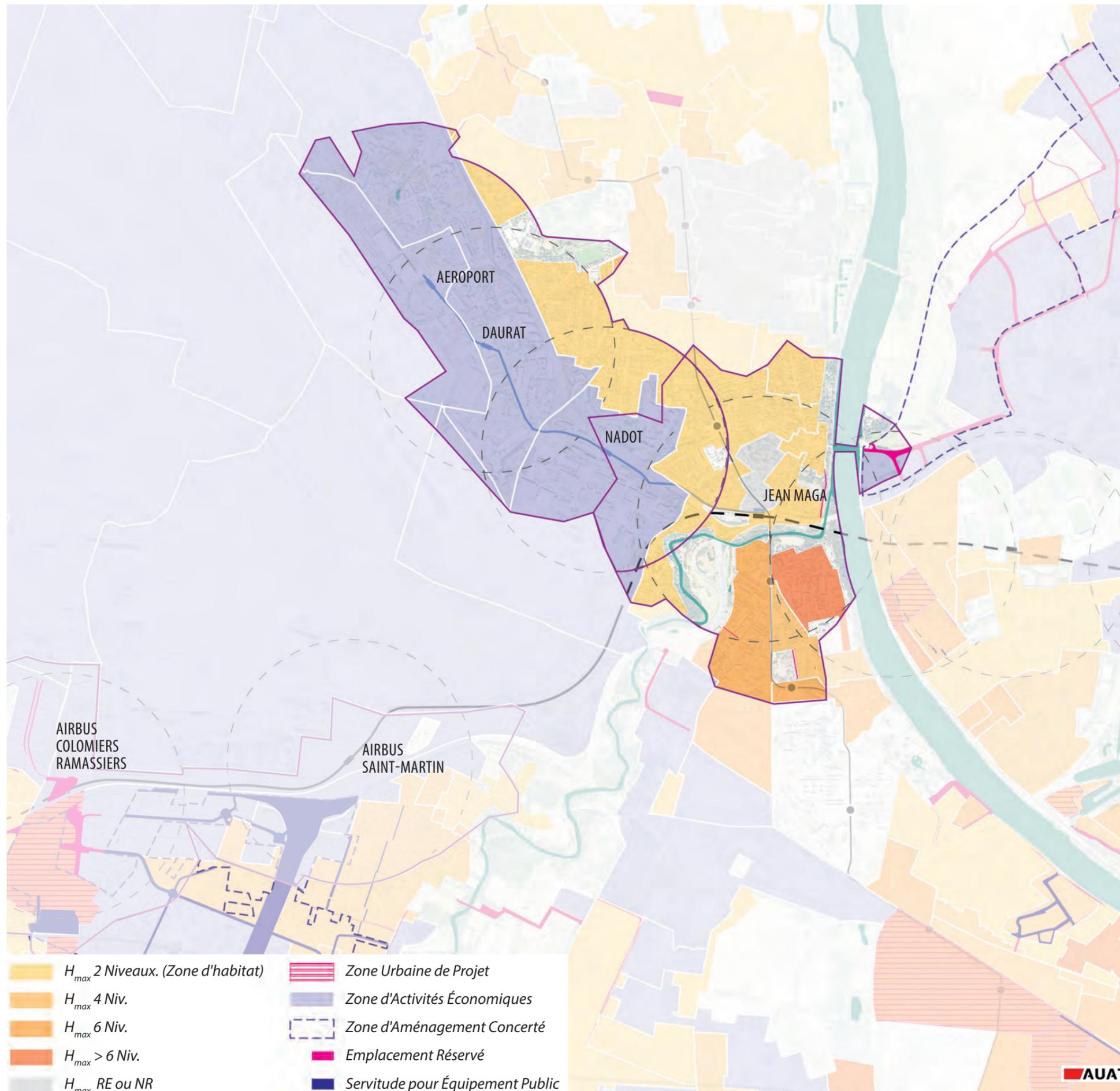


3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO
Station et projets urbains
(délib. Toulouse métropole
02/17, 10/17, 10/18, 06/19)

3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO
Infrastructure
(délib. Tisséo Coll. 07/17, 03/18)

PÉRIMÈTRES DE SURSIS À STATUER LIÉS À LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO

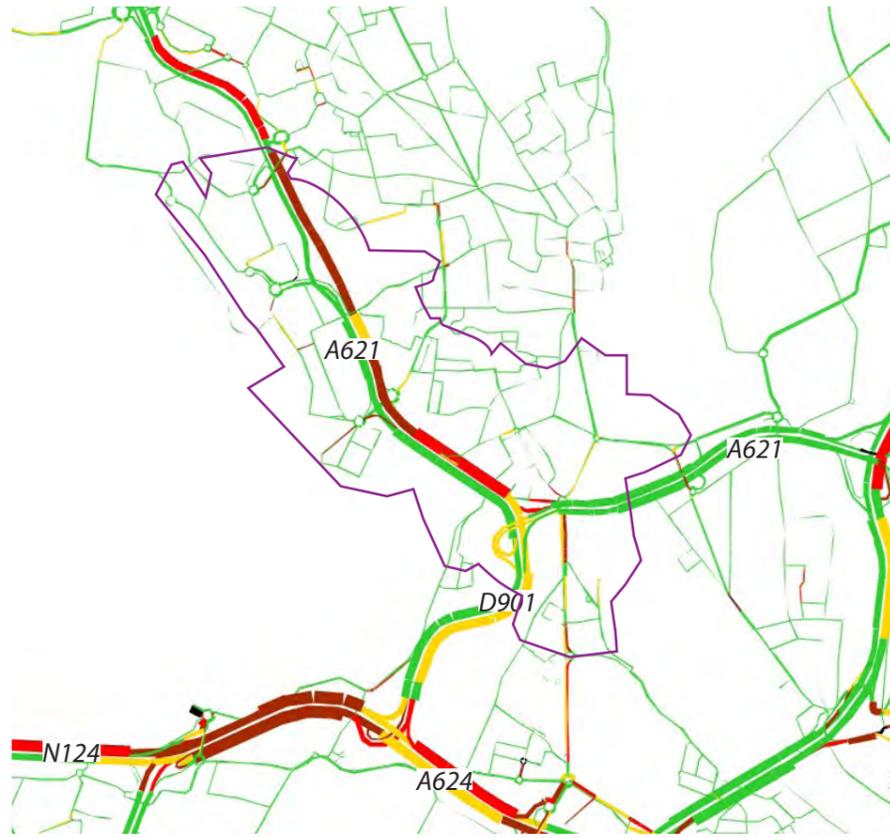
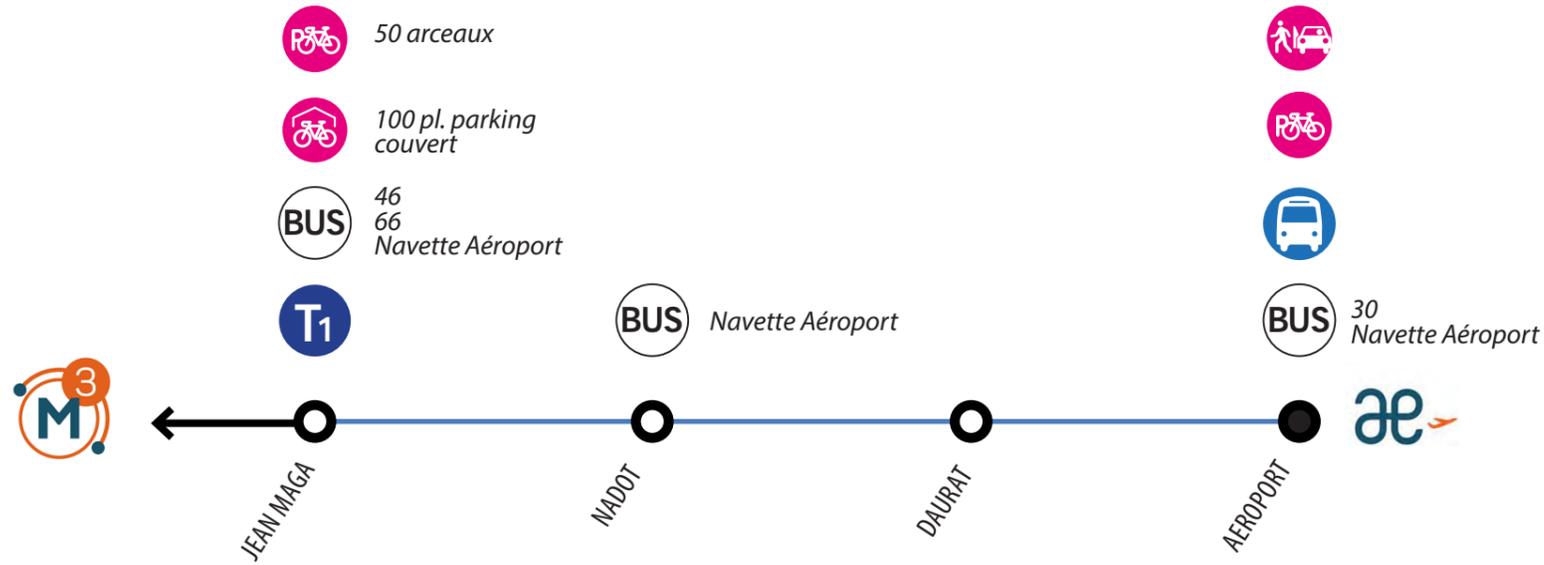
SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE ANALYSE PLUI-H



- Station Jean Maga : les enjeux fonciers sont en partie liés à l'ambition de renouvellement urbain d'une entrée Sud de Blagnac portée par la commune (lien vers la zone économique, transformation des abords de la RD2, mise en scène de la Garonne et du Touch...). La dimension paysagère et d'accès aux espaces de nature, à la confluence entre Garonne et Touch, est très importante.
- Stations Nadot, Daurat : des emprises foncières largement liées aux activités économiques qui pourront s'inscrire dans une démarche d'intensification, notamment à partir d'une redistribution d'importants espaces dédiés au stationnement.
- Station Aéroport : des emprises foncières occupées d'une part par l'équipement aéroportuaire (aérogare, parkings...) et, d'autre part, par des entreprises proches (Orange...). Une dynamique de renouvellement engagée par SATB qui devrait encore évoluer avec la future gouvernance de l'aéroport.

SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

MOBILITÉ



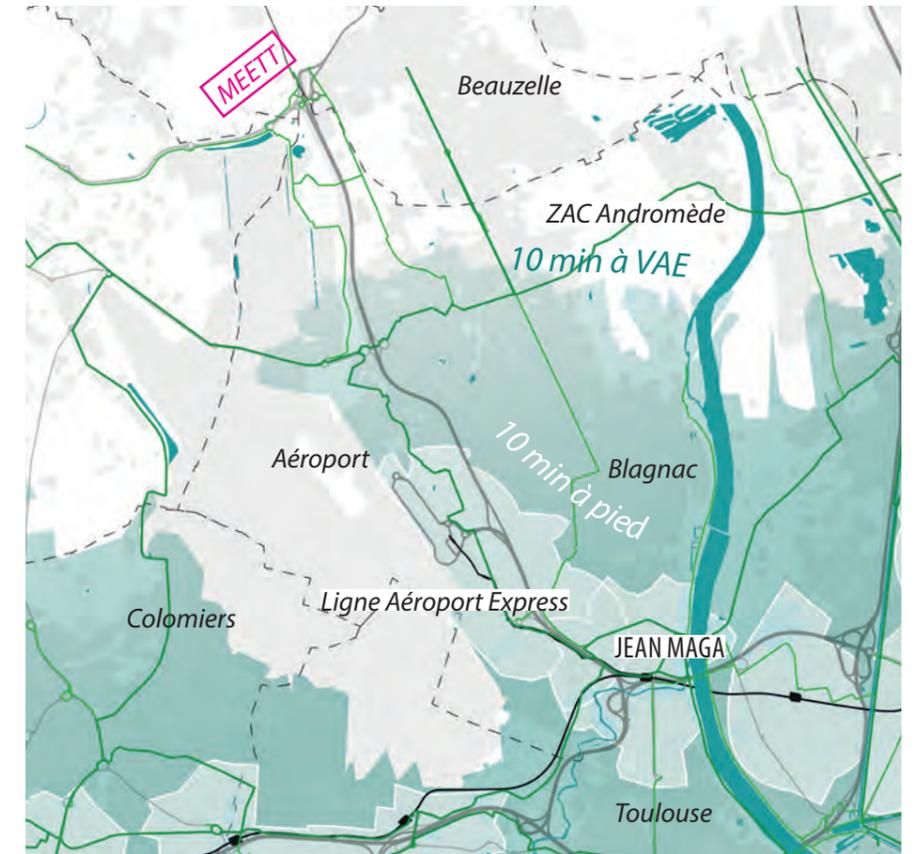
500 5000 Capacité de la voirie (Véhicules/h)
<80 <90 <100 <120 >120 Volume de véhicules/Capacité de la voirie (%) en heure de pointe du soir

CONGESTION DES VOIES



RÉSEAU BUS CLASSIQUES
 LINÉO
 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/CONNEXION LIGNE B
 AUTRE TRANSPORT EN COMMUN LOURD

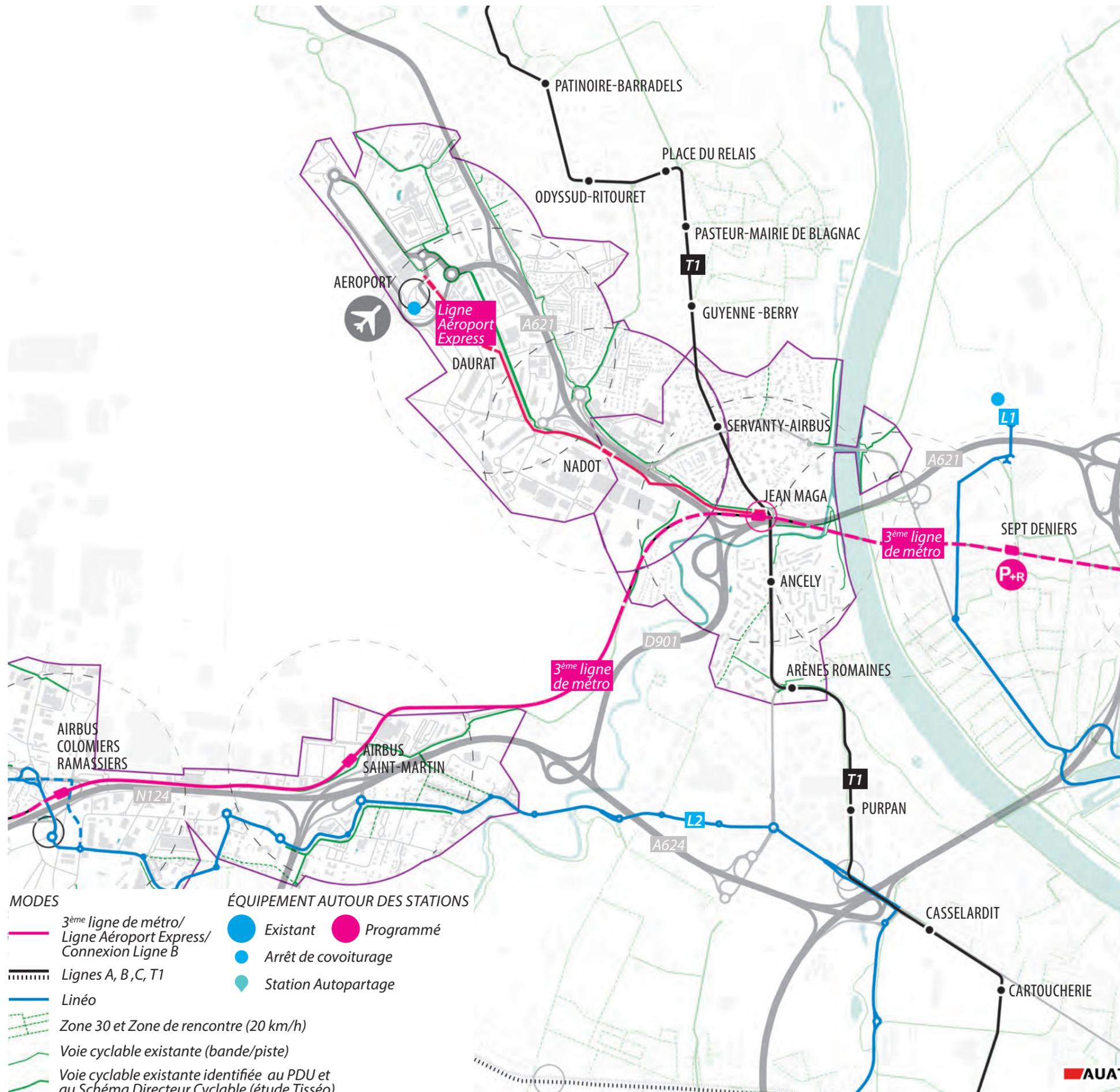
RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN



10 MINUTES AUTOUR DE LA STATION
 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO À VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE (PROJET)

SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) MOBILITÉS



- Un carrefour autoroutier important distribuant d'une part l'A621 reliant Toulouse à l'aéroport et d'autre part le « Fil d'Ariane » vers Colomiers et Auch.
- Une desserte autoroutière complétée par la RD2 vers Purpan au Sud et vers le centre de Blagnac au Nord.
- Une desserte en transport en commun structurée par la ligne de tramway entre Toulouse et Blagnac et complétée par quelques lignes de bus à Toulouse (lignes 46 et 66) et à Blagnac (lignes 30 et 70).
- Une desserte multimodale de l'aéroport : tramway, navette aéroport, bus (ligne 30), parkings, taxis...
- La station Jean Maga, futur pôle d'interconnexion métro / Ligne Aéroport Express / tramway / Bus.
- Un réseau vélo discontinu, le départ d'un aménagement cyclable en bord de Garonne depuis le pont de Blagnac vers le Nord en rive gauche et vers le Sud en rive droite.
- Une place du piéton aujourd'hui contrainte par le caractère routier de l'environnement.



SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

ENJEUX

→ Ces enjeux déclinent les préconisations développées au chapitre II [pages 20 à 28]

PRINCIPAL ENJEU DU SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

CONCILIER UNE PORTE D'ENTRÉE MÉTROPOLITAINE ET UNE POLARITÉ MAJEURE CONNECTÉE AUX TERRITOIRES ÉCONOMIQUES AVEC LA DIMENSION DE CENTRALITÉ ET DE PROXIMITÉ DU QUARTIER

STATIONS LIGNE AÉROPORT EXPRESS

- Développer et intensifier la zone aéroportuaire,
- Donner une visibilité au siège d'Airbus,
- Renforcer les liaisons urbaines entre la ville de Blagnac et son secteur aéroportuaire.

JEAN MAGA

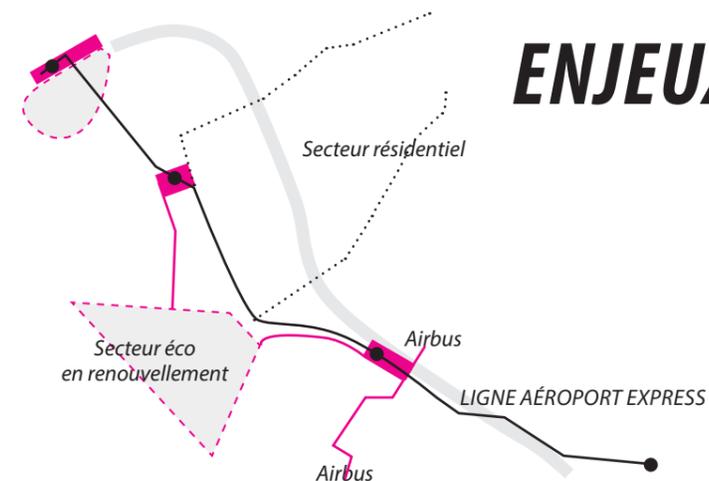
- Redynamiser un territoire tout en assurant un développement qualitatif et mesuré de sa mutation au travers du projet de quartier conduit par la ville.
- Permettre une mutation urbaine où l'implantation de la 3^{ème} ligne de métro et la programmation du foncier Caussat agirait comme des " locomotives ".
- Créer une centralité de quartier qui soit également une porte d'entrée métropolitaine, interface entre Blagnac, Toulouse, la Garonne et l'aéroport, tout en respectant le caractère et l'identité du quartier. Intégrer à la réflexion le projet de développement du quartier porté par la ville au travers de l'étude de mutation urbaine et l'aménagement des espaces publics.
- Ancrer le secteur de Layrac à la dynamique du Sud de Blagnac par la continuité et la qualité des aménagements (liaisons urbaine et paysagère),
- Constituer un parc pour le Sud de Blagnac - à l'instar des autres secteurs de la commune (Les Ramiers, Odyssud, Grand Noble, Andromède) - participant aux Grands parcs du Touch et de la Garonne.
- Amplifier et redéployer l'offre commerciale.
- Élargir l'action sur les mobilités actives au-delà du rabattement vers les stations de métro/Ligne Aéroport Express, mais prendre en compte également les besoins de dessertes locales (vers les équipements scolaires, commerces,

équipements publics, etc).

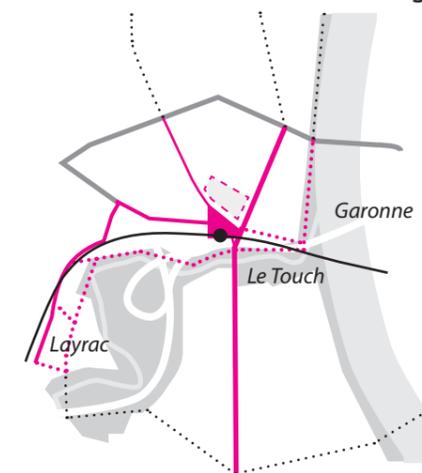
- Limiter et encadrer le stationnement sur le domaine public, notamment pour les usagers de l'aéroport, dans les secteurs résidentiels voisins du pôle d'échange,
- Favoriser l'intermodalité en intégrant une station de bus au pôle d'échanges et en assurant la qualité et la sécurité des traversées de voies,
- Promouvoir la capacité de rabattement et de desserte de la trame verte et bleue. Utiliser le paysage comme support des mobilités actives du quotidien et non uniquement comme élément de loisirs.

SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

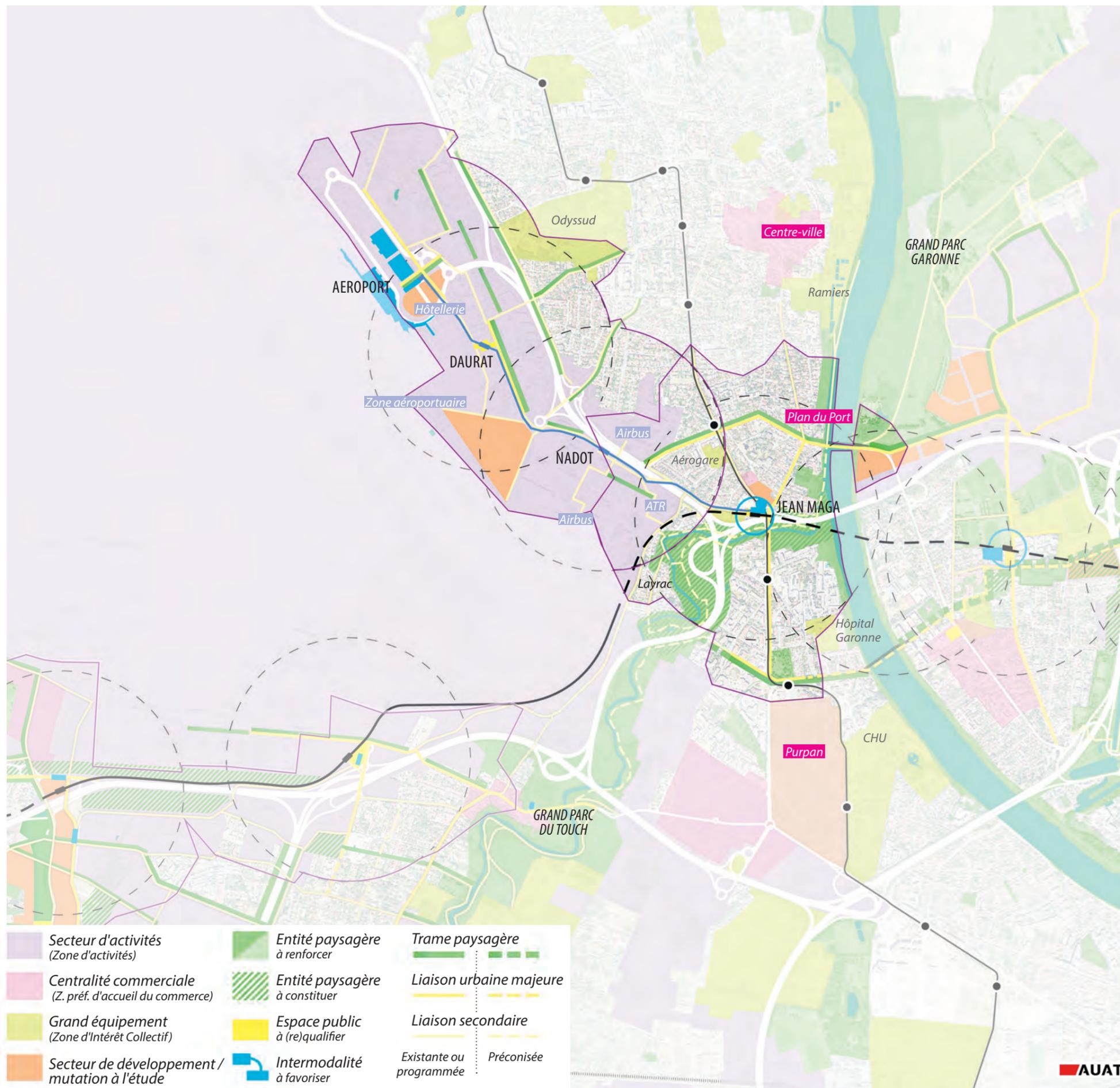
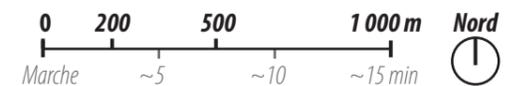
ENJEUX



Renforcer les liaisons urbaines entre la ville de Blagnac et son secteur aéroportuaire, le développer et l'intensifier, donner une visibilité au siège d'Airbus,



Créer un pôle d'échanges métro-tramway-bus afin de connecter la 3^{ème} ligne à la zone aéroportuaire, à la commune de Blagnac et à l'hôpital Purpan. Y constituer une porte décalée de l'aéroport. Accompagner l'émergence d'une nouvelle centralité, identité pour le quartier Sud de Blagnac, ancrer le secteur de Layrac à cette dynamique, en s'appuyant sur la proximité du Touch et les capacités intermodales du secteur.



SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) VOCATIONS

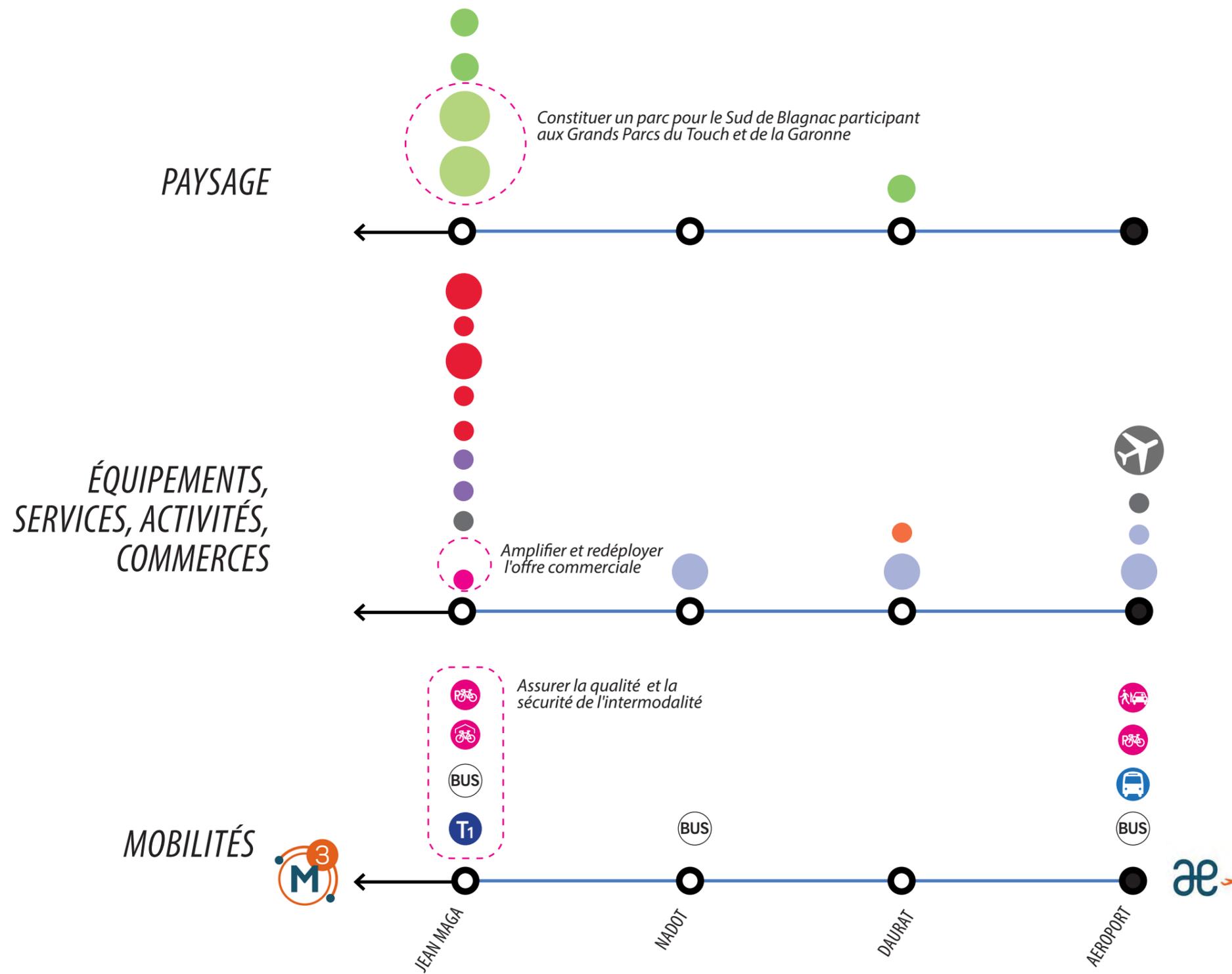
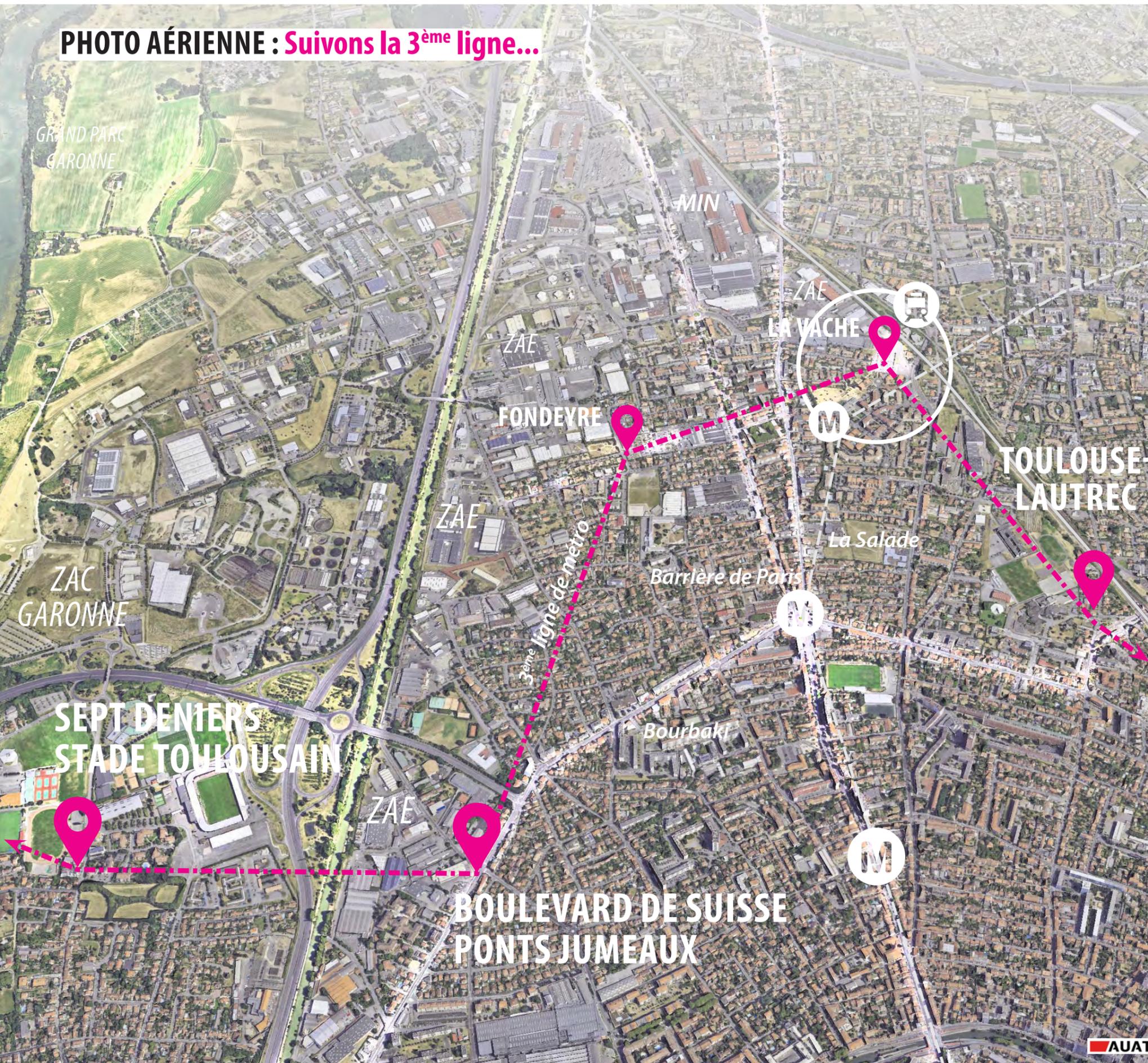


PHOTO AÉRIENNE : Suivons la 3^{ème} ligne...



2. SECTEUR NORD

La desserte des faubourgs Nord doit permettre d'accompagner le développement d'un territoire à fort potentiel et en quête d'identité. Elle doit également renforcer au niveau économique la logistique urbaine et la question de l'approvisionnement de la ville. La 3^{ème} ligne de métro replace ces quartiers sur un positionnement stratégique entre centre-ville et aéroport.

Le tracé retenu permet le renforcement de centralités de proximité (Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux, Fondevre), l'émergence de centralités métropolitaines (Sept-Deniers, La Vache) et la desserte de générateurs de déplacements importants (stade Ernest Wallon, Toulouse Logistique Urbaine Fondevre, lycées, conservatoire, Airbus Saint-Eloi, MIN...). Il s'inscrit par ailleurs en interface vers des secteurs proches en cours de renouvellement (ZAC Garonne, secteur MIN / Fondevre, ZAC de Borderouge, PRU Trois Cocus et La Vache). Les stations Boulevard de Suisse - Ponts Jumeaux et Sept Deniers s'installent également dans une dynamique d'élargissement du centre de Toulouse vers ses faubourgs proches.

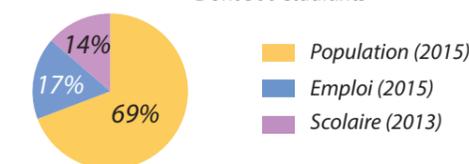
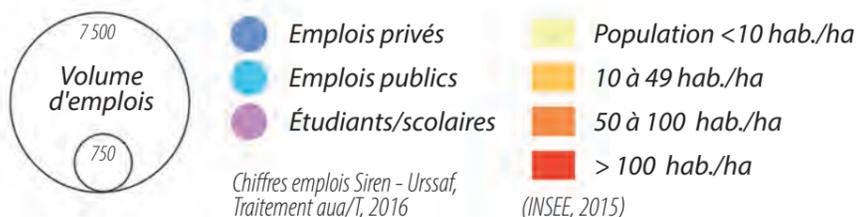
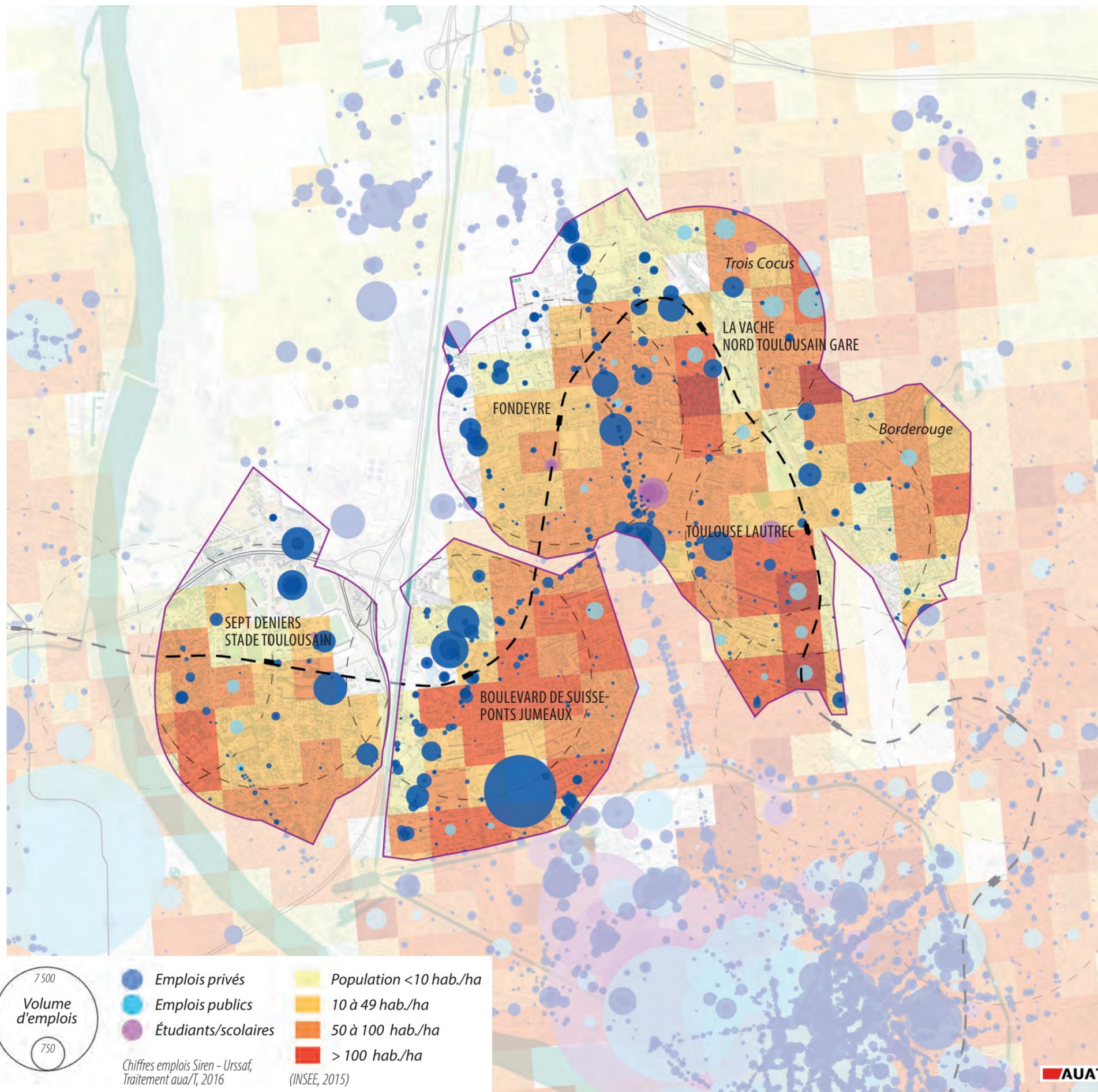
Le pôle d'interconnexion de La Vache / Route de Launaguet met en contact deux lignes de métro, une gare ferroviaire à l'avenir stratégique (projet Aménagements Ferroviaire au Nord de Toulouse, AFNT), un pôle bus. Il constitue le germe d'une centralité métropolitaine qui structure le Nord de l'agglomération.



SECTEUR NORD

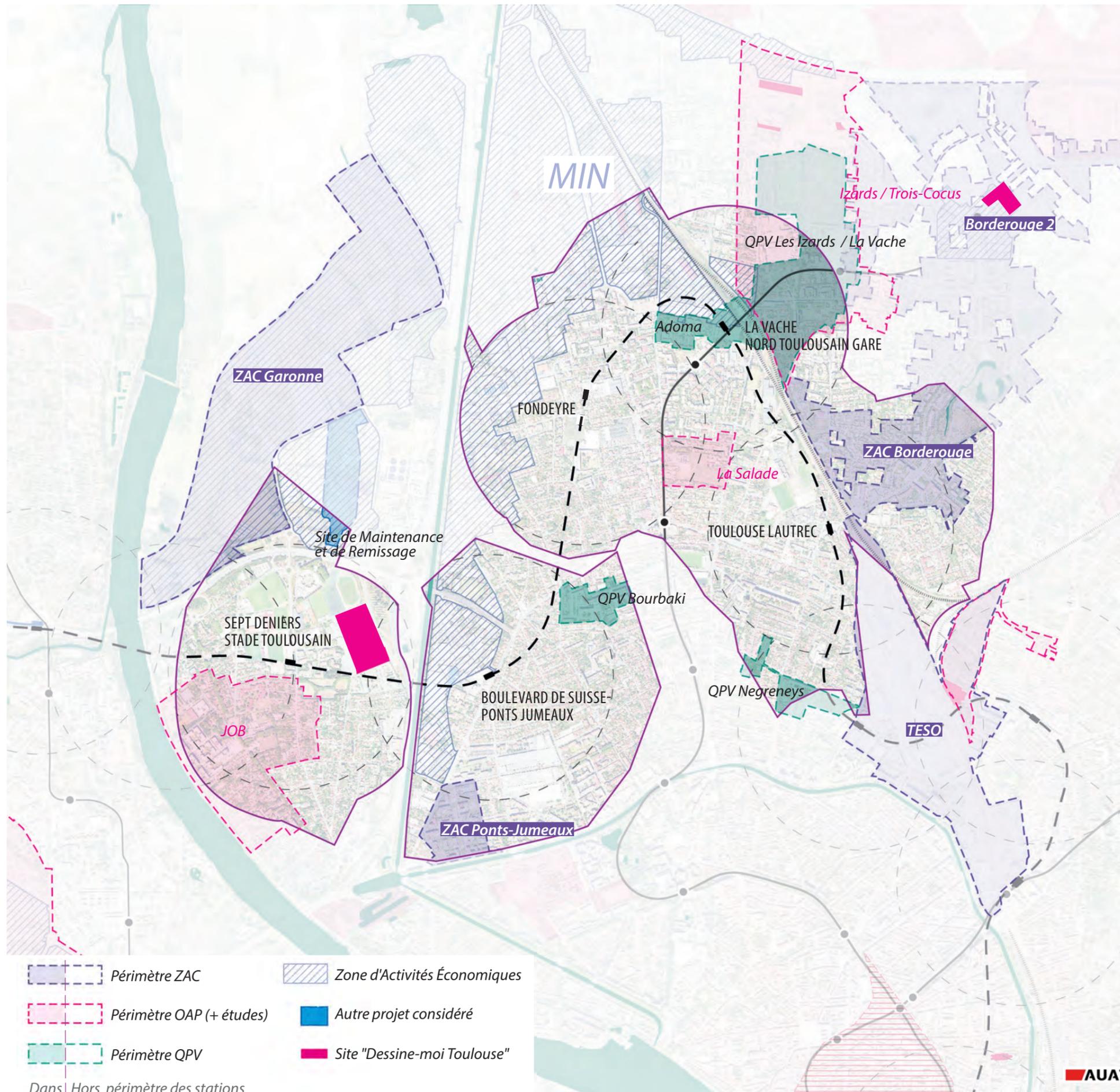
SOCIO-DÉMO, ÉCONOMIE

- Un itinéraire qui relie les faubourgs Nord de Toulouse (Sept-Deniers, boulevard de Suisse, Fondeyre, Trois Cocus et La Vache, Toulouse Lautrec),
- Des secteurs desservis mixtes et denses : plus de 35000 habitants et 15000 emplois situés à moins de 10 minutes des stations (chiffres 2013).
- Une forte dynamique de renouvellement urbain en cours dans un territoire Nord qui accueille une part importante de la croissance de la ville de Toulouse, qui pose des questions d'intégration dans les tissus urbains existants.
- Un renouvellement des secteurs d'habitat social en QPV proches des futures stations : Bourbaki, Les Izards-La Vache, Negreneys, ...
- Des sites économiques importants à 10-15 minutes à pied des stations : ZAC Garonne, Airbus Saint-Eloi, Fondeyre/MIN, Etats Unis...
- Des tissus industriels et artisanaux anciens dans le secteur Fondeyre/MIN et le long du canal Latéral avec un fort potentiel de mutation, identifié comme un des 5 grands territoires économiques du Projet Urbain Toulousain et un des 14 territoires d'actions du SOTE de Toulouse Métropole.



SECTEUR NORD

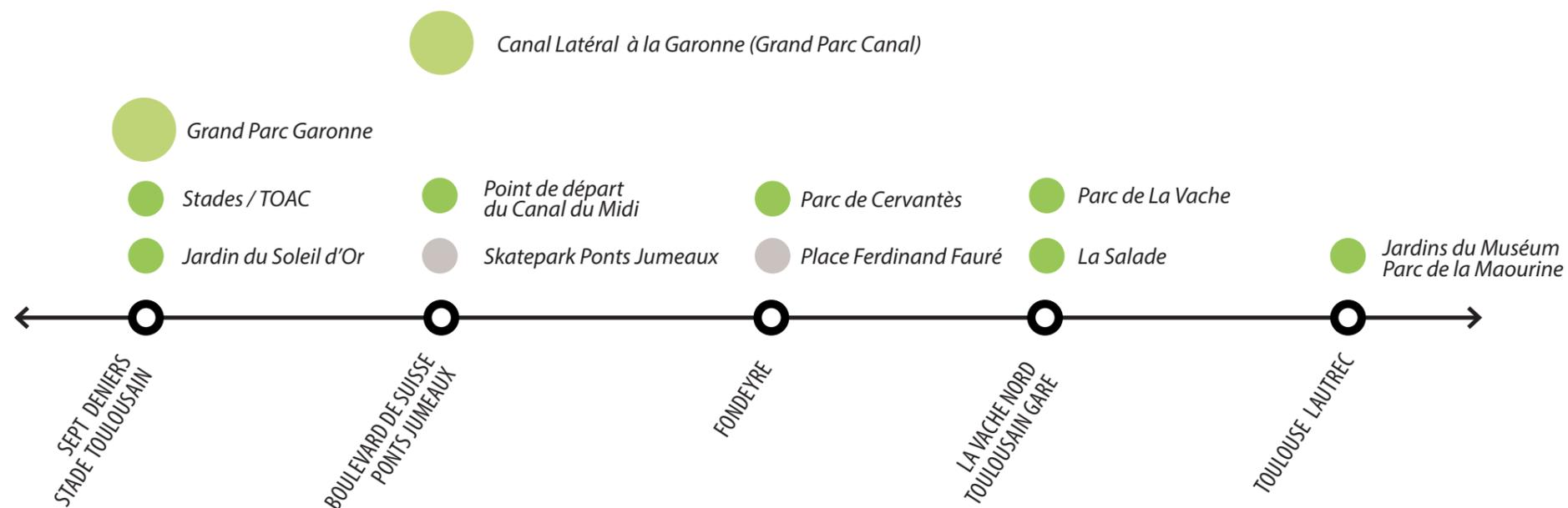
DYNAMIQUE DES PROJETS EN COURS ET TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE



Programmation des projets du territoire d'enjeu					
Projet	Prog.	Prog. 2025		Prog. à terme	Source
		dont réalisés en 2020			
ZAC Garonne	Logement Activité			225 050 m ²	Oppidea
ZAC Ponts Jumeaux	Logement Activité Commerce Équipement			1300 5500 m ² 5800 m ²	
ZAC Borderouge	Logement Activité Équipement			5000 20 000 m ² 15 000 m ²	
OAP JOB	Activité Commerce Équipement				PLUi-H
OAP La Salade	Commerce Équipement				PLUi-H
OAP Izards / Trois-Cocus	Logement Activité Équipement			900	POA & PLUi-H
QPV Les Izards / La Vache	Logement Activité Équipement			1200	ANRU
Adoma / La Vache (hors QPV)	Logement				

SECTEUR NORD

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



Le canal Latéral et Ponts Jumeaux



© Christine CIGNA
Point de départ du Canal du Midi



© arnaud VARINOIS
Skatepark Ponts Jumeaux



Jardins du Muséum - Parc de la Maourine

© kidiklik

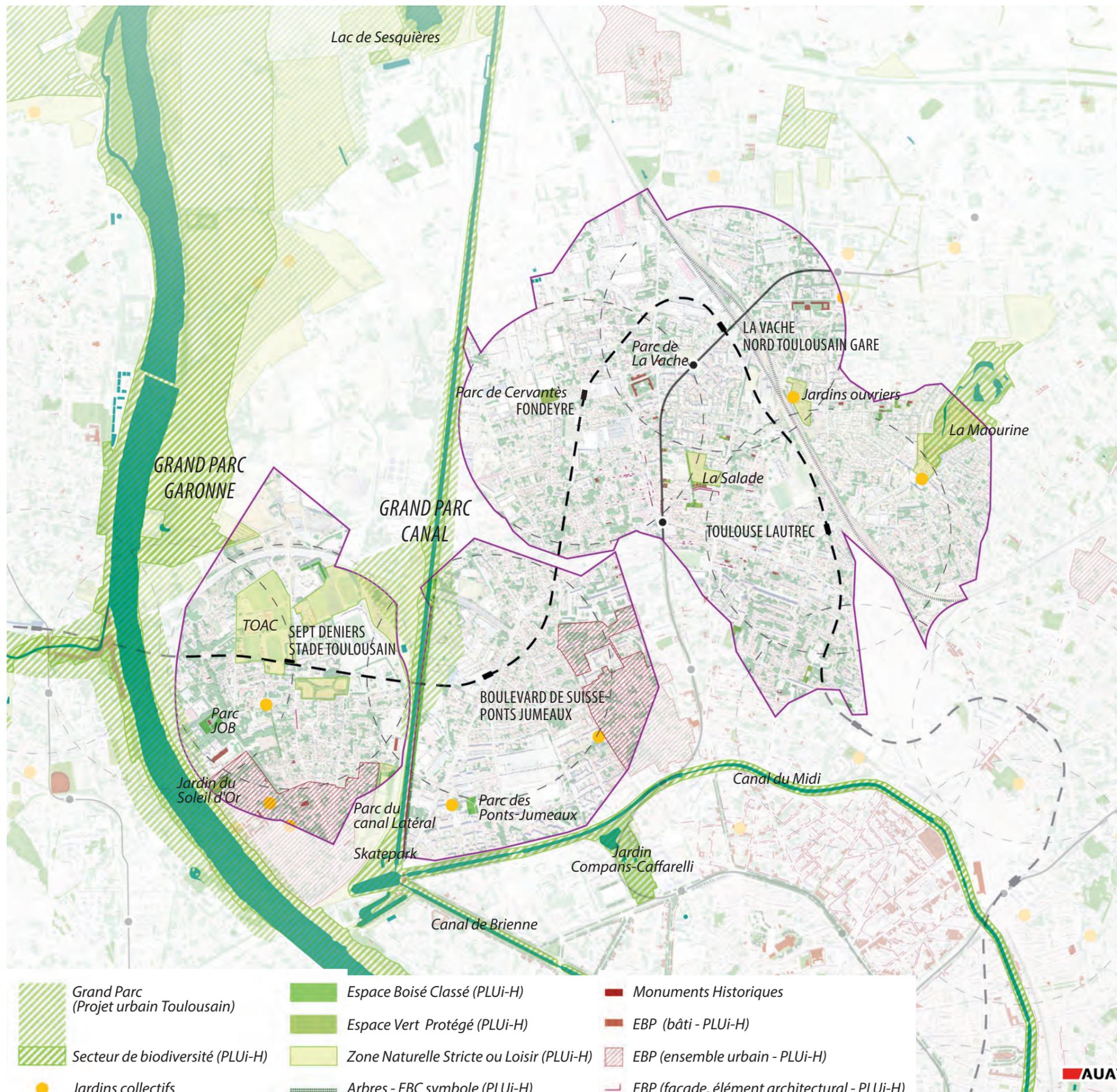


Lac de Sesquières

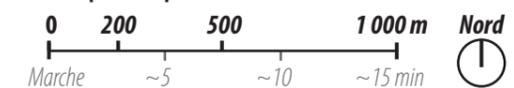
© Warm Park

SECTEUR NORD

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)

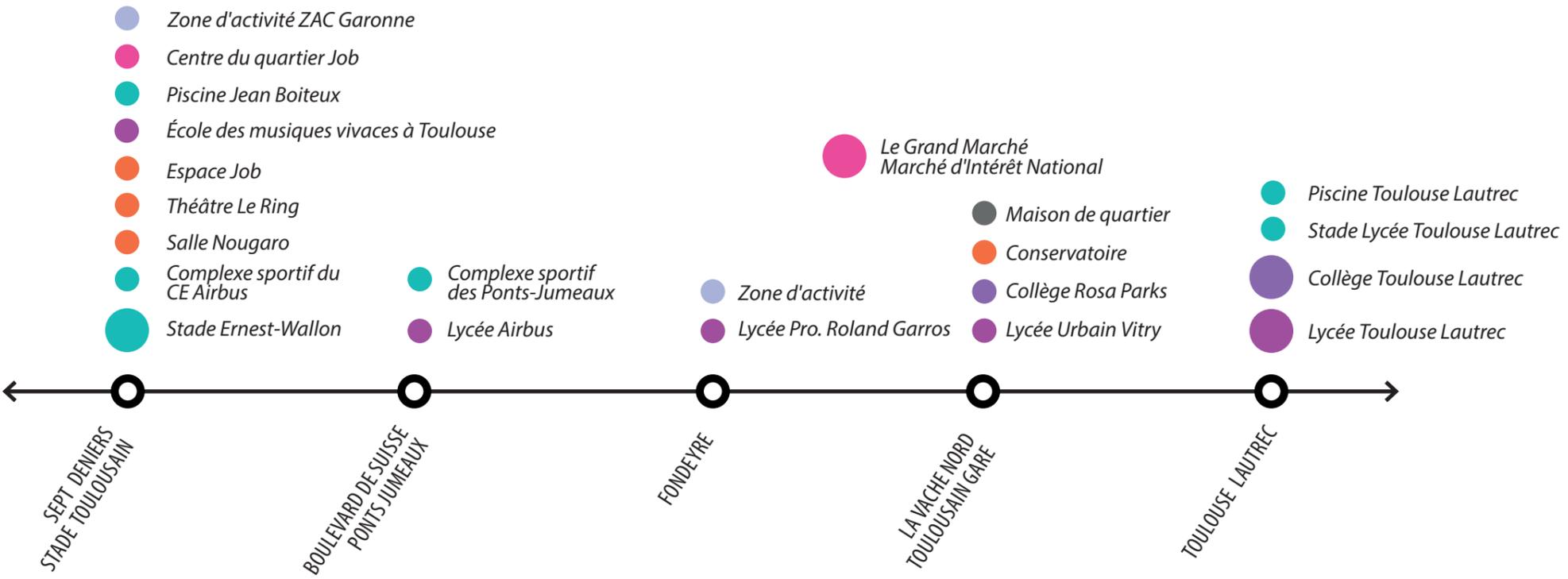


- Des espaces publics aux gabarits contraints, sans aucune plantation ni arbre. Un lien vers le Canal à inventer, lié au déploiement du Grand Parc Canal. Une trame verte à valoriser en bord de Garonne.
- Boulevard de Suisse, Fondeyre, La Vache et Toulouse Lautrec : de grandes emprises économiques où les équipements sont très peu plantés.
- Boulevard de Suisse : une proximité du canal Latéral à la Garonne, mais rendue lointaine par les grands fonciers privés économiques.
- Fondeyre : un square rue Cervantès aujourd'hui isolé, à l'emplacement plus lié à une logique d'opportunité foncière qu'à une logique urbaine.
- La Vache : le parc de La Vache fait le lien entre 3^{ème} ligne et ligne B.
- Des franges ferroviaires plantées et arborées formant une continuité végétale linéaire.
- Une vigilance sur les évolutions urbaines d'un tissu urbain où le végétal est porté par le privé.
- Un manque de "confort urbain" dû au faible nombre d'espaces publics arborés.
- La Salade : aménagement d'un parc de grande ampleur entre avenue de Fronton et route de Launaguet.
- Le parc de la Maourine proche de la future station Toulouse Lautrec. Le canal Latéral, un cheminement vert à valoriser aujourd'hui dans un environnement peu qualifié.



SECTEUR NORD

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



Stade Ernest-Wallon © Manatour



Salle nougaro



Centre Du Quartier Job © Music'Halle



Conservatoire © CRR



Lycée Urbain Vitry © Max Savove architecte



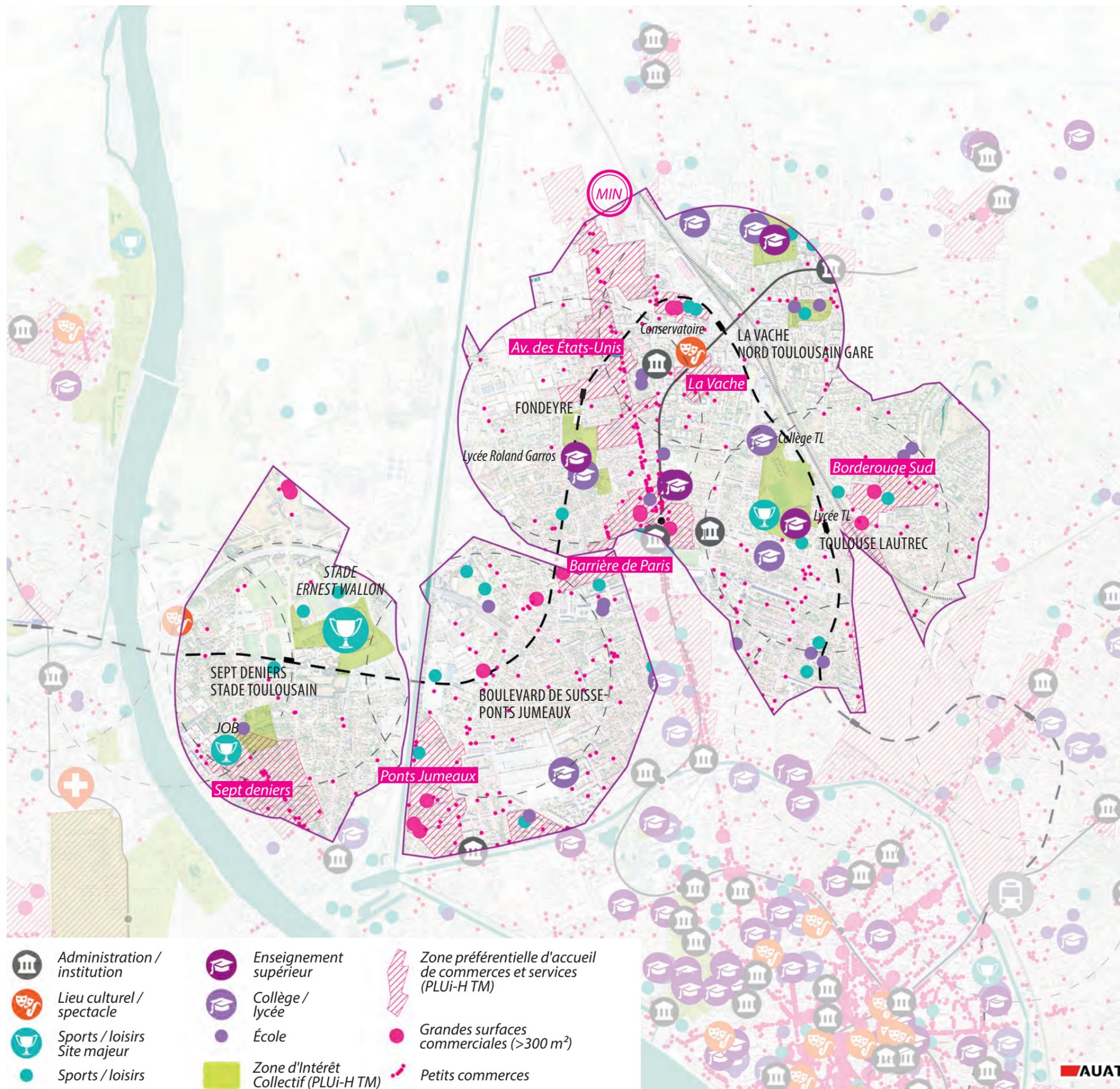
Piscine Toulouse Lautrec © toulouscope



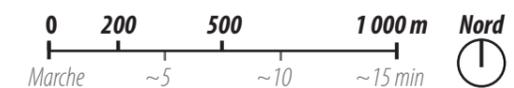
Collège Toulouse-Lautrec © Philippe GUILBERT

SECTEUR NORD

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



- Des équipements publics de proximité insérés au cœur des quartiers, une forte dynamique urbaine ces dernières années qui doit être accompagnée par de nouveaux équipements...
- Le stade Ernest Wallon, un équipement de rayonnement régional, en voie de modernisation à travers la démarche " Dessine-moi Toulouse " qui l'accompagnera d'un projet urbain dont la programmation reste encore à définir.
- Des polarités proches des stations à " accrocher " : le centre de quartier Job à Sept Deniers, Ponts Jumeaux, La Vache, Borderouge Sud, le cœur de quartier Micoulaud-Trois Cocus...
- Des fonctions commerciales le long des axes principaux (route de Blagnac, boulevard Trentin, avenue des Minimes...) et plus ponctuellement en cœur de quartiers (La Vache...).
- Une desserte d'équipements scolaires et sportifs importants : lycées Roland Garros et Toulouse Lautrec, lycée urbain Vitry, collège Rosa Parks, école Ernest Renan, piscines JOB et Toulouse Lautrec, conservatoire à La Vache, stades...
- Le MIN et le centre routier de Fondeyre en cours de renouvellement, des équipements majeurs au cœur d'un projet de développement économique plus ouvert sur la ville, qui participe activement à l'approvisionnement de la ville grâce à une logistique organisée du dernier kilomètre.





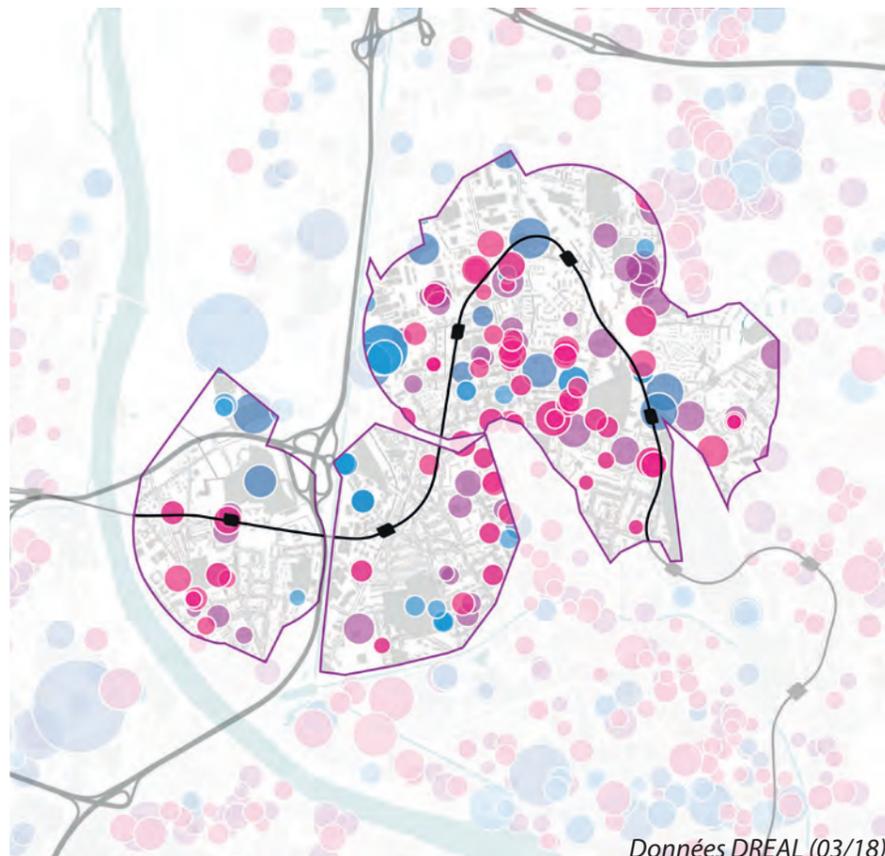
Extrait de la révision 1 du SCoT approuvée le 27 Avril 2017

- Ville intense (prescriptif)
 - Développement par mutation : territoires de densification
 - Développement par extension (prescriptif)
- Densité brute recommandée**
- | | |
|---|--|
| Mixte : | Économique dédié : |
| 200 Ind./hectare | 100 emplois/hectare |
| 140 Ind./ha | 50 emp./ha |
| 100 Ind./ha | 25 emp./ha |
| 55 Ind./ha | 10 emp./ha |
| 30 Ind./ha | |

COHÉRENCE URBAINE

SECTEUR NORD

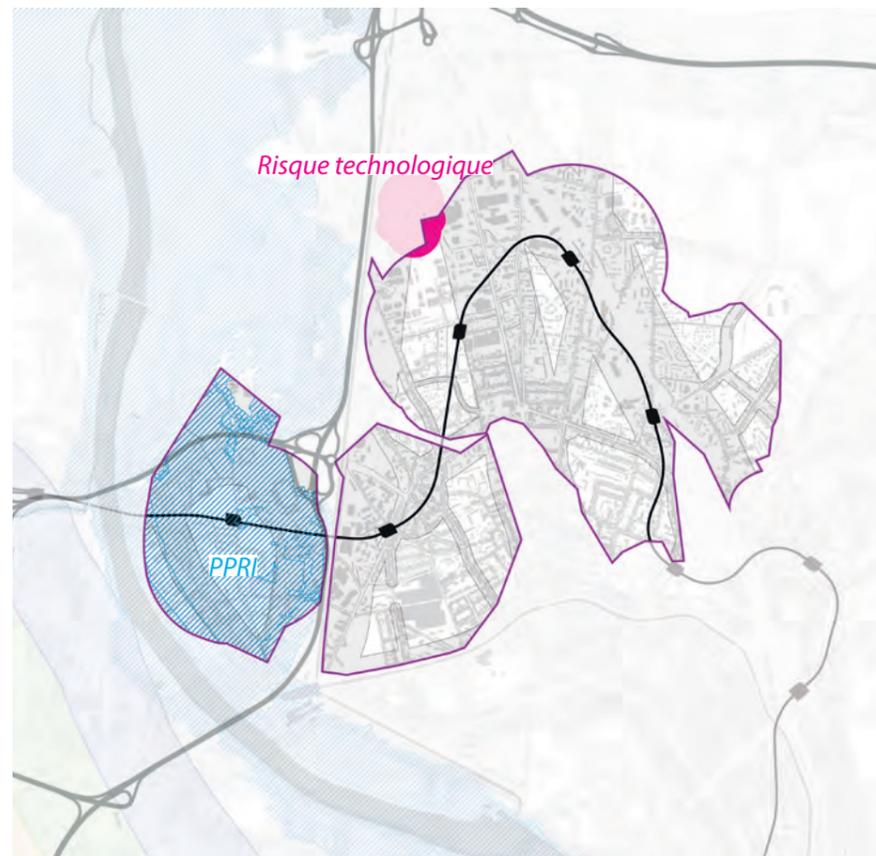
CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE



Données DREAL (03/18)

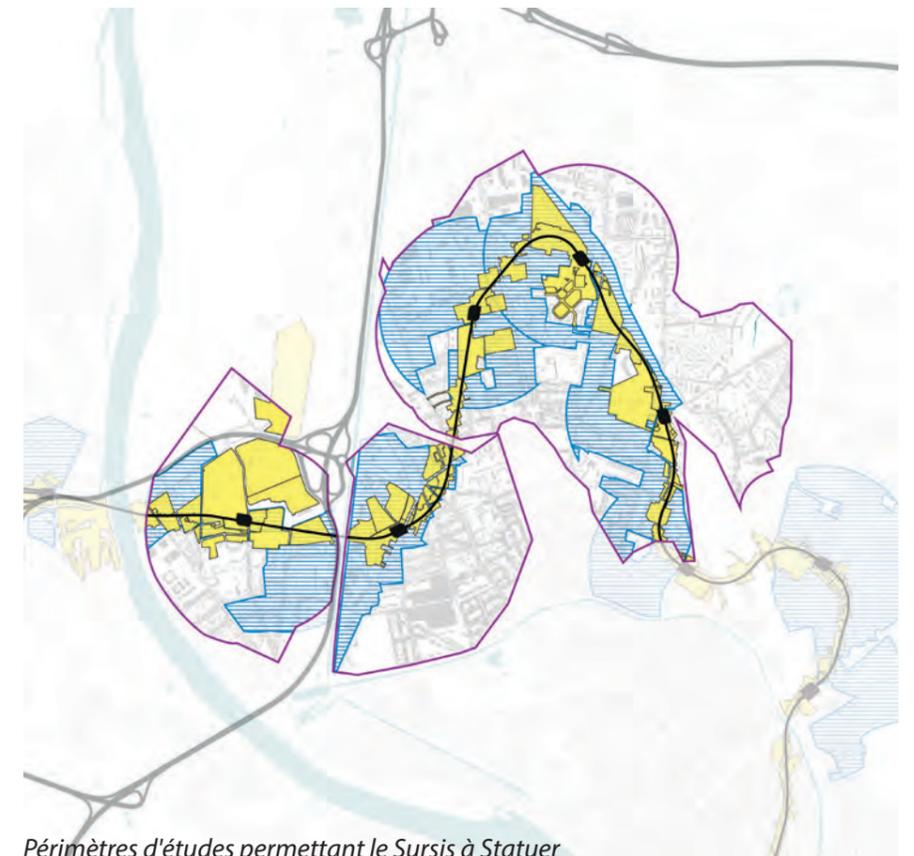
- | | |
|---|---|
| Programme de logts
Nb logts/opération | Programme autre
SHON ou SDP (m ²) |
| Réalisé 2010-18 | Réalisé 2010-18 |
| Autorisé 2014-18 | Autorisé 2014-18 |

DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION



- Plan d'Exposition au Bruit ABCD
Risques Industriel/technologique
Plan de Prévention du Risque Inondation
Classement sonore des Infrastructures de Transport

RISQUES ET NUISANCES



Périmètres d'études permettant le Sursis à Statuer

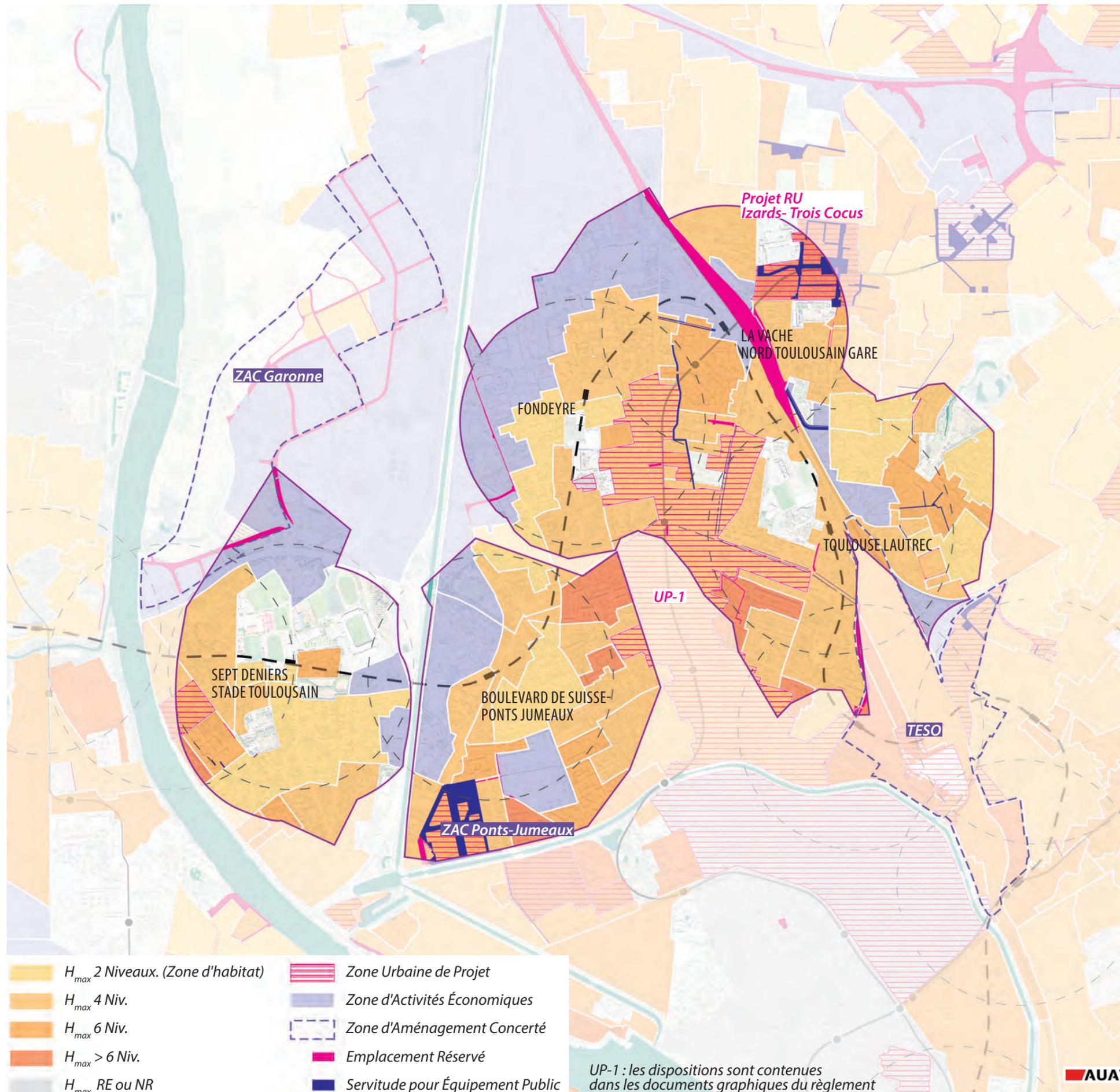
- 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO Station et projets urbains (délib. Toulouse métropole 02/17, 10/17, 10/18, 06/19)
- 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO Infrastructure (délib. Tisséo Coll. 07/17, 03/18)

PÉRIMÈTRES DE SURSIS À STATUER LIÉS À LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO

SECTEUR NORD

CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

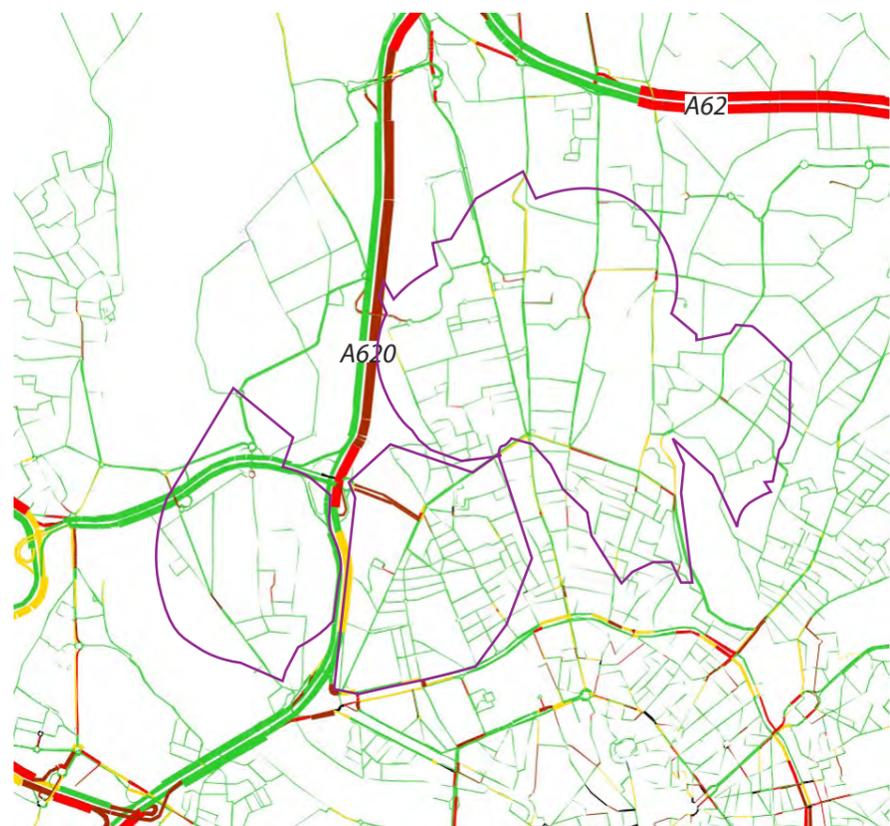
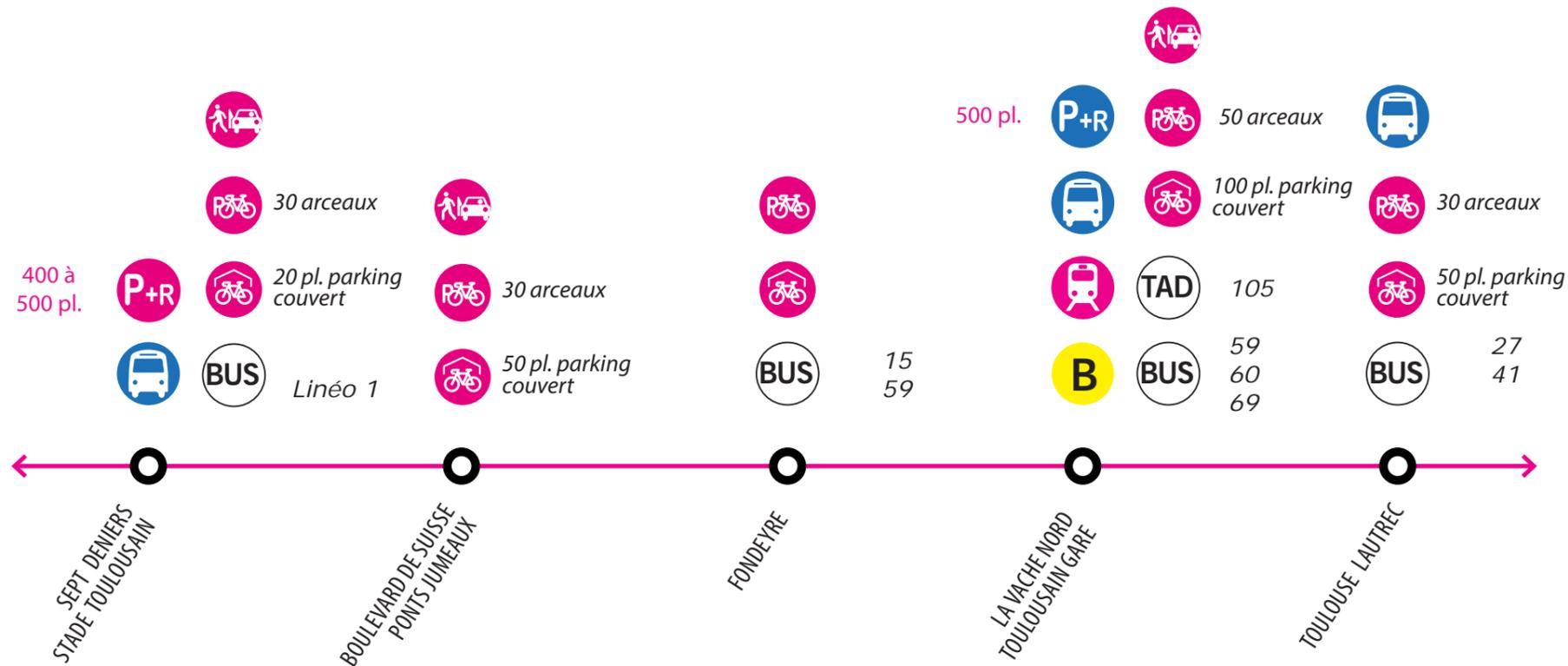
ANALYSE PLUI-H



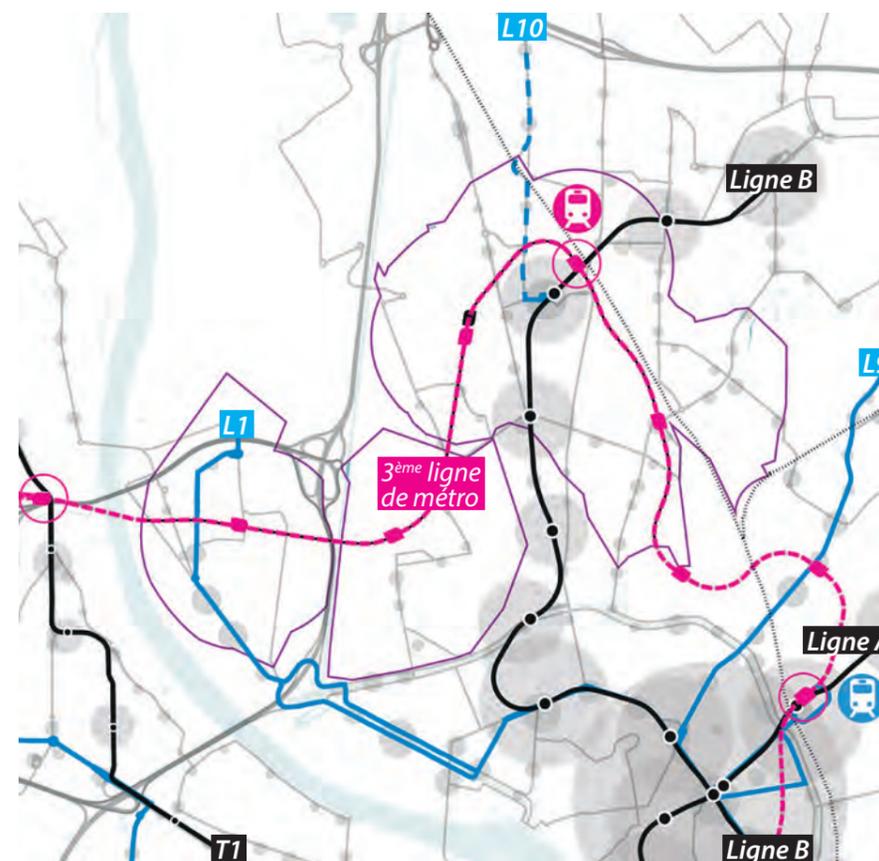
- Des stations implantées dans des tissus urbains constitués mais où les enjeux de renouvellement urbain sont très importants.
- Sept Deniers : les fonciers liés aux équipements sportifs constituent des espaces stratégiques, en lien avec le projet urbain porté par le Stade Toulousain (cité du sport...). La faible densité du quartier pourrait être à l'origine de dynamiques de renouvellement à encadrer.
- Boulevard de Suisse, Fondeyre et La Vache : des activités inscrites dans un tissu urbain des années 1970-80 dont la vocation est aujourd'hui à débattre. Un lien au canal Latéral et un renforcement ou une création de polarités urbaines constituant des enjeux importants dans les actions de maîtrise foncière.
- La Vache : une ambition de centralité métropolitaine en lien avec le pôle d'échanges nécessitant un dialogue avec les propriétaires fonciers plus ou moins éloignés (entreprises, MIN, SNCF, centre commercial, Adoma...).
- Fondeyre : des emprises de concessionnaires automobiles - sensibles à la reconfiguration du secteur - devenant stratégiques pour l'intensification urbaine et la constitution de maillages viaires Est-Ouest qui font cruellement défaut dans ce secteur de la ville.

SECTEUR NORD

MOBILITÉS

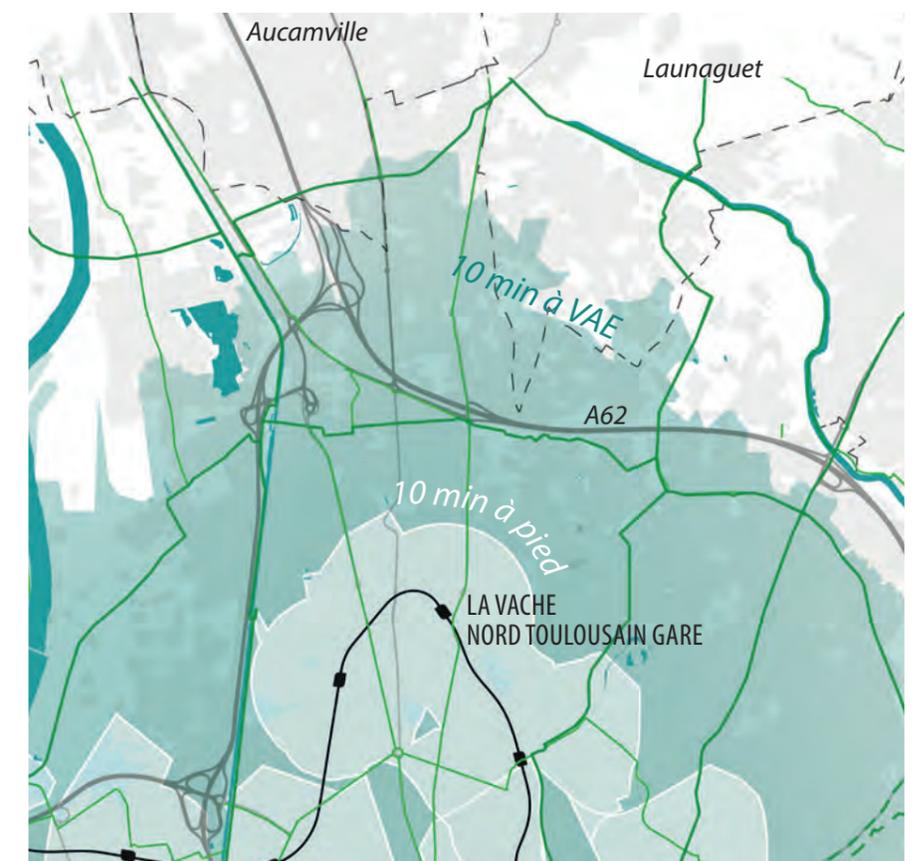


Modèle statique de déplacements Camino-T-aa/T



3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/CONNEXION LIGNE B
LINÉO
 AUTRE TRANSPORT EN COMMUN LOURD
 RÉSEAU BUS CLASSIQUES
 ● Volume de montées et descentes par station

RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

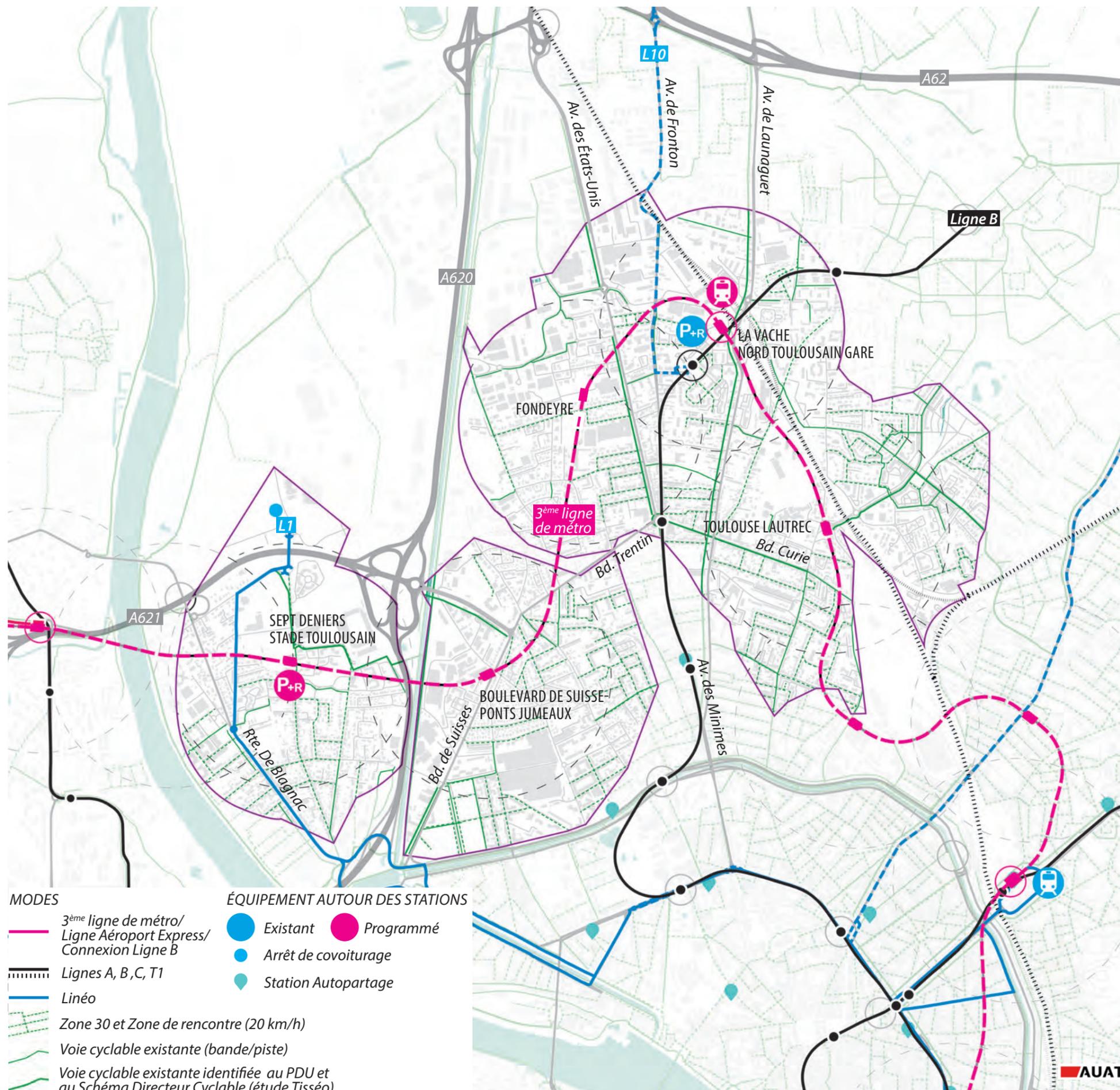


10 MINUTES AUTOUR DE LA STATION 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO À VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

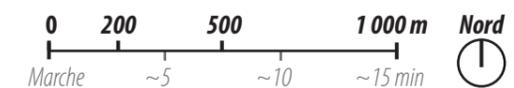
SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE (PROJET)

SECTEUR NORD

MOBILITÉS



- Une desserte routière structurante :
 - Le périphérique (A62, A620) et l'A621,
 - Une trame de boulevards radiaux : route de Blagnac, États-Unis / Fronton / Minimes, route de Launaguet,
 - Boulevards de Suisse / Trentin / Curie : seul itinéraire transversal structurant à l'échelle des faubourgs Nord.
- Une trame viaire existante relativement peu capacitaire au regard de la croissance urbaine.
- Une desserte de transport en commun organisée à partir de la ligne B du métro entre le centre-ville et Borderouge et la Linéo 1 desservant le quartier des Sept Deniers.
- Une desserte ferroviaire des faubourgs Nord, aujourd'hui avec une offre limitée, mais avec un potentiel important porté par le projet AFNT qui vise notamment à conférer un rôle structurant à la gare La Vache / route de Launaguet comme pôle d'échanges avec le métro (Ligne B et 3^{ème} ligne de métro).
- Un maillage cyclable structuré sur les bords de Garonne, le long du canal Latéral et du canal du Midi, et des connections dans les quartiers à conforter - en tenant compte du schéma directeur cyclable.
- Des espaces publics souvent peu partagés où le piéton est peu présent.
- Un maillage transversal à renforcer, notamment pour les modes actifs.
- Le rôle structurant de La Vache comme pôle d'échanges multi-modal (métros, AFNT, P+R).



→ Ces enjeux déclinent les préconisations développées au chapitre II [pages 20 à 28]

PRINCIPAL ENJEU DU SECTEUR NORD

PRENDRE EN COMPTE LA FORTE DYNAMIQUE URBAINE DU SECTEUR ET VALORISER LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO COMME VECTEUR DE STRUCTURATION TOUT EN PRIVILÉGEANT LA QUALITÉ DE VIE DE CES QUARTIERS

FAUBOURGS NORD : DE BOULEVARD DE SUISSE À TOULOUSE-LAUTREC

- Statuer sur les vocations du secteur par la formalisation d'une vision urbaine stratégique,
- Renouveler et intensifier le tissu économique : mixité, cohabitation, articulation avec la fonction résidentielle,
- Constituer une offre d'équipements de proximité à la hauteur de la densité existante (rattrapage préalable à tout accueil supplémentaire),
- Organiser le potentiel d'accueil de population (foncier, mutabilité, desserte) selon le niveau d'équipements de proximité,
- Anticiper la mutation des grandes emprises à fort potentiel (concessionnaires automobile, sernam...),
- Développer le confort urbain pour réduire les nuisances environnementales existantes (air, bruit, îlot de chaleurs, risques industriels...),
- Compléter la trame radiale par un maillage Est/Ouest interquartiers (mise en réseau des centralités).

SEPT DENIERS STADE TOULOUSAIN

- Structurer un pôle d'échanges multimodal qualitatif (métro, P+R, bus, piétons/vélos...),
- Assurer la connexion avec la polarité de Sept Deniers/ Job au Sud et la ZAC Garonne au Nord,
- Assurer un maillon Est-Ouest entre Touch et Canal en passant par Purpan, Job et le stade,
- Participer à la valorisation du canal Latéral (Grand Parc Canal),
- Accompagner la future Cité du Rugby, une centralité métropolitaine en devenir.

BOULEVARD DE SUISSE - PONTS JUMEAUX

- Valoriser le canal Latéral (maillage structurant et support de projet urbain),
- Poursuivre la mutation des tissus d'activités déqualifiés vers des fonctions plus urbaines,
- Questionner le devenir du site Saint-Eloi.

FONDEYRE

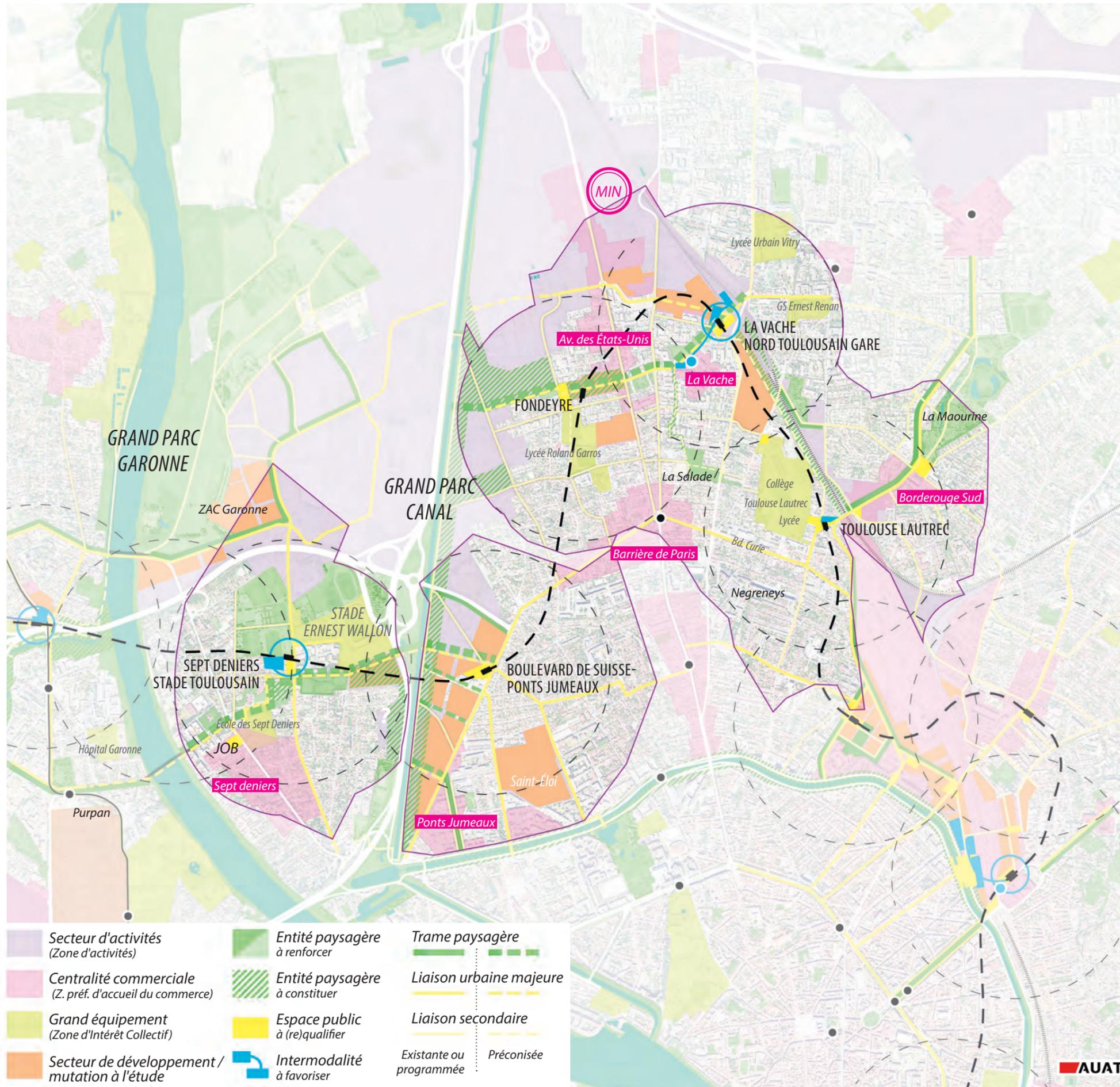
- Accompagner la restructuration urbaine du tissu de faubourg (mutation de grandes emprises foncières stratégiques),
- Questionner la vocation à long terme des emprises économiques, selon leur accessibilité métro et rocade,
- Améliorer la centralité, au delà du pôle d'échange multimodal,
- Valoriser les espaces verts publics et constituer un lien paysager entre canal Latéral et centralités.
- Préserver la possibilité de création d'un échangeur.

LA VACHE

- Affirmer La Vache comme porte d'entrée Nord de Toulouse en transports en commun, en structurant un pôle d'échanges multimodal qualitatif (métros, bus, et à terme train, piétons/vélo, P+R...),
- Rendre accessible le PEM depuis le quartier des 3 Cocus : traitement qualitatif du franchissement des voies ferrées,
- Conforter et désenclaver le cœur de quartier de La Vache en connexion et en complémentarité avec les centralités linéaires historiques des pénétrantes du secteur (renouvellement de la résidence sociale ADOMA),
- Valoriser les connexions Est-Ouest (liaisons vertes et modes actifs) entre le Grands Parc Garonne, Grand Parc Canal et Vallée de l' Hers.

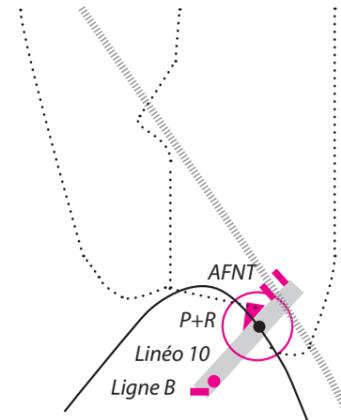
TOULOUSE-LAUTREC

- Encourager la mutation d'un tissu urbain déqualifié, et la requalification du boulevard Pierre et Marie Curie : articulation nécessaire entre Barrière de Paris, Toulouse EuroSudOuest et Borderouge,
- Organiser une connexion efficace et lisible avec les quartiers denses alentours : notamment Raynal (Negreneys) et Borderouge via le franchissement qualitatif de la voie ferrée,
- Désenclaver les ensembles urbains isolés du secteur et les secteurs en impasse (G. Planté, Vitry,...),
- Traiter la frange ferroviaire, comme élément de la trame paysagère et des mobilités actives.

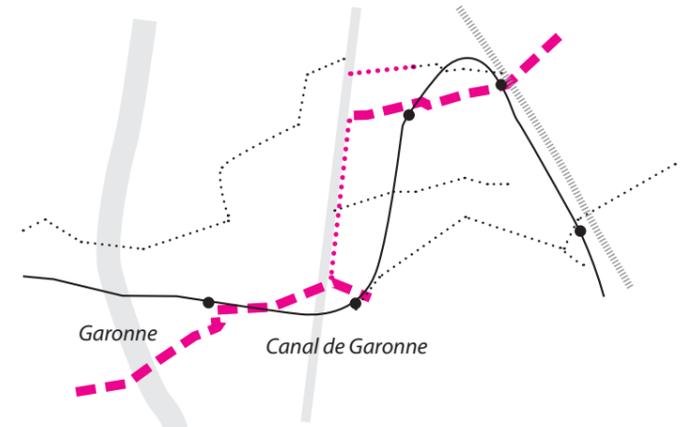


SECTEUR NORD

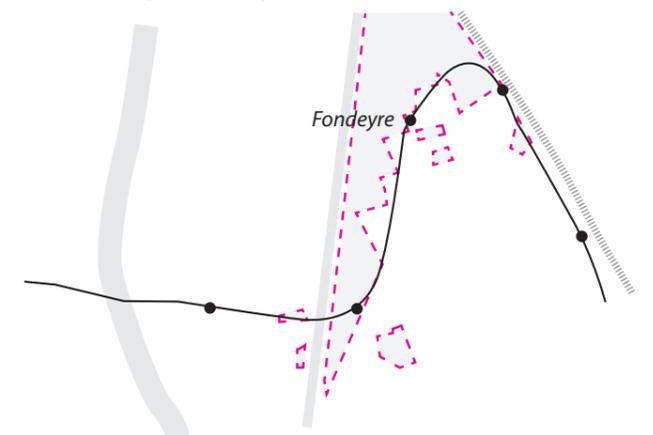
ENJEUX



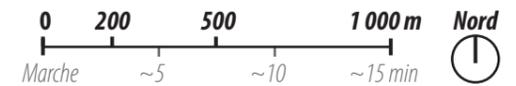
Affirmer La Vache comme porte d'entrée Nord de Toulouse en transports en commun, à partir d'un pôle d'échange métro-train-bus, bien accessible en modes actifs et structuré d'un point de vue urbain,



Apporter une réponse à l'insuffisance des liaisons Est-Ouest et valoriser le canal de Garonne. Accompagner la vocation sportive et l'identité des quartiers limitrophes (Sept Deniers, Pont Jumeaux),

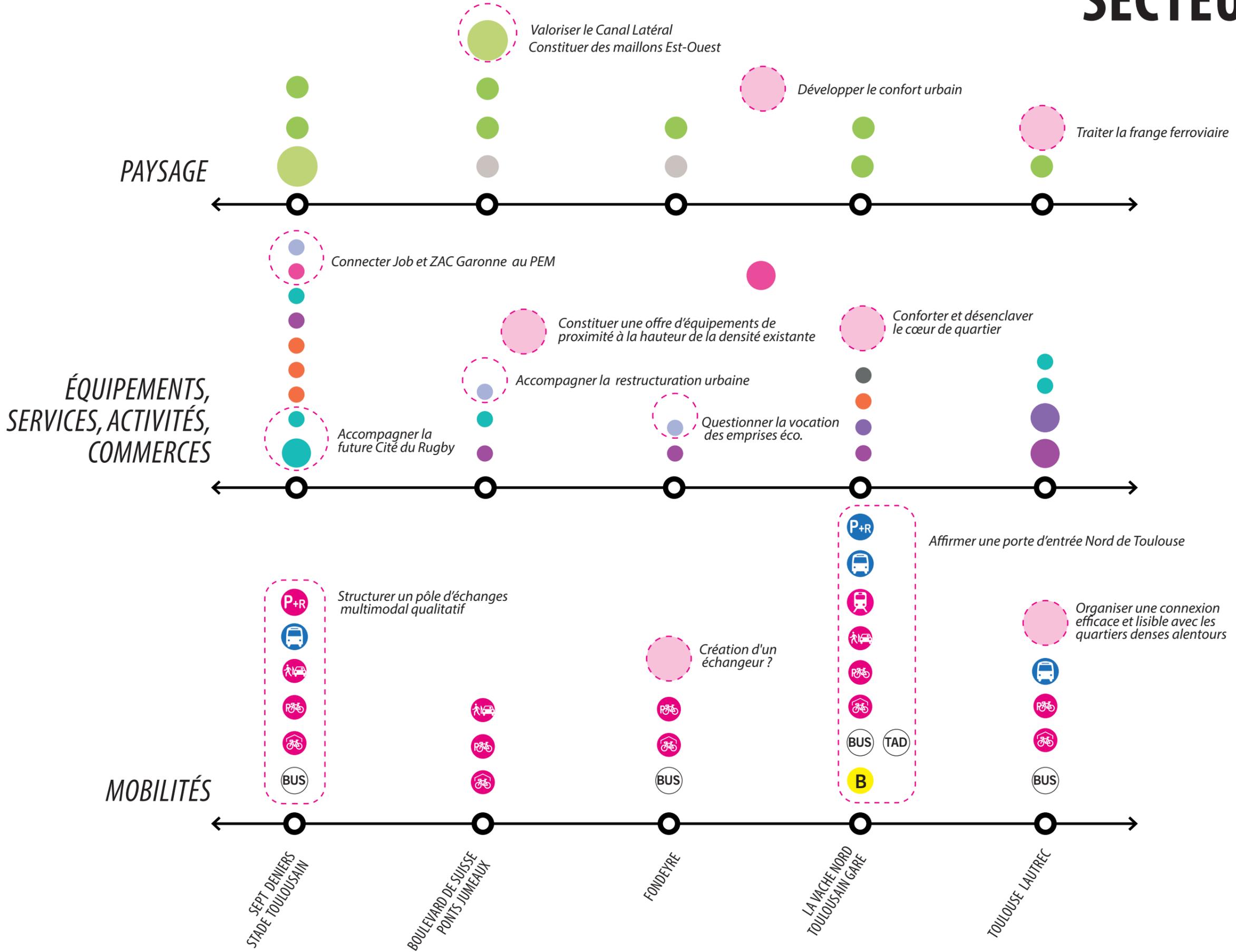


Structurer, proposer une vision de l'intensification urbaine des secteurs économiques, mixtes et à fort potentiel de mutation (Fondeyre, La Vache, Boulevard de Suisse).



SECTEUR NORD

VOCATIONS



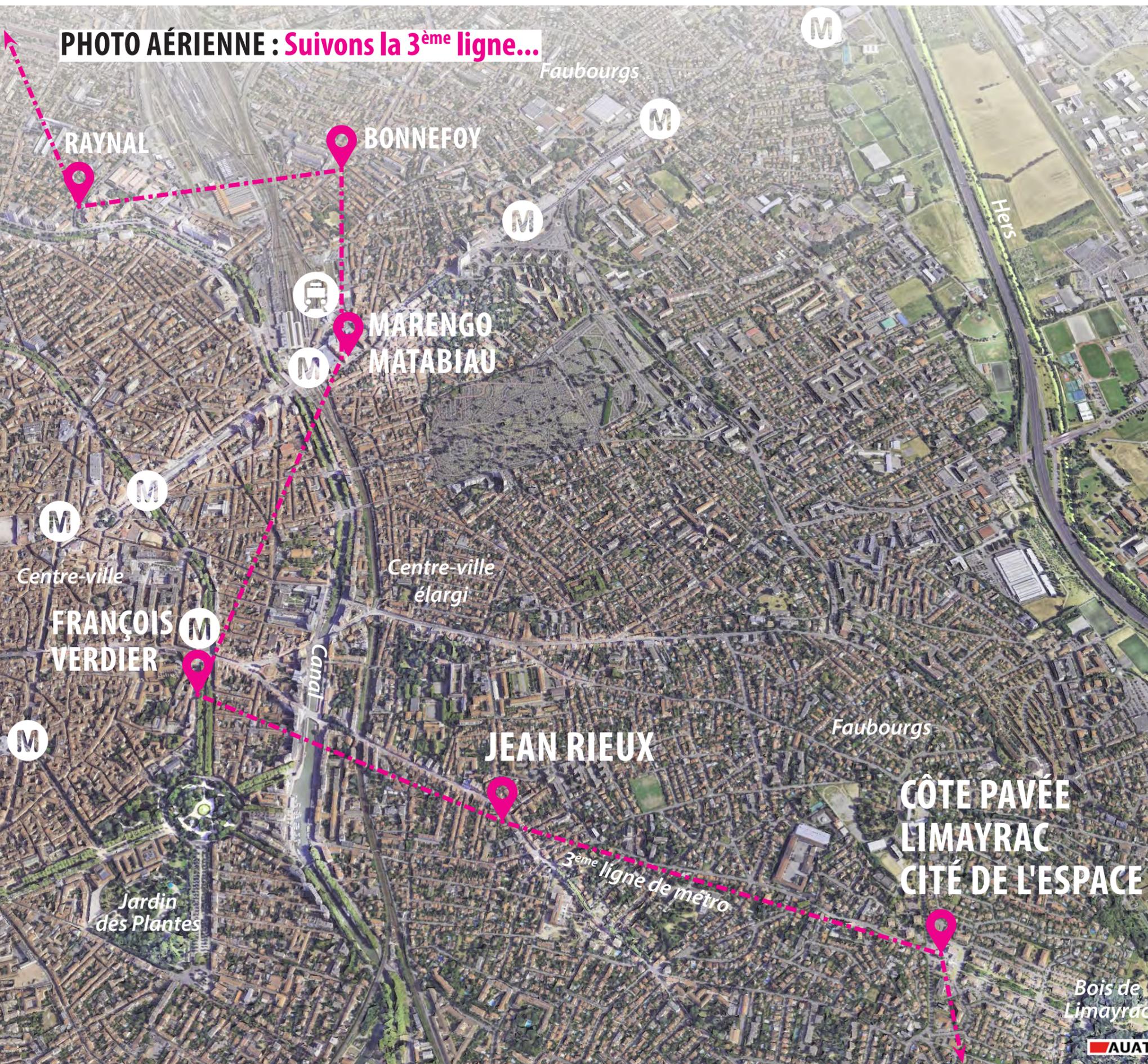


PHOTO AÉRIENNE : Suivons la 3^{ème} ligne...

3. SECTEUR PATRIMONIAL

La desserte du secteur patrimonial permet une connexion au centre de l'agglomération. Le choix du tracé accompagne le projet Toulouse EuroSudOuest, nouveau quartier mixte et d'affaires autour de la gare Matabiau qui se doit d'atteindre un haut niveau de service pour proposer une adresse tertiaire premium devenue indispensable.

Le choix des stations est celui des polarités existantes et à venir tant dans le centre-ville (Matabiau, François Verdier) que dans les faubourgs proches (Bonnefoy, Jean Rieux, quartier Limayrac). Le secteur Patrimonial est caractérisé par un urbanisme d'ores et déjà souvent dense et constitué. L'enjeu est donc d'accompagner certaines mutations en lien avec l'élargissement progressif du centre de Toulouse, sans remettre en cause les éléments identitaires des quartiers concernés.

la station Raynal accompagnera la recomposition urbaine du secteur du Raisin, actuellement occupé par des bâtiments techniques ferroviaires et municipaux. Elle assurera la desserte de l'un des principaux secteurs d'accueil de la programmation de logements du projet TESO à échéance 2022-2030.

La station Limayrac permettra une desserte de la Cité de l'Espace à partir d'un itinéraire piétonnier à aménager.

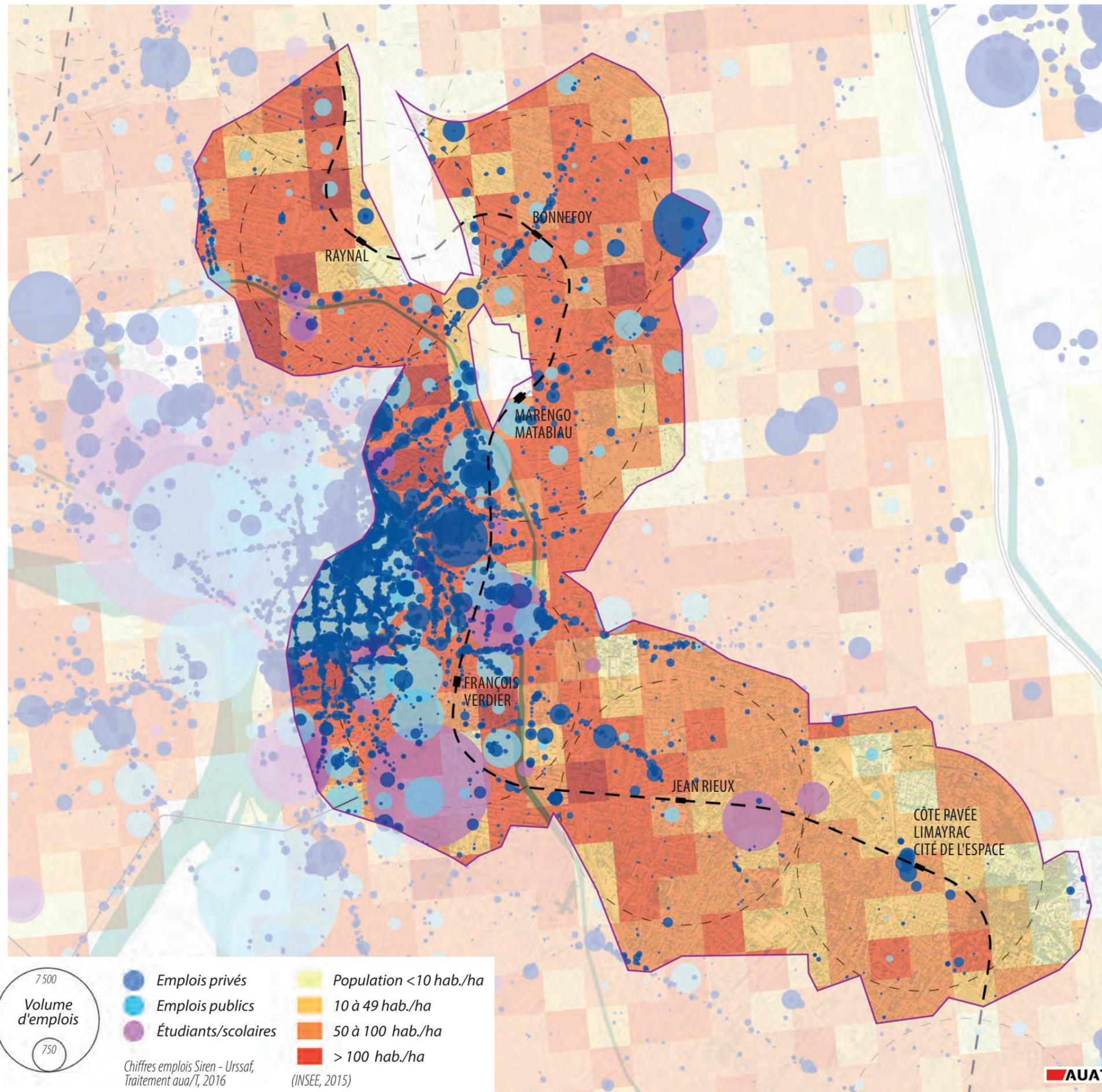
L'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro renforce la multimodalité du pôle d'échanges de Matabiau. Le PEM permettra à terme l'accueil de la LGV et s'ouvrira sur la ville grâce à la création de nouveaux parvis (gare 4 faces).



SECTEUR PATRIMONIAL

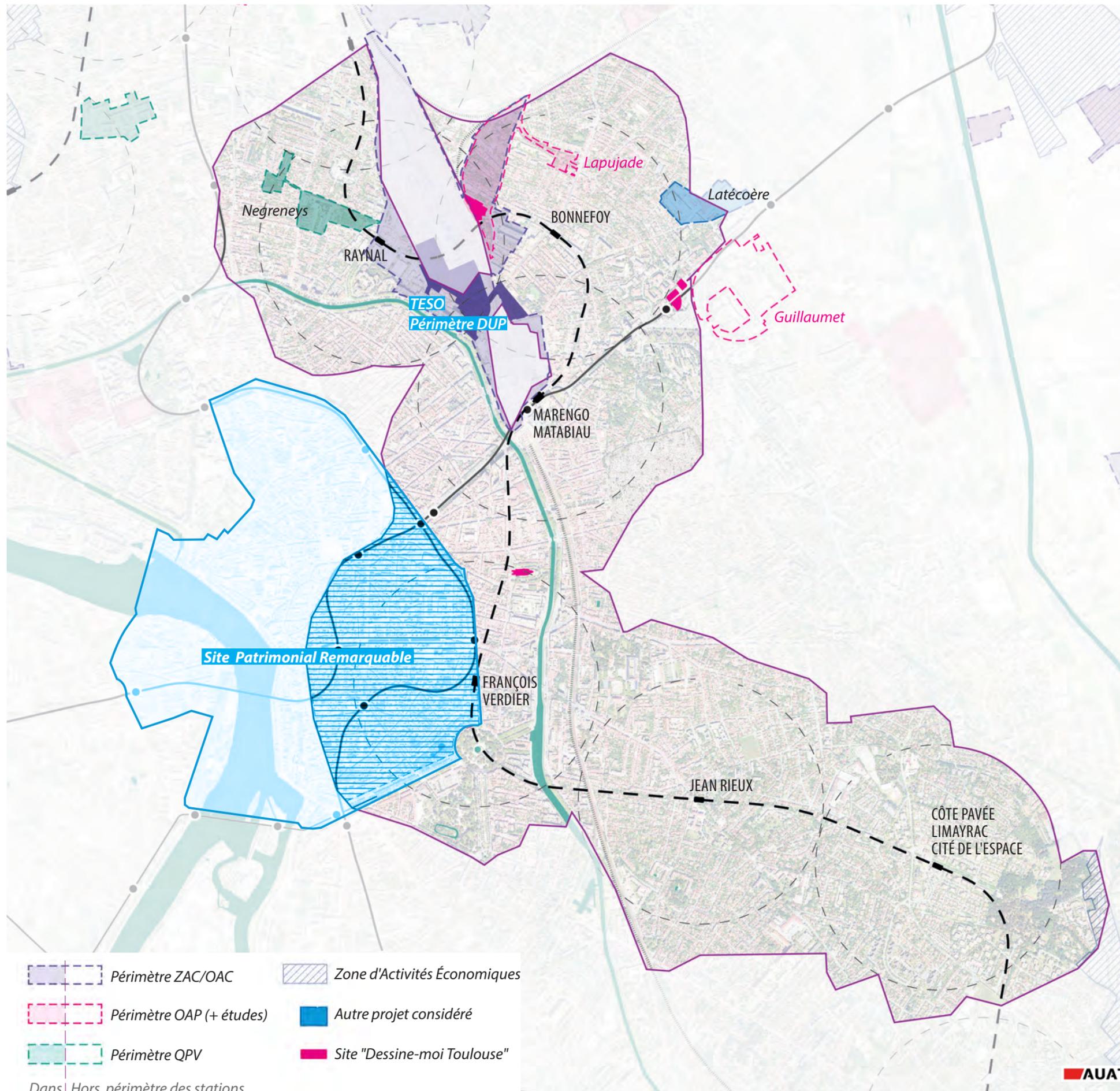
SOCIO-DÉMO, ÉCONOMIE

- Le secteur le plus dense de la 3^{ème} Ligne, à la fois pour les quartiers déjà desservis par les lignes A et B du métro (Marengo, François Verdier) et pour des faubourgs très peuplés (Bonnefooy, Jean Rieux).
- Un environnement urbain mixte, avec près de 90 000 habitants et près de 45 000 emplois à moins de 10 minutes des futures stations.
- Le centre de Toulouse, principal pôle d'emplois de l'agglomération. Une forte attractivité touristique liée aux monuments historiques, au centre ancien et aux sites UNESCO.
- Un Quartier Politique de la Ville proche de la future station Raynal : Negreneys.
- Un territoire qui va encore s'intensifier avec la mise en œuvre du projet Toulouse EuroSudOuest, desservi par les stations Marengo Matabiau, Raynal et un peu plus loin avec le renouvellement urbain du site Guillaumet dans le quartier Jolimont/Roseraie.



SECTEUR PATRIMONIAL

DYNAMIQUE DES PROJETS EN COURS ET TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE

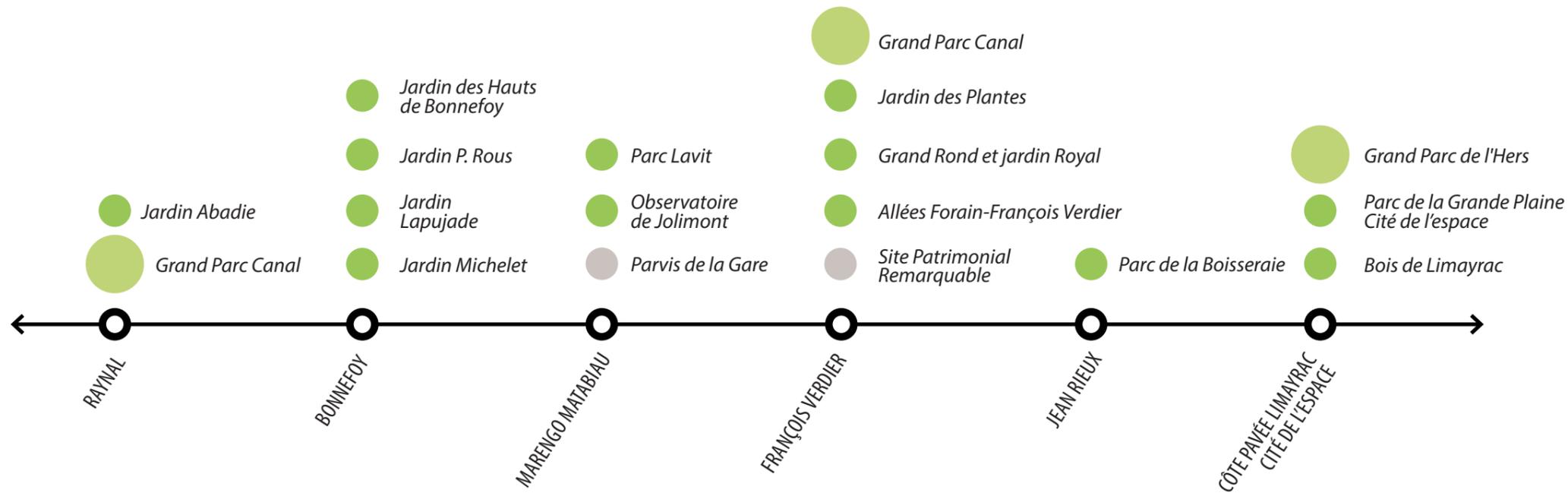


Programmation des projets du territoire d'enjeu

Projet	Programme	Prog. 2025		Prog. à terme	Source
		dont réalisés en 2020			
ZAC TESO	Logement Activité Commerce Équipement			~3000 300 000 m ² 50 000 m ²	Europolia
OAP Lapujade	Logement Services	332	400		POA PLUi-H
OAP Guillaumet	Logement Activité Commerce Équipement		500	1200	PLUi-H

SECTEUR PATRIMONIAL

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



Canal du Midi



Allées Forain-François Verdier



Jardin Royal



Parvis de la gare Matabiau



Grand Rond

Jardin des Plantes

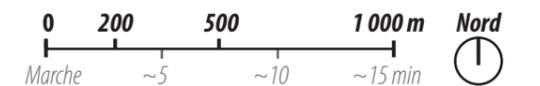
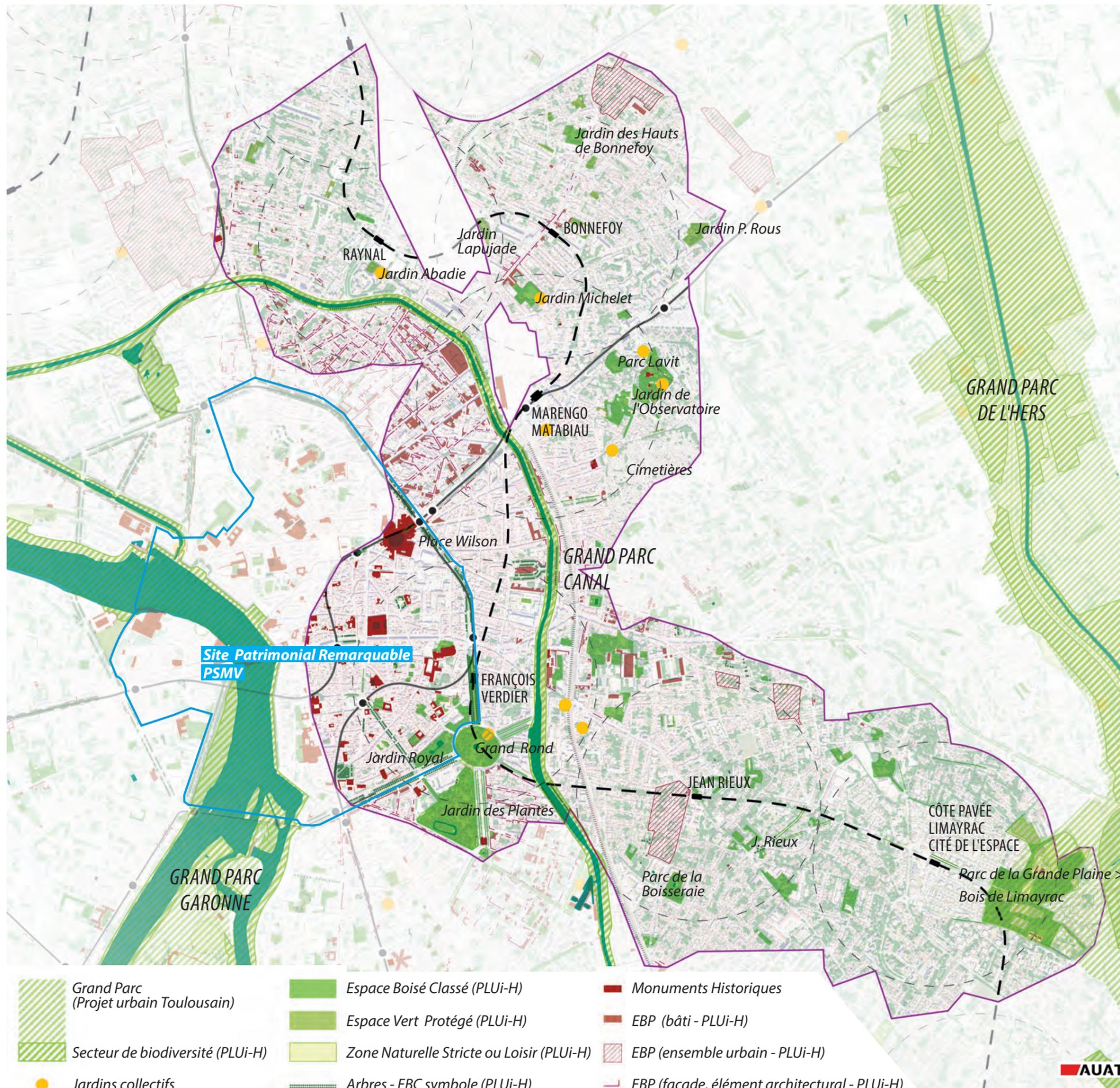


Parc de la Grande Plaine & Bois de Limayrac

SECTEUR PATRIMONIAL

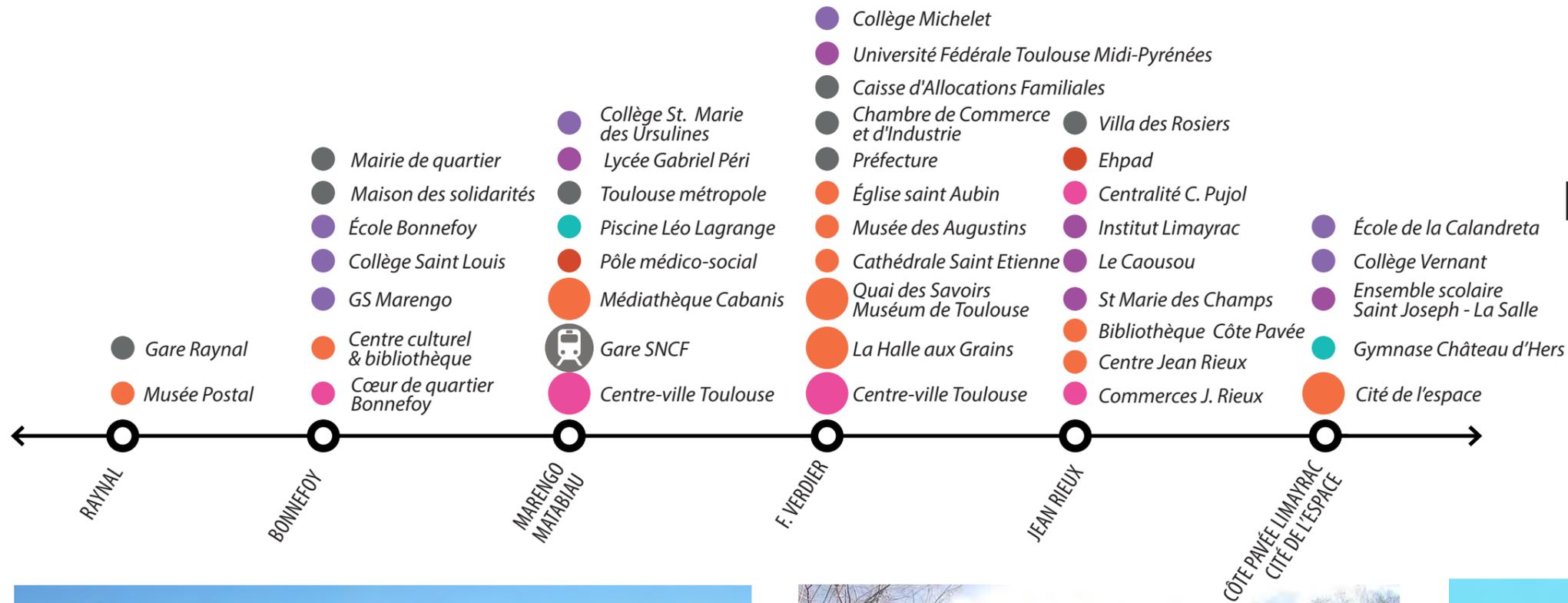
NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)

- Un secteur marqué par la présence de jardins historiques toulousains : Jardin des Plantes, Jardin Royal, Grand Rond et les allées plantées, Jardin de l'Observatoire et deux collines : Jolimont et Côte Pavée.
- A l'exception de ces jardins historiques monumentaux et des allées plantées autour de François Verdier, le secteur Est marqué par une ambiance végétale majoritairement portée par des espaces de nature privés : cœur d'îlots et alignements en retrait.
- De nombreux axes historiques de centre-ville et faubourgs aux gabarits étroits, rarement plantés d'arbres d'alignement.
- Une offre mesurée de squares et jardins publics de proximité, globalement adaptée au tissu urbain actuel.
- Une évolution programmée du canal du Midi, classé au patrimoine de l'UNESCO, pour réaliser le « Grand Parc Canal », espace naturel linéaire à la convergence du centre-ville et des proches faubourgs.
- Raynal, Bonnefoy, Marengo Matabiau, centre-ville : des quartiers "minéraux" vulnérables au phénomène d'îlots de chaleurs urbains.
- François Verdier, Jean Rieux, Côte Pavée-Limayrac : des quartiers où les espaces verts tempèrent le phénomène d'îlots de chaleurs.
- La Cité de l'Espace et le Grand Parc de l'Hers sont tous deux au-delà de l'isochrone des 10 minutes à pied de la station Côte Pavée-Limayrac.



SECTEUR PATRIMONIAL

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



Gare Marengo SNCF

©Yann LEGROS



La Halle aux Grains

©BastienM



Quai des Savoirs



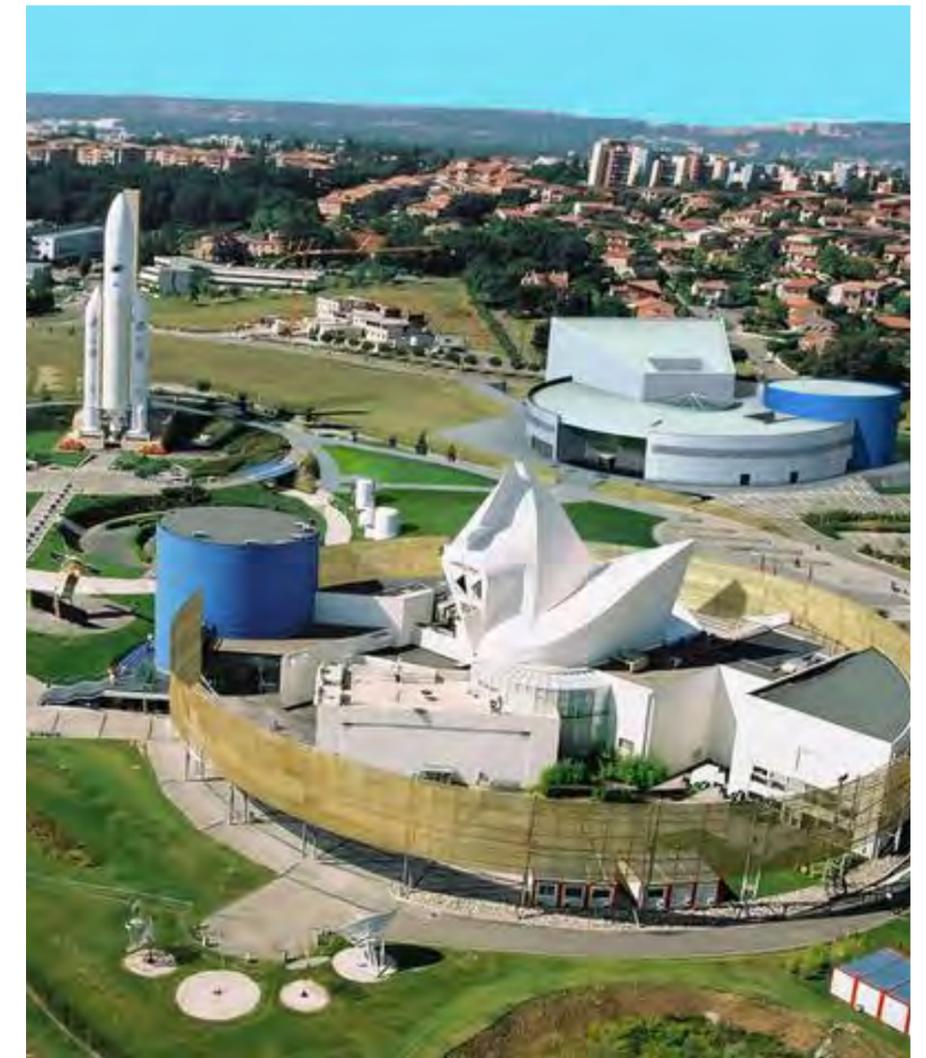
Médiathèque José Cabanis

©Leo CORREA



Muséum de Toulouse

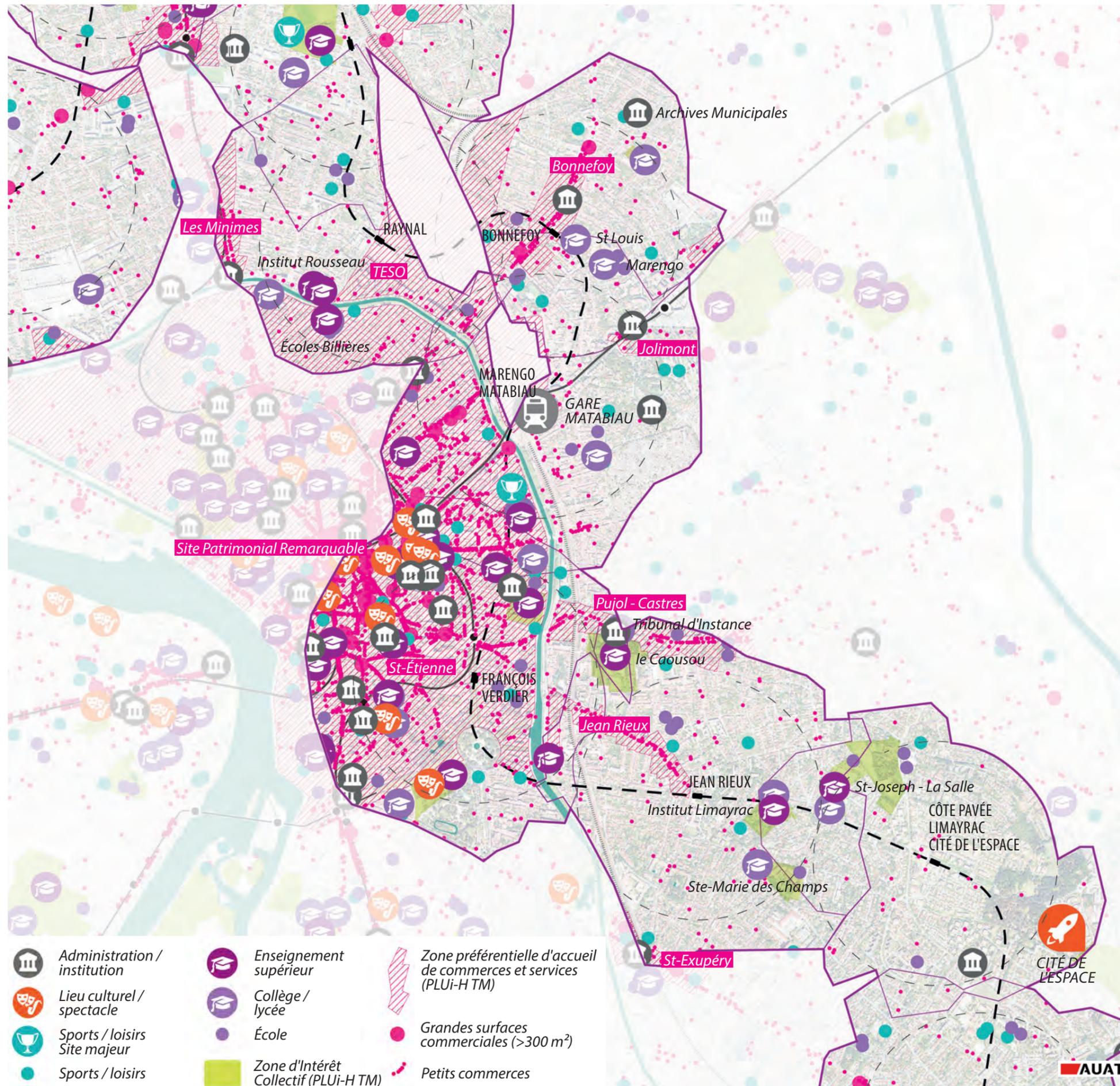
©Jean-Paul Viguiet et Associés



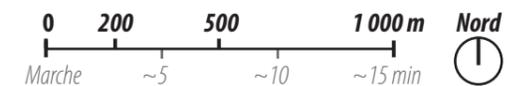
Cité de l'espace

SECTEUR PATRIMONIAL

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES

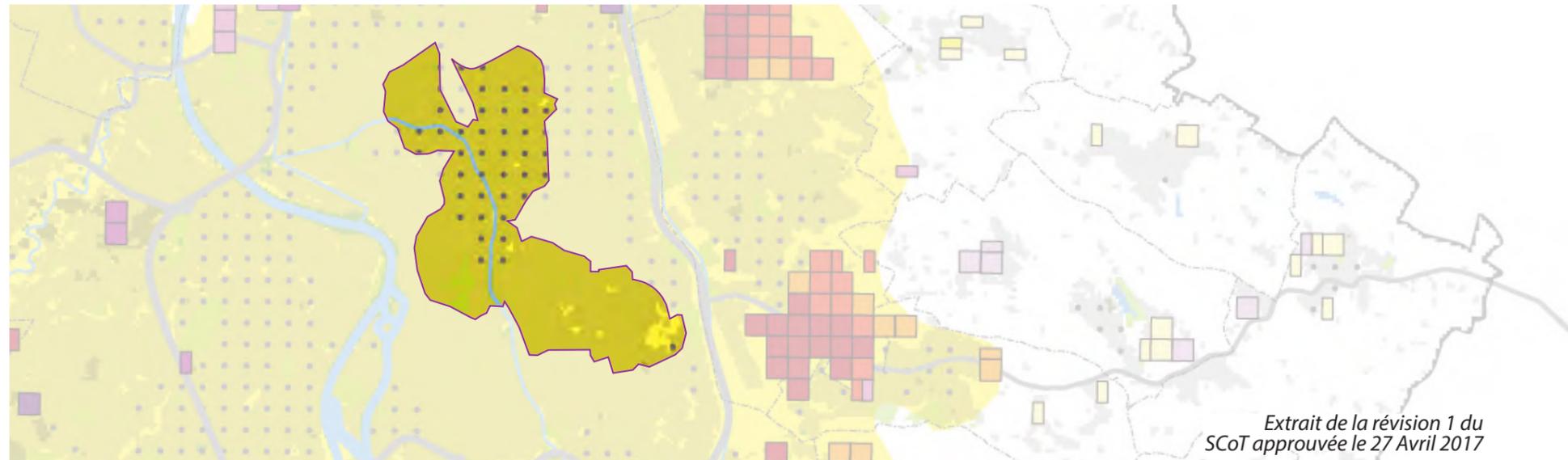


- De nombreux équipements de niveau métropolitain : gare Matabiau, Médiathèque José Cabanis, siège de Toulouse Métropole, Halle aux Grains, Préfecture, Quai des Savoirs, Museum d'histoire naturelle, Musée des Augustins, Cité de l'espace...
- De nombreux équipements publics insérés au cœur des quartiers représentatifs de la vie urbaine des lieux desservis : écoles, collèges, lycées, bibliothèques, administrations, équipements sportifs...
- Des fonctions commerciales concentrées dans l'hypercentre de Toulouse (accessible à partir de la station François Verdier) mais aussi le long de radiales (Jean Jaurès, Bayard), d'axes de faubourgs (Bonnefof, Jean Rieux) ou plus ponctuellement en cœurs de quartiers.
- Un pôle d'enseignement privé dans les faubourgs Est : le Caousou, Limayrac, Saint-Joseph...



SECTEUR PATRIMONIAL

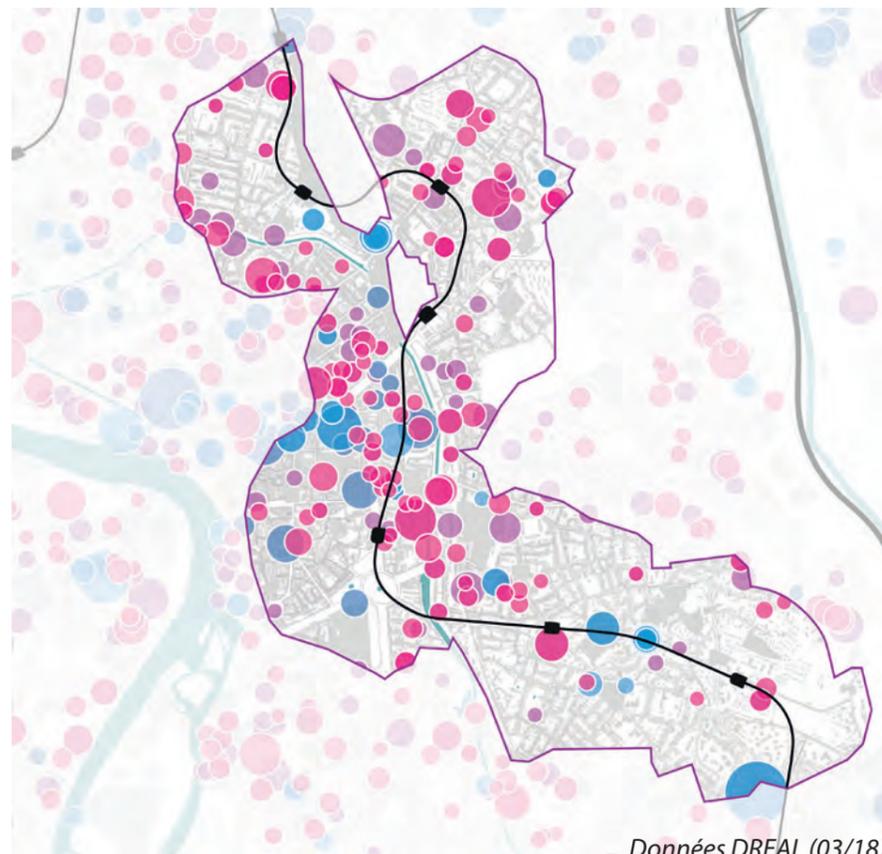
CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE



Extrait de la révision 1 du SCoT approuvée le 27 Avril 2017

- Ville intense (prescriptif)
 - Développement par mutation : territoires de densification
 - Développement par extension (prescriptif)
- Densité brute recommandée**
- | | |
|------------------|---------------------------|
| Mixte : | Économique dédié : |
| 200 Ind./hectare | 100 emplois/hectare |
| 140 Ind./ha | 50 emp./ha |
| 100 Ind./ha | 25 emp./ha |
| 55 Ind./ha | 10 emp./ha |
| 30 Ind./ha | |

COHÉRENCE URBAINE

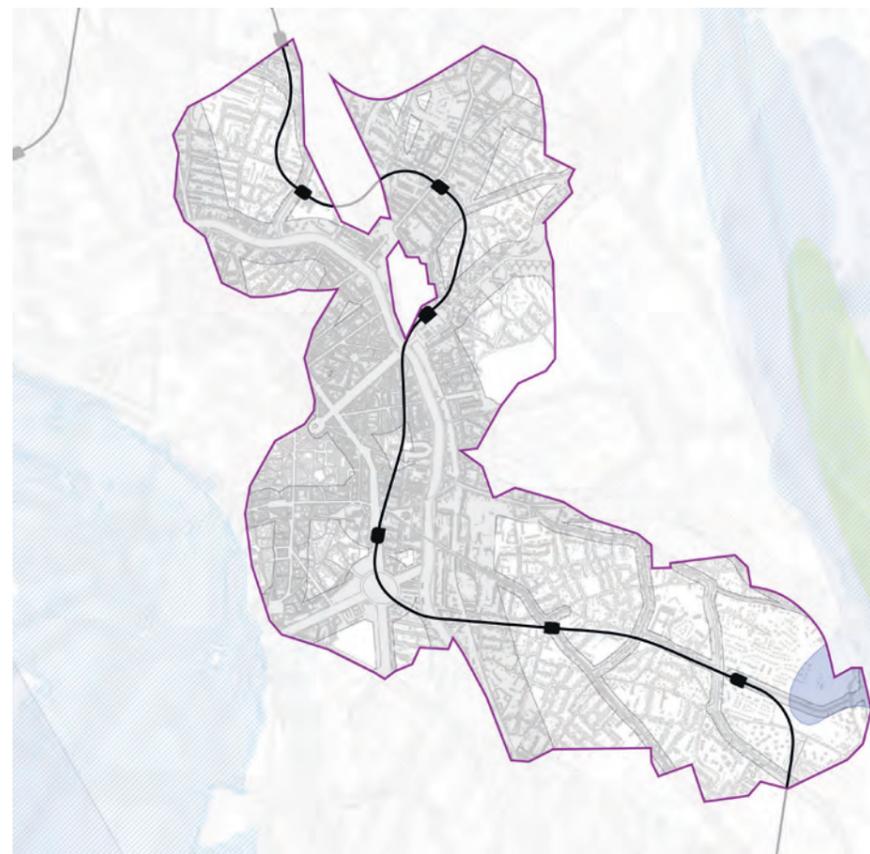


Données DREAL (03/18)

- Programme de logts**
Nb logts/opération
- Réalisé 2010-18
 - Autorisé 2014-18
- Programme autre SHON ou SDP (m²)**
- Réalisé 2010-18
 - Autorisé 2014-18

DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION

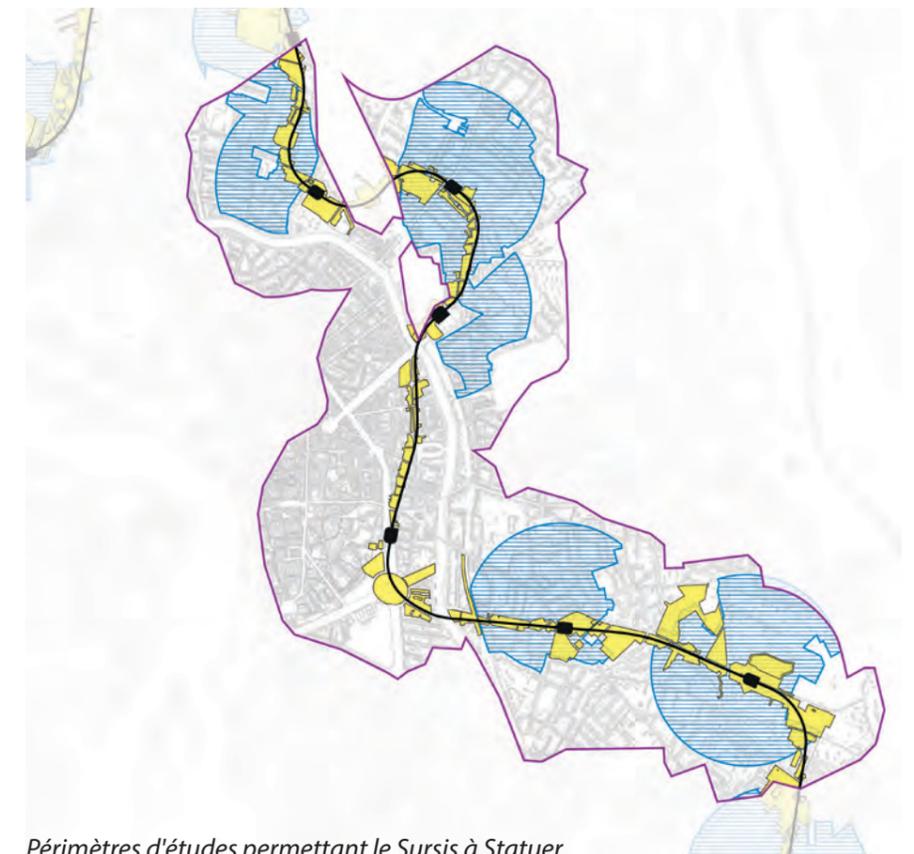
Diagnostic Urbain / Décembre 2020



Plan d'Exposition au Bruit ABCD
Risques Industriel/technologique
Plan de Prévention du Risque Inondation
Classement sonore des Infrastructures de Transport

RISQUES ET NUISANCES

PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 88



Périmètres d'études permettant le Sursis à Statuer

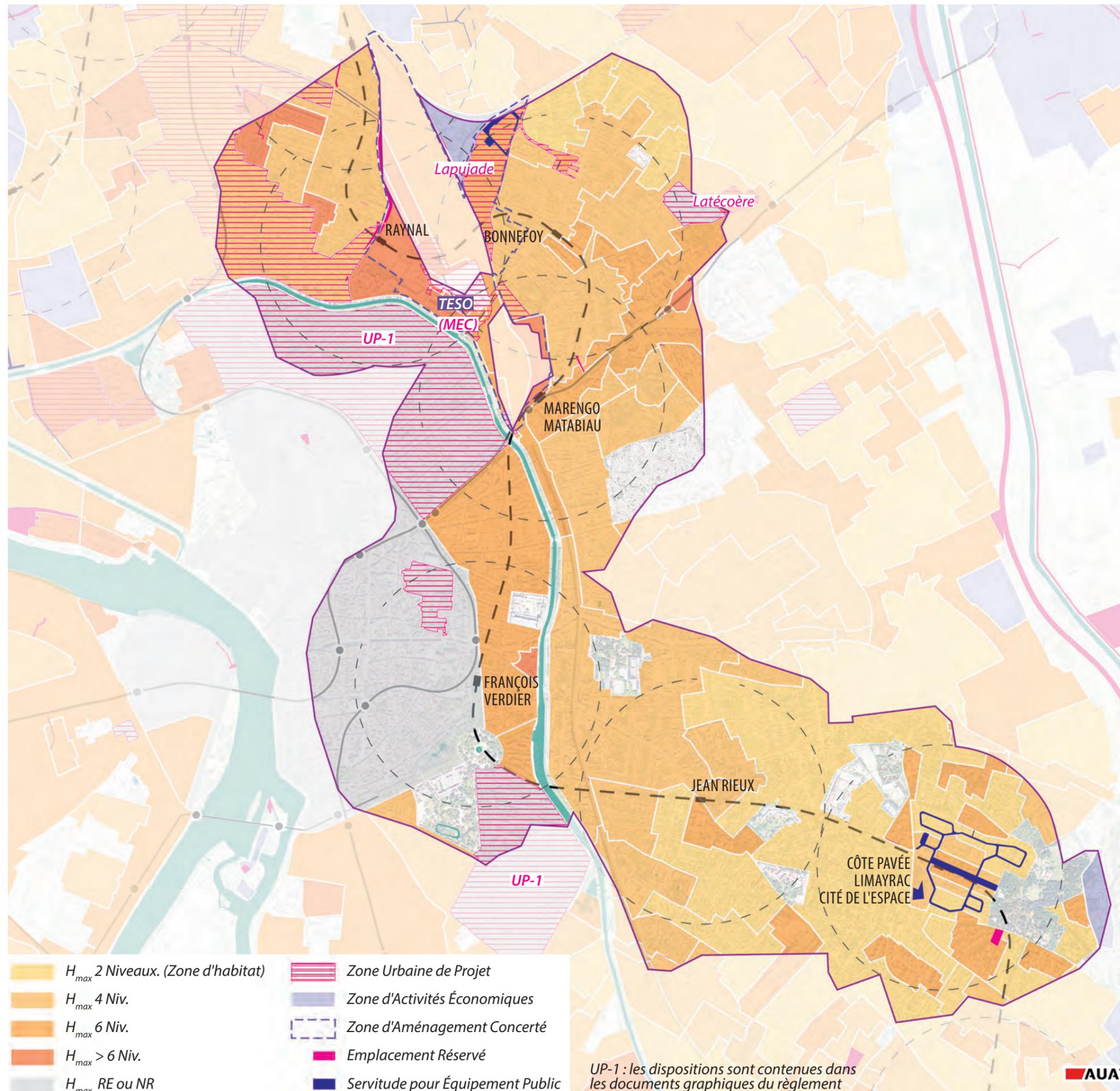
- 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO Station et projets urbains (délib. Toulouse métropole 02/17, 10/17, 10/18, 06/19)
- 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO Infrastructure (délib. Tisséo Coll. 07/17, 03/18)

PÉRIMÈTRES DE SURSIS À STATUER LIÉS À LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO

SECTEUR PATRIMONIAL

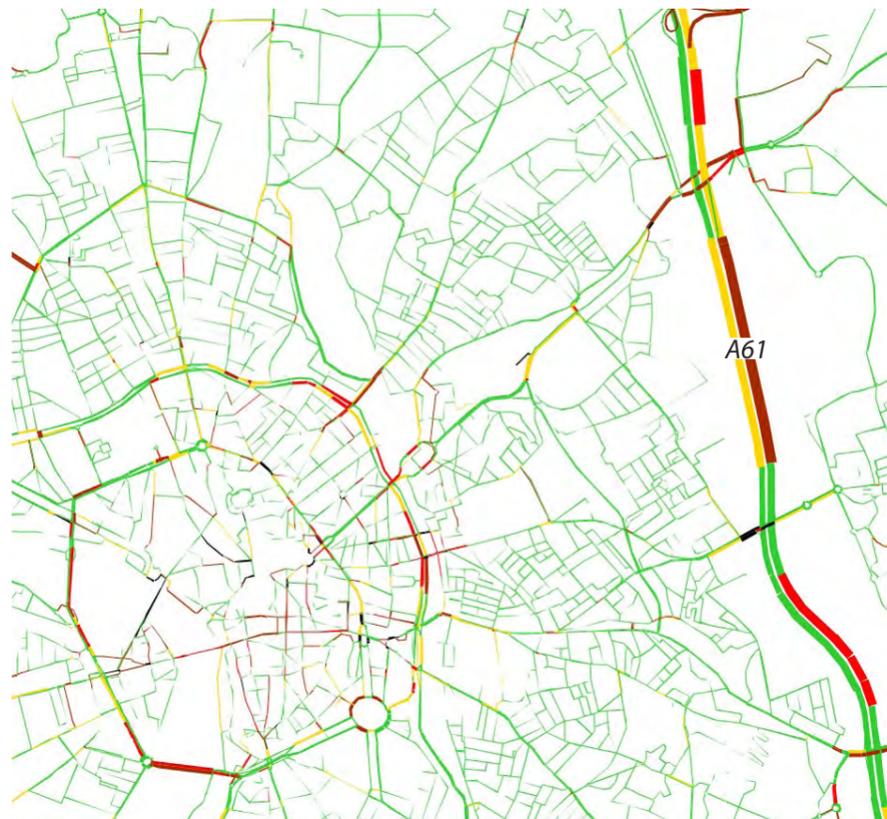
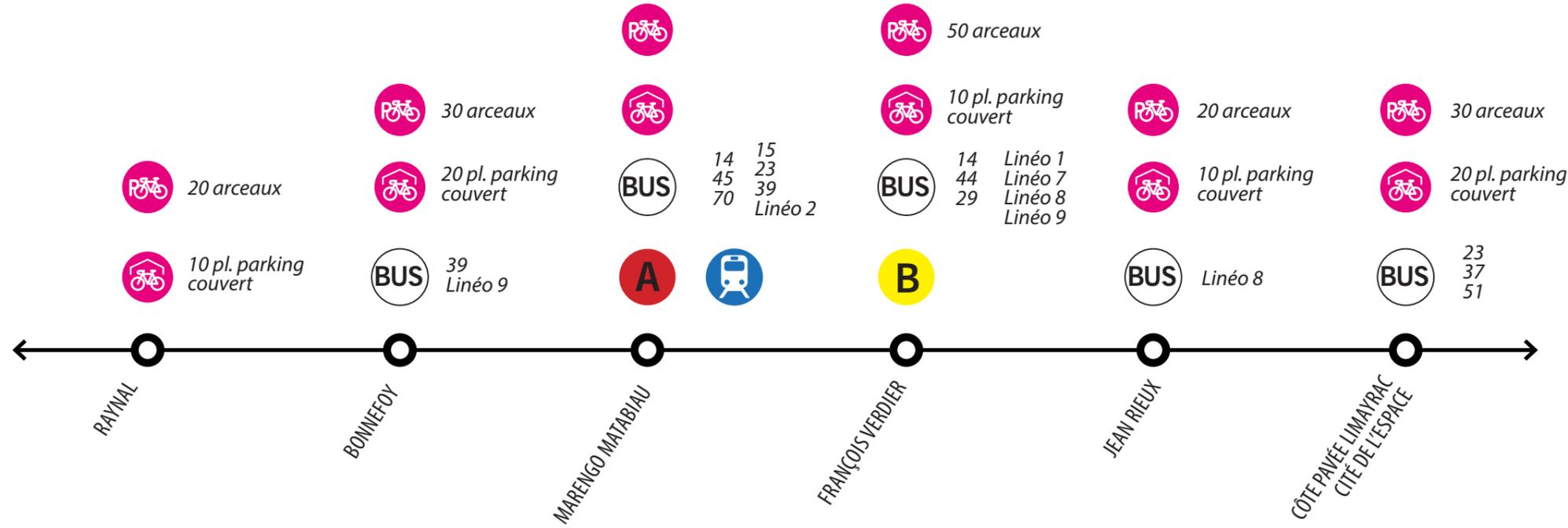
CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

ANALYSE PLUI-H



- Les perspectives de mutation foncière sont importantes et encadrées pour le secteur concerné par le projet Toulouse EuroSudOuest autour des stations Raynal et Marengo Matabiau et, à l'inverse, limitées et fortement contraintes dans la plupart des autres secteurs.
- L'arrivée du métro à la station François Verdier ne devrait pas engendrer de mutation foncière dans ce secteur d'hypercentre. Les enjeux de transformation sont avant tout liés aux espaces publics.
- Les stations Bonnefoy, Jean Rieux et Limayrac sont insérées dans des tissus denses de faubourgs où les dynamiques de renouvellement urbain, bien que limitées, peuvent être réelles à partir d'un tissu de petites maisons encore important. La pérennité des casernes militaires Courrège et Pérignon proches de la station Jean Rieux peut être questionnée et créer des opportunités de mutation à moyen / long termes.

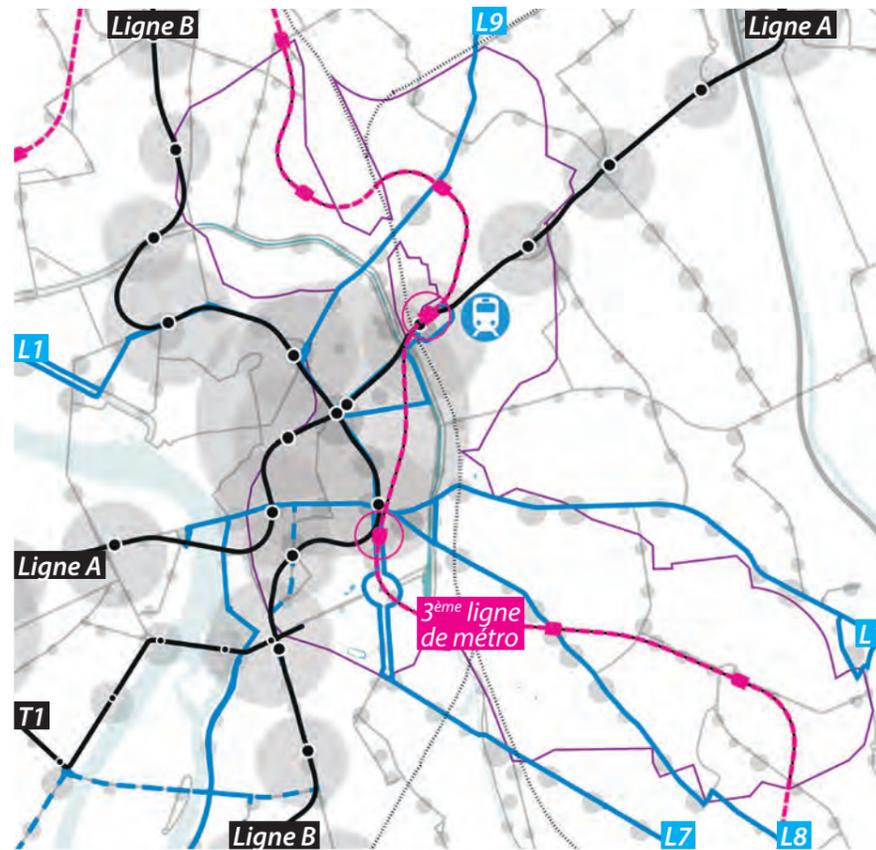
SECTEUR PATRIMONIAL MOBILITÉS



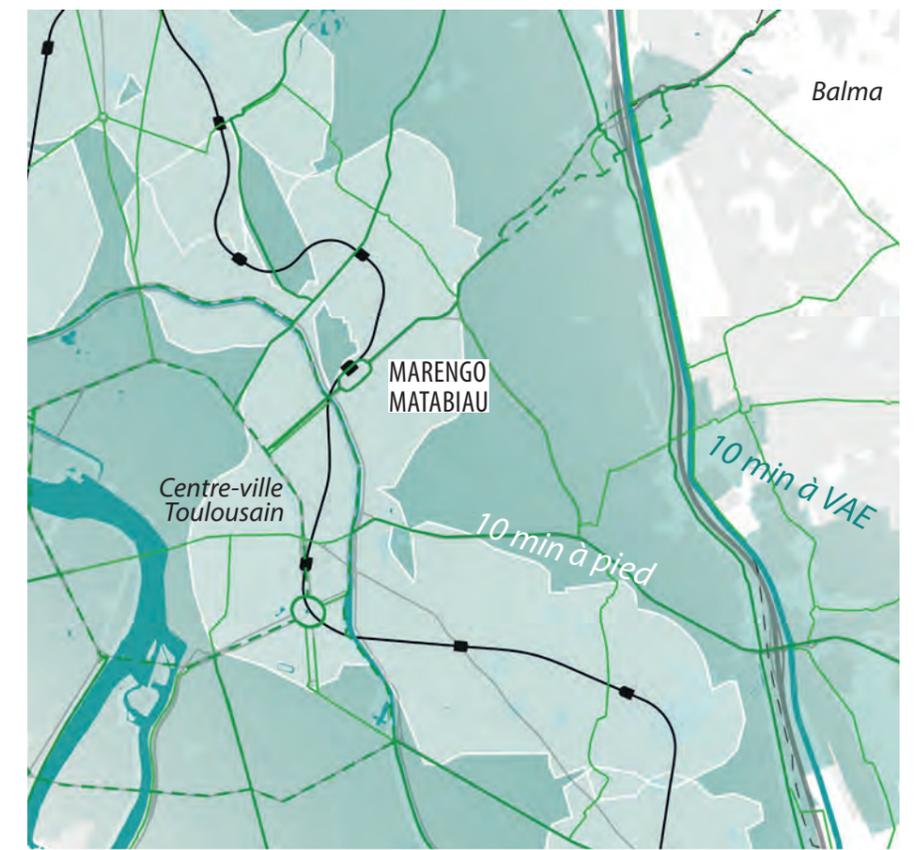
CONGESTION DES VOIES

500 5000 Capacité de la voirie (Véhicules/h)

<80 <90 <100 <120 >120 Volume de véhicules/Capacité de la voirie (%) en heure de pointe du soir



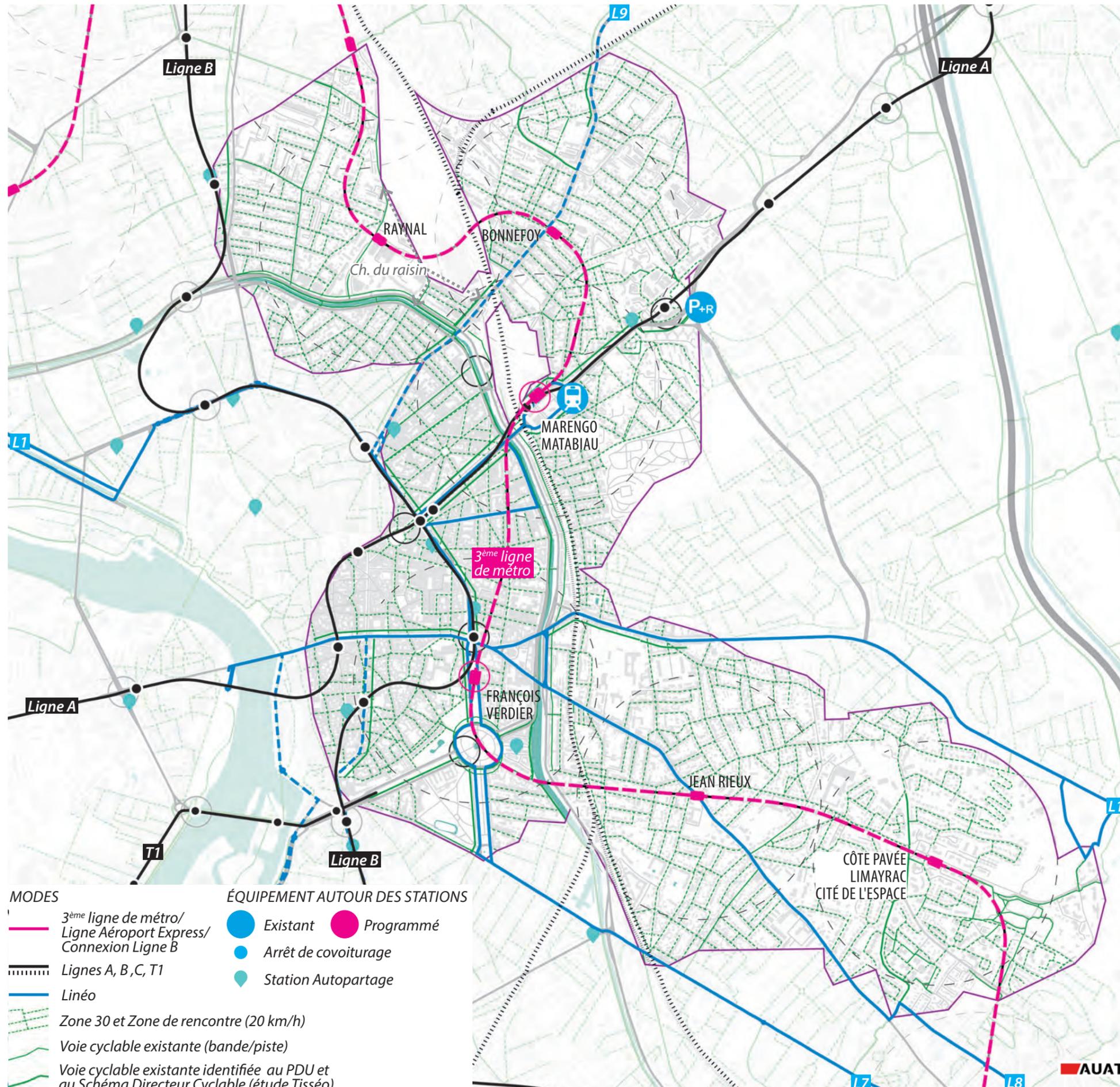
RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN



10 MINUTES AUTOUR DE LA STATION 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO À VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE (PROJET)

SECTEUR PATRIMONIAL MOBILITÉS



- Un secteur central où la multimodalité prime.
- La gare Matabiau, pôle d'échanges majeur à l'échelle de la Région Occitanie qui connecte trains, métros, réseau bus Tisséo, cars interurbains, parkings vélo capacitaires, taxis...
- Une offre de transports en commun importante. Le secteur bénéficie des lignes de métro A et B (Matabiau, François Verdier) et de plusieurs lignes Linéo. La desserte est complétée par le réseau de bus classiques.
- Un secteur très dense où les capacités viaires sont réduites et où les leviers d'interventions sont limités.
- Des modes actifs qui gagnent de la place au fur et à mesure des requalifications des espaces publics dans le Site Patrimonial Remarquable et qui devront se prolonger vers les faubourgs.
- Un projet de requalification du canal qui devra passer par une moindre pression du trafic automobile tant sur les voies du canal que sur les avenues qui y mènent.
- Un secteur totalement réglementé en zone 30 à l'exception des voiries principales, notamment des radiales.



SECTEUR PATRIMONIAL

ENJEUX

→ Ces enjeux déclinent les préconisations développées au chapitre II [pages 20 à 28]

PRINCIPAL ENJEU DU SECTEUR PATRIMONIAL

METTRE EN ŒUVRE LE CENTRE-VILLE ÉLARGI EN CONCILIANT NOTAMMENT LA DIMENSION PATRIMONIALE DES FAUBOURGS AVEC LA DYNAMIQUE URBAINE EN COURS ET FUTURE

STATIONS DU PROJET « TOULOUSE EURO SUD OUEST » (RAYNAL, MATABIAU)

- Mettre en œuvre l'élargissement du centre-ville vers la gare Matabiau en lien avec Toulouse EuroSudOuest,
- Connecter le projet Toulouse EuroSudOuest et les stations de métro associées aux quartiers de faubourgs environnants (Negreneys, Raynal, Lapujade, Bonnefoy...),
- Traiter l'insertion urbaine des franges d'emprises ferroviaires,
- Accompagner le projet de Grand Parc Canal.

FRANÇOIS VERDIER

- Créer un pôle d'échanges intermodal majeur et de qualité (métros et linéo) qui affirme un rôle de porte d'entrée vers le centre-ville (pôle de services majeur de l'agglomération),
- Conforter le rôle de la place Dupuy et de François Verdier comme entrée du Site Patrimonial Remarquable depuis les faubourgs Est (Côte Pavée, Busca...),
- Valoriser les espaces publics entre canal/Place Dupuy/boulevards,
- Questionner la vocation de l'axe du canal à la Garonne (rue de Metz).

STATIONS DANS LES FAUBOURGS

- Conforter et développer les polarités de quartier existantes : mise en valeur de l'espace public, confortement des commerces, clarification des maillages, lisibilité du patrimoine bâti et végétal, régulation du stationnement et dissuasion des usages de rabattement des véhicules particuliers,
- Structurer et favoriser l'accessibilité modes actifs et linéo /bus vers le métro, sur les radiales des faubourgs.

RAYNAL

- Assurer la desserte d'un de principaux secteurs d'accueil de la programmation de logements du projet TESO (renouvellement urbain et SRU)
- Accompagner la recomposition urbaine du secteur du Raisin (SRU)
- Caractériser un quartier qui aujourd'hui l'est peu.
- Ouvrir un quartier enclavé et desservir des quartiers denses de la ville constituée, via une trame modes actifs complétée (Negreneys, Raisin, Chalets Nord...),
- Aménager la rue Cazeneuve : nouvel axe inter-quartier, assurant la connexion avec Borderouge.

MATABIAU

- Affirmer le rôle de porte de l'agglomération du pôle d'échanges de Matabiau, dans ses dimensions nationale et locale,
- Rendre lisible le pôle tertiaire majeur porté par Toulouse EuroSudOuest;
- Ancrer le pôle d'échanges dans sa dimension locale : articulation entre le centre-ville et les faubourgs,
- Questionner le lien vers Jolimont et la Roseraie.

BONNEFOY

- Desservir un des quartiers les plus denses du corridor, bénéficiant d'un bon niveau d'équipements,
- Conforter la centralité de quartier existante, sa dynamique commerciale, son caractère de faubourg historique,
- Organiser une porte d'entrée Nord de TESO.
- Créer un espace de respiration sur l'axe de faubourg, en lien avec un réseau de placettes et jardins existants.

JEAN RIEUX

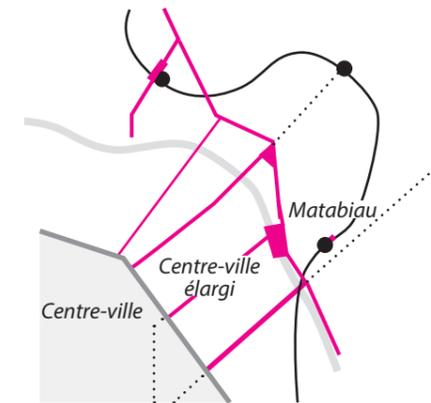
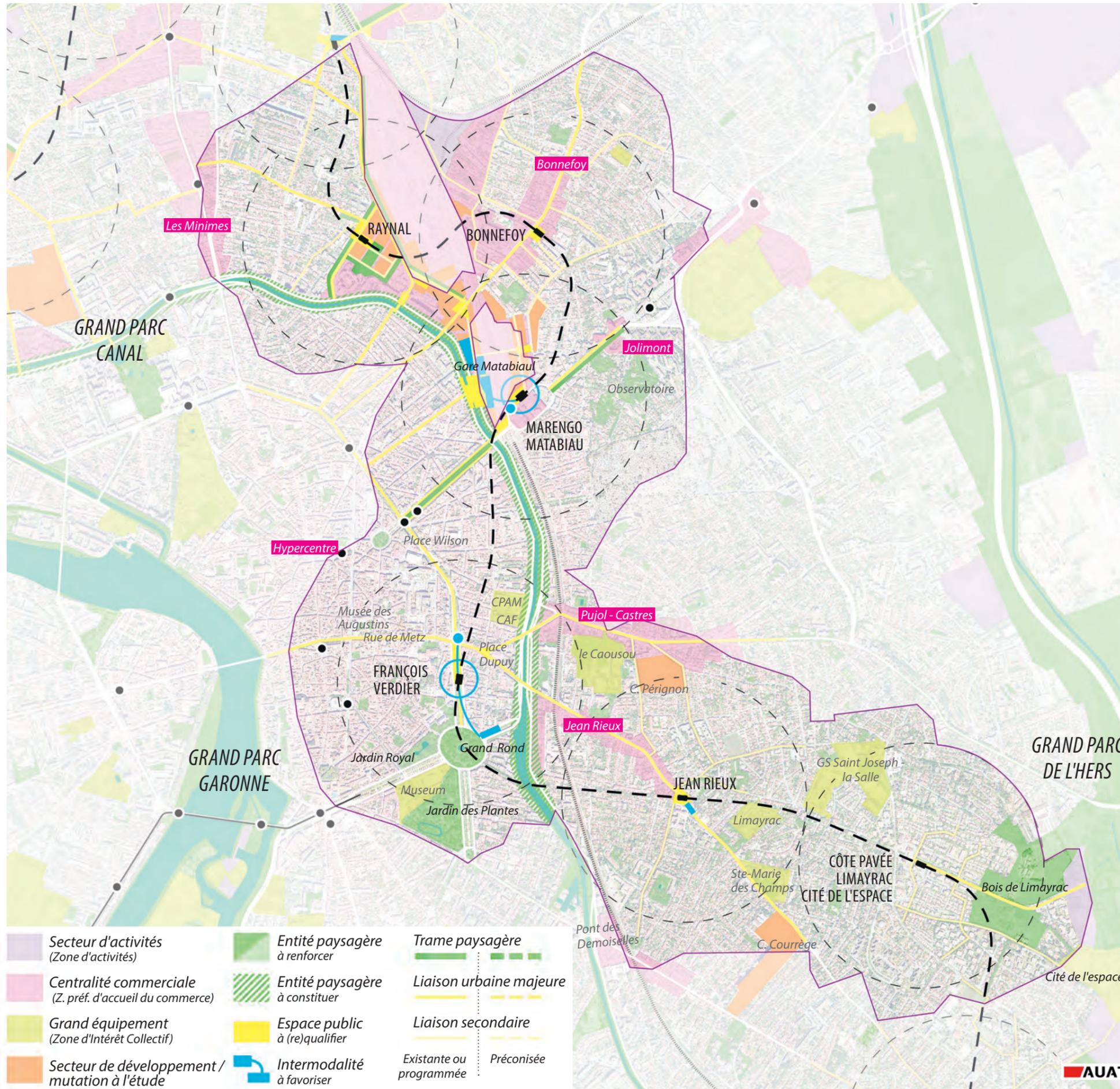
- Renforcer la centralité (pôle de services et de commerces) en créant un espace de respiration sur l'avenue Jean Rieux,
- Créer un nouveau lieu de convergence des faubourgs C.Pujol, J.Rieux et Pont des Demoiselles via une trame modes actifs complétée,
- Permettre un éventuel accueil de population, notamment sur les grandes emprises mutables à terme (casernes Courrège et Pérignon).

COTE PAVÉE LIMAYRAC CITÉ DE L'ESPACE

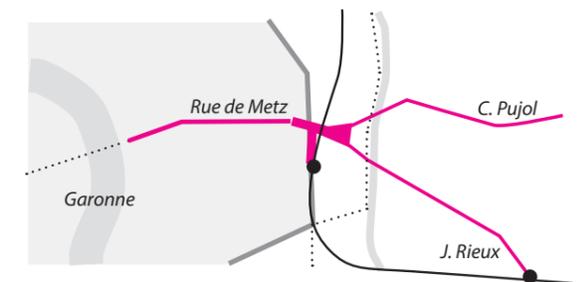
- Encourager le rabattement bus et modes actifs depuis l'Est de la métropole, en dissuadant le rabattement en véhicules particuliers,
- Connecter les faubourgs denses à la vallée de l'Hers (futur Grand parc de l'Hers), élément majeur de la trame verte et du paysage urbain,
- Faciliter l'accès à la Cité de l'espace.
- Renforcer la centralité existante avec une attention particulière aux obstacles topographiques et à la lisibilité et l'usage des espaces publics.

SECTEUR PATRIMONIAL

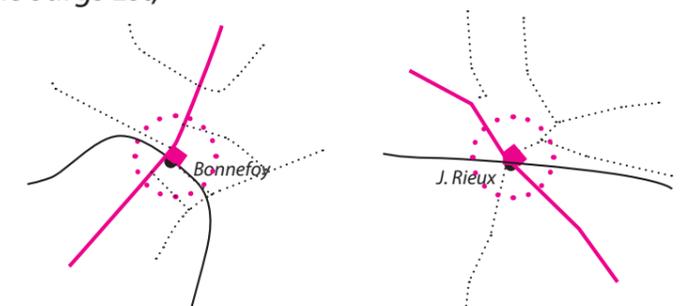
ENJEUX



Mettre en oeuvre l'élargissement du centre-ville vers la gare Matabiau en lien avec TESO, faciliter les interconnexions train, réseau bus, modes actifs,



Conforter le rôle de la place Dupuy et de François Verdier comme entrée majeure du Site Patrimonial Remarquable et comme seuil du centre-ville pour les faubourgs Est,

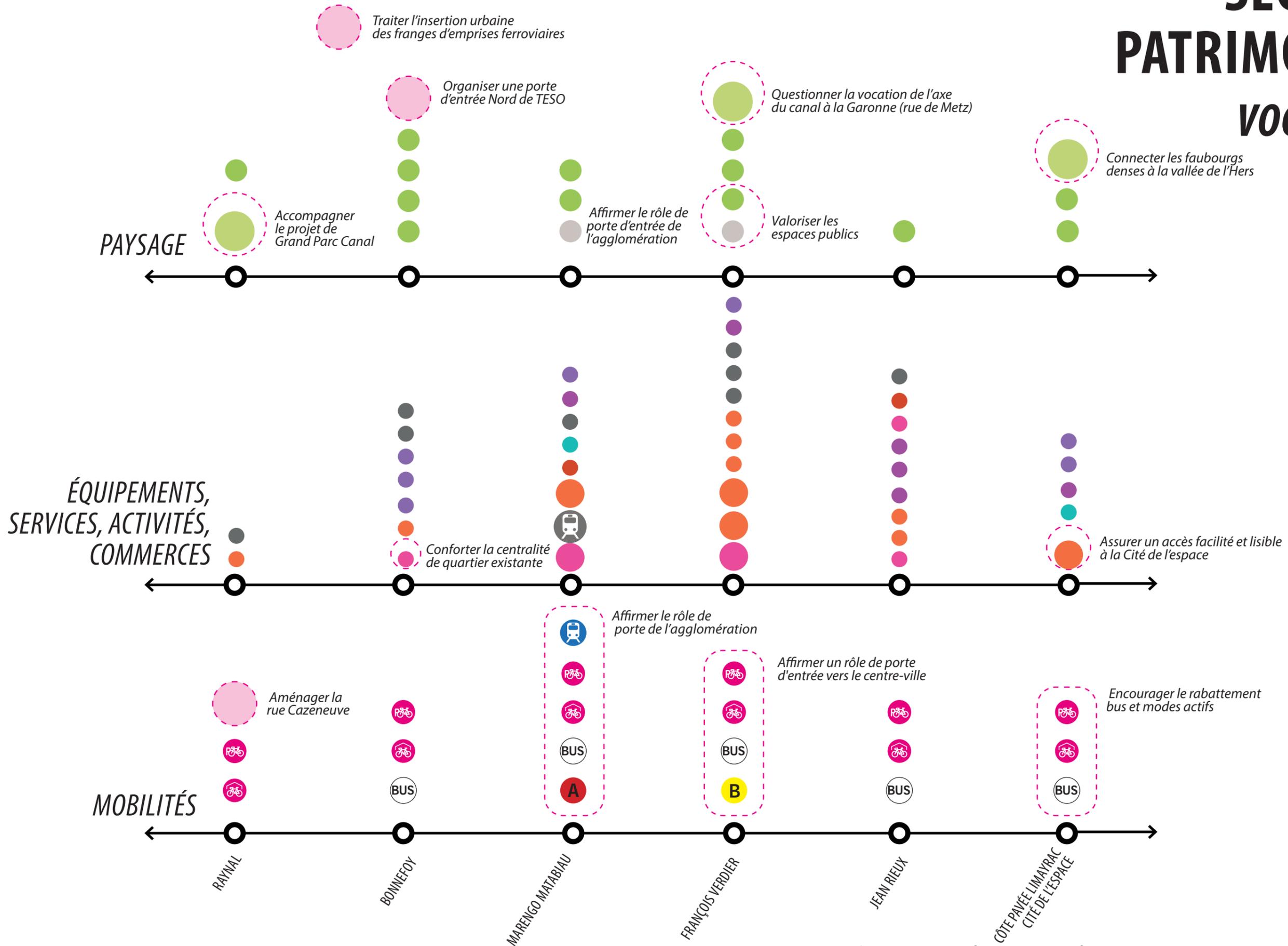


Créer autour des stations, sur les axes de faubourgs, des respirations urbaines et centralités de proximités. Faciliter l'accès à la Cité de l'espace.



SECTEUR PATRIMONIAL

VOCATIONS



4. SECTEUR SUD-EST

La desserte du secteur Sud-Est est dominée par deux projets urbains : Toulouse Aerospace à Toulouse et Enova à Labège. Ils vont totalement transformer cette porte d'agglomération.

De Toulouse Aerospace à Labège Enova : six kilomètres et cinq nouvelles stations concentrent un écosystème technologique au rayonnement national et international. La localisation des stations va jaloner un axe urbain d'orientation Nord-Ouest / Sud-Est – Piste des Géants pour Toulouse Aerospace, Diagonale pour Enova – et mettre en relation de nombreux générateurs métropolitains (équipements, sites universitaires...).

L'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro doit permettre la transformation d'un site essentiellement économique vers un urbanisme plus mixte et intégré. Les sites d'Airbus *Defense and Space* vont ainsi être connectés et intégrés à la ville.

La station de l'Ormeau, si elle possède une ambition de desserte de proximité des faubourgs Sud-Est, sera également amené à desservir les territoires d'activités en mutation en frange Nord de la voie ferrée.

Le projet de Connexion Ligne B permettra le désenclavement et l'extension du site d'activités du Parc Technologique du Canal.

Les enjeux d'intermodalité sont multiples. Les connexions avec l'offre ferroviaire aux gares de Montaudran et de Labège (avec un P+R pour cette dernière) donne au projet 3^{ème} ligne de métro/ Connexion Ligne B une dimension clairement métropolitaine.

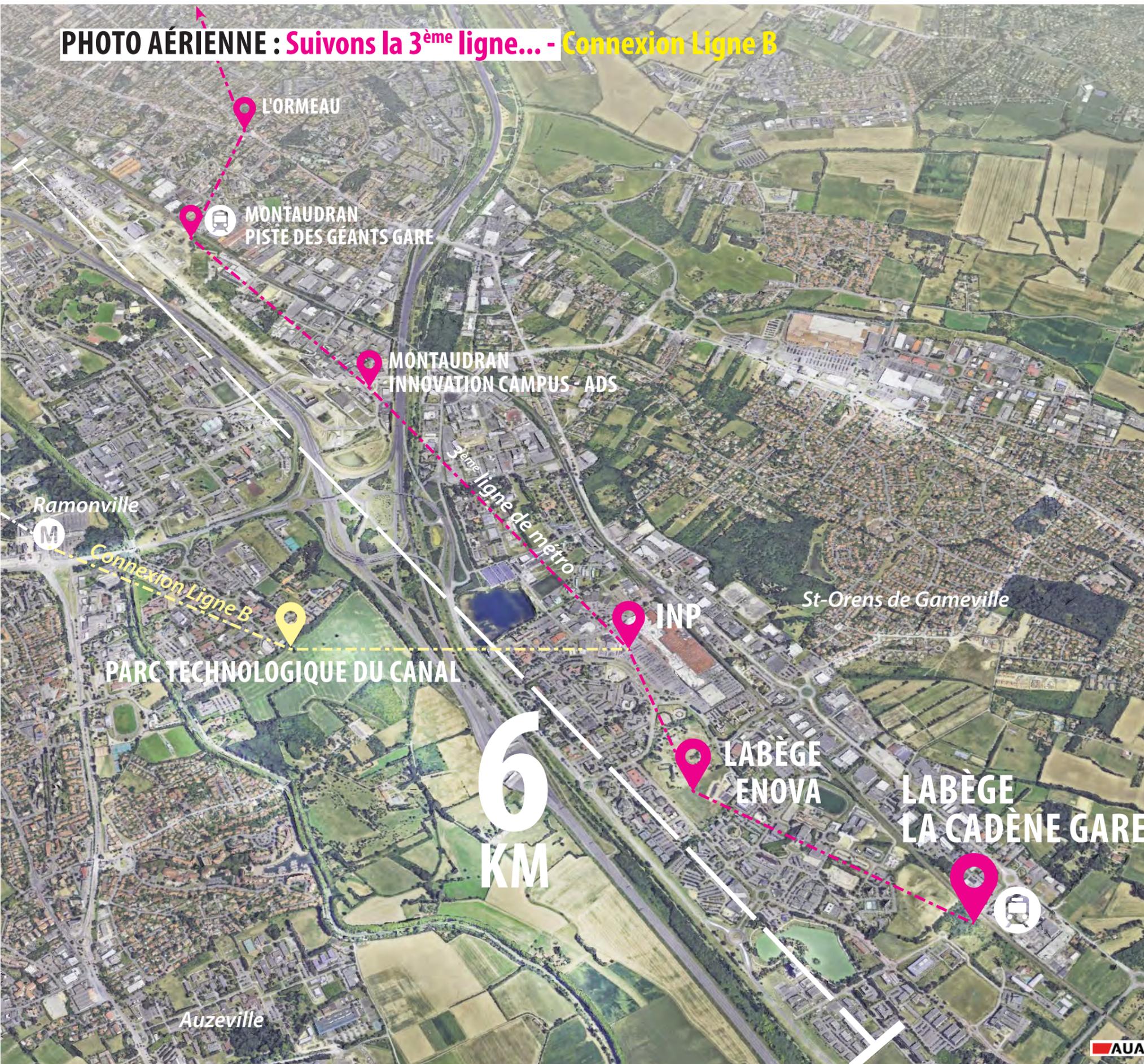
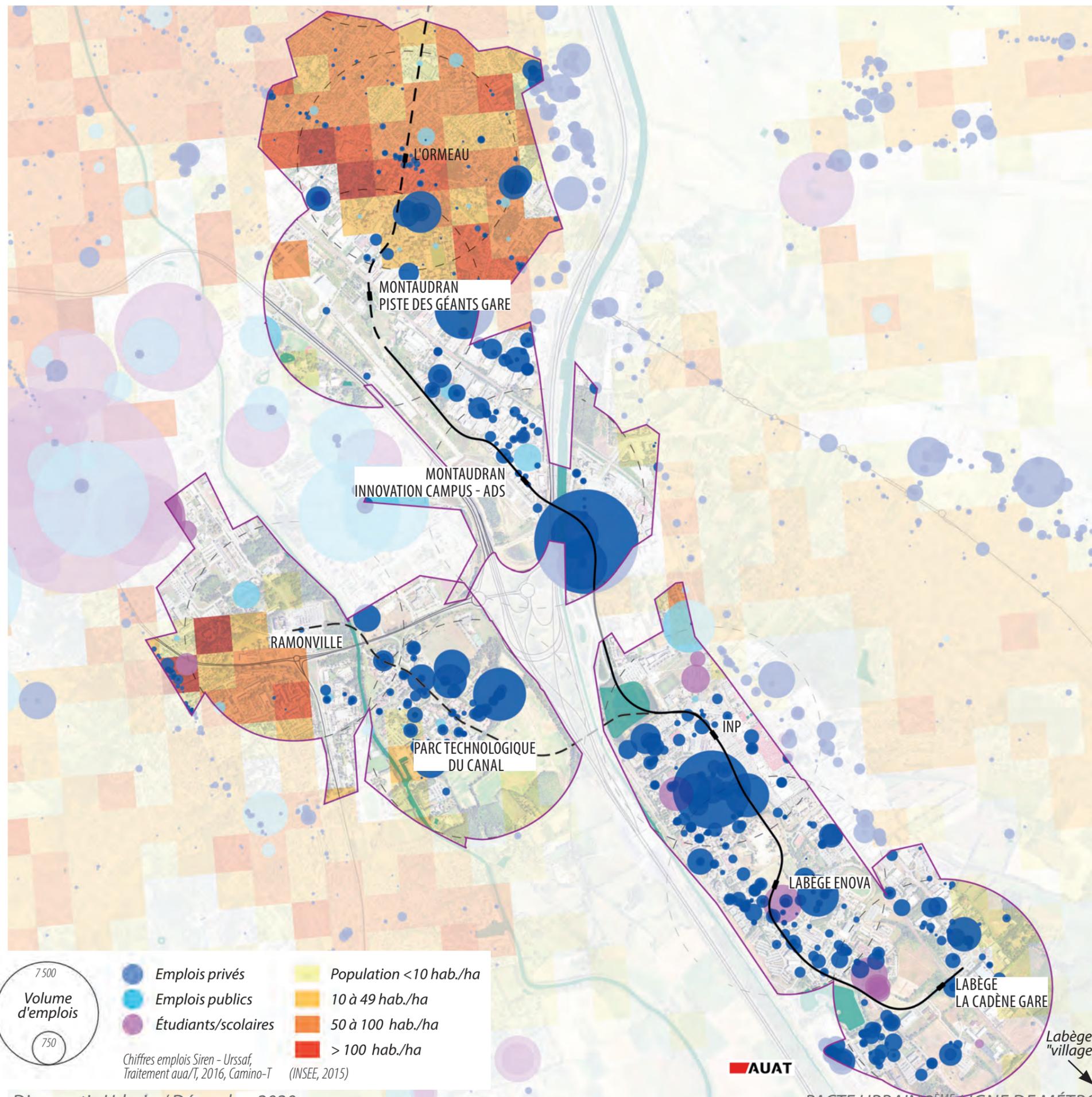


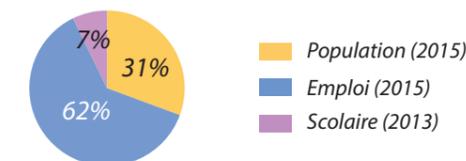
PHOTO AÉRIENNE : Suivons la 3^{ème} ligne... - Connexion Ligne B

SECTEUR SUD-EST

SOCIO-DÉMO, ÉCONOMIE

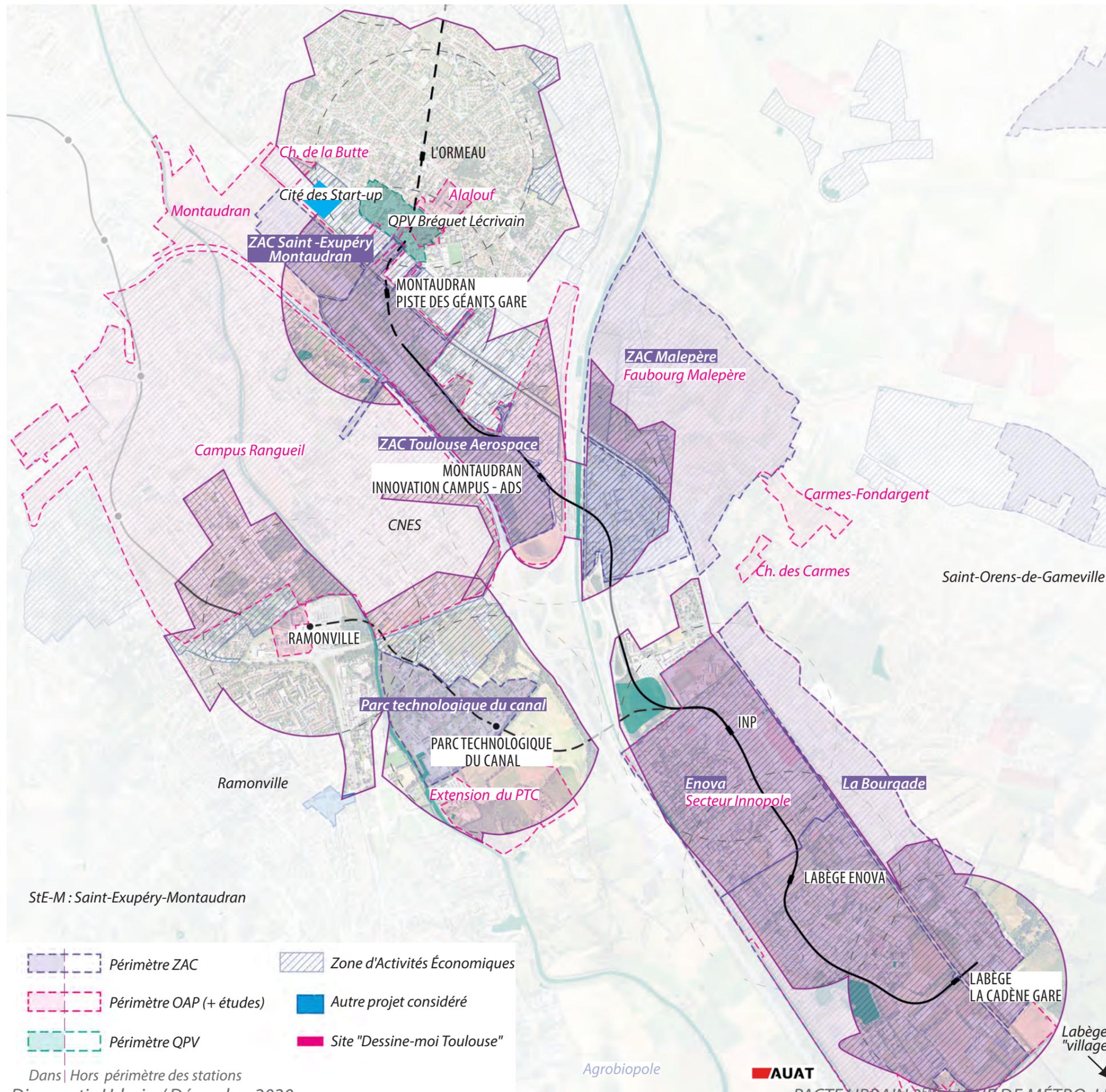


- Un secteur caractérisé par de grands territoires économiques existants et en devenir : Toulouse Aerospace, Palays, Airbus Defence and Space, Labège Enova, Parc Technologique du Canal.
- Des projets importants de constructions de logements en cours de programmation, proches des futures stations : Toulouse Aerospace, Malepère, Enova.
- Des secteurs urbains de Ramonville, Saint-Orens et Labège "village" qui peuvent se connecter.
- Le complexe scientifique en grande partie au-delà des 10 minutes à pied des futures stations mais très proche à vélo ou en bus (LMSE / Ceinture Sud).
- Une nouvelle lecture pour un vaste territoire d'excellence, connecté par la 3^{ème} ligne, la Connexion Ligne B et Téléo : Labège Enova, Toulouse Aerospace, Ranguel et Oncopôle, Parc Technologique du Canal.



SECTEUR SUD-EST

DYNAMIQUE DES PROJETS EN COURS ET TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE

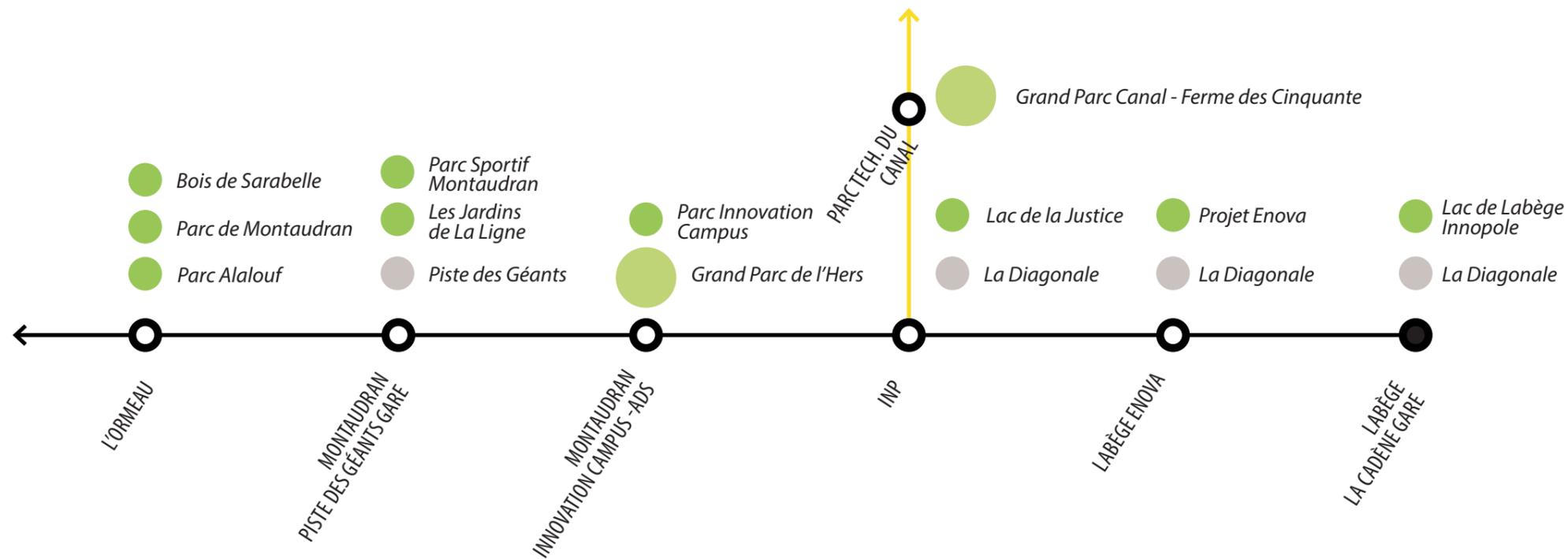


Programmation des projets du territoire d'enjeu					Source
Projet	Programme	Prog. 2025		Prog. à terme	
		dont réalisés en 2020			
ZAC Toulouse Aerospace	Logement	1000	200	~1200	Oppidea & POA
	Activité	16000	174000	190 000 m ²	
	Enseignement	11500	38500	50 000 m ²	
	Commerce Équipement	3000	17000 15000	20 000 m ² 15 000 m ²	
ZAC St Exupéry Montaudran	Logement	1500		~1100*	TM
	Commerce	1300		1300 m ²	
	Équipement	11000	2000	13000 m ²	
ZAC Malpère	Logement		1200	~6700*	Oppidea & POA
ZAC ENOVA	Logement			~1050*	ENOVA aménag.
	Activité			280 000 m ²	
	Enseignement			100 000 m ²	
	Commerce Équipement			40 000 m ² 25 000 m ²	
ZAC la Bourgade	Activité				
ZAC PT du Canal	Activité			86 000 m ²	Sicoval
OAP Ch de la Butte	Logement Équipement		390		POA
OAP Alalouf	Logement		300		POA
OAP Campus Rangueil	Université Enseignement				
OAP Carmes Fondargent	Logement		250		POA
OAP Ch des Carmes	Logement	200			POA



SECTEUR SUD-EST

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



Les Jardins de La Ligne

© Jérôme CORDELIER



Lac de la Justice



Canal du midi

©Thieury

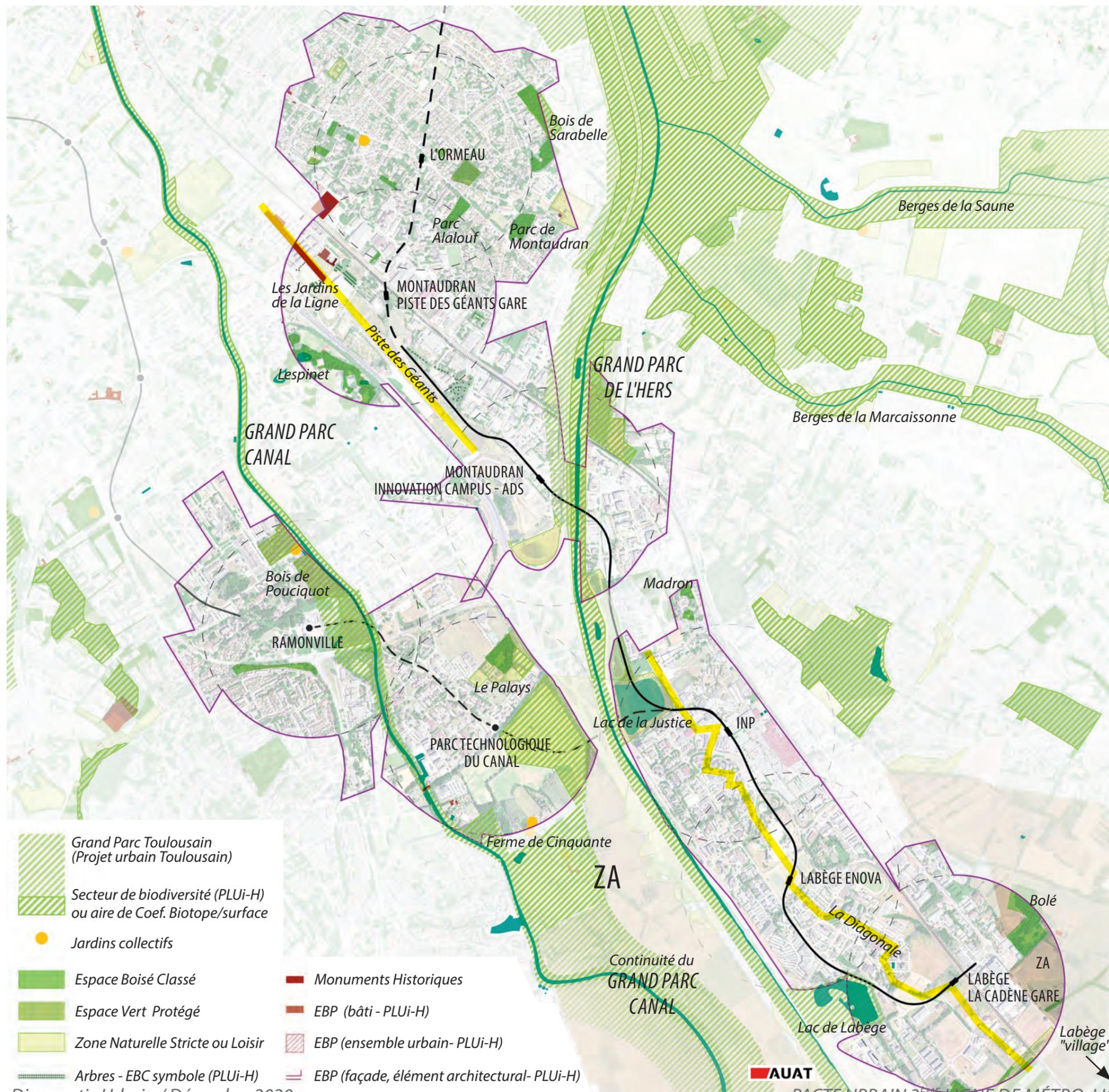


Projet Enova

©Enova

SECTEUR SUD-EST

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)

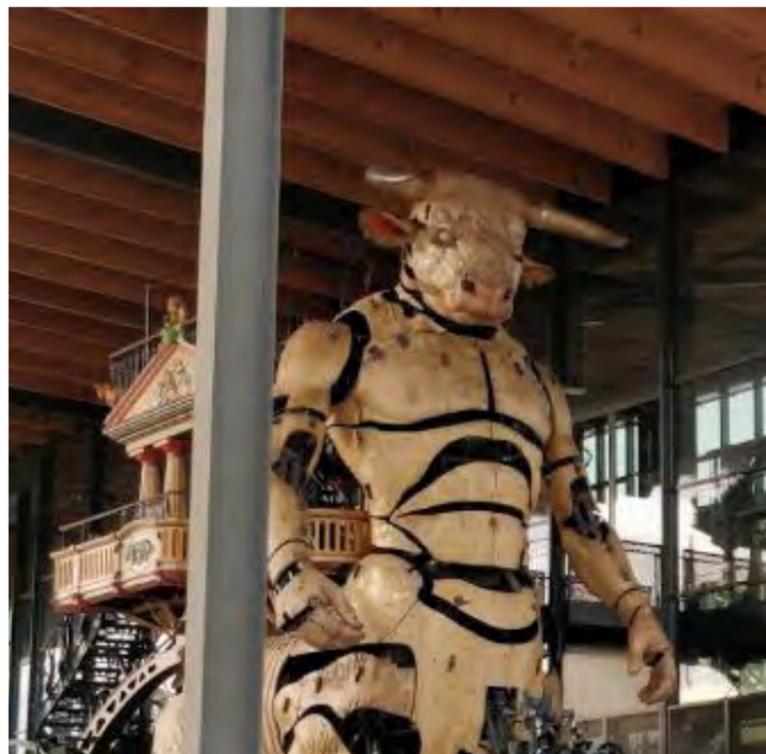
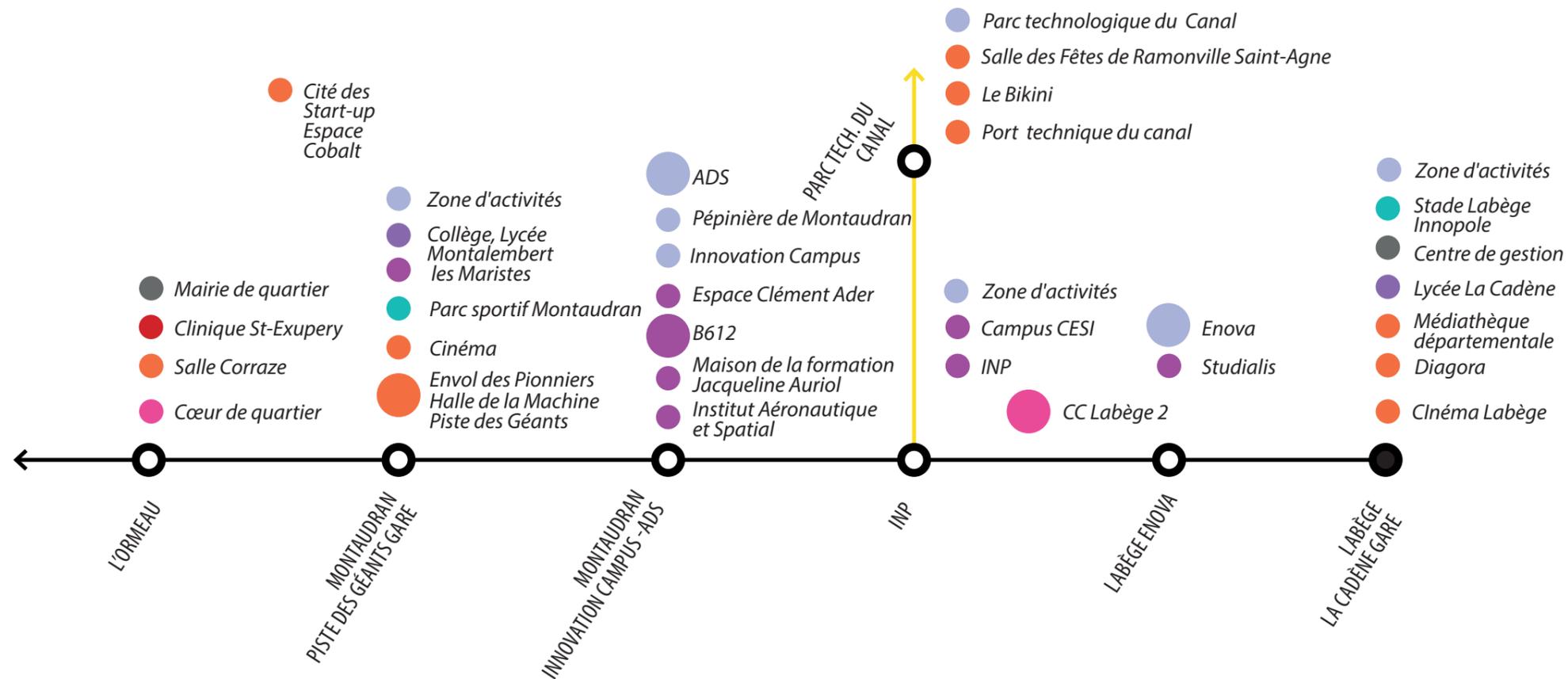


- De grands espaces de nature proches des stations : Grand Parc de l'Hers, Grand Parc Canal, Piste des Géants, les lacs de la Justice et de Labège, Bouysset. Proches les uns des autres, ces grands espaces restent pour autant mal connectés entre eux.
- A la station l'Ormeau : une nature en partie privée en cœur d'îlot, qui diminue avec l'intensification du tissu urbain. Un parc Alalouf en voie de revalorisation dans le cadre de l'OAP du même nom.
- Aux deux stations de Montaudran et à Ramonville : les ZAC offrent des espaces de nature variés, 15 hectares d'espaces verts sont en cours d'aménagement sur Montaudran dont la Piste des Géants et La Diagonale sur Enova.
- Aux stations de Labège, INP et Parc Technologique du Canal : des aménagements type campus où les espaces privés non bâtis sont généralement ouverts. Canal, Hers et plans d'eau structurent le paysage.
- Un maillage viaire dénué d'arbres d'alignement.
- De grandes surfaces imperméabilisées impactées par le phénomène d'îlot de chaleur : ancienne piste, grandes infrastructures, parkings aériens.



SECTEUR SUD-EST

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



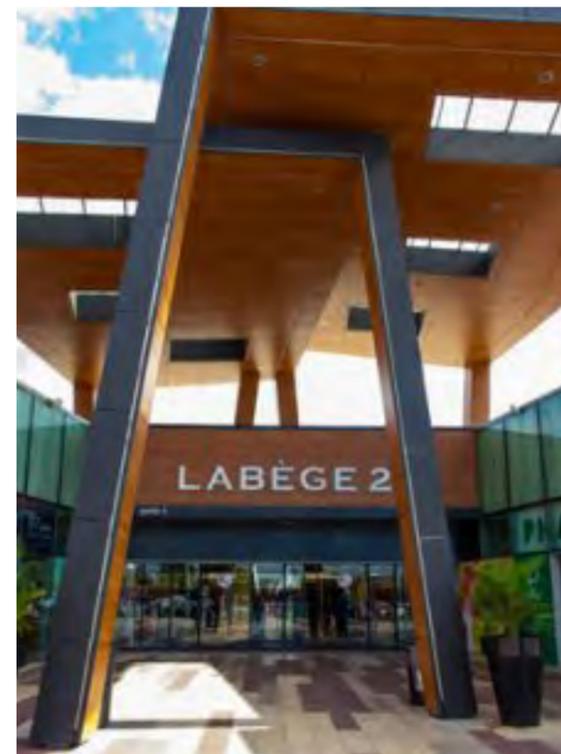
Halle de La Machine
Piste des géants

©Emmanuel VAILLANT



B 612

©Kardham Cardete Huet Architecture



Centre commercial Labège 2

©DR



Gaumont Labège

© REALCO

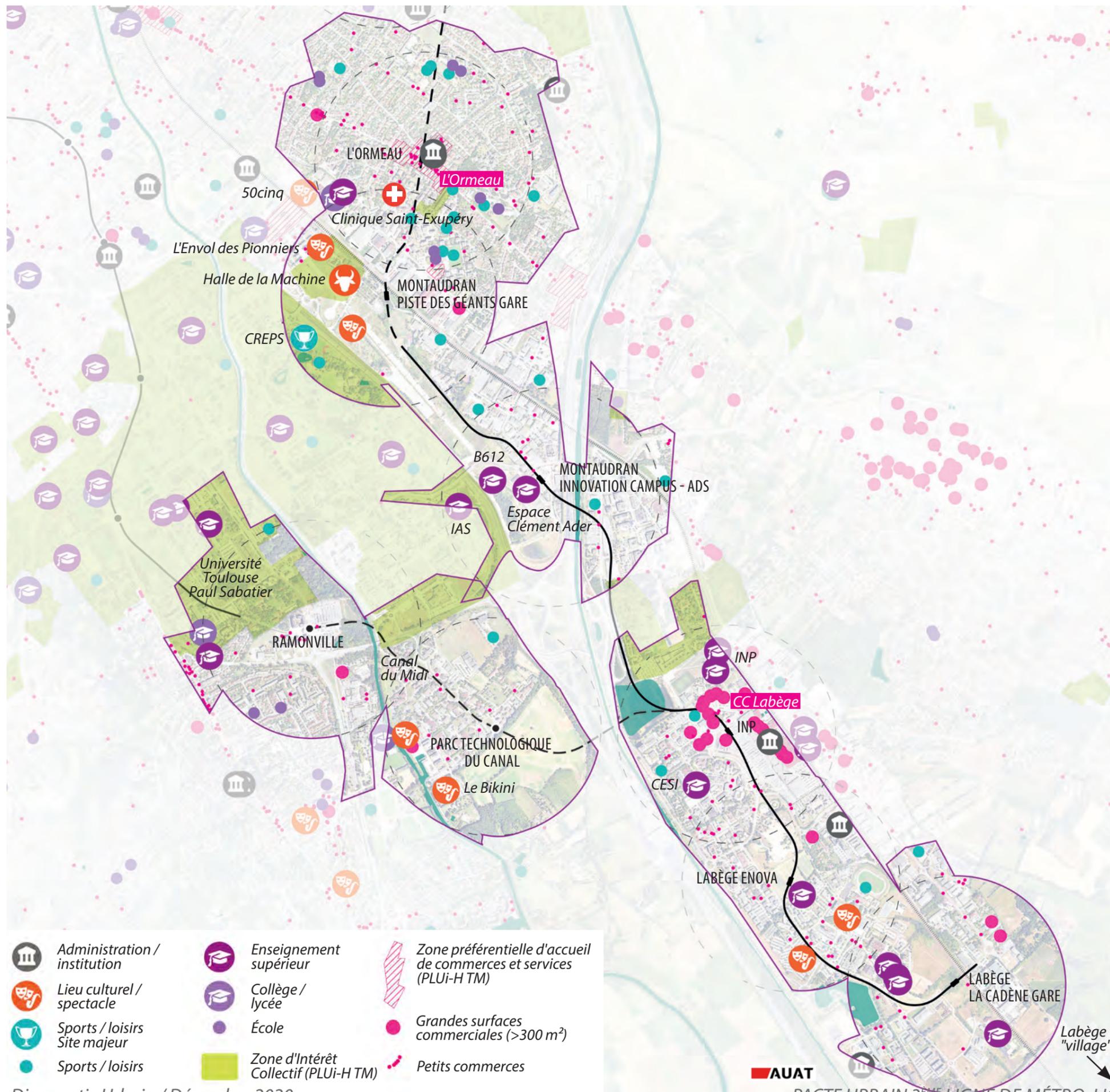


Diagora

© DLM

SECTEUR SUD-EST

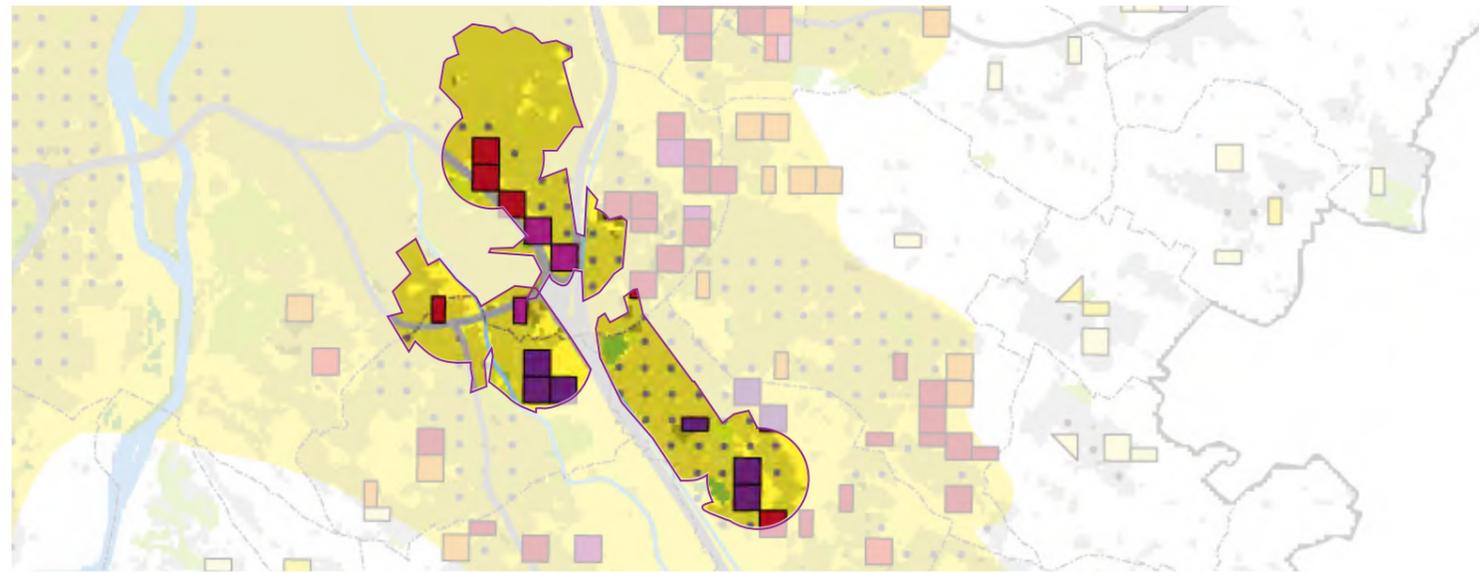
ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



- Labège, zone commerciale métropolitaine pour le Sud-Est de l'agglomération.
- De nombreux équipements culturels, actuels ou programmés, desservis par la 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B : complexes Cinéma à Montaudran et Labège, salle de spectacles du Bikini à Ramonville, Centre de Congrès et d'Exposition Diagora.
- Toulouse Aerospace, pourvoyeurs de nouveaux équipements métropolitains (Halle des Machines, Envol des Pionniers, sites universitaires) et de proximité (commerces, services, parc...).
- A proximité de la 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B : le complexe scientifique (UPS Ranguel, CNES), un site d'enseignement majeur.
- L'INP, un site universitaire de premier plan.
- Des équipements et commerces existants proches de la station L'Ormeau : équipements scolaires, sportifs, médicaux, commerces. Une offre qui se restructure (clinique Saint-Exupéry).
- Des équipements et commerces de proximité existants autour de la station Ramonville.
- Le canal du Midi, un équipement de loisirs à valoriser dont l'accessibilité est renforcée par les stations Ramonville, Parc Technologique du Canal, Montaudran-Piste des Géants Gare.
- Des équipements sur le quartier Malepère à proximité et à relier au métro.

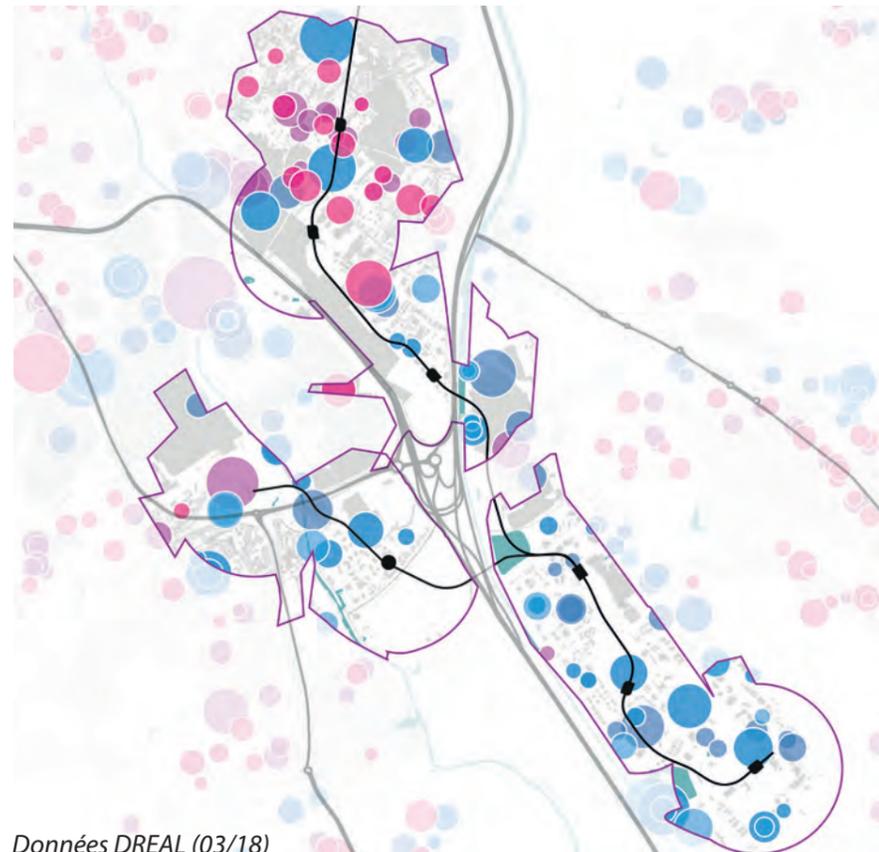
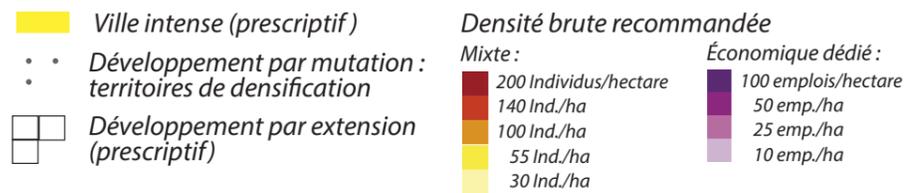
SECTEUR SUD-EST

CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

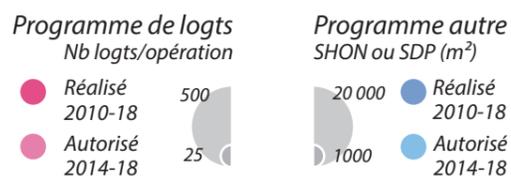


Extrait de la révision 1 du SCoT approuvée le 27 Avril 2017

COHÉRENCE URBAINE

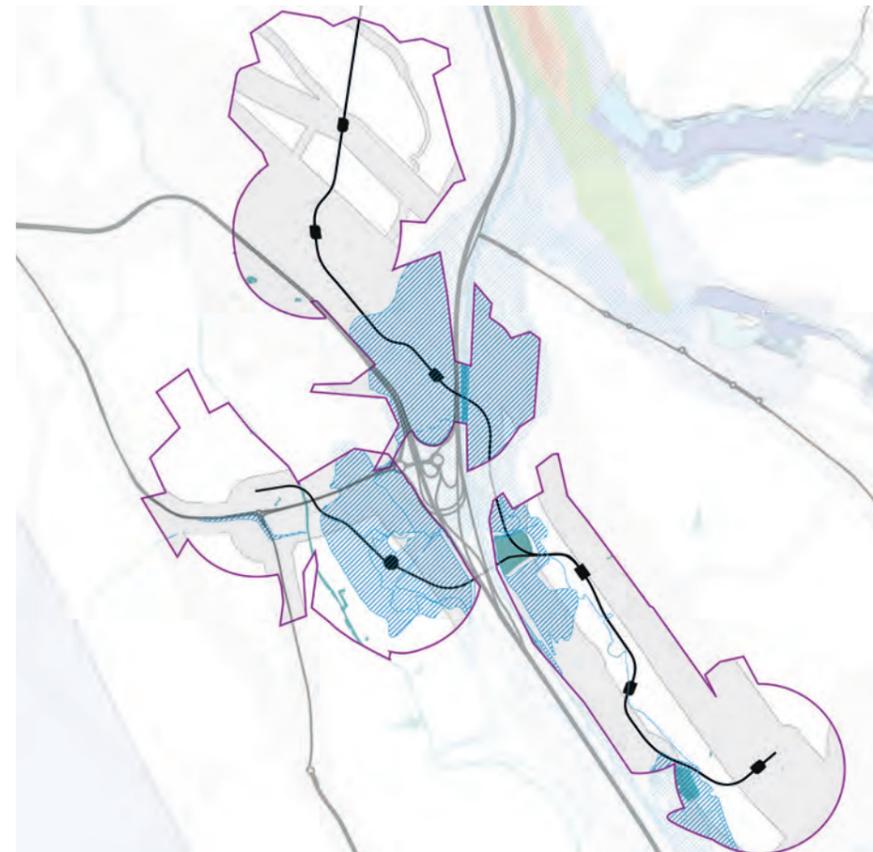


Données DREAL (03/18)



DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION

Diagnostic Urbain / Décembre 2020



Plan d'Exposition au Bruit ABCD
Risques Industriel/technologique
Plan de Prévention du Risque Inondation
Classement sonore des Infrastructures de Transport

RISQUES ET NUISANCES

PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 102



Périmètres d'études permettant le Sursis à Statuer

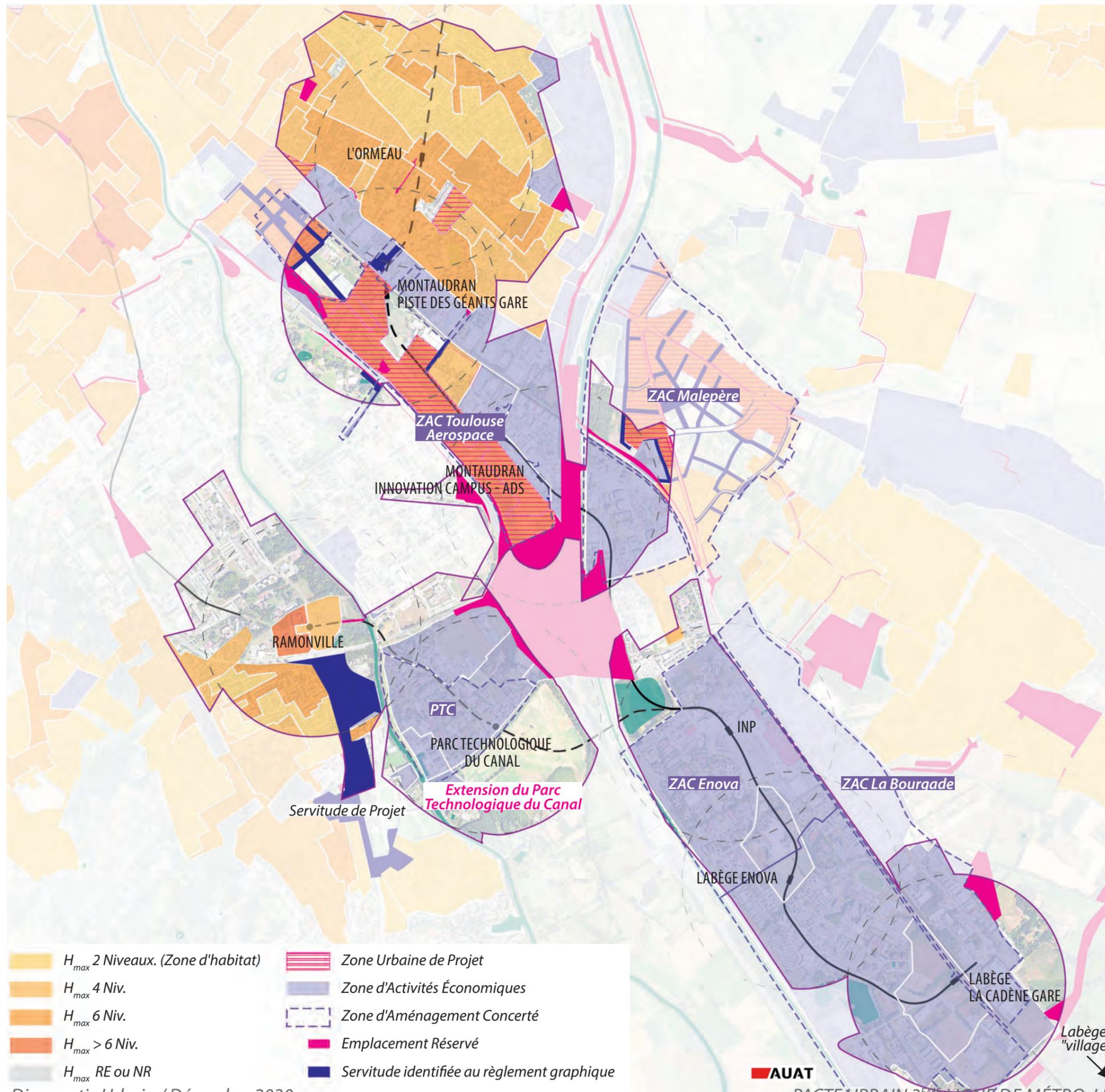


PÉRIMÈTRES DE SURSIS À STATUER LIÉS À LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO ET À LA CONNEXION LIGNE B

SECTEUR SUD-EST

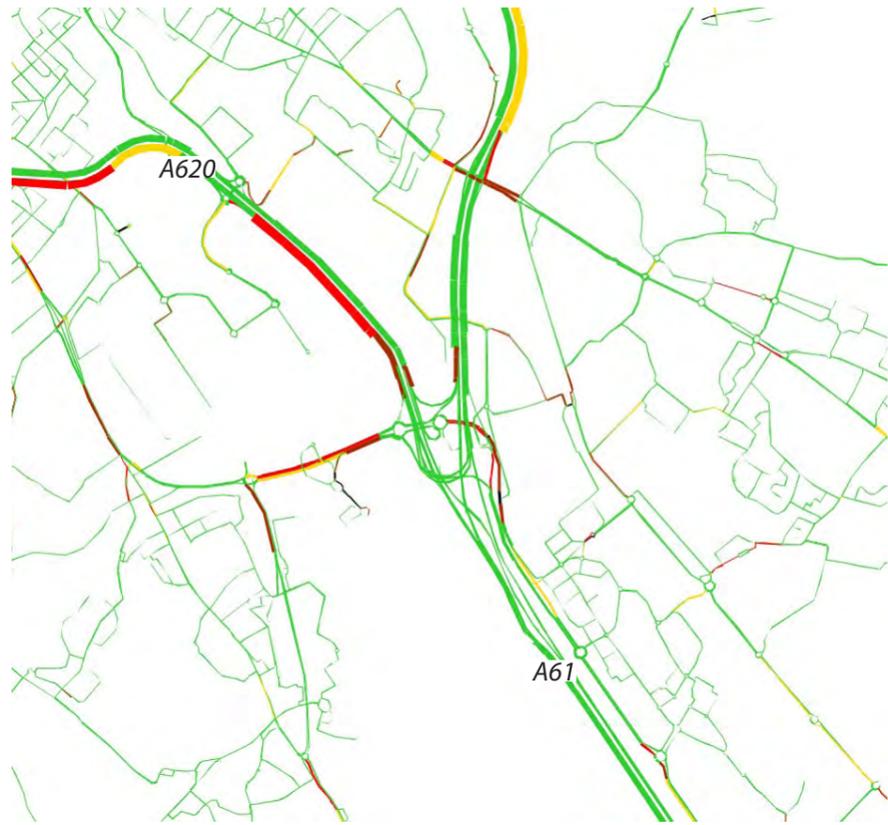
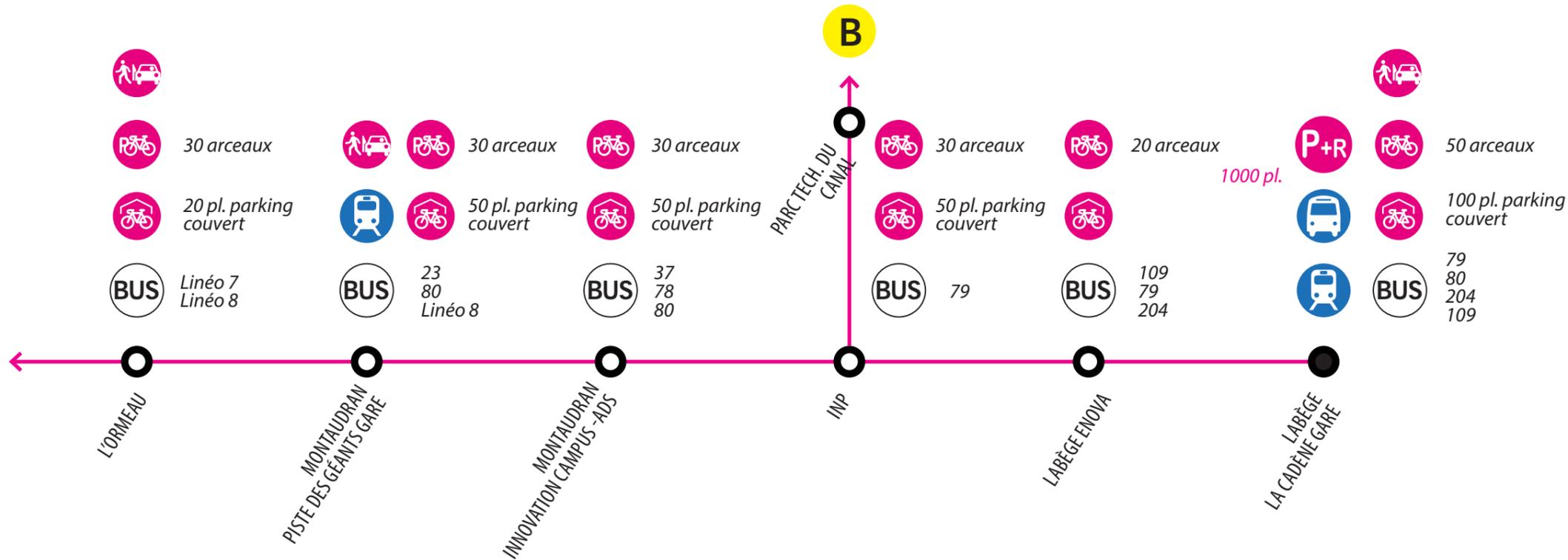
CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

ANALYSE PLUI-H/ PLU

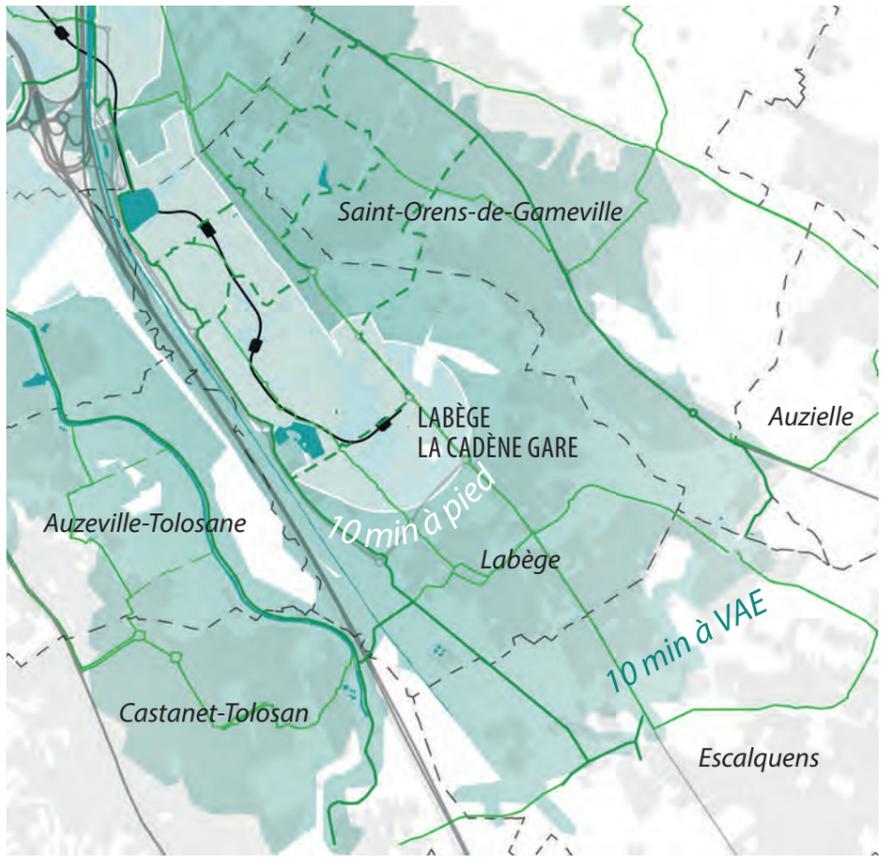
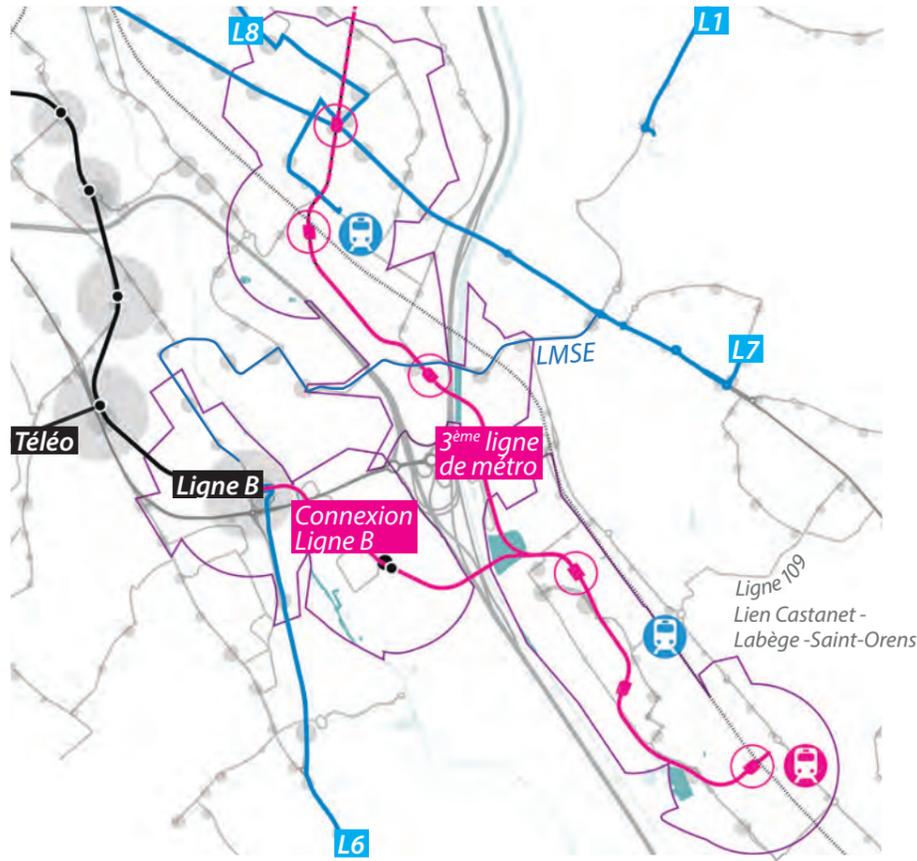


- Une mutation foncière et urbaine autour des stations du secteur Sud-Est largement maîtrisée par les opérations d'aménagement Toulouse Aerospace, Labège Enova et Parc Technologique du Canal, portées par les collectivités. La ZAC Malepère constituera également une opération publique d'envergure à proximité du métro. Chacun des projets urbains devra se saisir des enjeux d'intensification urbaine à proximité des futures stations.
- Des dynamiques foncières à accompagner pour certains territoires de franges : à Toulouse, entre la ZAC Toulouse Aerospace et l'axe avenue Saint-Exupéry / route de Revel, l'ancien Parc Montaudran, le secteur sur Labège entre la voie ferrée et la RD16 (secteur de la Bourgade...). Dans ces cas, il s'agit d'un tissu économique à adapter à la nouvelle dynamique du secteur Sud-Est, dont la vocation future économique est à affirmer et la forme urbaine reste à définir.
- Station Ormeau : des effets à anticiper sur le renouvellement urbain dans un environnement proche, notamment en lien avec des opportunités foncières (départ des cliniques par exemple).

SECTEUR SUD-EST MOBILITÉ

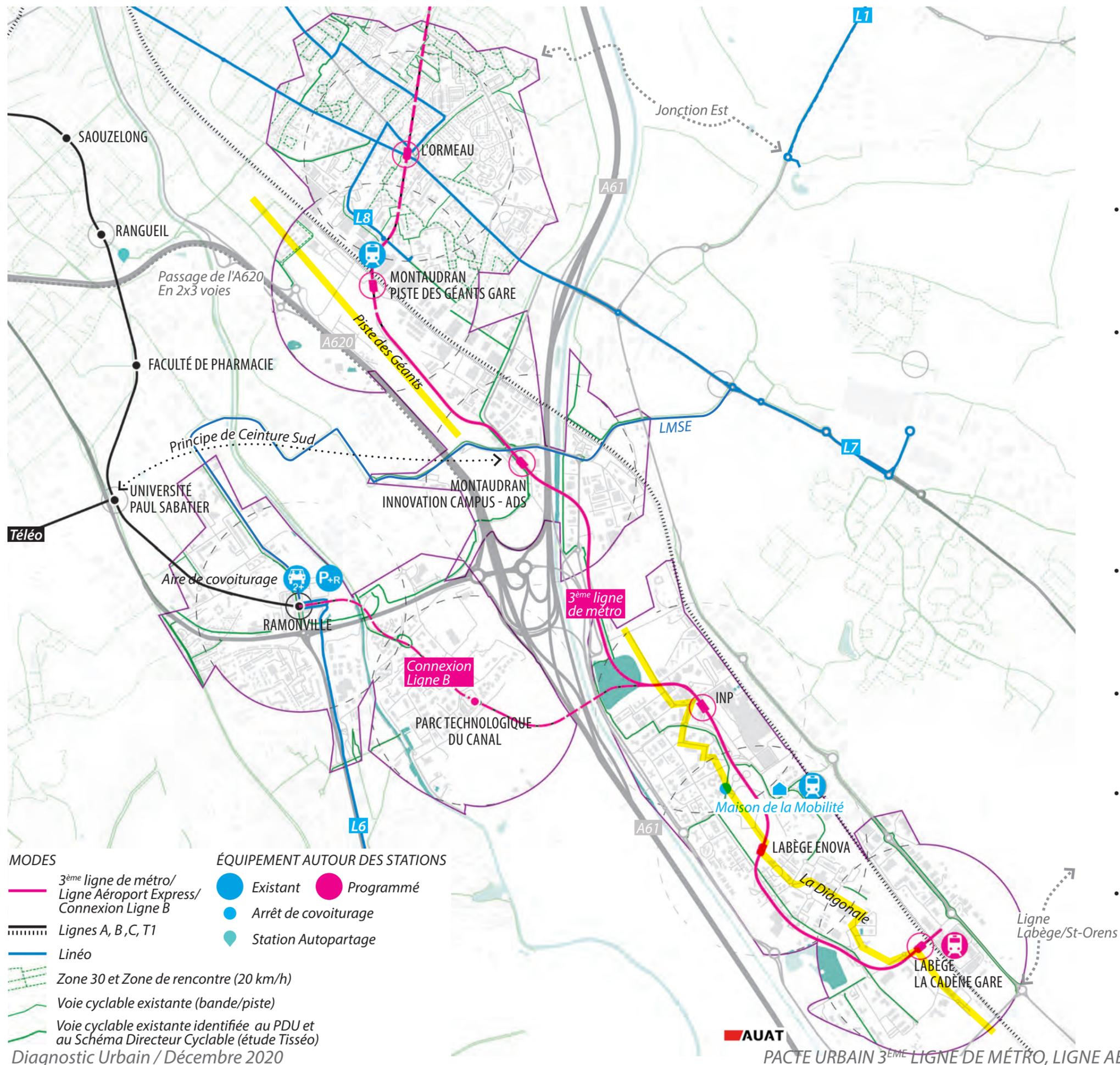


Modèle statique de déplacements Camino-T-aa/T



SECTEUR SUD-EST

MOBILITÉ



- Une accessibilité routière organisée à partir de voies métropolitaines et leurs échangeurs (rocade, Palays, RD916, A623, RD813) et par les voies radiales « historiques » (Route de Revel, Route de Labège, Route de Narbonne)...
- Un secteur caractérisé par des coupures importantes (autoroutes, voie ferrée, canal, sites « étanches »...) rendant les moyens de franchissement stratégiques (rocade, LMSE...) : passerelle des Herbettes, nouveaux passages programmés dans le projet Toulouse Aerospace, nouveaux franchissements modes actifs au dessus de la voie ferrée (entre l'INP et Labège). A ce titre, la 3^{ème} ligne de métro et la Connexion Ligne B jouent un rôle important de franchissement.
- Une desserte transports en commun actuelle organisée à partir de Linéo (6, 7, 8), de lignes de bus importantes (79, 80...) et de la voie ferrée Toulouse Carcassonne (haltes ferroviaires de Montaudran et de Labège).
- Le pôle d'échanges de Ramonville, point d'entrée fonctionnel au réseau structurant, dont la hiérarchie va être impactée par la Connexion Ligne B.
- Un réseau cycle encore discontinu avec des enjeux de franchissements importants, en particulier le lien Malepère-Montaudran. Le canal, une épine dorsale à valoriser.
- Le piéton, favorisé ponctuellement dans certains espaces publics qualitatifs mais aussi fortement contraint dans un environnement souvent routier (sorties d'échangeurs, franchissements...).

SECTEUR SUD-EST

ENJEUX

→ Ces enjeux déclinent les préconisations développées au chapitre II [pages 20 à 28]

PRINCIPAL ENJEU DU SECTEUR SUD-EST

DESSERVIR ET CONNECTER DES PÔLES D'EMPLOIS MAJEURS D'AGGLOMÉRATION EN COURS DE DÉVELOPPEMENT ET DE DIVERSIFICATION

STATIONS LIÉES AUX PROJETS MONTAUDRAN-PISTE DE GÉANTS GARE, ENOVA ET PARC TECHNOLOGIQUE DU CANAL

- Structurer un pôle économique de rayonnement international, vitrine des hautes technologies scientifiques toulousaines. Une image et une programmation cohérente de Montaudran à La Cadène :
 - Porte métropolitaine Sud-Est de l'agglomération (avec Rangueil, Agrobiopôle),
 - Projet territorial au-delà des périmètres d'EPCI et d'opérations d'aménagement,
- S'ouvrir vers les quartiers alentour : intégration urbaine, franges de ZAC et coupures urbaines,
- Renouveler et diversifier les tissus économiques, valoriser les friches et emprises vieillissantes,
- Fédérer autour de l'axe emblématique du canal du Midi pour le renouvellement du secteur.

STATIONS INP, ENOVA, LA CADÈNE

- S'intégrer dans la stratégie de valorisation du parc d'activités Enova Labège Toulouse, «circuit court de l'innovation»,
- Favoriser les franchissements modes actifs de l'autoroute, du canal (liaison Castanet) et de la voie ferrée (Saint-Orens, Malepère),
- Lier les stations à la Diagonale desservant l'ensemble de la zone jusqu'à Labège "Village".

L'ORMEAU

- Conforter et mettre en réseau la centralité de

l'Ormeau, préserver la vie de quartier tout en conjuguant le développement urbain lié à la 3^{ème} ligne de métro,

- Donner de la lisibilité à un secteur urbain faiblement structuré, en cours de renouvellement : créer du lien entre l'avenue de Saint-Exupéry et le nouveau quartier de Toulouse Aerospace.
- Affirmer le paysage naturel entre Canal du Midi et Grand Parc de l'Hers comme vecteur d'identité, support de maillage piétons / cycles,
- Structurer et favoriser l'accessibilité modes actifs et linéo/bus vers le métro sur les radiales des faubourgs,

MONTAUDRAN PISTE DES GÉANTS GARE

- Favoriser l'intermodalité avec le train,
- Accompagner l'émergence d'une nouvelle polarité métropolitaine et le potentiel d'accueil d'activités économiques et de population,
- Connecter les quartiers à l'Est de la voie ferrée (Bréguet Lécrivain) à la station,
- S'ouvrir au Sud-Ouest vers le pôle scientifique de Rangueil et le Grand Parc Canal.

MONTAUDRAN INNOVATION CAMPUS ADS

- Favoriser un écosystème économique complémentaire et intégré, de l'Innovation Campus à la petite activité,
- Connecter les quartiers environnants, (Rangueil, Malepère et Saint-Orens),
- Relier les entités Sud et Nord du pôle économique en modes actifs et transports en commun : Grand parc de l'Hers, Piste des Géants, Diagonale, LMSE.

INP

- Accompagner la mutation et le renouvellement de la zone commerciale,

- Créer un pôle d'échanges structurant 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B et autres modes (modes actifs depuis la RD 16),
- Améliorer l'accessibilité et accompagner les évolutions du site universitaire de l'INP.

LABÈGE ENOVA

- Créer un lieu vitrine des circuits de l'innovation,
- Desservir les différents équipements d'Enova existants et programmés,
- Accroître l'accessibilité d'un secteur en cours de développement.

LABÈGE LA CADÈNE GARE

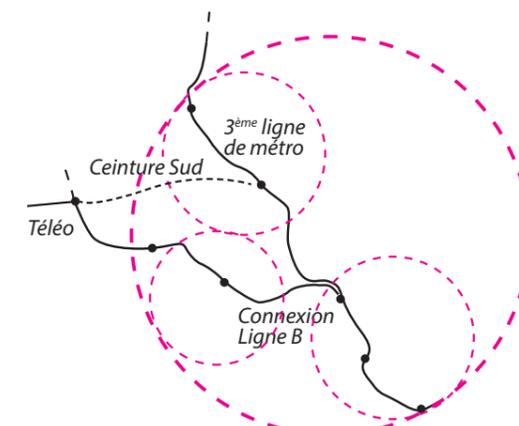
- Créer le pôle d'échanges multimodal de La Cadène avec une nouvelle gare accessible de part et d'autre de la voie ferrée,
- Intégrer la station dans un quartier mixte : services métropolitains et de proximité, et diversification programmatique habitat / économie,
- Créer des liens vers la séquence "nature" et à l'agroécologie de Enova,
- Réguler et gérer le stationnement sur voirie à proximité du P+R,
- Organiser le rabattement VP (P+R à la Cadène),
- Favoriser le report modal vers les modes alternatifs à la VP en provenance du village de Labège et des communes à proximité.

PARC TECHNOLOGIQUE DU CANAL

- Étendre la zone d'activités, accompagner le renouvellement du parc existant,
- Renforcer l'accessibilité d'un parc d'activités majeur à l'échelle de l'agglomération,
- Affirmer les liens vers le Canal, se connecter aux quartiers et aux équipements le long du Canal.

SECTEUR SUD-EST

ENJEUX



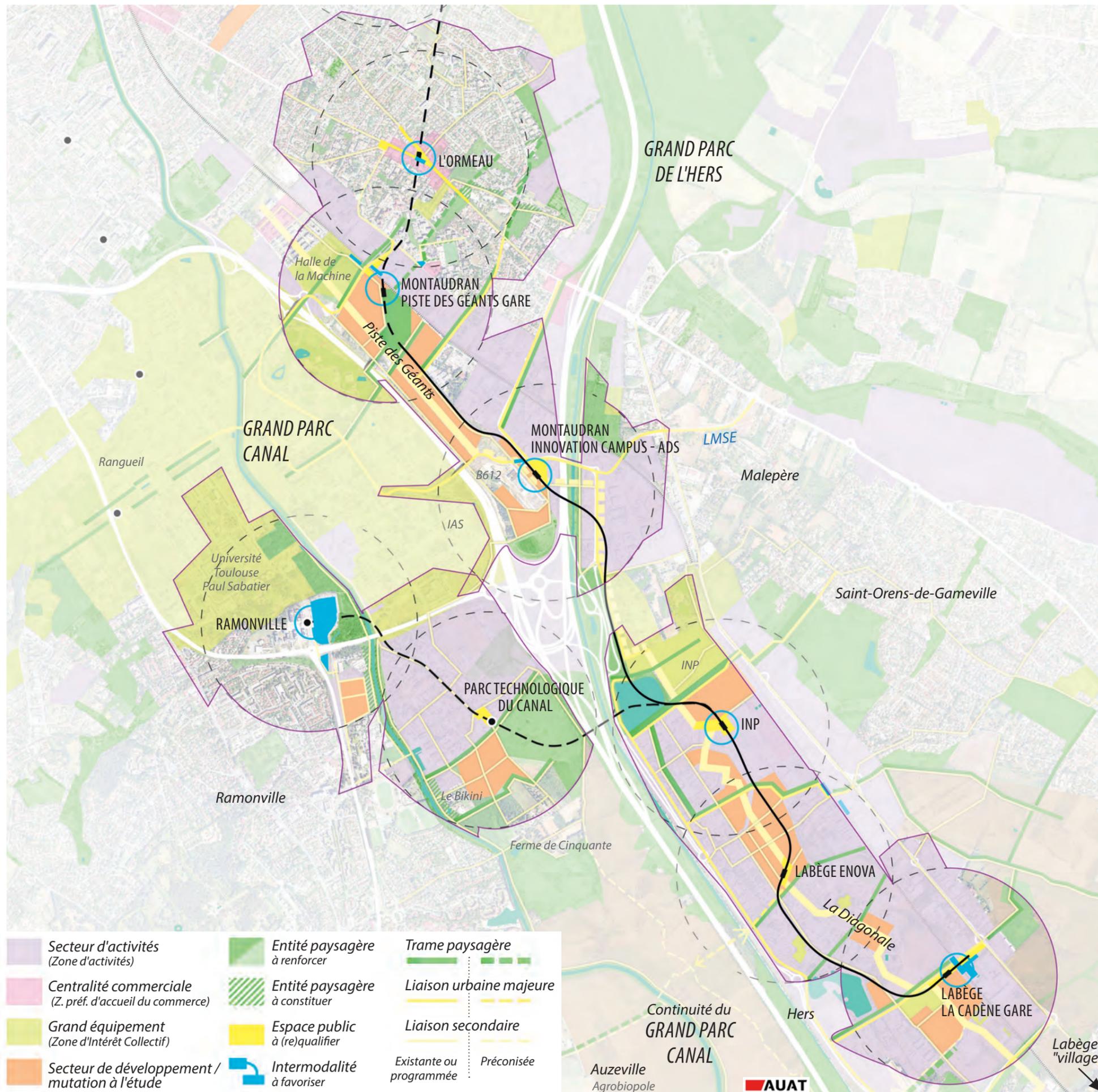
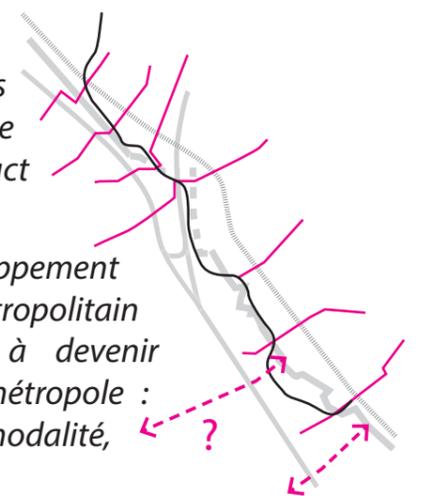
Profiter de l'interconnexion 3^{ème} ligne de métro et Connexion Ligne B pour développer les territoires du Sud-Est de l'agglomération ; associer le Parc Technologique du Canal à cette dynamique, Université Paul Sabatier, Rangueil, Ramonville, Saint-Orens, Malepère,



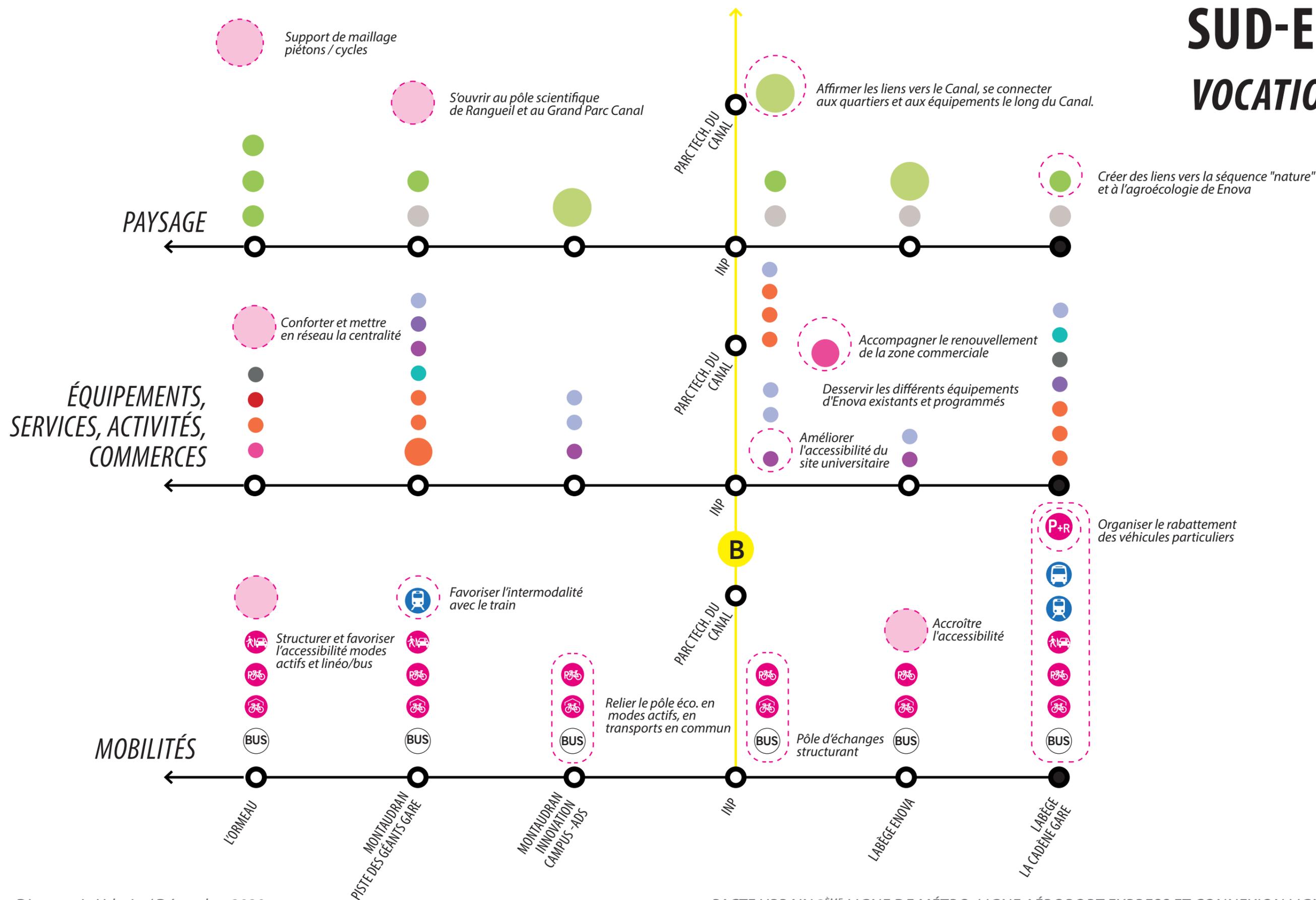
Structurer un pôle éco. de rayonnement international. Une programmation et une image cohérente de Montaudran à La Cadène,

Rétablir des continuités pour optimiser le territoire malgré l'impact des infrastructures.

Accompagner le développement d'un pôle d'échanges métropolitain au terminus amené à devenir une porte Est de la métropole : rabattement, intermodalité, armature urbaine...



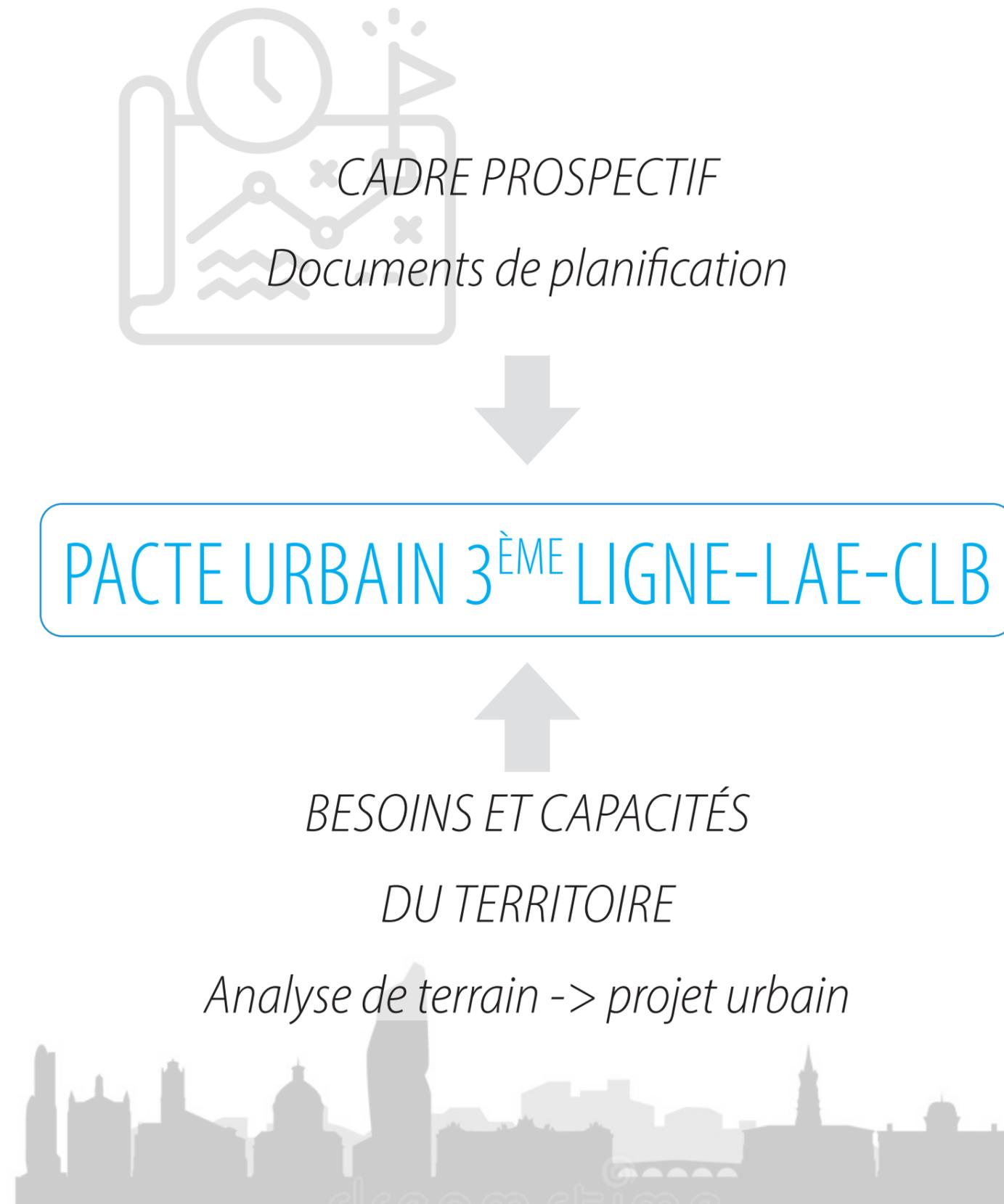
SECTEUR SUD-EST VOCATIONS



SCÉNARIO-CIBLE

I. UN ACCUEIL POLARISÉ

UNE APPLICATION DU PRINCIPE D'URBANISME DE PROJET



> Le Pacte Urbain de la 3^{ème} ligne de métro, Ligne Aéroport Express et Connexion Ligne B se situe à la rencontre des documents-cadres prospectifs, édictés à l'échelle métropolitaine ou au-delà et de la réalité de terrain complexe d'une ville constituée.

I. Un accueil polarisé

A. Intégration urbaine des projets emblématiques

> La programmation existante des grands projets urbains est confortée, valorisée et accompagnée par le Pacte Urbain.

B. Accueil proportionné au niveau d'équipements

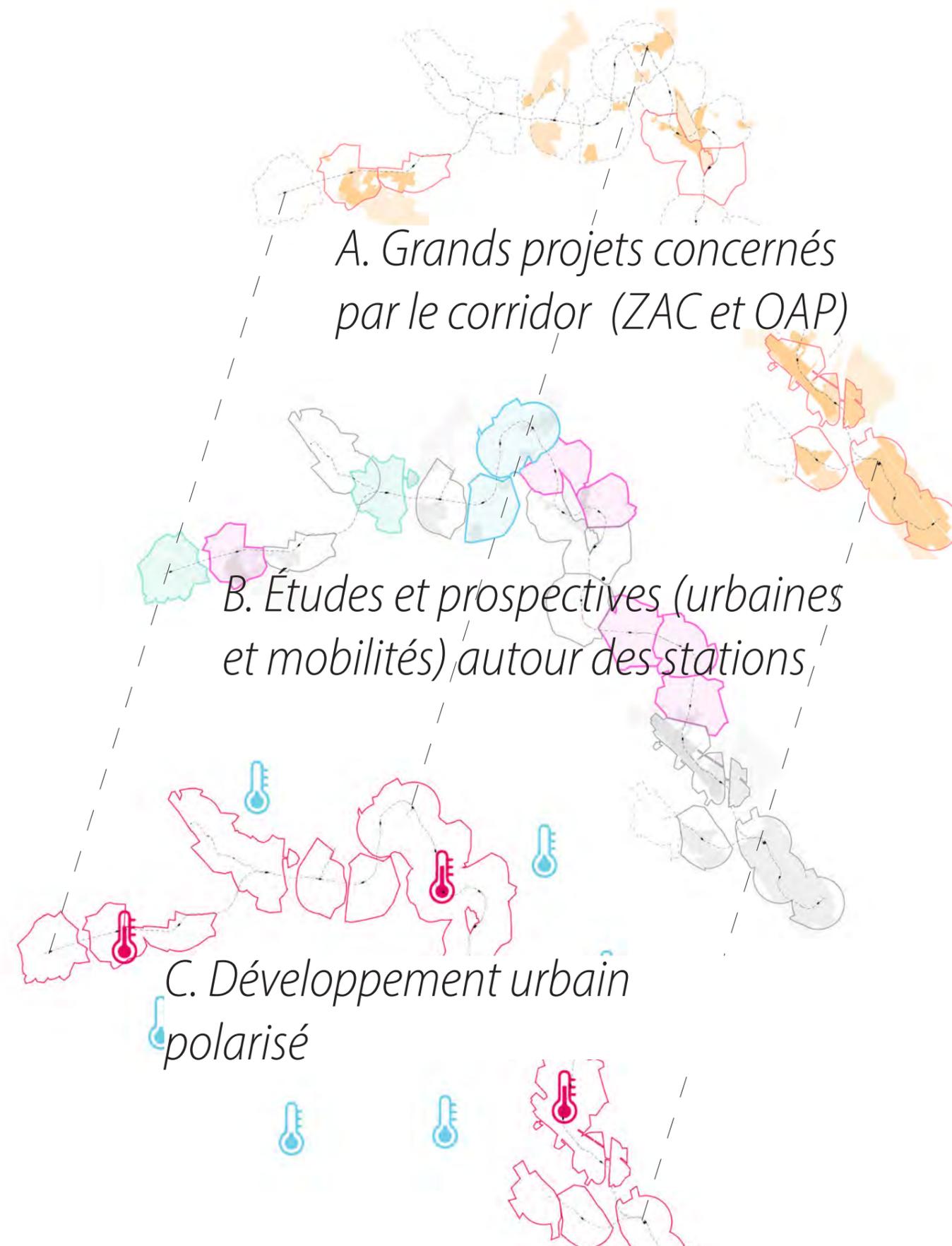
> Le Pacte Urbain permet une fréquentation de la ligne à la hauteur de la qualité de desserte programmée.

> Le Pacte Urbain conditionne la capacité d'accueil et son acceptabilité à un niveau d'équipements suffisant (équipements scolaires de proximité, parcs, pistes cyclables...).

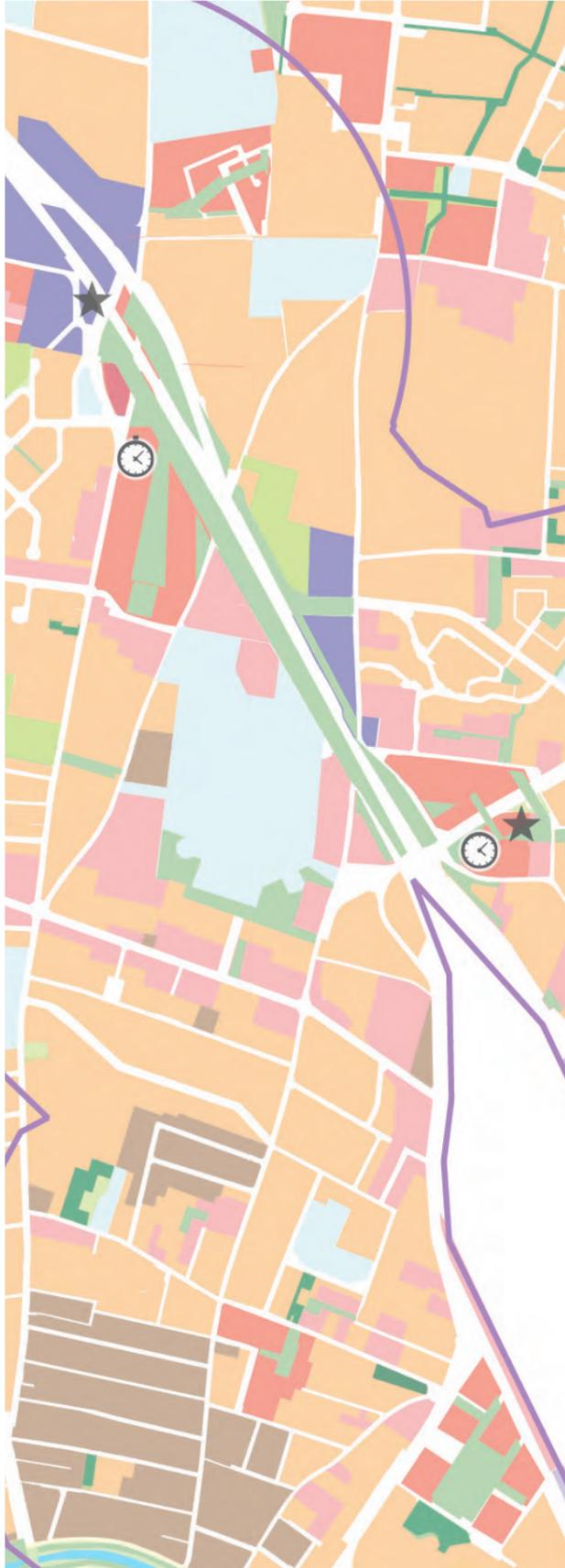
C. Priorisation du développement

> La réussite du projet urbain est conditionnée par la capacité à maîtriser et limiter les autres velléités de développement.

2. PRINCIPES DIRECTEURS



1. Un accueil polarisé



3. UNE MÉTHODE SUR-MESURE POUR LA VILLE CONSTITUÉE

Un Pacte Urbain en territoire constitué

La quasi-totalité de l'accueil d'activités et d'habitat se fera par évolution d'un tissu urbain existant,

Une analyse urbaine fine est nécessaire pour définir, par station, les capacités d'accueil des différents territoires.

On distingue :

Secteurs d'accueil
modérés et non prioritaires

Secteurs d'accueil
préférentiels

PRINCIPE 4 VERBES

PRÉSERVER

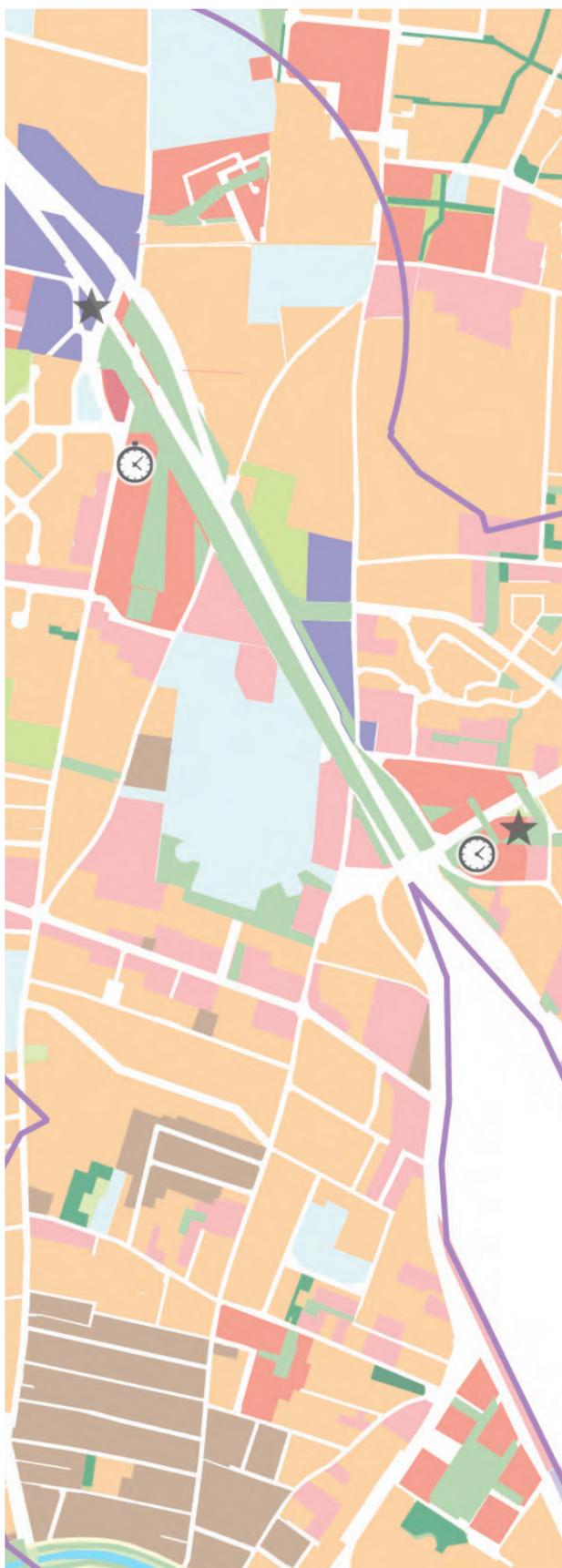
ACCOMPAGNER

RENOUVELER

RESTRUCTURER

Accueil considéré
au Pacte Urbain

1. Un accueil polarisé



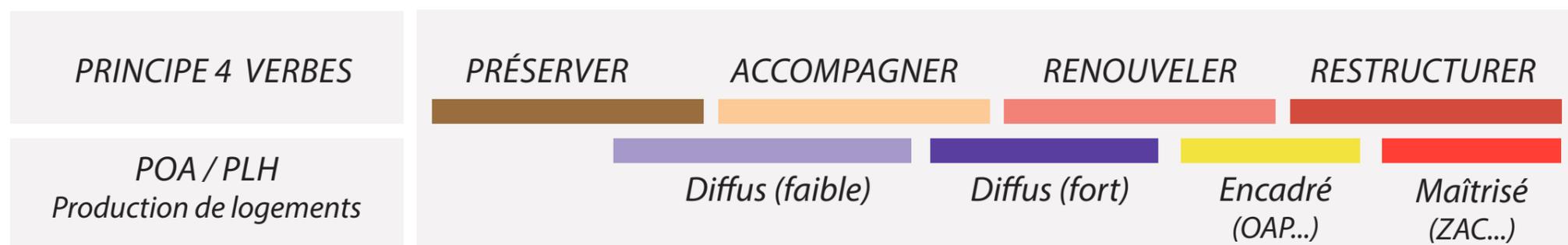
3. UNE MÉTHODE SUR-MESURE POUR LA VILLE CONSTITUÉE

Les secteurs d'accueil préférentiels

On déduit des capacités d'accueil selon deux catégories :

- Les secteurs « à restructurer » (RS), concernés par une opération d'aménagement existante ou préconisée,
- Les secteurs « à renouveler » (RN), pouvant évoluer sur un principe de mutation spontanée dans le cadre des documents d'urbanisme, au besoin révisés.

Correspondance entre 4 verbes et POA/PLH



Comment considérer la production dans le diffus ?

- Le Pacte Urbain intègre une part de la production de logements dans le diffus (secteur en renouvellement hors opération d'aménagement),
- L'évolution « naturelle » dans le diffus (hors renouvellement) ne peut être intégrée à l'estimation. Cette dernière doit donc être considérée comme un objectif mesuré de production de logements.

II. UN ACCUEIL DE QUALITÉ

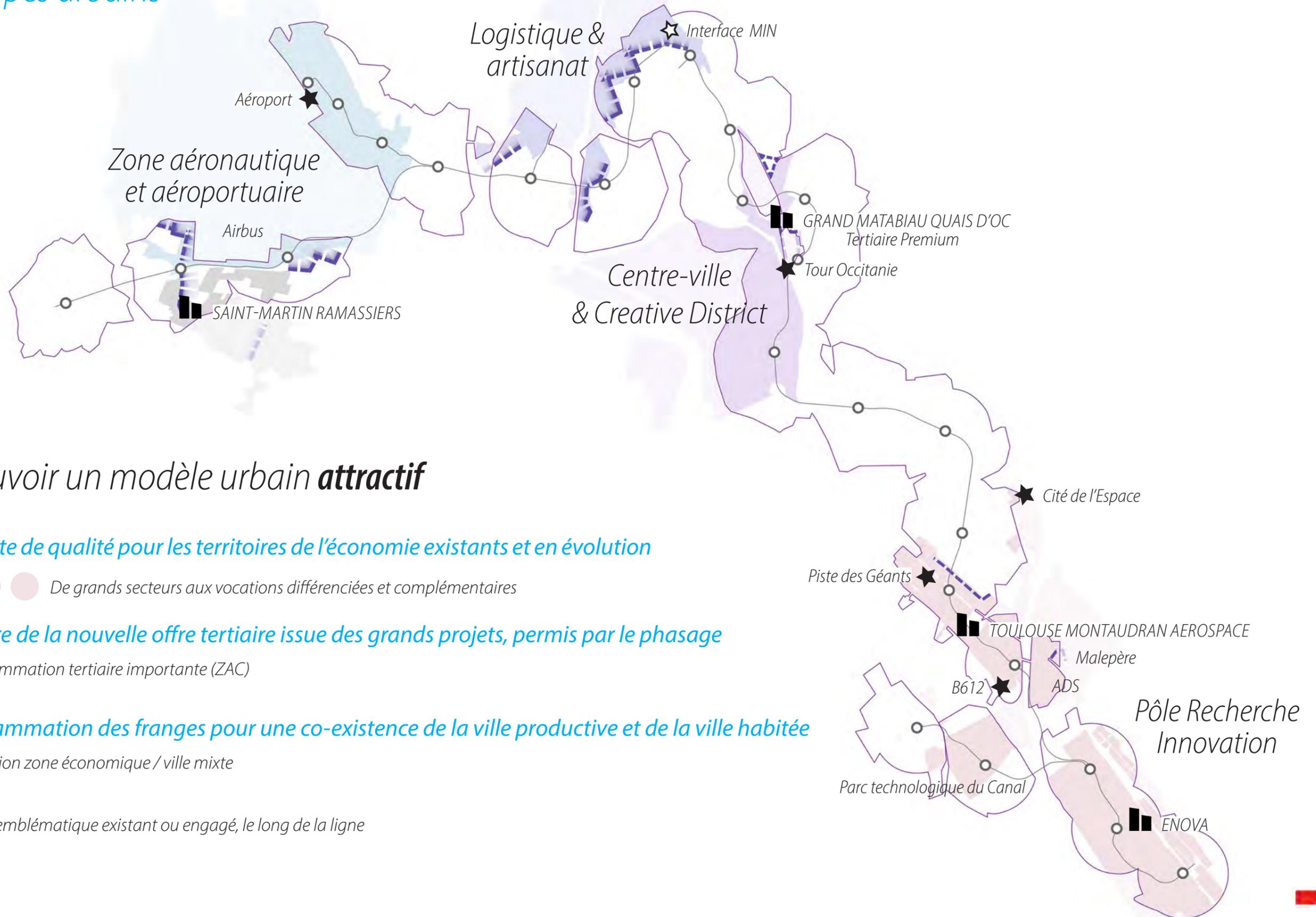
1. PRINCIPES URBAINS

- A. Socio-démographie, économie*
- B. Nature en ville et patrimoine(s)*
- C. Équipements, services, activités, commerces*
- D. Capacité de mutation foncière*
- E. Mobilités*

II. Un accueil de qualité

1. Principes urbains

A. SOCIO-DÉMOGRAPHIE, ÉCONOMIE



Promouvoir un modèle urbain **attractif**

Une desserte de qualité pour les territoires de l'économie existants et en évolution

De grands secteurs aux vocations différenciées et complémentaires

Un équilibre de la nouvelle offre tertiaire issue des grands projets, permis par le phasage

Programmation tertiaire importante (ZAC)

Une programmation des franges pour une co-existence de la ville productive et de la ville habitée

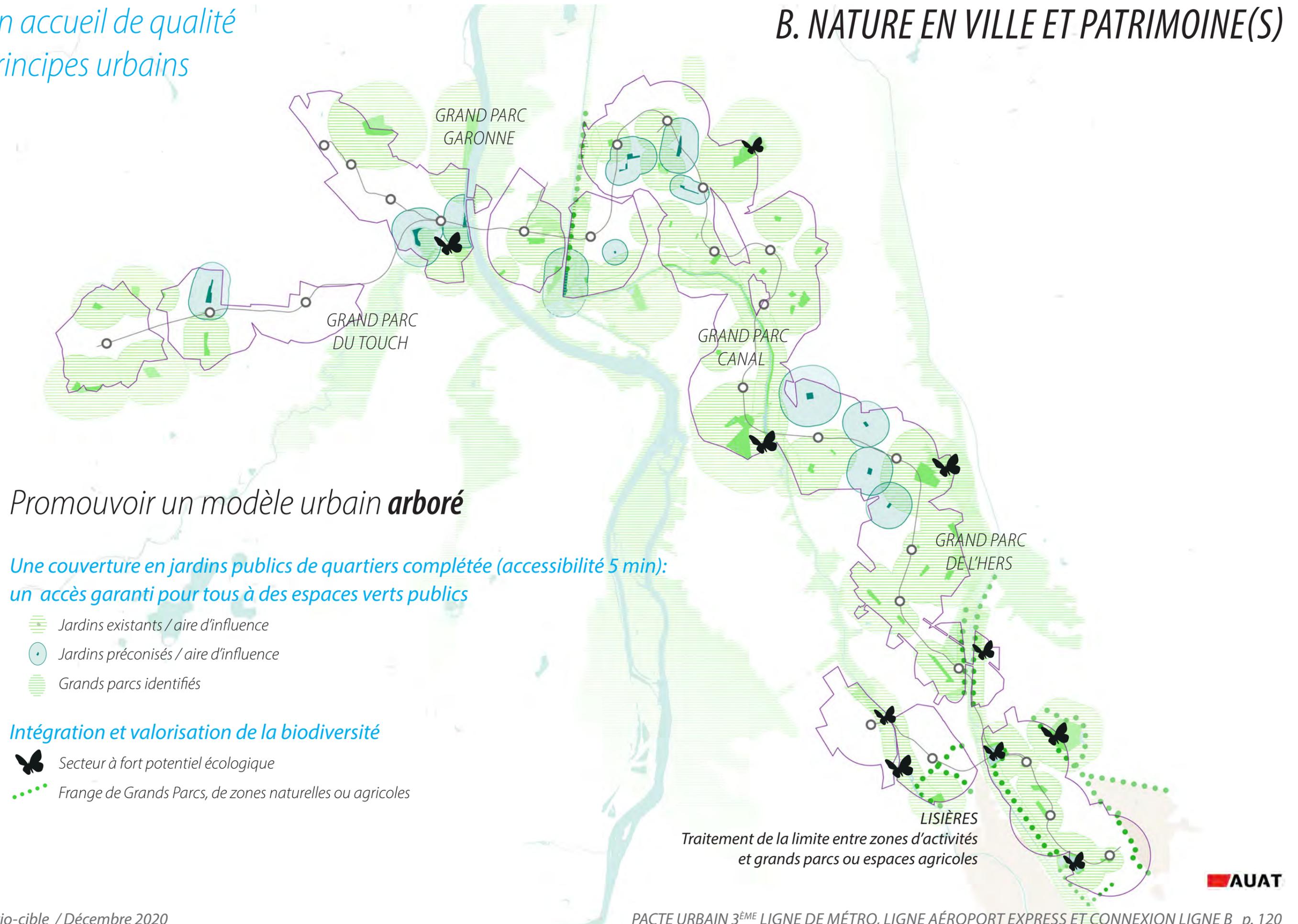
Transition zone économique / ville mixte

Projet emblématique existant ou engagé, le long de la ligne

II. Un accueil de qualité

1. Principes urbains

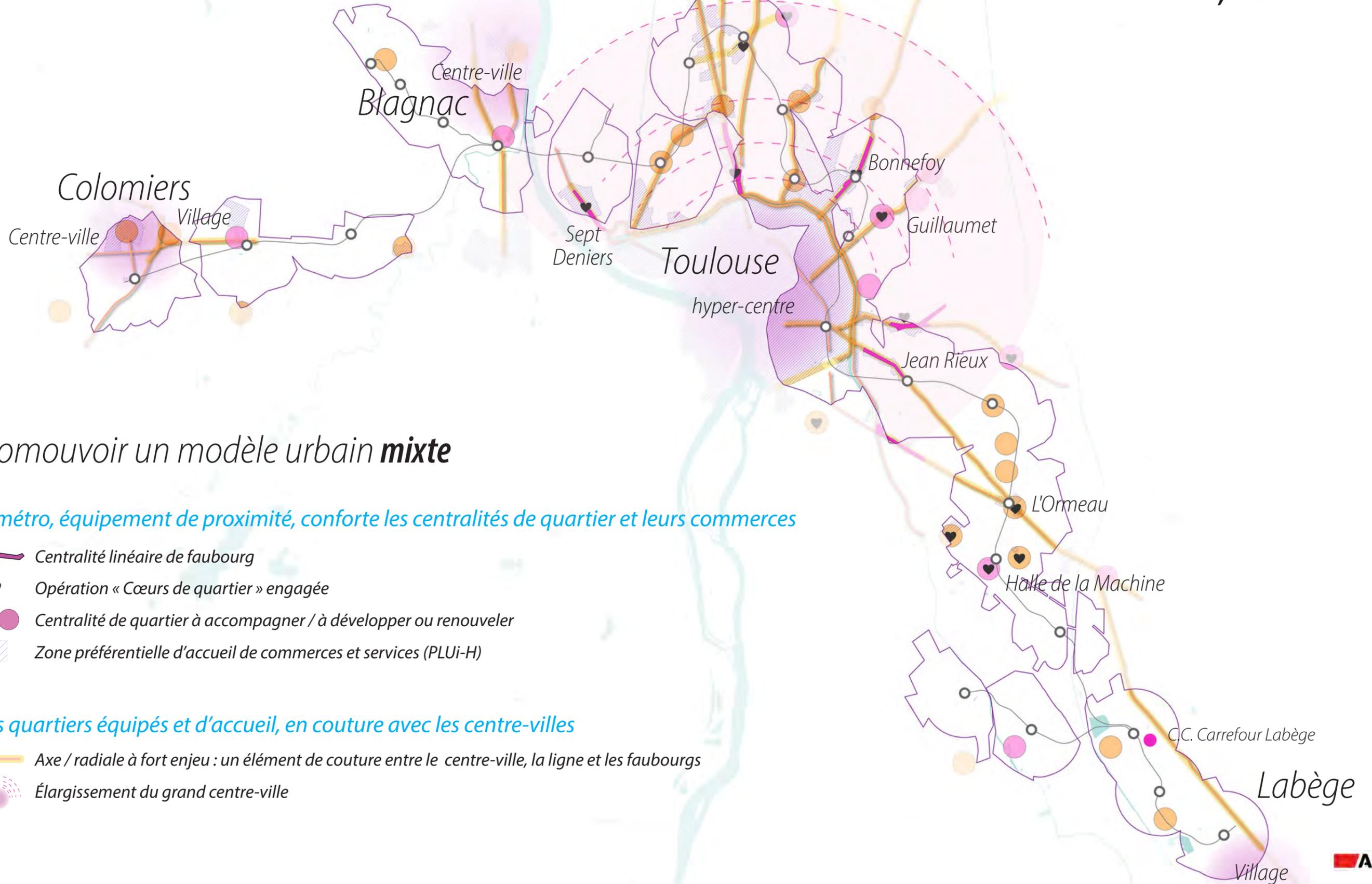
B. NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



II. Un accueil de qualité

1. Principes urbains

C. ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



Promouvoir un modèle urbain **mixte**

Le métro, équipement de proximité, conforte les centralités de quartier et leurs commerces

- Centralité linéaire de faubourg
- Opération « Cœurs de quartier » engagée
- Centralité de quartier à accompagner / à développer ou renouveler
- Zone préférentielle d'accueil de commerces et services (PLUi-H)

Des quartiers équipés et d'accueil, en couture avec les centre-villes

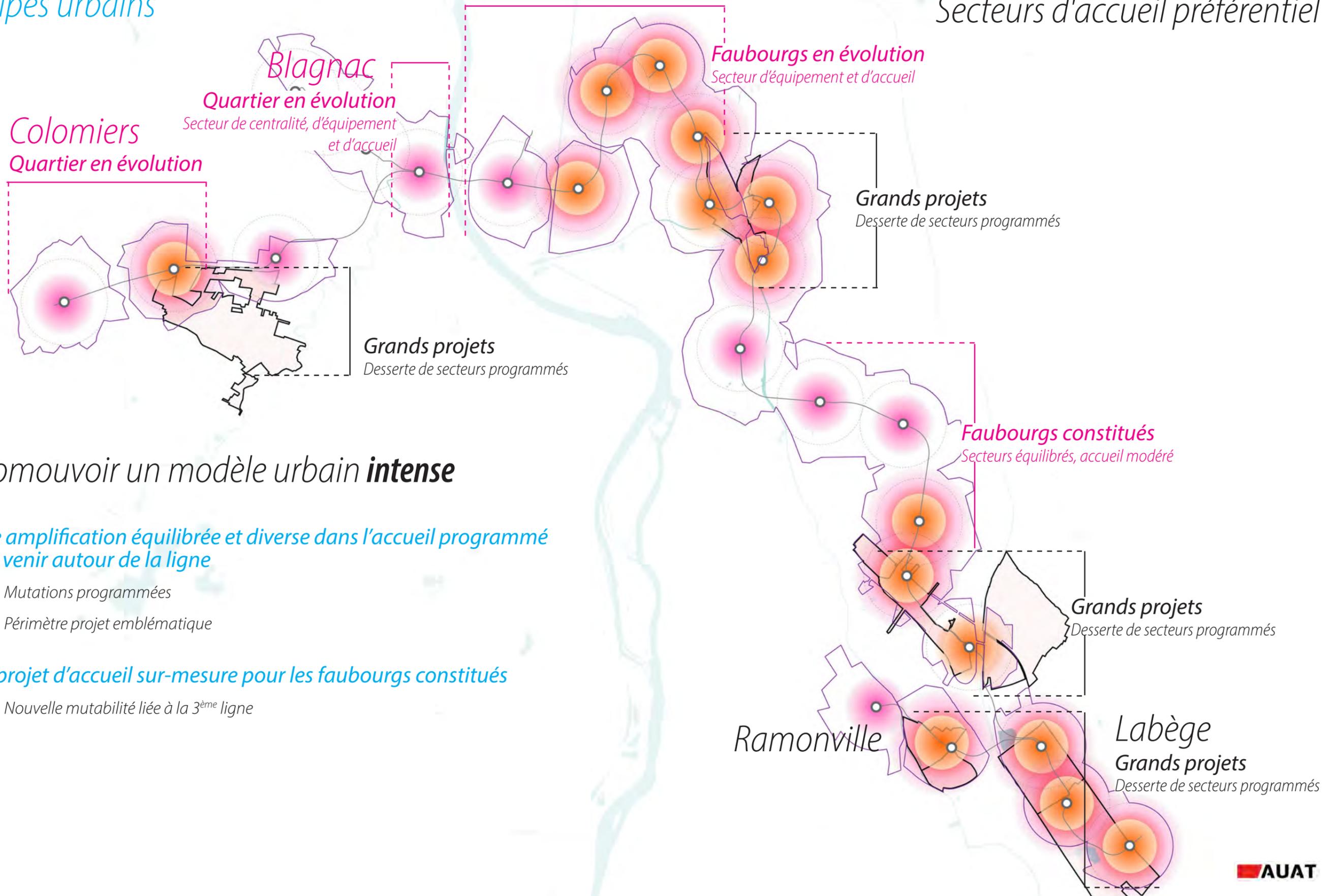
- Axe / radiale à fort enjeu : un élément de couture entre le centre-ville, la ligne et les faubourgs
- Élargissement du grand centre-ville

II. Un accueil de qualité

1. Principes urbains

D. CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE :

Secteurs d'accueil préférentiel



Promouvoir un modèle urbain **intense**

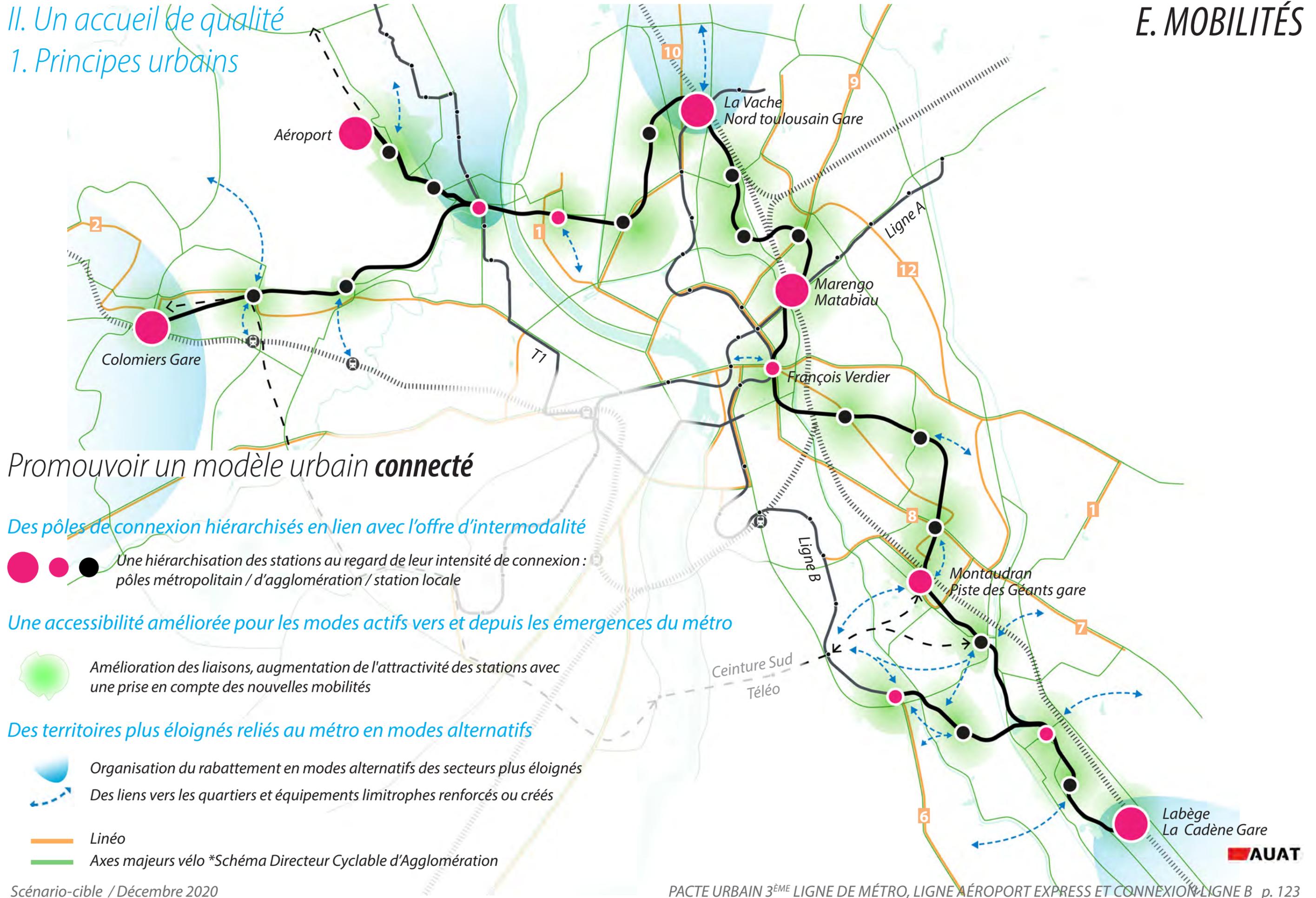
Une amplification équilibrée et diverse dans l'accueil programmé et à venir autour de la ligne

- Mutations programmées
- Périmètre projet emblématique

Un projet d'accueil sur-mesure pour les faubourgs constitués

- Nouvelle mutabilité liée à la 3^{ème} ligne

II. Un accueil de qualité
1. Principes urbains



II. UN ACCUEIL DE QUALITÉ

2. LA DÉFINITION D'UN PROJET DE TERRITOIRE

A. Volet Urbain

Clés de lecture

Projet de territoire

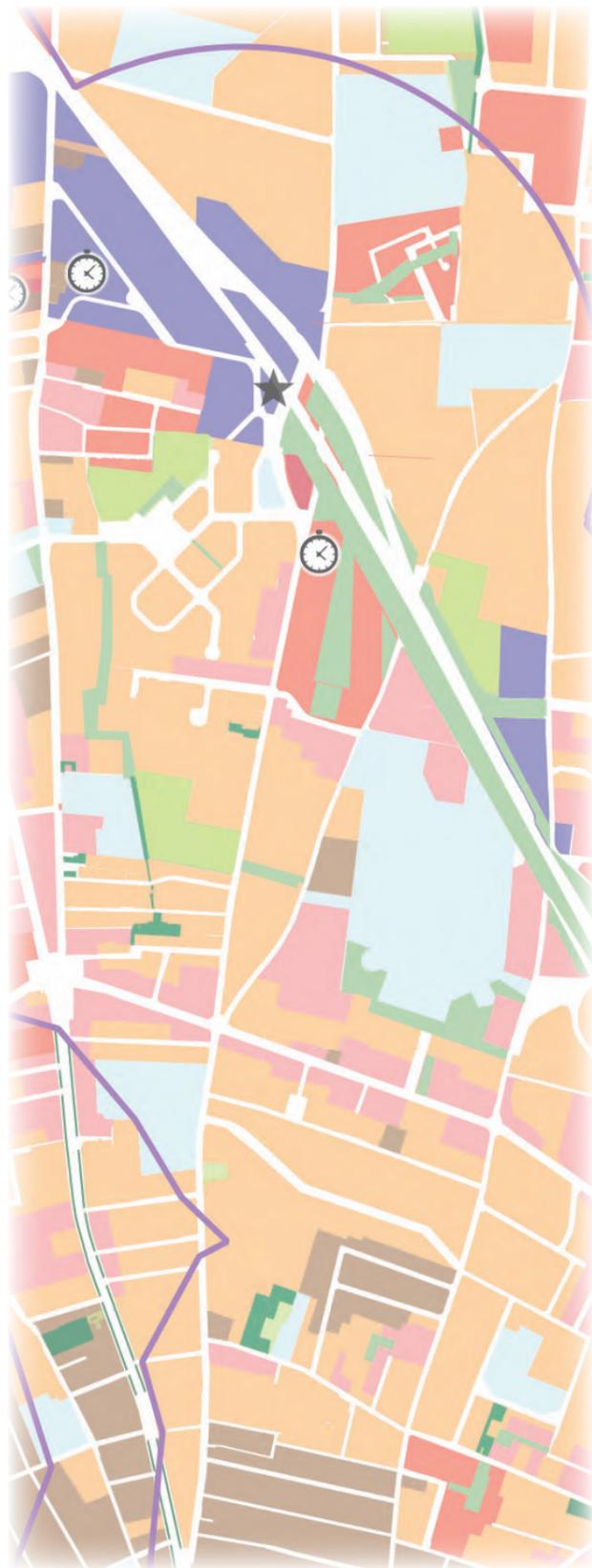
B. Volet Mobilités

Clés de lecture

Projet de territoire

II. Un accueil de qualité

2. La définition d'un projet de territoire



Classification
des secteurs
à dominante
d'habitat

- à préserver
- à accompagner
- à renouveler
- à restructurer
- ⌚ Secteur à temporisation nécessaire

A. VOLET URBAIN CLÉS DE LECTURE

Un carte d'intentions et un travail de classification
pour poser les bases d'un urbanisme de projet

Cette classification du territoire permet de garantir le respect
de l'ambiance urbaine d'un quartier, d'une rue. Il n'a pas pour
objectif d'imposer mais bien de guider les projets...

PRÉSERVER

Des évolutions faibles
sur les lieux aux identités
marquées

RENOUVELER

Des évolutions moyennes
à fortes pour des sites
bien équipés et facilement
accessibles

ACCOMPAGNER

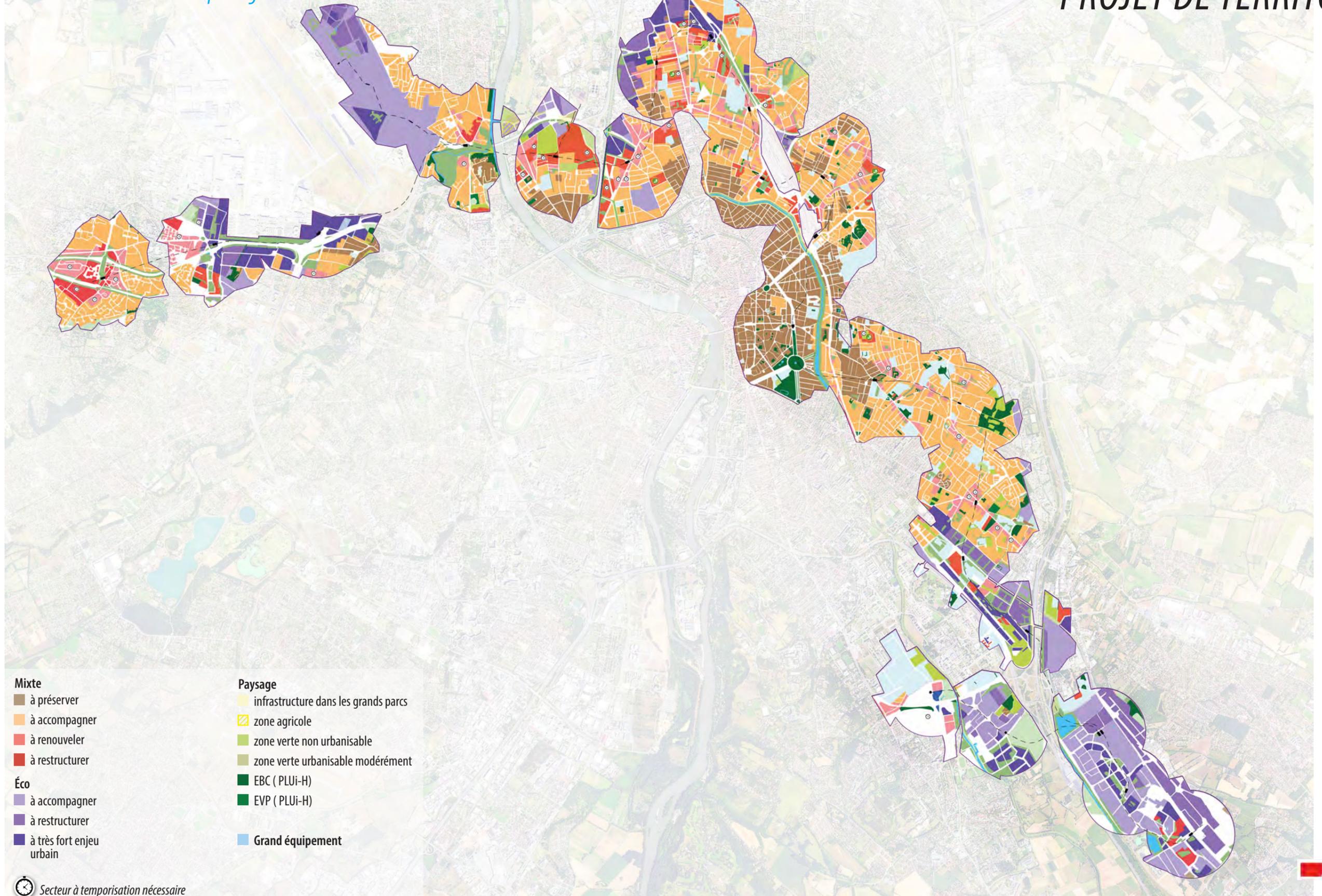
Des évolutions modérées
qui concernent la plus
grande partie du territoire

RESTRUCTURER

Des évolutions importantes
pour des quartiers
à réinventer

II. Un accueil de qualité
2. La définition d'un projet de territoire

A. VOLET URBAIN
PROJET DE TERRITOIRE



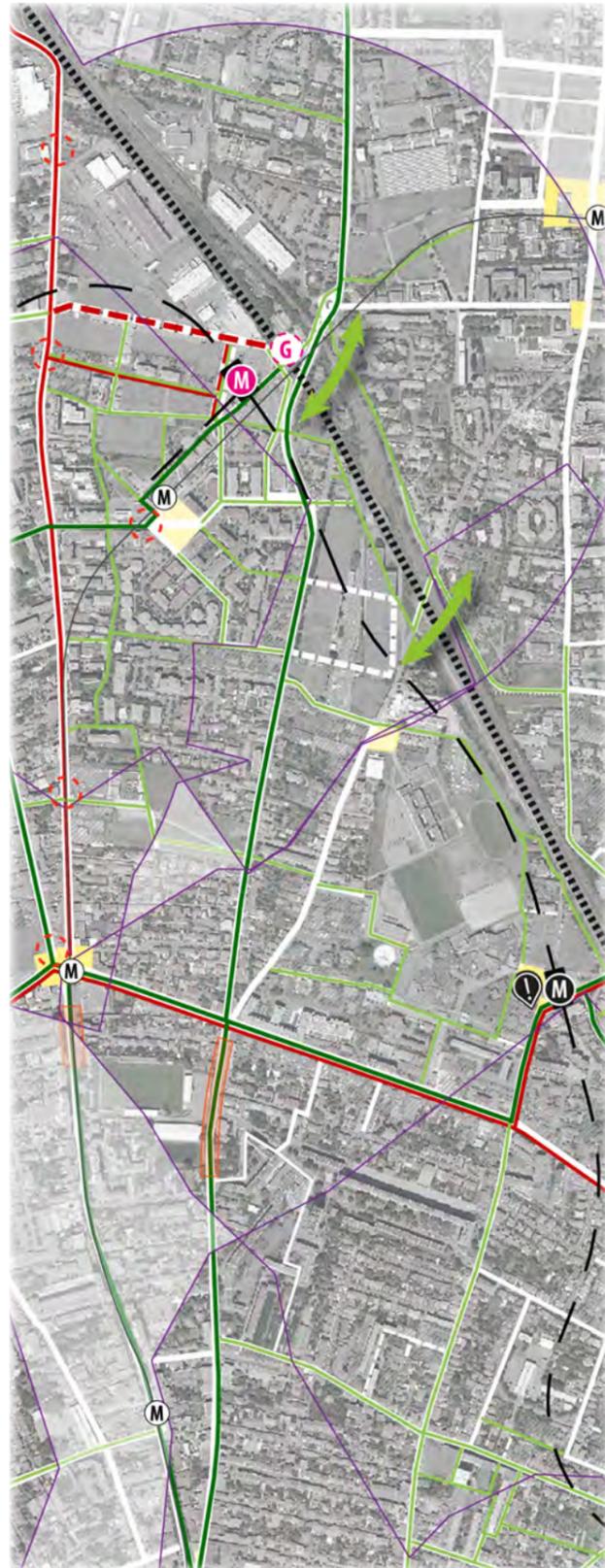
 Secteur à temporisation nécessaire

II. Un accueil de qualité

2. La définition d'un projet de territoire

B. VOLET MOBILITÉS

CLÉS DE LECTURE



Mobilités

- M** Pôle d'échange d'agglomération
- Isochrone de 10 min à pied autour de la station

Arrêts de transport en commun structurant

	Gare	Métro	Tram	Linéo/bus
Existant				
En projet				
Reporté				

- Aménagements en faveur de la circulation des bus

- Connexion en modes alternatifs à améliorer

- Traversée en modes actifs à créer ou conforter

- Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs

- Principes de liaisons apaisées existantes ou futures

- Sécurisation des modes actifs

Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues

- Requalification prioritaire
- Création

Une station accessible

Le volet mobilité préconise des enjeux stratégiques pour améliorer l'accessibilité tous modes à la station en privilégiant les modes alternatifs (complémentarité entre les différents réseaux de transports en commun, maillage piéton/cycle...)

Au regard de leur importance, ces thématiques devront être nécessairement approfondies dans la recherche de l'amélioration de l'accessibilité des stations tout en préservant la qualité de vie des habitants.

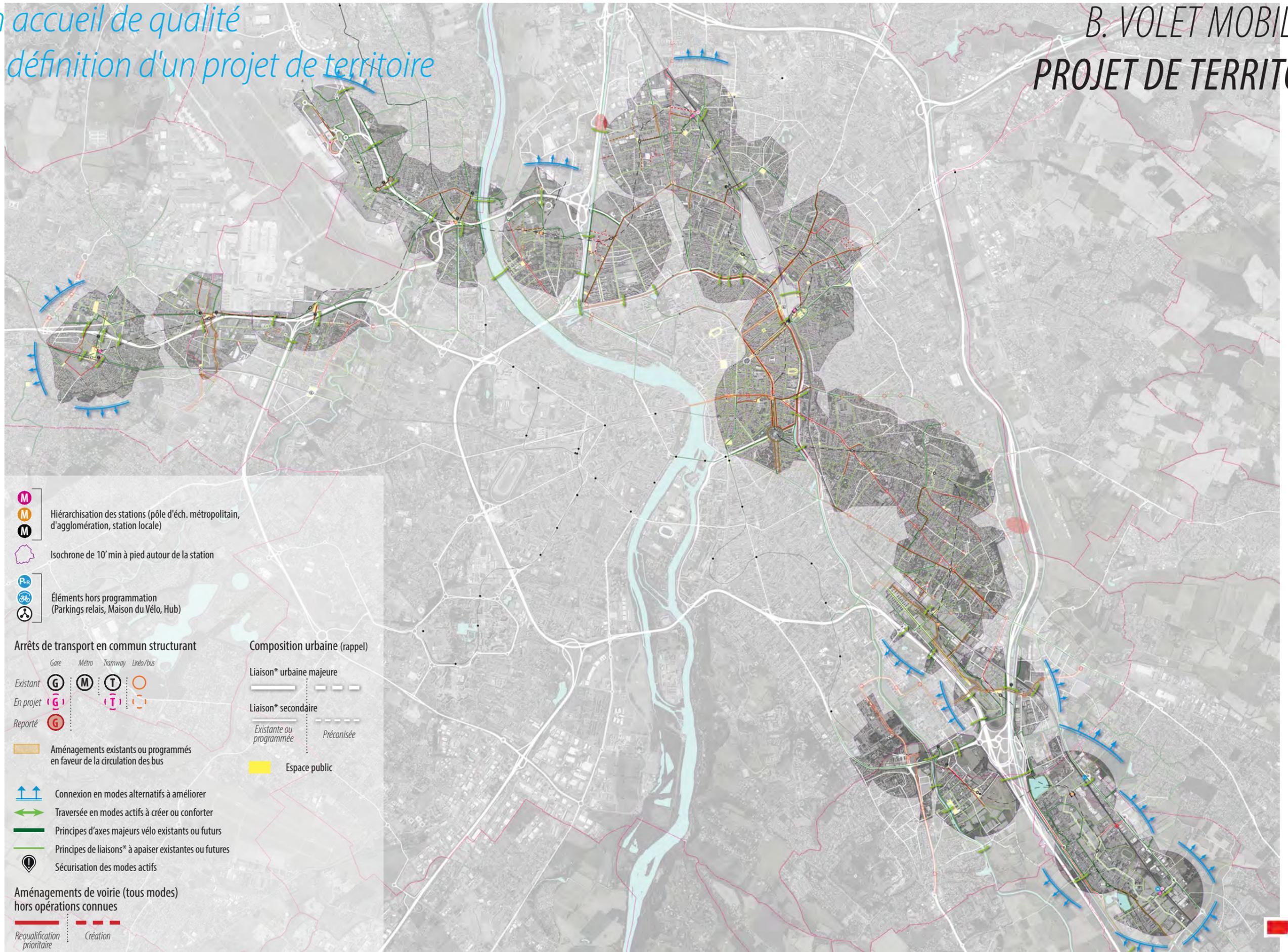
Les programmes des stations liés aux infrastructures métro, Connexion Ligne B et LAE ne sont pas repris dans les cartographies mais font partis du scénario-cible.

Enjeux autour des stations :

	Accessibilité Modes actifs
	Restructuration du réseau bus
	Évolution du plan de circulation
	Gestion du stationnement
	Faible
	Moyen
	Fort

II. Un accueil de qualité 2. La définition d'un projet de territoire

B. VOLET MOBILITÉS PROJET DE TERRITOIRE



III. UN ACCUEIL VENTILÉ DANS LE TEMPS

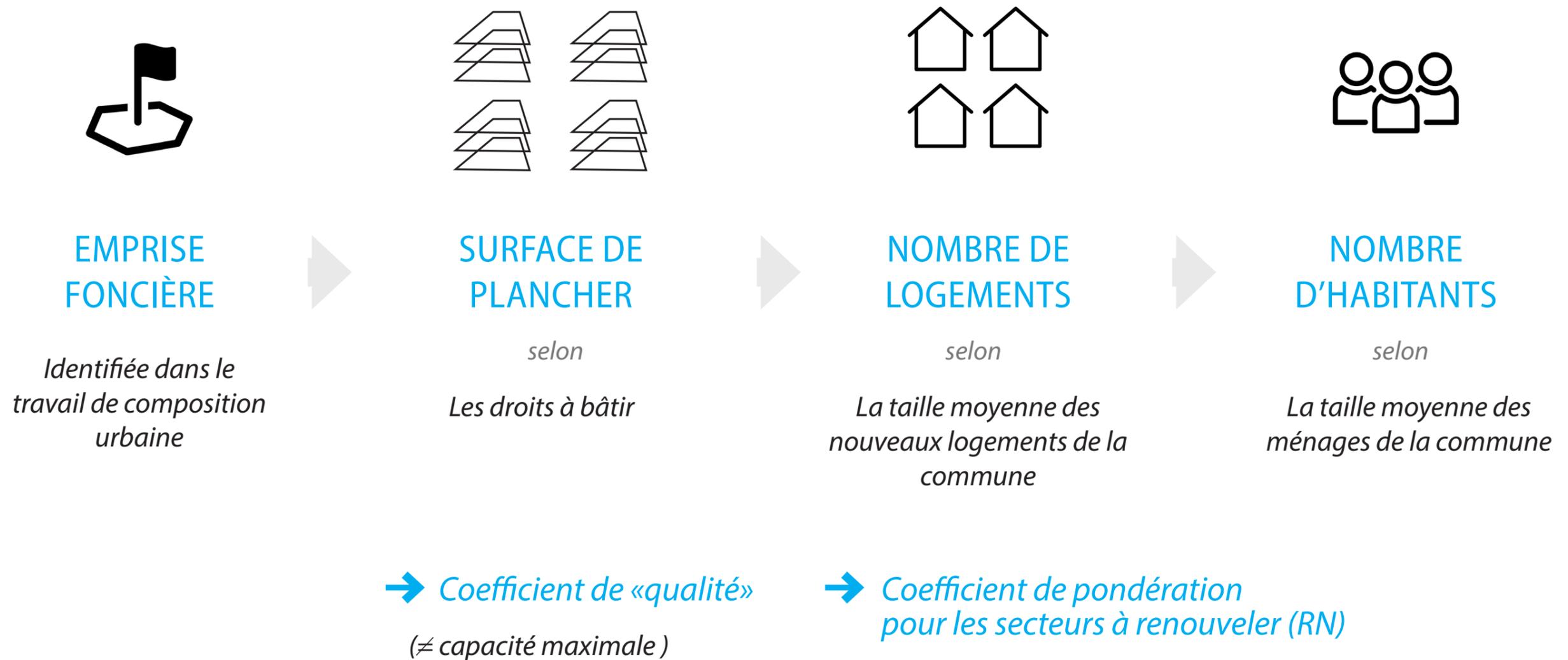
ESTIMATION DE L'ACCUEIL AUTOUR DE LA LIGNE

A. Logements Méthode d'estimation

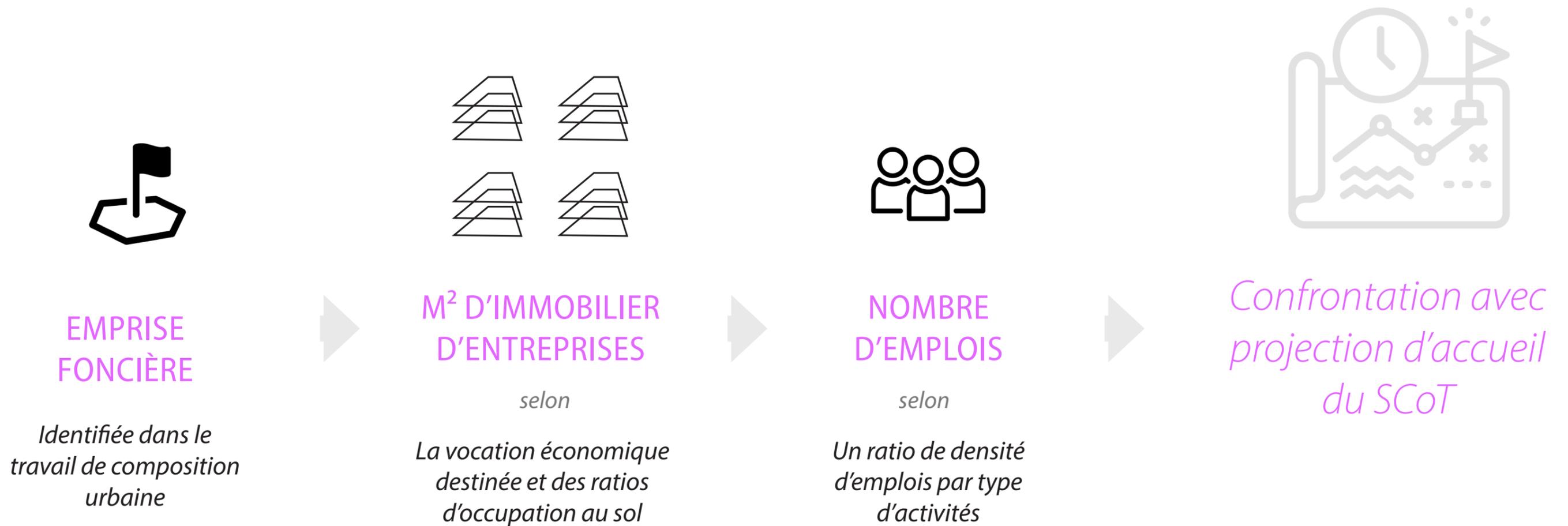
B. Emplois Méthode d'estimation

*C. Estimation
d'accueil*

Une méthode adaptée à l'urbanisme de projet

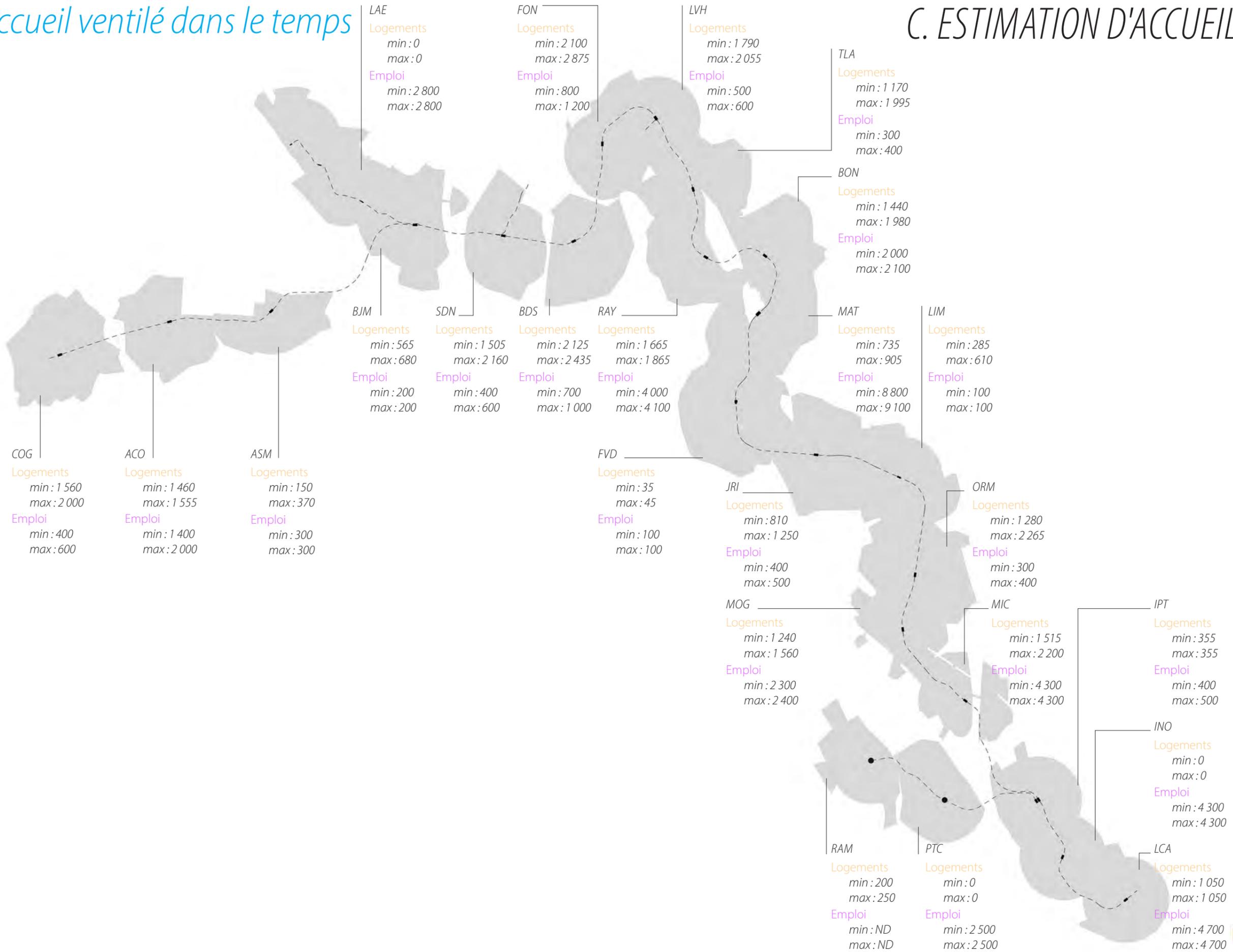


Une méthode entre projection et modélisation



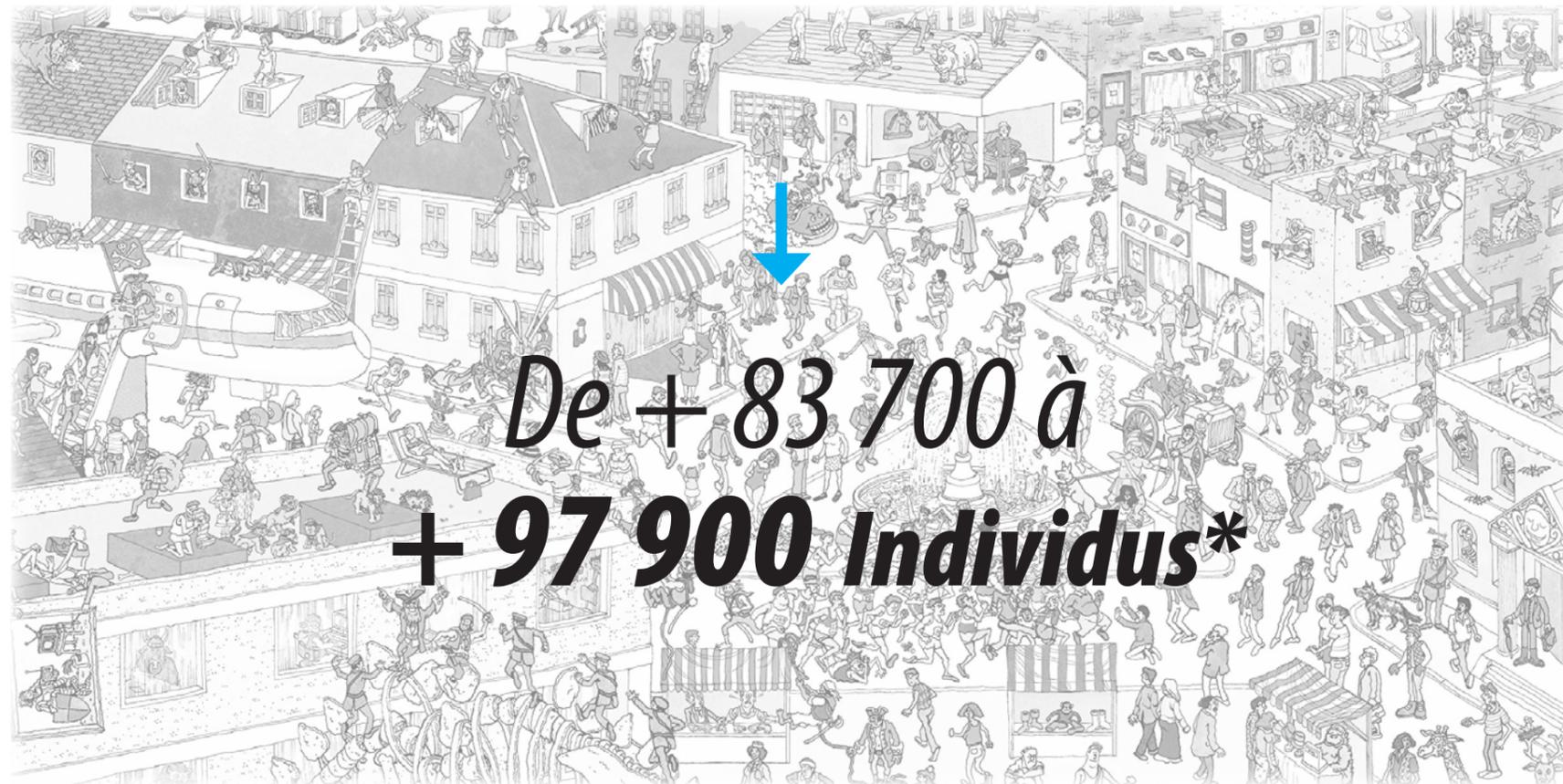
III. Un accueil ventilé dans le temps

C. ESTIMATION D'ACCUEIL (1/2)



Dans le périmètre des isochrones :

 De + 41 700
à + **53 160 habitants** +  De + 42 000
à + **44 800 emplois**



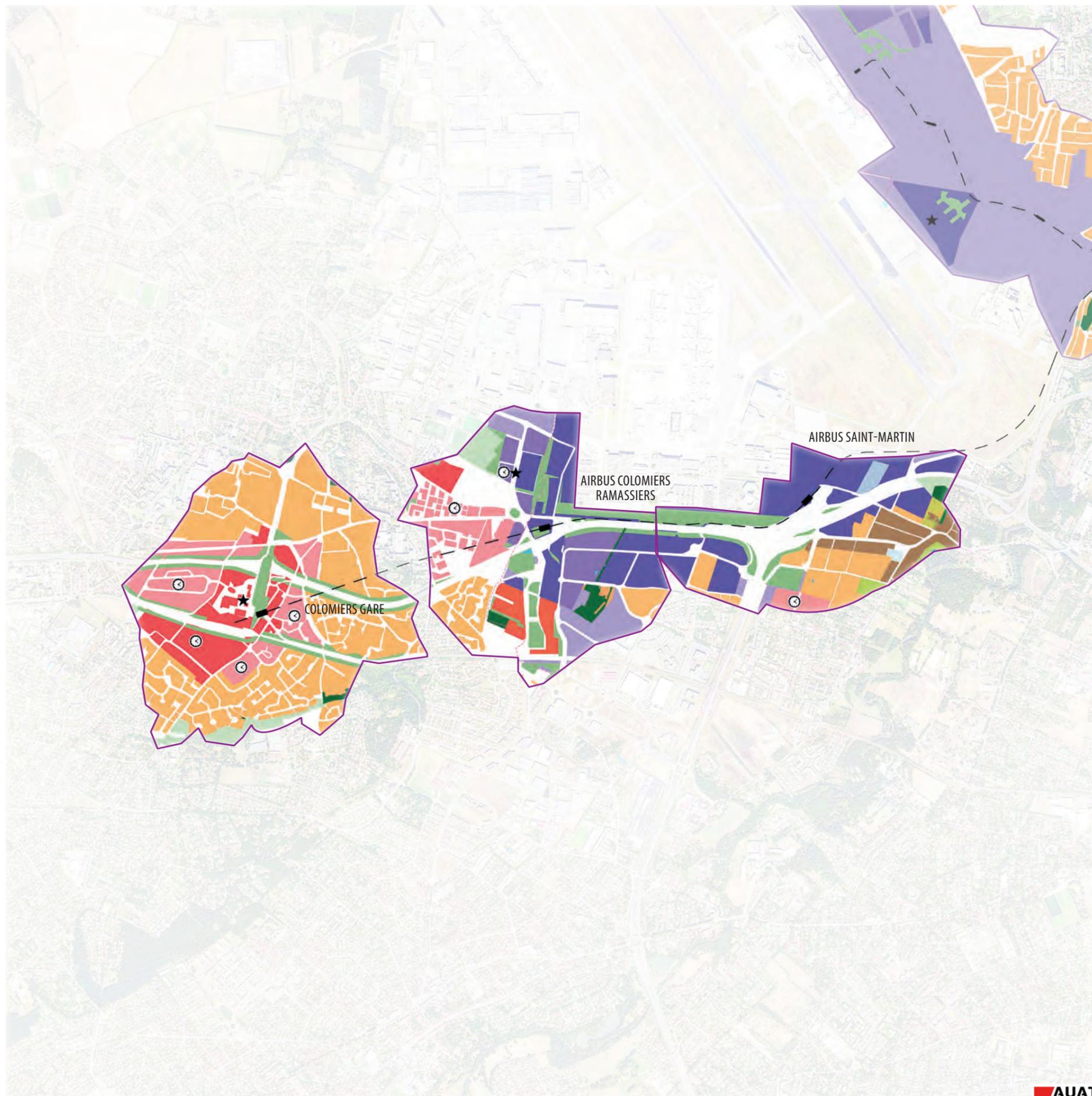
* Habitants max. + emplois max., dans périmètres isochrones (3^{ème} ligne, LAE et CLB) à horizon 2030 et au delà, hors scolaire.

NB : L'évolution « naturelle » dans le diffus (hors renouvellement) ne peut être intégrée à l'estimation. Cette dernière doit donc être considérée comme un objectif mesuré de production de logements.

IV. QUATRE SECTEURS D'ÉTUDE

1. SECTEUR NORD-OUEST

VOLET URBAIN

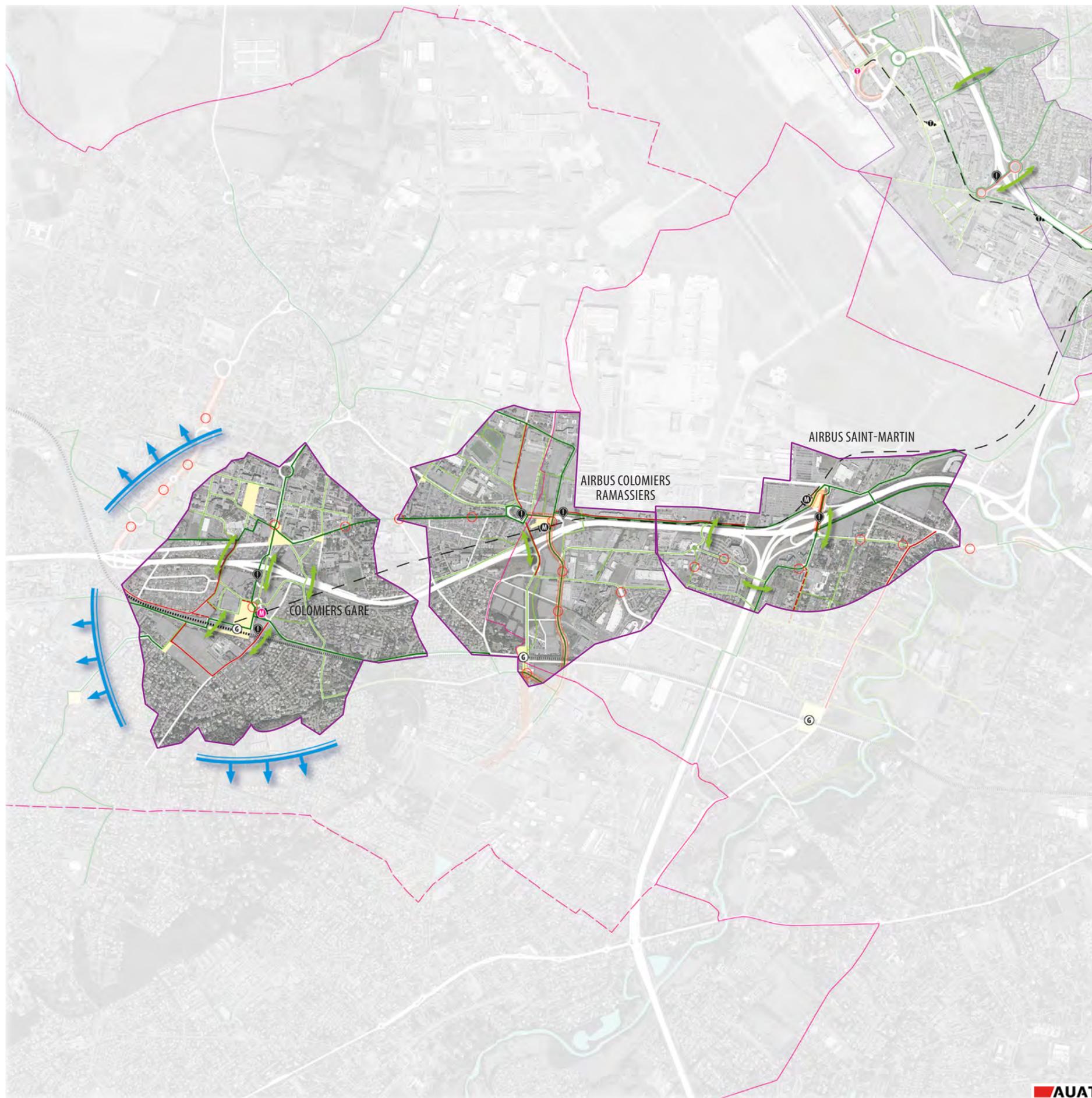


- | | | |
|----------------------------|--|-------------------------|
| Mixte | Paysage | Grand équipement |
| ■ à préserver | ■ infrastructure dans les grands parcs | ■ |
| ■ à accompagner | ■ zone agricole | |
| ■ à renouveler | ■ zone verte non urbanisable | |
| ■ à restructurer | ■ zone verte urbanisable modérément | |
| Éco | ■ EBC (PLUi-H) | |
| ■ à accompagner | ■ EVP (PLUi-H) | |
| ■ à restructurer | | |
| ■ à très fort enjeu urbain | | |

🕒 Secteur à temporisation nécessaire ★ Étude en cours ou à mener

1. SECTEUR NORD-OUEST

VOLET MOBILITÉS



MOBILITÉ

- Hiérarchisation des stations (pôle d'éch. métropolitain, d'agglomération, station locale)
- Isochrone de 10' min à pied autour de la station
- Éléments hors programmation (Parkings relais, Maison du Vélo, Hub)

Arrêts de transport en commun structurant

- | | Gare | Méto | Tramway | Ligné/bus |
|-----------|------|------|---------|-----------|
| Existant | | | | |
| En projet | | | | |
| Reporté | | | | |

Aménagements existants ou programmés en faveur de la circulation des bus

- Connexion en modes alternatifs à améliorer
- Traversée en modes actifs à créer ou conforter
- Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs
- Principes de liaisons* à apaiser existantes ou futures
- Sécurisation des modes actifs

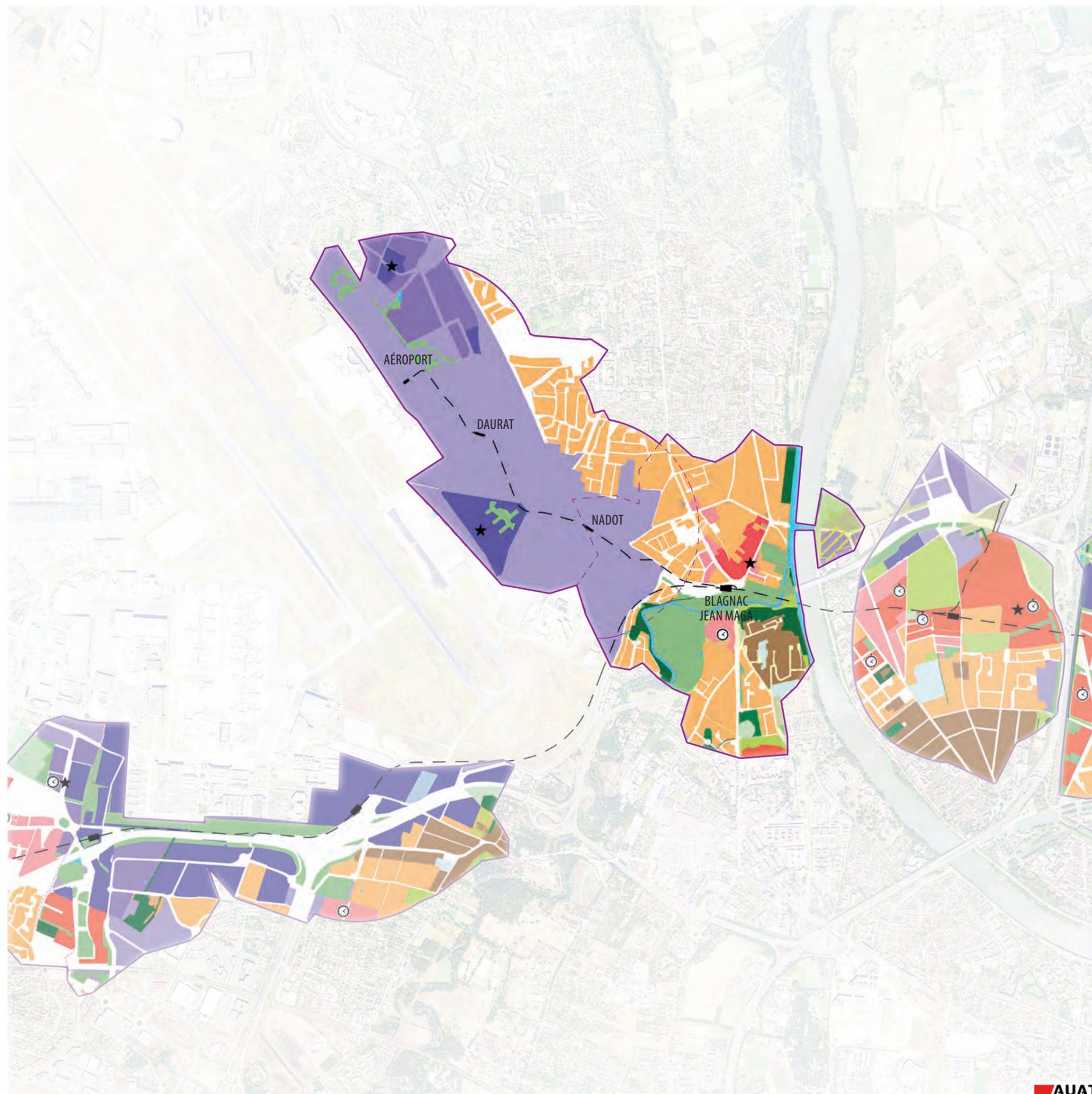
Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues

- Regualification prioritaire
- Création

COMPOSITION URBAINE (RAPPEL)

- Liaison* urbaine majeure
 -
 -
- Liaison* secondaire
 - Existante ou programmée
 - Préconisée
- Espace public

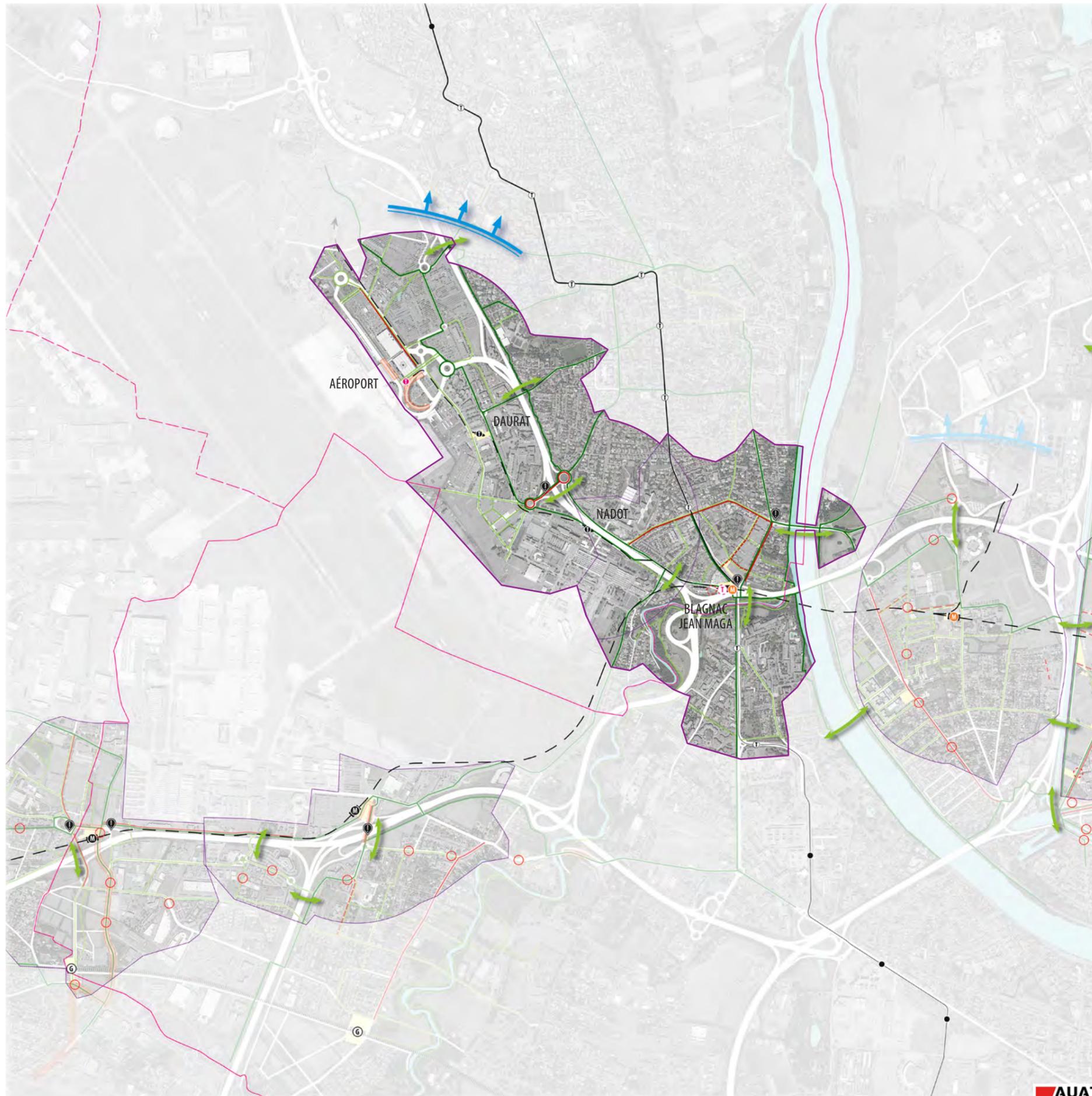
1'. SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) VOLET URBAIN



- | | | |
|----------------------------|--|-------------------------|
| Mixte | Paysage | Grand équipement |
| ■ à préserver | ■ infrastructure dans les grands parcs | ■ |
| ■ à accompagner | ■ zone agricole | |
| ■ à renouveler | ■ zone verte non urbanisable | |
| ■ à restructurer | ■ zone verte urbanisable modérément | |
| Éco | ■ EBC (PLUi-H) | |
| ■ à accompagner | ■ EVP (PLUi-H) | |
| ■ à restructurer | | |
| ■ à très fort enjeu urbain | | |

 Secteur à temporisation nécessaire
  Étude en cours ou à mener

1'. SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) VOLET MOBILITÉS



MOBILITÉ

- Hiérarchisation des stations (pôle d'éch. métropolitain, d'agglomération, station locale)
- Isochrone de 10' min à pied autour de la station
- Éléments hors programmation (Parkings relais, Maison du Vélo, Hub)

Arrêts de transport en commun structurant

- | | Gare | Méto | Tramway | Ligné/bus |
|-----------|------|------|---------|-----------|
| Existant | | | | |
| En projet | | | | |
| Reporté | | | | |

Aménagements existants ou programmés en faveur de la circulation des bus

- Connexion en modes alternatifs à améliorer
- Traversée en modes actifs à créer ou conforter
- Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs
- Principes de liaisons* à apaiser existantes ou futures
- Sécurisation des modes actifs

Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues

- Regualification prioritaire
- Création

COMPOSITION URBAINE (RAPPEL)

- Liaison* urbaine majeure
 -
 -
- Liaison* secondaire
 - Existante ou programmée
 - Préconisée
- Espace public

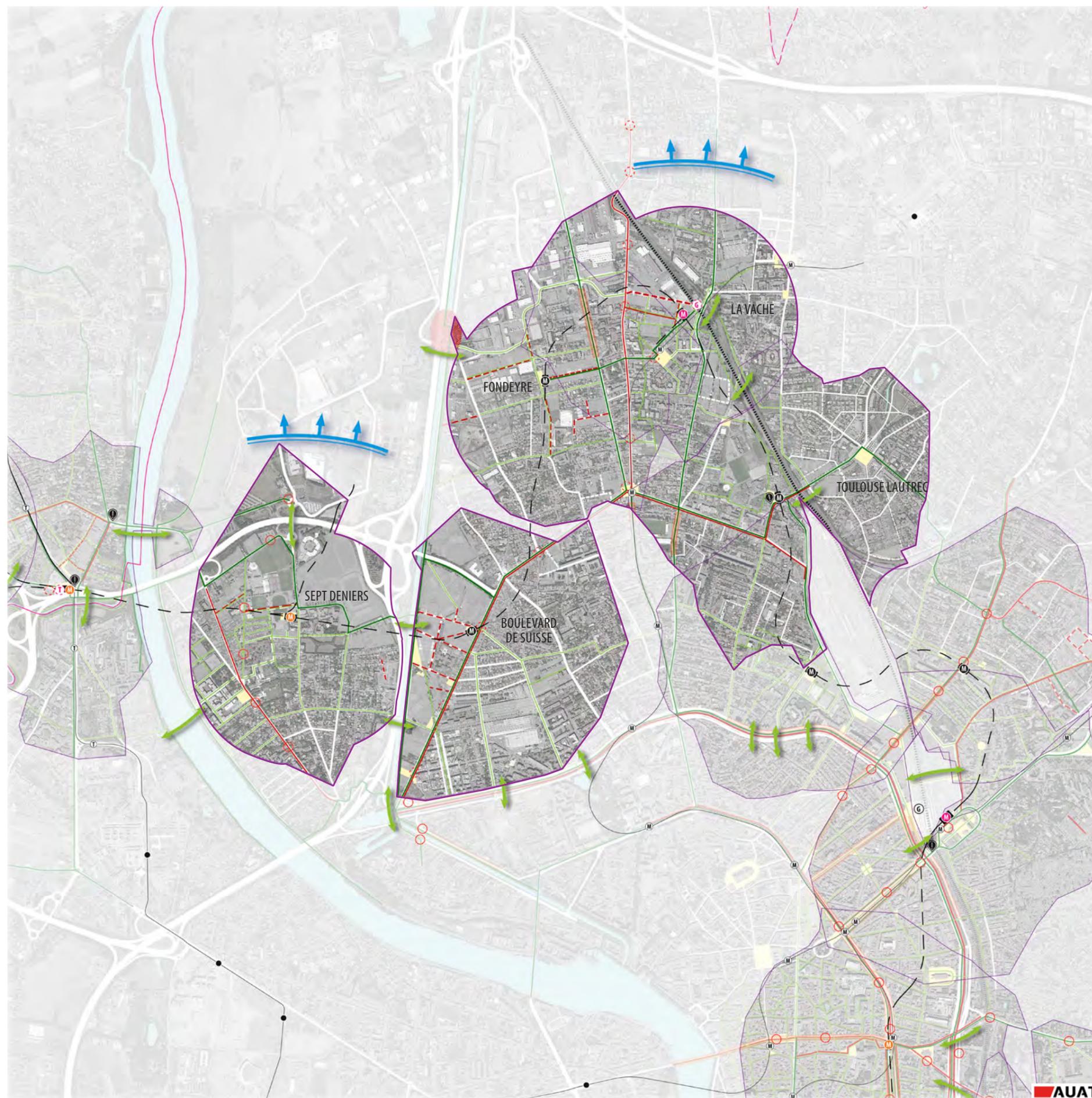
2. SECTEUR NORD VOLET URBAIN



- | | | |
|----------------------------|--|-------------------------|
| Mixte | Paysage | Grand équipement |
| ■ à préserver | ■ infrastructure dans les grands parcs | ■ Grand équipement |
| ■ à accompagner | ■ zone agricole | |
| ■ à renouveler | ■ zone verte non urbanisable | |
| ■ à restructurer | ■ zone verte urbanisable modérément | |
| Éco | ■ EBC (PLUi-H) | |
| ■ à accompagner | ■ EVP (PLUi-H) | |
| ■ à restructurer | | |
| ■ à très fort enjeu urbain | | |

⌚ Secteur à temporisation nécessaire ★ Étude en cours ou à mener

2. SECTEUR NORD VOLET MOBILITÉS



MOBILITÉ

-    Hiérarchisation des stations (pôle d'éch. métropolitain, d'agglomération, station locale)
-  Isochrone de 10' min à pied autour de la station
-    Éléments hors programmation (Parkings relais, Maison du Vélo, Hub)

Arrêts de transport en commun structurant

- | | Gare | Méto | Tramway | Lévo/bus |
|-----------|---|---|---|---|
| Existant |  |  |  |  |
| En projet |  |  |  |  |
| Reporté |  | | | |

 Aménagements existants ou programmés en faveur de la circulation des bus

-  Connexion en modes alternatifs à améliorer
-  Traversée en modes actifs à créer ou conforter
-  Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs
-  Principes de liaisons* à apaiser existantes ou futures
-  Sécurisation des modes actifs

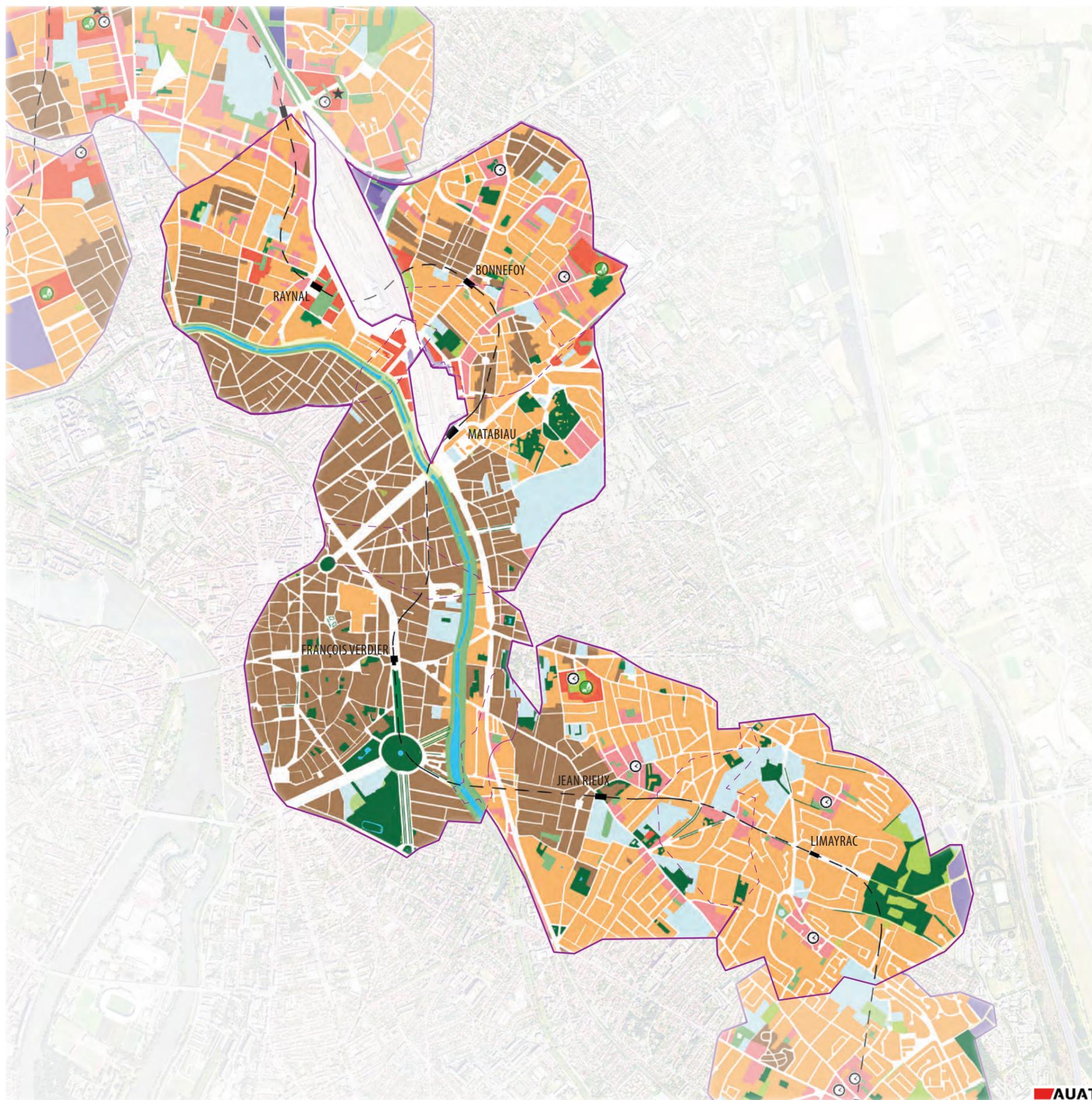
Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues

-  Regualification prioritaire
-  Création

COMPOSITION URBAINE (RAPPEL)

- Liaison* urbaine majeure
 -  Existante ou programmée
 -  Préconisée
- Liaison* secondaire
 -  Existante ou programmée
 -  Préconisée
-  Espace public

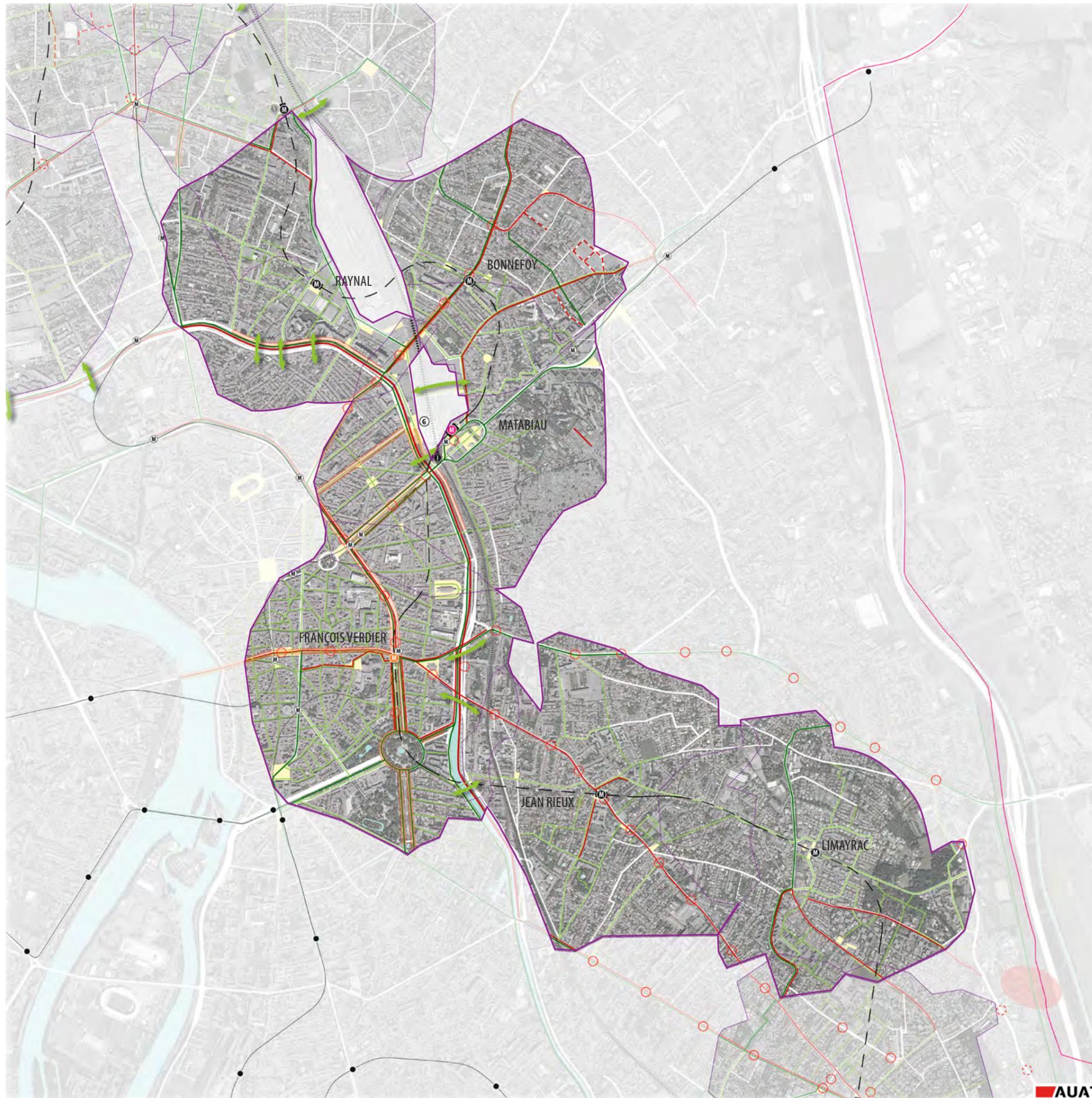
3. SECTEUR PATRIMONIAL VOLET URBAIN



- | | | |
|----------------------------|--|-------------------------|
| Mixte | Paysage | Grand équipement |
| ■ à préserver | ■ infrastructure dans les grands parcs | ■ |
| ■ à accompagner | ■ zone agricole | |
| ■ à renouveler | ■ zone verte non urbanisable | |
| ■ à restructurer | ■ zone verte urbanisable modérément | |
| Éco | ■ EBC (PLUi-H) | |
| ■ à accompagner | ■ EVP (PLUi-H) | |
| ■ à restructurer | | |
| ■ à très fort enjeu urbain | | |

⌚ Secteur à temporisation nécessaire ★ Étude en cours ou à mener

3. SECTEUR PATRIMONIAL VOLET MOBILITÉS



MOBILITÉ

- Hiérarchisation des stations (pôle d'éch. métropolitain, d'agglomération, station locale)
- Isochrone de 10' min à pied autour de la station
- Éléments hors programmation (Parkings relais, Maison du Vélo, Hub)

Arrêts de transport en commun structurant

- | | Gare | Méto | Tramway | Lévo/bus |
|-----------|------|------|---------|----------|
| Existant | | | | |
| En projet | | | | |
| Reporté | | | | |

Aménagements existants ou programmés en faveur de la circulation des bus

- Connexion en modes alternatifs à améliorer
- Traversée en modes actifs à créer ou conforter
- Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs
- Principes de liaisons* à apaiser existantes ou futures
- Sécurisation des modes actifs

Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues

- Regualification prioritaire
- Création

COMPOSITION URBAINE (RAPPEL)

- Liaison* urbaine majeure
 - Existante ou programmée
 - Préconisée
- Liaison* secondaire
 - Existante ou programmée
 - Préconisée
- Espace public

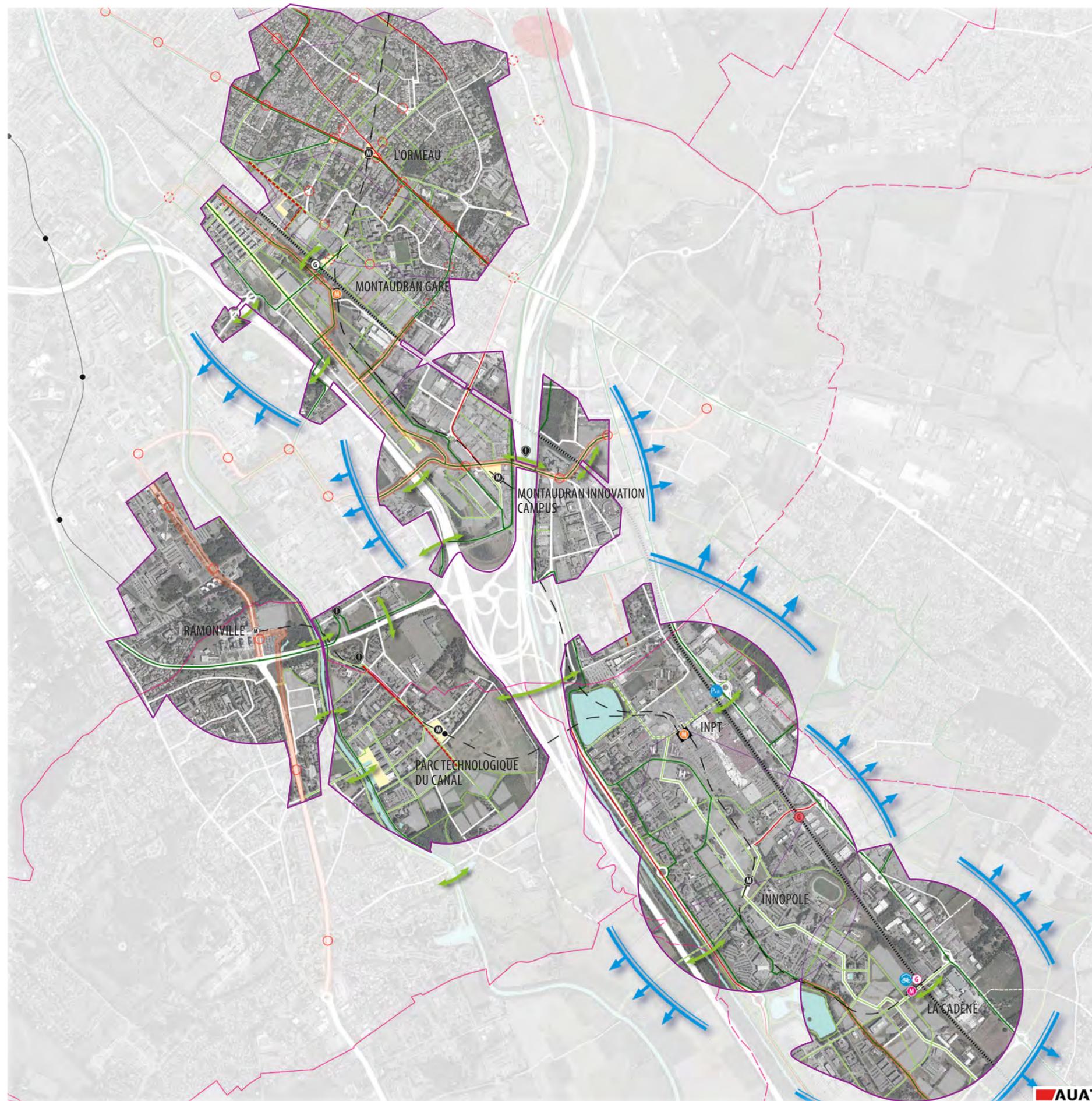
4. SECTEUR SUD-EST VOLET URBAIN



- | | | |
|----------------------------|--|-------------------------|
| Mixte | Paysage | Grand équipement |
| ■ à préserver | ■ infrastructure dans les grands parcs | ■ |
| ■ à accompagner | ■ zone agricole | |
| ■ à renouveler | ■ zone verte non urbanisable | |
| ■ à restructurer | ■ zone verte urbanisable modérément | |
| Éco | ■ EBC (PLUi-H) | |
| ■ à accompagner | ■ EVP (PLUi-H) | |
| ■ à restructurer | | |
| ■ à très fort enjeu urbain | | |

🕒 Secteur à temporisation nécessaire ★ Étude en cours ou à mener

4. SECTEUR SUD-EST VOLET MOBILITÉS



MOBILITÉ

- M** Hiérarchisation des stations (pôle d'éch. métropolitain, d'agglomération, station locale)
- M** Isochrone de 10' min à pied autour de la station

- P+R** Éléments hors programmation (Parkings relais, Maison du Vélo, Hub)

Arrêts de transport en commun structurant

- | | Gare | Méto | Tramway | Linéo/bus |
|-----------|----------|----------|----------|-----------|
| Existant | G | M | T | O |
| En projet | G | M | T | O |
| Reporté | G | | | |

- Orange** Aménagements existants ou programmés en faveur de la circulation des bus

- Blue arrows** Connexion en modes alternatifs à améliorer
- Green arrows** Traversée en modes actifs à créer ou conforter
- Green lines** Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs
- Green lines** Principes de liaisons* à apaiser existantes ou futures
- Warning icon** Sécurisation des modes actifs

Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues

- Red dashed line** Regualification prioritaire
- Red solid line** Création

COMPOSITION URBAINE (RAPPEL)

Liaison* urbaine majeure

- Thick grey line** Existante ou programmée
- Thin grey line** Préconisée

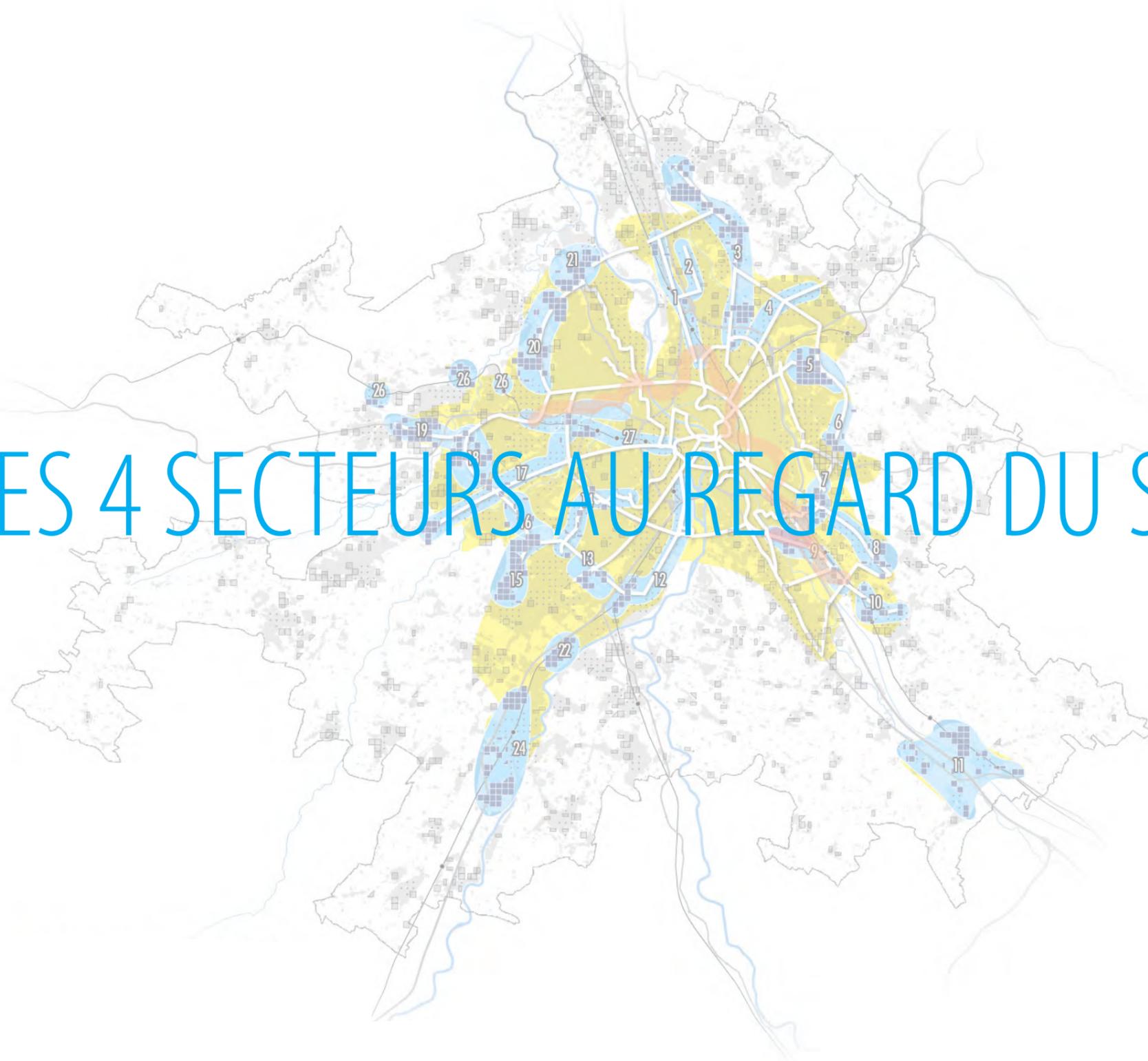
Liaison* secondaire

- Thin grey line** Existante ou programmée
- Thin grey line** Préconisée

- Yellow square** Espace public

PHASAGE

I. LES 4 SECTEURS AU REGARD DU SCOT



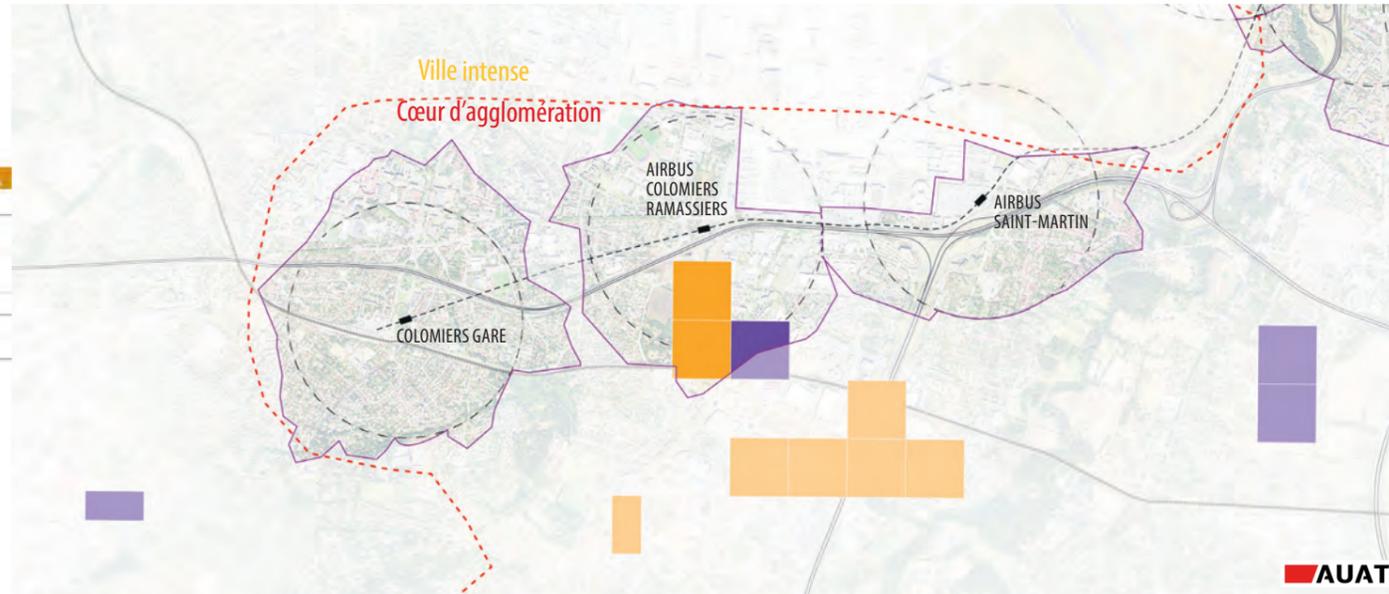
I. Les 4 secteurs au regard du SCoT (1/2)

DENSITÉ RECOMMANDÉE

Territoires mixtes	Densité Individus* / Ha	Nombre de logis / Ha	Nombre d'emplois / Ha
Cœur d'agglomération	200	70	45
Ville intense (hors cœur d'agglo.)	300 Densités moyennes	70	45
	140 Densités moyennes	50	30
	100 Densités moyennes	35	20
Développement mesuré	55 Densités moyennes	15	10
	30 Densités maximales	10	-

Densité brute recommandée

Mixte :	Économique dédié :
200 Ind./ha	100 emp./ha
140 Ind./ha	50 emp./ha
100 Ind./ha	25 emp./ha
55 Ind./ha	10 emp./ha
30 Ind./ha	-

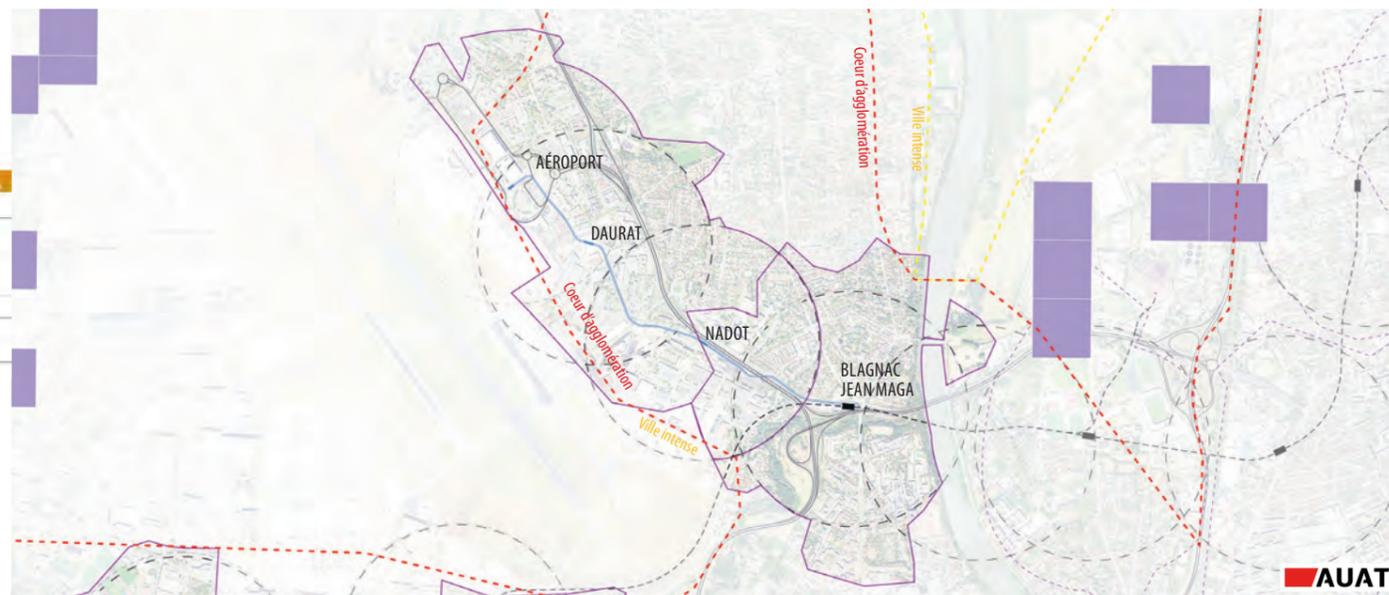


DENSITÉ RECOMMANDÉE

Territoires mixtes	Densité Individus* / Ha	Nombre de logis / Ha	Nombre d'emplois / Ha
Cœur d'agglomération	200	70	45
Ville intense (hors cœur d'agglo.)	300 Densités moyennes	70	45
	140 Densités moyennes	50	30
	100 Densités moyennes	35	20
Développement mesuré	55 Densités moyennes	15	10
	30 Densités maximales	10	-

Densité brute recommandée

Mixte :	Économique dédié :
200 Ind./ha	100 emp./ha
140 Ind./ha	50 emp./ha
100 Ind./ha	25 emp./ha
55 Ind./ha	10 emp./ha
30 Ind./ha	-

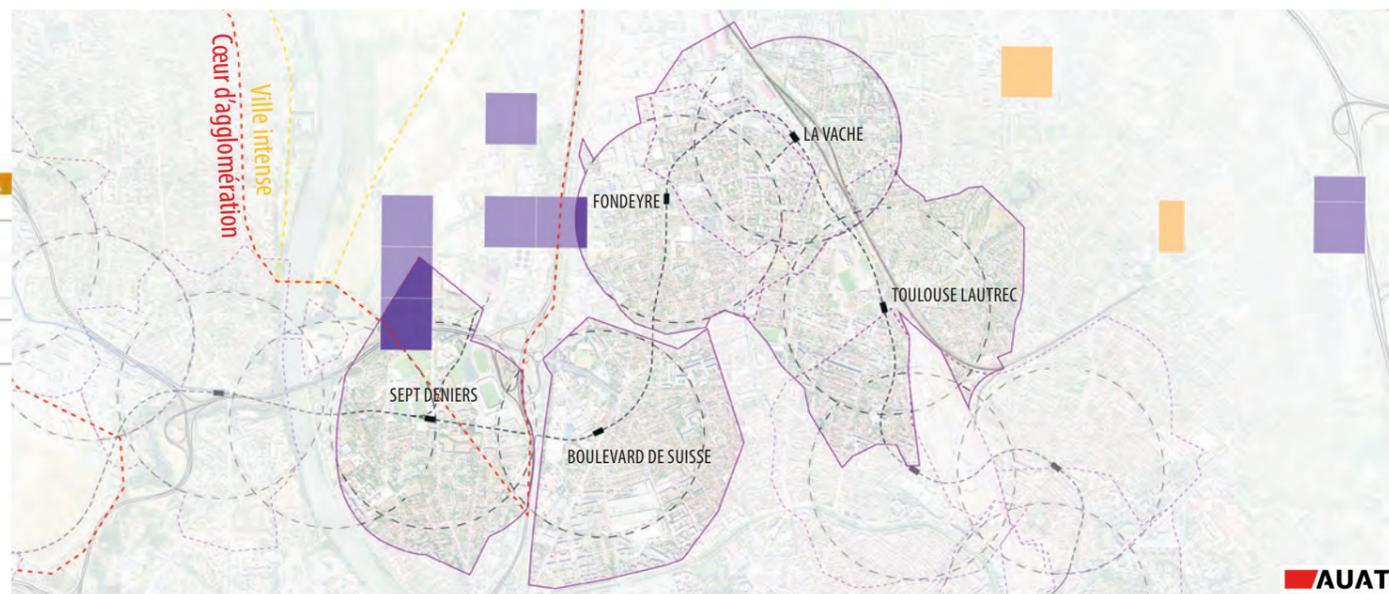


DENSITÉ RECOMMANDÉE

Territoires mixtes	Densité Individus* / Ha	Nombre de logis / Ha	Nombre d'emplois / Ha
Cœur d'agglomération	200	70	45
Ville intense (hors cœur d'agglo.)	300 Densités moyennes	70	45
	140 Densités moyennes	50	30
	100 Densités moyennes	35	20
Développement mesuré	55 Densités moyennes	15	10
	30 Densités maximales	10	-

Densité brute recommandée

Mixte :	Économique dédié :
200 Ind./ha	100 emp./ha
140 Ind./ha	50 emp./ha
100 Ind./ha	25 emp./ha
55 Ind./ha	10 emp./ha
30 Ind./ha	-



1. SECTEUR NORD-OUEST

SCoT Planification à 20 ans

Chiffres clés dans le périmètre du secteur : 35 919 individus - 86 ind./ha - 58 emp./ha

PIXELS À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'ENGAGEMENT

Potentiel total des pixels identifiés au SCoT* (extension/intensification)	Pixels mobilisés (ouvert à l'urbanisation en zones U et AU)	Consommation des pixels 2010/2016
3 pixels à l'intérieur du périmètre du secteur, soit 27 ha	2 pixels mixtes (18 ha) 1 pixel éco (9 ha)	environ 0,45 pixel, soit environ 4 ha
2 pixels à vocation mixte : 2 pixels mobilisés 0 pixel non mobilisé		
1 pixel à vocation économique : 1 pixel mobilisé 0 pixel non mobilisé		

*1ère révision du SCoT approuvé le 27 avril 2017

1'. SECTEUR NORD-OUEST / LAE

SCoT Planification à 20 ans

Chiffres clés dans le périmètre du secteur : 28 311 individus - 83 ind./ha - 58 emp./ha

PIXELS À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'ENGAGEMENT

Potentiel total des pixels identifiés au SCoT* (extension/intensification)	Pixels mobilisés (ouvert à l'urbanisation en zones U et AU)	Consommation des pixels 2010/2016
Pas de pixel à l'intérieur du périmètre du secteur	-	-

*1ère révision du SCoT approuvé le 27 avril 2017

2. SECTEUR NORD

SCoT Planification à 20 ans

Chiffres clés dans le périmètre du secteur : 53 803 individus - 79 ind./ha - 13 emp./ha

PIXELS À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'ENGAGEMENT

Potentiel total des pixels identifiés au SCoT* (extension/intensification)	Pixels mobilisés (ouvert à l'urbanisation en zones U et AU)	Consommation des pixels 2010/2016
3 pixels à l'intérieur du périmètre du secteur, soit 27 ha	0 pixel mixte 3 pixels éco (27 ha)	environ 0,5 pixel, soit environ 4,5 ha
Pas de pixel à vocation mixte		
3 pixels à vocation économique : 3 pixels mobilisés 0 pixel non mobilisé		

*1ère révision du SCoT approuvé le 27 avril 2017

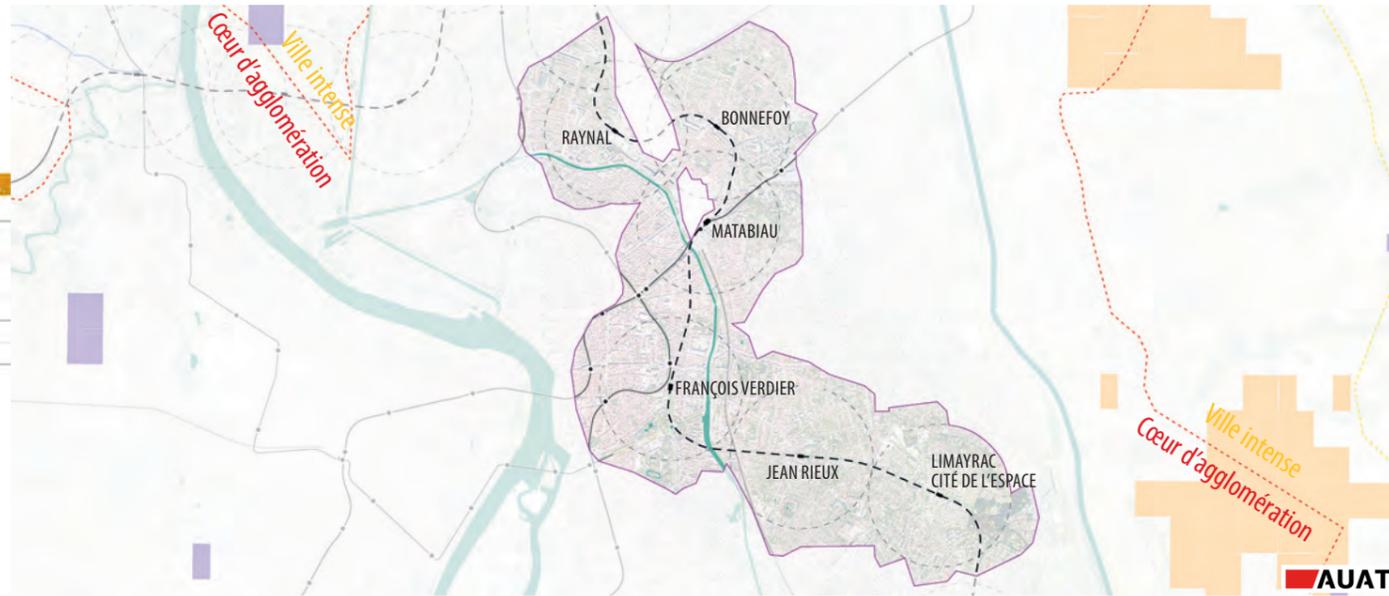
I. Les 4 secteurs au regard du SCoT (2/2)

DENSITÉ RECOMMANDÉE

Territoires mixtes	Densité individus* / Ha	Nombre de logements / Ha	Nombre d'emplois / Ha
Coeur d'agglomération	200 Densités moyennes	70	45
Ville intense (hors coeur d'agglo.)	140 Densités moyennes	50	30
Développement mesuré	100 Densités moyennes	35	20
	55 Densités moyennes	15	10
	30 Densités maximales	10	-

Densité brute recommandée

Mixte :	Économique dédié :
200 Individus/hectare	100 emplois/hectare
140 Ind./ha	50 emp./ha
100 Ind./ha	25 emp./ha
55 Ind./ha	10 emp./ha
30 Ind./ha	



3. SECTEUR PATRIMONIAL

SCoT Planification à 20 ans

Chiffres clés dans le périmètre du secteur : 139 231 d'individus - 155 ind/ha - 59 emp/ha

PIXELS À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'ENGAGEMENT

Potentiel total des pixels identifiés au SCoT* (extension/intensification)	Pixels mobilisés (ouvert à l'urbanisation en zones U et AU)	Consommation des pixels 2010/2016
Pas de pixel à l'intérieur du périmètre du secteur	-	-

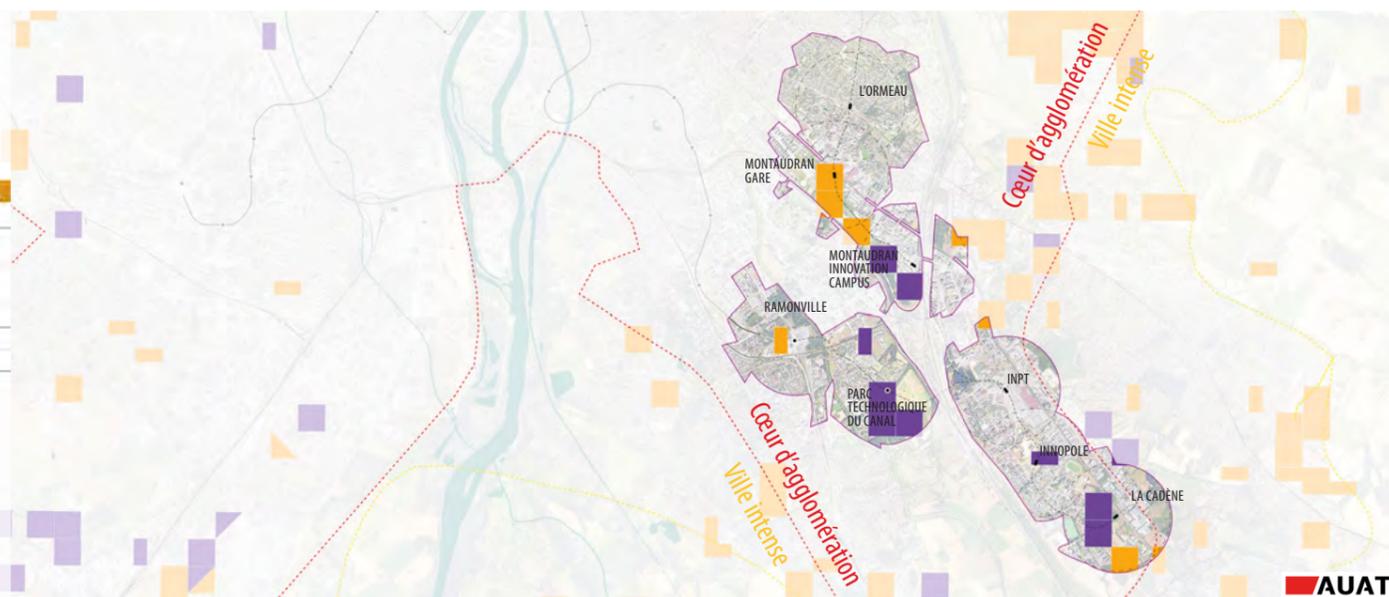
*1ère révision du SCoT approuvé le 27 avril 2017

DENSITÉ RECOMMANDÉE

Territoires mixtes	Densité individus* / Ha	Nombre de logements / Ha	Nombre d'emplois / Ha
Coeur d'agglomération	200 Densités moyennes	70	45
Ville intense (hors coeur d'agglo.)	140 Densités moyennes	50	30
Développement mesuré	100 Densités moyennes	35	20
	55 Densités moyennes	15	10
	30 Densités maximales	10	-

Densité brute recommandée

Mixte :	Économique dédié :
200 Individus/hectare	100 emplois/hectare
140 Ind./ha	50 emp./ha
100 Ind./ha	25 emp./ha
55 Ind./ha	10 emp./ha
30 Ind./ha	



4. SECTEUR SUD-EST

SCoT Planification à 20 ans

Chiffres clés dans le périmètre du secteur : 47 165 individus - 53 ind/ha - 31 emp/ha

PIXELS À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'ENGAGEMENT

Potentiel total des pixels identifiés au SCoT* (extension/intensification)	Pixels mobilisés (ouvert à l'urbanisation en zones U et AU)	Consommation des pixels 2010/2016
13 pixels à l'intérieur du périmètre du secteur, soit 117 ha	5 pixels mixtes (45 ha) 8 pixels éco (72 ha)	environ 2 pixels, soit environ 18 ha
5 pixels à vocation mixte : 5 pixels mobilisés 0 pixel non mobilisé		
8 pixels à vocation économique : 8 pixels mobilisés 0 pixel non mobilisé		

*1ère révision du SCoT approuvé le 27 avril 2017

II. CLÉS D'ENTRÉE DES GRAPHIQUES

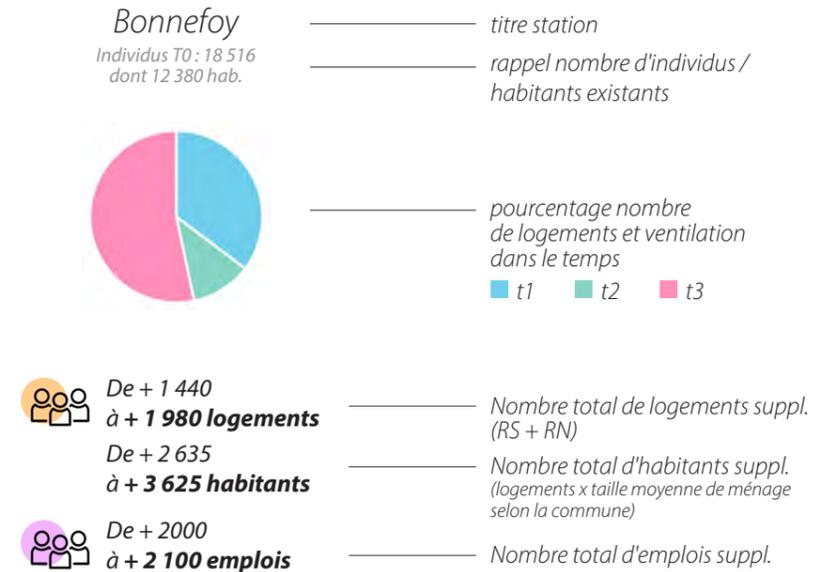
II. Clés d'entrée des graphiques



VOLET MOBILITÉ

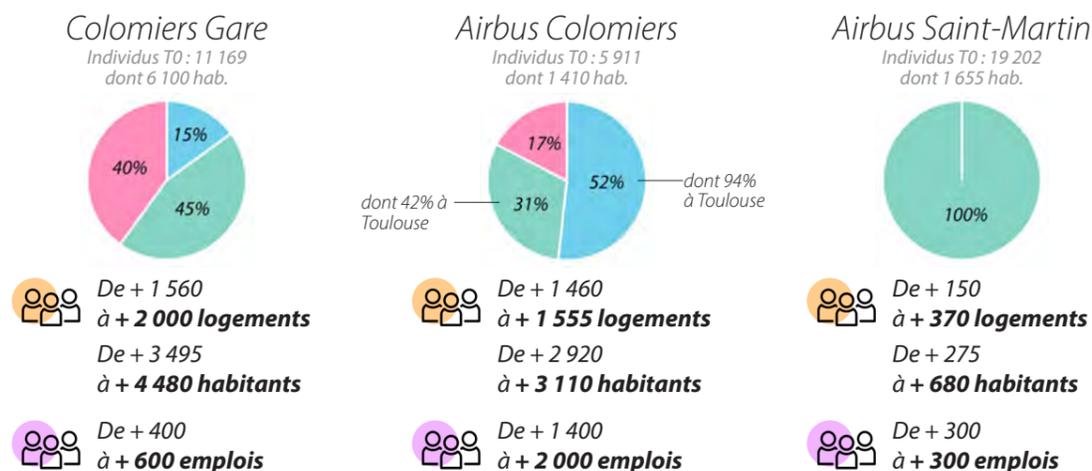
VOLET COMPOSITION URBAINE

Thématiques	A quoi correspondent les actions communes	
Espaces publics / PEM	QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS  Étude / Mise en œuvre de la qualité des espaces publics du PEM / Station	PÔLE D'ÉCHANGES  Finalisation et mise en œuvre du programme PEM / Station
Report modal transport en commun et intermodalité	RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement  <ul style="list-style-type: none"> - Définition / Programmation / Mise en œuvre de la restructuration des réseaux de bus et des cars - Définition / Programmation / Mise en œuvre des mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus et/ou des cars - Définition / Restructuration bus et mise en œuvre des mesures d'accompagnement durant phase travaux - Principe de développement de parc de stationnement en rabattement TC structurant en amont de la station 	
Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public	AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS   <ul style="list-style-type: none"> - Apaisement et qualité des espaces publics / sécurisation des traversées (depuis et vers les stations) - Définition et mise en œuvre des REV - Développement des services vélos (VLS) - Nouvelles liaisons cycles / traitement des discontinuités (SD vélo EPCI) / stationnement vélo - Recherche de transparences - Amélioration / création de franchissements voies ferrées, voies rapides, Garonne, Canal, Touch, Hers 	SIGNALÉTIQUE / JALONNEMENT  Étude et mise en œuvre
Organisation des réseaux routiers et stationnement	REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES  <p>Selon démarche PICTA : 1. Piéton / 2. Cycle / 3. TC / 4. VP</p> <p>Calendrier en fonction de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programmations spécifiques (dont grands projets) - Étude de la priorisation des voiries à apaiser et mise en œuvre - Développement urbain 	MISE EN ACCESSIBILITÉ PMR  Définition / Mise en œuvre de l'accessibilité PMR (espaces publics, voirie, transport)
	STATIONNEMENT  <ul style="list-style-type: none"> - Études et mise en œuvre des préconisations sur le stationnement public en surface ou en ouvrage (voire stationnement privé) - Mise en œuvre des opérations programmées 	PLAN DE CIRCULATION  Études et mise en œuvre, en lien avec : <ul style="list-style-type: none"> - Apaisement des voiries - Proximité d'un échangeur (congestion) - Développement urbain - Mise en service d'un projet routier programmé/étudié



III. QUATRE SECTEURS D'ÉTUDE

	Avant mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	Après mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B
ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS	<p>Quels sont les éléments qui ont déclenché le Pacte Urbain ?</p> <ul style="list-style-type: none"> Programmation de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB 	<p>Quels sont les éléments qui déclenchent la deuxième phase ?</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en service de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB Mise en œuvre de la restructuration du réseau de bus associée et des premières mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus
Espaces publics PEM	<p>QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS</p>  <p>En lien avec développement urbain et PEM (COG)</p> <p>PÔLE D'ÉCHANGES</p>  <p>Intégration PEM (COG)</p>	<p>Poursuite aménagement du PÔLE D'ÉCHANGES</p>  <p>COG</p>
Report modal transport en commun et intermodalité	<p>MISE EN ACCESSIBILITÉ</p>  <p>Ad'Ap régional (COG)</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p>  <p>Ceinture Sud / Ligne Express / Rabattements Ouest et Nord-Ouest (COG) Desserte ZA (ACO)</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p>  <p>Renforcement phasé desserte entre COG et l'Isle Jourdain Complémentarité heures creuses Amélioration accessibilité des gares entre COG et l'Isle Jourdain Stationnement nouvelles mobilités (COG)</p>	<p>ADAPTATION RÉSEAU BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p>  <p>Poursuite des mesures d'accompagnement Adaptation réseau bus - car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p>  <p>Poursuite du renforcement de la desserte entre COG et l'Isle Jourdain</p>
Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public	<p>AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS</p>   <p>- Apaisement et qualité des espaces publics / Sécurisation traversée depuis et vers : le centre ville de Colomiers (COG) / des grands équipements publics ou privés / communes et/ou quartiers limitrophes (toutes stations) - Franchissements voies ferrées (COG) et voies rapides (toutes stations) - REV / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités</p> <p>REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES</p>  <p>Calendrier en fonction : - des programmations spécifiques (études à lancer / en cours : COG) - de la priorisation de l'apaisement des voiries - du développement urbain</p> <p>SIGNALÉTIQUE JALONNEMENT</p>  <p>MISE EN ACCESSIBILITÉ PMR</p> 	<p>POURSUITE AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS ET DES FRANCHISSEMENTS</p>   <p>POURSUITE REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES</p> 
Organisation des réseaux routiers et stationnement	<p>STATIONNEMENT</p>  <p>En lien notamment avec : - le parc relais (COG), - l'offre de stationnement public de surface et en ouvrage du centre ville (COG) - les échangeurs (toutes les stations)</p> <p>PLAN DE CIRCULATION</p>  <p>En lien notamment avec : - la proximité des échangeurs - l'apaisement des voiries - le développement urbain (toutes les stations)</p>	<p>POURSUITE DES MESURES DE STATIONNEMENT</p>  <p>Si besoin</p> <p>POURSUITE DES MESURES DE PLAN DE CIRCULATION</p>  <p>Si besoin</p>



t1 / avant mise en service du métro

Nombre de logements : 4 580 (t0) + 1 100 (t1) = 5 680 logements, soit 14 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 9 165 (t0) + 2 280 (t1) = 11 445 habitants, soit 28 hab/ha

Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnalité des programmes attachés à l'infrastructure

Poursuite des projets engagés

- Poursuite des études opérationnelles et l'urbanisation de la ZAC Ramassiers/ Saint Martin du Touch dans sa programmation logements, activités, équipements publics (~750 logements ; activités en fonction de la commercialisation)
- Poursuite du renouvellement du quartier Pelvoux dans le respect des limites du POA
- Réalisation des équipements de proximité programmés

Stratégie foncière

- Action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : création de secteurs prioritaires d'action foncière, veille foncière (DIA), voire acquisitions

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans la ou les premières modifications du PLUi-H : mise en cohérence des droits à construire au regard des évolutions souhaitées d'ici 2025, intégration des servitudes et projets,
- Rédaction du nouveau POA 2025-2030
- Temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptations réglementaires dans le PLUIH
- Sur les secteurs non temporisés, mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) », secteurs pressentis autour des stations : Colomiers Gare (en lien avec le pôle d'échanges multimodal), Airbus Colomiers Ramassiers (en particulier au nord de la station), et Airbus Saint-Martin
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

t2 / un an avant mise en service du métro et 5 ans après mise en service

Nombre de logements : 4 580 (t0) + 1 100 (t1) + 1 750 (t2) = 7 430 logements, soit 18 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 9 165 (t0) + 2 280 (t1) + 3 655 (t2) = 15 100 habitants, soit 37 hab/ha

Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle

- Poursuite des études opérationnelles et de l'urbanisation de la ZAC Ramassiers / Saint Martin du Touch dans sa programmation logements, activités, équipements publics (~200 logements ; activités en fonction de la commercialisation)
- Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLUi-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

t3 / 10 ans après mise en service du métro

Nombre de logements : 4 580 (t0) + 1 100 (t1) + 1 750 (t2) + 1 070 (t3) = 8 500 logements, soit 21 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 9 165 (t0) + 2 280 (t1) + 3 655 (t2) + 2 330 (t3) = 17 430 habitants, soit 43 hab/ha

Nombre d'emplois sur l'ensemble des trois phases : 23 620 (t0) + de 2 100 à 2 900 (t1 + t2 + t3) = environ de 25 720 à 26 520 emplois

Poursuite des programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle

- Poursuite de l'urbanisation des OAP/ZAC
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

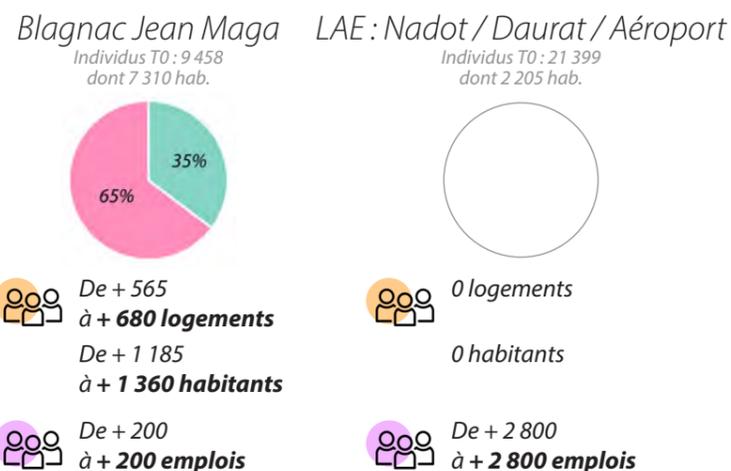
Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLUi-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

	Avant mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	Après mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B
ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS	<p>Quels sont les éléments qui ont déclenché le Pacte Urbain ?</p> <ul style="list-style-type: none"> Programmation de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB 	<p>Quels sont les éléments qui déclenchent la deuxième phase ?</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en service de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB Mise en œuvre de la restructuration du réseau de bus associée et des premières mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus
Espaces publics PEM	<p>QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS</p>  <p>En lien avec développement urbain et PEM (BJM)</p> <p>PÔLE D'ÉCHANGES</p>  <p>Intégration PEM (BJM - AER)</p>	
Report modal transport en commun et intermodalité	<p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p>  <p>Accès Nord Aéroport (AER) Neau terminus bus (BJM)</p> <p>Étude PROLONGEMENT LAE vers MEET</p>  <p>Etude d'opportunité pour aider à la décision Amélioration multimodale accès nord (AER)</p>	<p>ADAPTATION RÉSEAU BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p>  <p>Poursuite des mesures d'accompagnement Adaptation réseau bus - car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain</p>
Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public	<p>AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS</p>   <p>- Apaisement et qualité des espaces publics depuis et vers : le centre-ville de Blagnac (BJM), le nord de l'aéroport, les quartiers limitrophes (toutes stations) et les quartiers isolés (BJM) - Franchissements voie rapide (toutes stations) / Touch / Garonne (BJM) - REV / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités</p> <p>REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES</p>  <p>Calendrier en fonction : - des programmations spécifiques (études en cours : BJM) - de la priorisation de l'apaisement des voiries - du développement urbain</p> <p>SIGNALÉTIQUE JALONNEMENT</p>  <p>MISE EN ACCESSIBILITÉ PMR</p> 	<p>POURSUITE AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS ET DES FRANCHISSEMENTS</p>   <p>POURSUITE REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES</p> 
Organisation des réseaux routiers et stationnement	<p>STATIONNEMENT</p>  <p>En lien notamment avec : - l'aéroport (toutes stations) - les commerces (BJM)</p> <p>PLAN DE CIRCULATION</p>  <p>En lien notamment avec : - la proximité des échangeurs (BJM) - le développement urbain (BJM) - l'apaisement des voiries (toutes les stations)</p>	<p>POURSUITE DES MESURES DE STATIONNEMENT</p>  <p>Si besoin</p> <p>POURSUITE DES MESURES DE PLAN DE CIRCULATION</p>  <p>Si besoin</p>



t1 / avant mise en service du métro

Nombre de logements : 4 755 (t0) + 0 (t1) = 4 755 logements, soit 14 lgts/ha
Nombre d'habitants : 9 515 (t0) + 0 (t1) = 9 515 habitants, soit 28 hab/ha

Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnalité des programmes attachés à l'infrastructure

Poursuite des projets engagés

- Poursuite des études opérationnelles et début de l'urbanisation sur le secteur Blagnac 1 dans sa programmation activités (activités en fonction de la commercialisation)
- Réalisation des équipements de proximité programmés

Stratégie foncière

- Action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : création de secteurs prioritaires d'action foncière, veille foncière (DIA), voire acquisitions

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans la ou les premières modifications du PLUi-H : mise en cohérence des droits à construire au regard des évolutions souhaitées d'ici 2025, intégration des servitudes et projets,
- Rédaction du nouveau POA 2025-2030
- Temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptations réglementaires dans le PLUIH
- Sur les secteurs non temporisés, mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des orientations du projet urbain blagnacais et dans le respect des limites de construction établis par le POA
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) », secteurs pressentis sur les stations Jean Maga (en lien avec le pôle d'échanges multimodal) et Aéroport (en particulier au nord de la station)
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

t2 / un an avant mise en service du métro et 5 ans après mise en service

Nombre de logements : 4 755 (t0) + 0 (t1) + 240 (t2) = 4 995 logements, soit 15 lgts/ha
Nombre d'habitants : 9 515 (t0) + 0 (t1) + 480 (t2) = 9 995 habitants, soit 29 hab/ha

Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle

- Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLUi-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain blagnacais
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

t3 / 10 ans après mise en service du métro

Nombre de logements : 4 755 (t0) + 0 (t1) + 240 (t2) + 440 (t3) = 5 435 logements, soit 16 lgts/ha
Nombre d'habitants : 9 515 (t0) + 0 (t1) + 480 (t2) + 880 (t3) = 10 875 habitants, soit 32 hab/ha

Poursuite des programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle

- Poursuite de l'urbanisation des OAP/ZAC
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

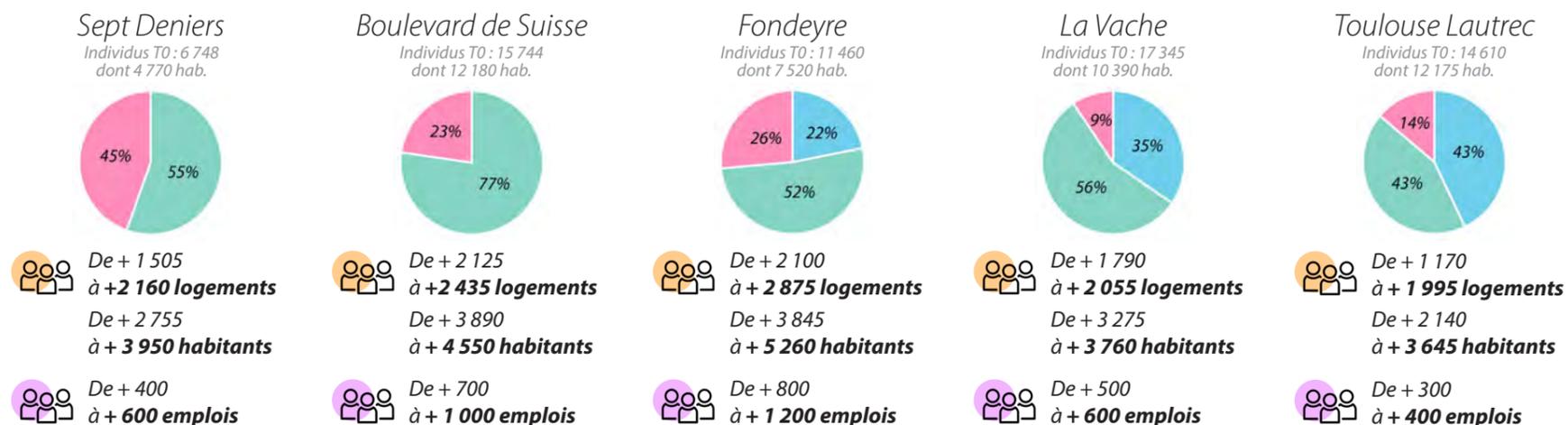
Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLUi-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain blagnacais
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

	Avant mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	Après mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	
ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS	<p>Quels sont les éléments qui ont déclenché le Pacte Urbain ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programmation de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB 	<p>Quels sont les éléments qui déclenchent la deuxième phase ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en service de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB • Mise en œuvre de la restructuration du réseau de bus associée et des premières mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus 	
Espaces publics PEM	<p>QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS</p>  <p>En lien avec le développement urbain et le PEM (SDN - LVH - FON)</p> <p>PÔLE D'ÉCHANGES</p>  <p>Intégration PEM et anticipation arrivée nouvelle halte ferroviaire (LVH)</p>	<p>POURSUITE AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGES</p>  <p>Mise en service halte ferroviaire (LVH) avec création terminus partiel</p>	
Report modal transport en commun et intermodalité	<p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p>  <p>Stations rabattement bus - car (SDN dont Linéo 1 - LVH dont Linéo 10 - TLA)</p>	<p>ADAPTATION RÉSEAU BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p>  <p>Poursuite des mesures d'accompagnement Adaptation réseau bus - car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p>  <p>Mise en service AFNT</p>	
Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public	<p>AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS</p>   <ul style="list-style-type: none"> - Apaisement et qualité des espaces publics / Sécurisation traversées depuis et vers : cœurs de quartier (SDN - LVH) / grands équipements publics, naturels, privés / communes et quartiers limitrophes - Amélioration des transparences (TLA) - Franchissements : Garonne et/ou Canal Latéral (SDN - BDS) / Canal du Midi (BDS) / voies ferrées (LVH - TLA) - REV / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités 	<p>REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES</p>  <p>Calendrier en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des programmations spécifiques: Canal du Midi (BDS) / étude en cours (BDS - LVH - FON) - de la priorisation de l'apaisement des voiries - du développement urbain <p>SIGNALÉTIQUE JALONNEMENT</p>  <p>MISE EN ACCESSIBILITÉ PMR</p> 	<p>POURSUITE AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS ET DES FRANCHISSEMENTS</p>   <p>POURSUITE REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES</p> 
Organisation des réseaux routiers et stationnement	<p>STATIONNEMENT</p>  <p>En lien notamment avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le parc-relais (LVH-SDN) - les commerces (LVH) - les échangeurs (SDN) - l'apaisement des voiries (toutes les stations) 	<p>PLAN DE CIRCULATION</p>  <p>En lien notamment avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proximité de l'échangeur (SDN) - l'apaisement des voiries - le développement urbain - les événements (SDN) 	<p>POURSUITE DES MESURES DE STATIONNEMENT</p>  <p>Si besoin</p> <p>POURSUITE DES MESURES DE PLAN DE CIRCULATION</p>  <p>Si besoin et en lien avec la mise en service éventuel d'un échangeur à Fondeyre (FON)</p>



t1 / avant mise en service du métro

Nombre de logements : 25 700 (t0) + 2 195 (t1) = 27 895 logements, soit 41 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 47 035 (t0) + 4 020 (t1) = 51 055 habitants, soit 76 hab/ha

Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnalité des programmes attachés à l'infrastructure

Poursuite des projets engagés

- Poursuite des études opérationnelles et début de l'urbanisation de la ZAC Grand Matabiau Quais d'Oc dans sa programmation logements, activités, équipements publics sur le secteur Michel-Ange
- Poursuite, voire clôture de l'urbanisation de la ZAC Borderouge
- Poursuite du renouvellement urbain Izards-3 Cocus conformément à la convention ANRU
- Réalisation des équipements de proximité programmés

Stratégie foncière

- Action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : création de secteurs prioritaires d'action foncière, veille foncière (DIA), voire acquisitions
- Recherche foncière pour des groupes scolaires
- Recherche foncière d'un collège sur le secteur élargi

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans la ou les premières modifications du PLUi-H : mise en cohérence des droits à construire au regard des évolutions souhaitées d'ici 2025, intégration des servitudes et projets,
- Rédaction du nouveau POA 2025-2030
- Temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptations réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des porteurs de projet dans le cadre des Schémas Directeurs / Plan Guides engagés
- Sur les secteurs non temporisés, mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA et dans le respect des orientations des Cahiers du projet urbain toulousain.
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études pré-opérationnelles (autour des stations 7 Deniers et Boulevard de Suisse)
- Études urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) », secteurs pressentis sur les stations 7 Deniers, Boulevard de Suisse et Toulouse Lautrec.
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...
- Étude de renouvellement des activités économiques au contact des zones mixte (MIN, logistique urbaine, ...) autour des stations Fondeyre et La Vache

t2 / un an avant mise en service du métro et 5 ans après mise en service

Nombre de logements : 25 700 (t0) + 2 195 (t1) + 6 580 (t2) = 34 475 logements, soit 51 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 47 035 (t0) + 4 020 (t1) + 9 935 (t2) = 60 990 habitants, soit 90 hab/ha

Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle des projets

- Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLUi-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain toulousain.
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...
- Études sur les centralités de quartiers en lien avec le métro, secteurs pressentis sur Boulevard de Suisse, La Vache

t3 / 10 ans après mise en service du métro

Nombre de logements : 25 700 (t0) + 2 195 (t1) + 6 580 (t2) + 2 745 (t3) = 37 220 logements, soit 55 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 47 035 (t0) + 4 020 (t1) + 9 935 (t2) + 5 115 (t3) = 66 105 habitants, soit 98 hab/ha

Nombre d'emplois sur l'ensemble des trois phases : 9 895 (t0) + de 2 700 à 3 800 (t1 + t2 + t3) = environ de 12 595 à 13 695 emplois

Poursuite des programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle des projets

- Poursuite de l'urbanisation des OAP/ZAC
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

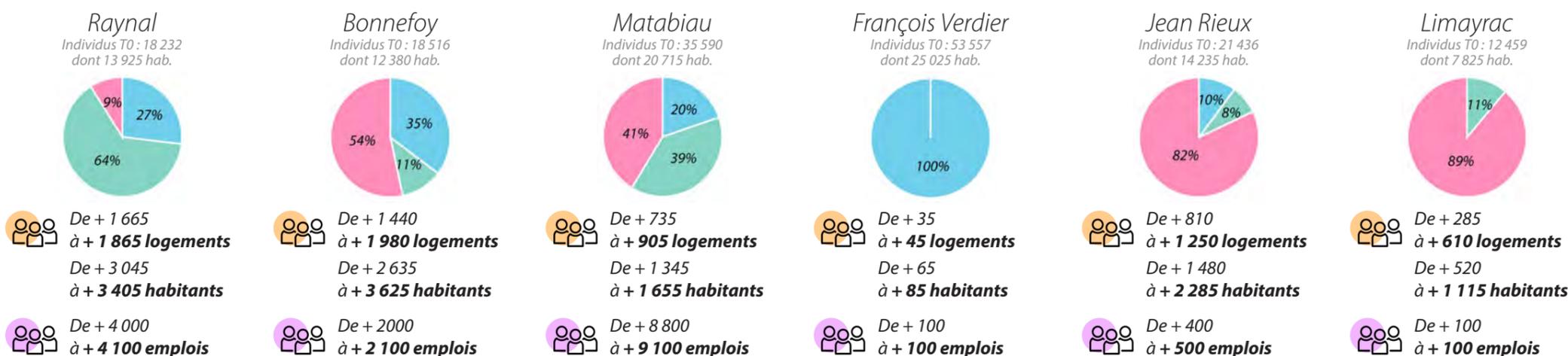
Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLUi-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain toulousain.
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

	Avant mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	Après mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B
ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS	<p>Quels sont les éléments qui ont déclenché le Pacte Urbain ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programmation de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB 	<p>Quels sont les éléments qui déclenchent la deuxième phase ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en service de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB • Mise en œuvre de la restructuration du réseau de bus associée et des premières mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus
Espaces publics PEM	<p>QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS</p>  <p>En lien avec le développement urbain et le PEM (MAT)</p> <p>PÔLE D'ÉCHANGES</p>  <p>Intégration PEM et anticipation (MAT - cf. programme Grand Matabiau - Quais d'Oc)</p>	<p>POURSUITE AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGES</p>  <p>Poursuite Programme Grand Matabiau - Quais d'Oc (MAT)</p>
Report modal transport en commun et intermodalité	<p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p>  <p>Possibilité rabattement communes Est avec jonction Est (LIM)</p>	<p>ADAPTATION RÉSEAU BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p>  <p>Poursuite des mesures d'accompagnement Adaptation réseau bus - car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain</p>
Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public	<p>AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS</p>   <p>- Apaisement et qualité des espaces publics / Sécurisation traversées Depuis et vers : cœurs de quartier et hyper-centre / grands équipements publics, naturels, privés / quartiers limitrophes - Amélioration des transparences (LIM) - Franchissements : Canal du Midi (RAY - MAT - FVE) / voies ferrées (RAY - BON - MAT) - REV / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités</p> <p>REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES</p>  <p>Calendrier en fonction: - des programmations spécifiques Grand Matabiau - Quais d'OC (RAY - BON - MAT) / Canal Midi (RAY - MAT - FVE) / Centre-ville Toulouse (MAT - FVE) - de la priorisation de l'apaisement des voiries - du développement urbain</p> <p>SIGNALÉTIQUE JALONNEMENT</p>  <p>MISE EN ACCESSIBILITÉ PMR</p> 	<p>POURSUITE AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS ET DES FRANCHISSEMENTS</p>   <p>POURSUITE REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES</p> 
Organisation des réseaux routiers et stationnement	<p>STATIONNEMENT</p>  <p>En lien notamment avec : - les commerces (BON - JRI - LIM) - l'apaisement des voiries (toutes les stations)</p> <p>PLAN DE CIRCULATION</p>  <p>En lien notamment avec : - l'apaisement des voiries - le développement urbain - l'arrivée de la jonction Est (LIM)</p>	<p>POURSUITE DES MESURES DE STATIONNEMENT</p>  <p>Si besoin</p> <p>POURSUITE DES MESURES DE PLAN DE CIRCULATION</p>  <p>Si besoin</p>



t1 / avant mise en service du métro

Nombre de logements : 51 420 (t0) + 1 550 (t1) = 52 970 logements, soit 59 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 94 105 (t0) + 2 835 (t1) = 96 940 habitants, soit 108 hab/ha

Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnalité des programmes attachés à l'infrastructure

Poursuite des projets engagés

- Poursuite des études opérationnelles et début de l'urbanisation de la ZAC Grand Matabiau Quais d'Oc dans sa programmation logements, activités, équipements publics (~950 logements ; activités en fonction de la commercialisation)
- Finalisation de l'étude, approbation et mise en œuvre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
- Poursuite de l'urbanisation de l'OAP Lapujade dans le respect des limites du POA
- Réalisation des équipements de proximité programmés

Stratégie foncière

- Action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : création de secteurs prioritaires d'action foncière, veille foncière (DIA), voire acquisitions
- Recherche foncière pour un groupe scolaire sur le secteur
- Recherche foncière pour un collège sur le secteur élargi

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans la ou les premières modifications du PLUi-H : mise en cohérence des droits à construire au regard des évolutions souhaitées d'ici 2025, intégration des servitudes et projets,
- Rédaction du nouveau POA 2025-2030
- Temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptations réglementaires dans le PLUIH
- Sur les secteurs non temporisés, mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA et dans le respect des orientations des Cahiers du Projet Urbain Toulousain.
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) », secteurs pressentis sur les stations Bonnefoy (Latécoère et franges), Jean Rieux et Limayrac - Cité de l'Espace
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

t2 / un an avant mise en service du métro et 5 ans après mise en service

Nombre de logements : 51 420 (t0) + 1 550 (t1) + 1 935 (t2) = 54 905 logements, soit 61 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 94 105 (t0) + 2 835 (t1) + 3 545 (t2) = 100 485 habitants, soit 112 hab/ha

Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle des projets

- Poursuite des études opérationnelles et de l'urbanisation de la ZAC Grand Matabiau Quais d'Oc dans sa programmation logements, activités, équipements publics (~750 logements ; activités en fonction de la commercialisation)
- Mise en œuvre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
- Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLUi-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain toulousain.
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...
- Études sur les centralités de quartiers en lien avec le métro, secteurs pressentis sur Bonnefoy, Jean Rieux

t3 / 10 ans après mise en service du métro

Nombre de logements : 51 420 (t0) + 1 550 (t1) + 1 935 (t2) + 3 165 (t3) = 58 070 logements, soit 65 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 94 105 (t0) + 2 835 (t1) + 3 545 (t2) + 5 790 (t3) = 106 275 habitants, soit 119 hab/ha

Nombre d'emplois sur l'ensemble des trois phases : 34 090 (t0) + de 15 400 à 16 000 (t1 + t2 + t3) = environ de 49 490 à 50 090 emplois

Poursuite des programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle

- Poursuite des études opérationnelles et de l'urbanisation de la ZAC Grand Matabiau Quais d'Oc dans sa programmation logements, activités, équipements (~850 logements ; activités en fonction de la commercialisation)
- Mise en œuvre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
- Poursuite de l'urbanisation des OAP/ZAC
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

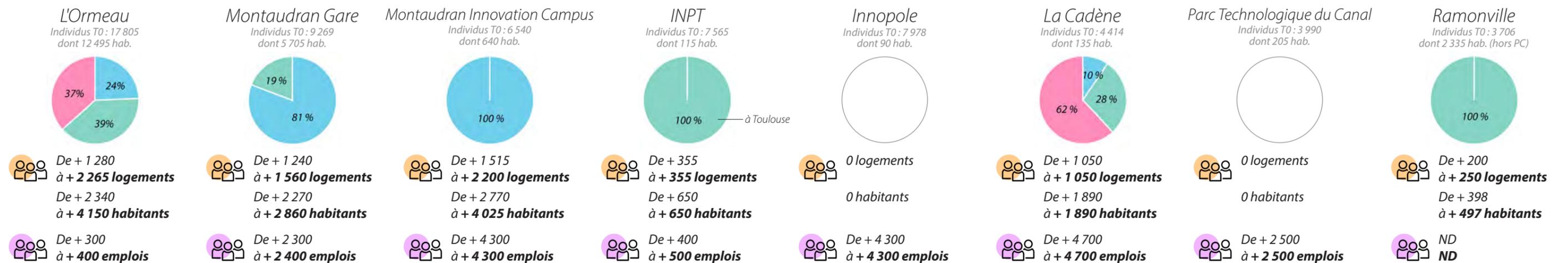
- Inscription dans les évolutions du PLUi-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain toulousain.
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH :

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

	Avant mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	Après mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	
ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS	<p>Quels sont les éléments qui ont déclenché le Pacte Urbain ?</p> <ul style="list-style-type: none"> Programmation de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB 	<p>Quels sont les éléments qui déclenchent la deuxième phase ?</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en service de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB Mise en œuvre de la restructuration du réseau de bus associée et des premières mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus 	
Espaces publics PEM	<p>QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS</p>  <p>dont viaduc et rampe métro (MON - INP - INO - LCA - PTC)</p> <p>PÔLE D'ÉCHANGES</p>  <p>Création nouvelle halte (LCA) concomitamment avec mise en service métro</p>		
Report modal transport en commun et intermodalité	<p>MISE EN ACCESSIBILITÉ</p>  <p>Ad'Ap régional (MON)</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p>  <p>Ceinture Sud - Linéo 12 (MON) Ligne Express Sud Sicoval (LCA) Rabattements : Malepère, St-Orens / Castanet / Labège, ... (MIC-INP-INO-LCA) Étude opportunité Neau Hub A61 (LCA) Si mise en service CLB avant M3 : phase transitoire (INP)</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p>  <p>Allongement quais et matériel plus capacitair (MON) Stationnement nouvelles mobilités (LCA)</p>	<p>ADAPTATION RÉSEAU BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p>  <p>Poursuite des mesures d'accompagnement Adaptation réseau bus - car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p>  <p>Études - Mise à 4 voies jusqu'à Villefranche - Réseau Express Métropolitain</p>	
Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public	<p>AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS</p>   <p>- Apaisement et qualité des espaces publics / sécurisation traversées depuis et vers : cœurs de quartier (ORM - JRI) et centre-ville (PTC - LCA) / grands équipements publics, naturels, privés / communes et quartiers limitrophes dont Malepère et franges de ZAC (toutes les stations) - Franchissements : voies rapides / voie ferrée / Canal du Midi ou Hers (toutes les stations) - REV dont CD 31 + variantes vers Diagonale / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités</p> <p>REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES</p>  <p>Calendrier en fonction de : - des programmations spécifiques Toulouse Aerospace / ENOVA / PTC - de la priorisation de l'apaisement des voiries - du développement urbain</p> <p>SIGNALÉTIQUE JALONNEMENT</p>  <p>MISE EN ACCESSIBILITÉ PMR</p> 	<p>POURSUITE AMÉLIORATION ACCESSIBILITÉ STATIONS ET DES FRANCHISSEMENTS</p>   <p>POURSUITE REQUALIFICATION / CRÉATION DE VOIRIES</p> 	
Organisation des réseaux routiers et stationnement	<p>STATIONNEMENT</p>  <p>En lien notamment avec : - le parc-relais (LCA - RAM) - les commerces (ORM - MIC - INP) - les études d'opportunité nouveau Hub A61 (LCA) et nouveau parc relais RD16 (INP) - la phase transitoire : si mise en service CLB avant M3 (INP, RAM)</p>	<p>PLAN DE CIRCULATION</p>  <p>En lien notamment avec : - l'apaisement des voiries (ORM) - le développement urbain (toutes les stations) - l'arrivée de la jonction Est (ORM)</p>	<p>POURSUITE DES MESURES DE STATIONNEMENT</p>  <p>Si besoin</p> <p>POURSUITE DES MESURES DE PLAN DE CIRCULATION</p>  <p>Si besoin</p>

L'Ormeau (ORM), Montaudran Gare (MOG), Montaudran Innovation Campus (MIC), INPT (INP), Innopole (INO), La Cadène (LCA), Parc Technologique du Canal (PTC), Ramonville (RAM)



t1 / avant mise en service du métro

Nombre de logements : 11 615 (t0) + 4 115 (t1) = 15 730 logements, soit 18 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 21 720 (t0) + 7 525 (t1) = 29 245 habitants, soit 33 hab/ha

Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnalité des programmes attachés à l'infrastructure

Poursuite des projets engagés

- Poursuite de l'urbanisation de la ZAC Toulouse Aerospace dans sa programmation logements, activités, équipements publics (~430 logements ; ~42 000 m² SDP activités en fonction de la commercialisation)
- Poursuite de l'urbanisation des OAP Chemin de la Butte, Alalouf & Montaudran dans le respect des limites du POA
- Démarrage travaux d'aménagement ZAC Enova (voiries, Diagonale) et lancement commercialisation à vocation commerciale et activités économiques
- Démarrage travaux aménagement Parc technologique du Canal et démarrage commercialisation
- Réalisation des équipements de proximité programmés

Stratégie foncière

- Action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : création de secteurs prioritaires d'action foncière, veille foncière (DIA), voire acquisitions
- Recherche foncière pour un collège sur le secteur élargi

Mise en œuvre des PLUIH et des PLU, PLH communaux

- Inscription dans la ou les premières modifications du PLUI-H : mise en cohérence des droits à construire au regard des évolutions souhaitées d'ici 2025, intégration des servitudes et projets, Rédaction du nouveau POA 2025-2030
- Rédaction et mise en œuvre du PLH du Sicoval 2022-2027
- Inscription dans le PLU de Labège des mesures d'encadrement de la mutation urbaine de la ZAC de la Bourgade
- Temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptations réglementaires dans le PLUIH, PLU de Labège et PLU de Ramonville
- Sur les secteurs non temporisés, mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA, le PLH du Sicoval et les PLU communaux
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE et du Schéma de développement économique du Sicoval

Études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution réglementaires

- Études urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) », secteurs pressentis sur les stations L'Ormeau (en particulier au sud de l'avenue de Saint-Exupéry et de la route de Revel), Montaudran Innovation Campus (franges économiques de la ZAC Toulouse Aerospace) et INP
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...
- Étude de positionnement économique
- Finalisation des procédures de ZAC Enova et extension du parc technologique du Canal
- Études de recomposition urbaine sur la ZAC de la Bourgade (commune de Labège) et du Parc Technologique du Canal (commune de Ramonville Saint-Agne) et définition des outils de mise en œuvre
- Études renouvellement urbain ZA Nord, Buchens sur Ramonville et définition des outils de mise en œuvre

Phasage / Décembre 2020

t2 / un an avant mise en service du métro et 5 ans après mise en service

Nombre de logements : 11 615 (t0) + 4 115 (t1) + 2 090 (t2) = 17 820 logements, soit 20 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 21 720 (t0) + 7 525 (t1) + 3 850 (t2) = 33 095 habitants, soit 37 hab/ha

Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle

- Poursuite de l'urbanisation de la ZAC Toulouse Aerospace dans sa programmation logements, activités, équipements publics (~90 logements ; ~23 000 m² SDP activités en fonction de la commercialisation)
- Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC Enova
- Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC extension Parc Technologique du Canal
- Poursuite de l'urbanisation à vocation économique des ZAC Enova et Parc Technologique du Canal et démarrage de la phase habitat de la ZAC Enova en lien avec la mise en service de la 3^{ème} ligne
- Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre des PLUIH et des PLU, PLH communaux

- Inscription dans les évolutions du PLUI-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du PLH du Sicoval
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA, le PLH du Sicoval et les PLU communaux
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH, PLU de Labège et PLU de Ramonville
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE et du Schéma de développement économique du Sicoval

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution réglementaires

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...
- Études sur les centralités de quartiers en lien avec le métro, secteurs pressentis sur L'Ormeau et Montaudran Innovation Campus

t3 / 10 ans après mise en service du métro

Nombre de logements : 11 615 (t0) + 4 115 (t1) + 2 090 (t2) + 1 480 (t3) = 19 300 logements, soit 22 lgts/ha
 Nombre d'habitants : 21 720 (t0) + 7 525 (t1) + 3 850 (t2) + 2 690 (t3) = 35 785 habitants, soit 40 hab/ha

Nombre d'emplois sur l'ensemble des trois phases : 34 400 (t0) + de 18 800 à 19 100 (t1 + t2 + t3) = environ de 53 200 à 53 500 emplois

Poursuite des programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle

- Finalisation des travaux d'aménagement des ZAC Enova et Parc Technologique du Canal
- Poursuite de l'urbanisation à vocation économique des ZAC Enova et Parc Technologique du Canal
- Poursuite de l'urbanisation des OAP/ZAC
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

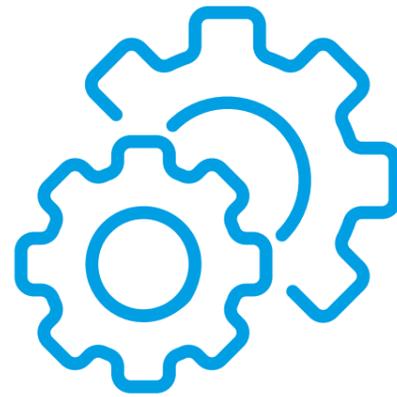
- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre des PLUIH et des PLU, PLH communaux

- Inscription dans les évolutions du PLUI-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffus par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA, le PLH du Sicoval et les PLU communaux
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE et du Schéma de développement économique du Sicoval

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution réglementaires

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...



Un dispositif de suivi et d'évaluation sera mis en place avec les partenaires signataires pour assurer la mise en œuvre du Pacte Urbain à partir de 2021

SIGNATURES DES PARTENAIRES

PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B

 <p>COLOMIERS Pour la commune de Colomiers</p>	 <p>BLAGNAC Pour la commune de Blagnac</p>	 <p>MAIRIE DE TOULOUSE Pour la commune de Toulouse</p>	 <p>Ramonville Saint-Agne Pour la commune de Ramonville Saint-Agne</p>	 <p>Labège Pour la commune de Labège</p>
 <p>toulouse métropole Pour Toulouse Métropole</p>	 <p>SICOVAL Pour le SICOVAL Le Sud-Est Toulousain</p>	 <p>CG Conseil Départemental Haute-Garonne Pour le Conseil Départemental de la Haute-Garonne</p>	 <p>Occitanie Pour la Région Occitanie</p>	 <p>tisséo Pour Tisséo Collectivités</p>

