



**SYNDICAT MIXTE D'ETUDES POUR ENTREPRENDRE ET METTRE EN OEUVRE
LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE
DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINNE**

**COMITE SYNDICAL DU SMEAT
du 8 janvier 2018
A Toulouse - 11 boulevard des Récollets**

3.1

**PACTES URBAINS
CHARTRE PROPOSEE PAR LE SMTc**

L'an deux mille dix-huit, le huit janvier à quatorze heures trente, s'est réuni, sous la présidence de Madame Annette LAIGNEAU, Première Vice-Présidente, le Syndicat Mixte d'Etudes pour entreprendre et mettre en œuvre le Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande agglomération toulousaine, Immeuble Le Belvédère, 11 boulevard des Récollets à Toulouse, après une deuxième convocation en date du vingt-et-un décembre deux mille dix-sept, le quorum n'ayant pas été atteint lors de la réunion du onze décembre deux mille dix-sept.

Délégués présents :

TOULOUSE METROPOLE	
BASELGA Michel BAYONNE Serge CARLES Joseph COQUART Dominique FAGET Claudette FONTA Christian FRANCES Michel HAJIJE Samir	LAIGNEAU Annette MALNOUE Philippe MEDINA Robert ROUGÉ Michel RUSO Ida SANCHEZ Francis SUSIGAN Alain URSULE Béatrice
MURETAIN	
SICOVAL	
DUCERT Claude OBERTI Jacques LATTARD Pierre	AREVALO Henri ROUSSEL Jean-François
SAVE AU TOUCH	
ALEGRE Raymond	
COTEAUX BELLEVUE	

Délégués titulaires ayant donné pouvoir

BROQUERE Gilles, représenté par M. MALNOUE
CHOLLET François, représenté par M. BASELGA
LATTES Jean-Michel, représenté par Mme URSULE
MONTI Jean-Charles, représenté par M. FONTA
MOUDENC Jean-Luc, représenté par Mme LAIGNEAU
SERP Bertrand, représenté par Mme RUSSO
SUSSET Martine, représentée par M. CARLES

Délégués titulaires excusés

ANDRE Gérard
BIASOTTO Franck
BOISSON Dominique
BOLZAN Jean-Jacques
CALVET Brigitte
COLL Jean-Louis
COMBRET Jean-Pierre
COSTES Bruno
DELPECH Patrick
DELSOL Alain
DESCLAUX Edmond
DOITTAU Véronique
ESCOULA Louis

FAURE Dominique
FOREST Laurent
GRENIER Maurice
GRIMAUD Robert
LABORDE Pascale
LAFON Arnaud
LOZANO Guy
MANDEMENT André
MARIN Claude
MARIN Pierre
MIRC Stéphane
MOLINA Jean-Louis
MORERE André

MORINEAU Christine
PACE Alain
PERE Marc
PLANTADE Philippe
RAYNAL Claude
SANCÉ Bernard
SAVIGNY Thierry
SERE Elisabeth
SIMON Michel
SUTRA Jean-François
TABORSKI Catherine
TOUTUT-PICARD Elisabeth
TRAVAL-MICHELET Karine

Délégués suppléants excusés

ARDERIU François
BOLET Gérard
DUQUESNOY Bernard
GARCIA Mireille

MAZEAU Jacques
MOGICATO Bruno
SERIEYS Alain
SERNIGUET Hervé

SIMEON Jean-Jacques
SOURZAC Jean-Gervais

Nombre de délégués	En exercice : 67	Présents : 22	Votants : 29
	Abstention : 0	Contre : 0	Pour : 29

Dans le prolongement et en déclinaison des objectifs et orientations du SCoT en matière de cohérence urbanisme-transport le projet Mobilités 2020/2025/2030, valant Plan de déplacement urbain (PDU) arrêté prévoit, dans ses actions 21, 22, et 23, la mise en œuvre de Pactes urbains (co-signés par la, ou les Autorité organisatrices des transports (AOT) et la, ou les, communes et EPCI) dans les territoires concernés par le développement de Transports collectifs performants ou structurants, en particulier dans les périmètres de cohérence identifiés par le SCoT au sein de la Ville intense.

Afin d'engager ce processus de manière homogène sur la Grande agglomération toulousaine, le SMTC a souhaité proposer une méthodologie d'élaboration et de suivi, sous la forme d'une Charte des pactes urbains, à laquelle il invite ses partenaires à adhérer. Cette méthodologie vise, tout particulièrement à :

- ajuster chaque Pacte urbain aux réalités et aux potentiels de chaque territoire concerné ;
- décrire le scénario-cible correspondant aux ambitions du SCoT et les étapes identifiées pour y parvenir, en cohérence avec les dispositions du SCoT ;
- organiser les modalités de suivi et de déclenchement de ces étapes ainsi que de tout amendement, le cas échéant, au pacte urbain.

Au vu dudit projet de Charte, il apparaît que ces préconisations :

- sont dans l'esprit du dispositif de cohérence urbanisme/transport visé par le SCoT (tant le SCoT 2012 que sa première révision) ;
- explicitent et encadrent bien le caractère évolutif du dispositif (tel que le SMEAT l'avait, déjà, validé dans plusieurs contrats d'axe signés antérieurement) ;
- restent un moyen, parmi d'autres (mais un moyen privilégié) de justifier de la bonne prise en compte de la cohérence urbanisme-transport dans les documents d'urbanisme concernés.

De ce fait le Pacte urbain, lorsqu'il existe, pourra donc être produit à l'appui du rapport de présentation, ou de la notice, des procédures de PLU impactant un périmètre de cohérence urbanisme-transport.

Or, il est rappelé que, dans le cas de ces procédures d'urbanisme (élaboration, révision ou modification de PLU ou PLUi) le SMEAT, saisi pour avis, doit s'assurer que leurs modalités de prise en compte de la cohérence urbanisme-transport sont correctes ; et, dans le cas où ceci serait justifié par un pacte urbain, le SMEAT devrait, dès lors, vérifier que ce pacte urbain est bien compatible, lui-même, avec le SCoT¹.

Pour cette raison, il apparaîtrait pertinent que le SMEAT, outre son association à certaines étapes techniques de leur élaboration, puisse émettre un avis (au regard de cette compatibilité) sur chaque projet de pacte urbain, et de ses avenants éventuels, avant signature de ceux-ci.

¹ Pour reprendre les termes même de la Charte des pactes urbain (p.8) : « Le SMEAT sera sollicité afin de veiller à la cohérence entre les éléments du Pacte Urbain et les objectifs inscrits dans le SCoT ».

C'est pourquoi le SMEAT souhaite que la Charte des pactes urbains prévoie explicitement que ces derniers lui seront communiqués avant leurs validation et signature, afin qu'il puisse formuler un avis à leur sujet.

Dans ce sens, il pourrait donc être proposé au Comité syndical :

**Le Comité syndical
entendu l'exposé de Monsieur le Président,
délibère et décide :**

Article 1 :

d'approuver la Charte des pactes urbains, ci-jointe, sous réserve qu'elle précise que les pactes urbains et leurs avenants seront communiqués, pour avis, au SMEAT, avant leur signature ;

Article 2 :

D'autoriser Monsieur le Président à signer la charte des pactes urbains ainsi modifiée ;

Article 3 :

De notifier la présente délibération à Monsieur le président du SMTC ainsi qu'à Madame la Présidente de la Communauté de communes Coteaux Bellevue, et à Messieurs les Présidents de Toulouse métropole, du Muretain aggro, du SICOVAL et de la Communauté de communes Save au Touch.

Reçu à la Préfecture de la Haute-Garonne le 23 janvier 2018.

L'original de la délibération et les documents annexés qui ne font pas l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs peuvent être mis en consultation conformément aux dispositions de la loi 78.753 du 17 juillet 1978 relative à l'accès aux documents administratifs.

**Ainsi fait et délibéré, les jour
Mois et an que dessus**

Pour extrait conforme

Le Président

Jean-Luc MOUDENC

Document de travail



Charte des Pactes Urbains

Coordonner urbanisme et mobilités dans le temps





Pourquoi des Pactes urbains?

- / L'indispensable cohérence urbanisme/mobilités
- / Objectifs des Pactes urbains
- / Des pactes urbains adaptés au territoire desservi
- / Une nécessaire démarche partenariale

SOMMAIRE

MIEUX COORDONNER LA VILLE ET LA MOBILITÉ DANS LE TEMPS

1- La définition d'une stratégie partagée

- / Une recherche d'un périmètre pertinent, une logique d'axe
- / Un diagnostic prospectif et des enjeux stratégiques pour la ville de demain
- / Le choix d'un scénario cible de développement urbain associé au projet de transport en commun et leur programmation
- / Les conditions de la réussite : la coordination et le phasage du développement du secteur et des études opérationnelles à mener

→ Signature du document stratégique

2- La déclinaison opérationnelle des engagements du Pacte urbain

- / La mise en place d'une veille foncière sur les secteurs stratégiques identifiés dans l'étape 1
- / Le lancement des études de définition urbaines et de desserte
- / La mise en place d'une stratégie foncière
- / La traduction réglementaire dans les documents de planification
- / Le lancement de procédures opérationnelles

Ajustement éventuel du pacte urbain

3 - Le suivi et l'évaluation du pacte urbain

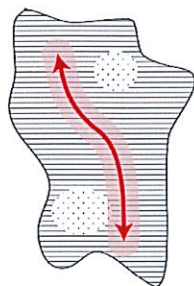


POURQUOI LES PACTES URBAINS ?



Des pactes urbains adaptés au territoire desservi

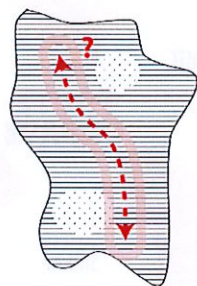
L'étape 1 est une démarche globale et commune à tous les pactes urbains. Toutefois des approches différentes peuvent être assignées au pacte urbain selon les caractéristiques des territoires concernés et les niveaux de connaissance du tracé du transport en commun.



Pour un secteur à forts enjeux de développement et de renouvellement urbain dont le mode et l'offre de transport existents ou sont programmés

Le pacte urbain s'attachera notamment à bien identifier les secteurs d'enjeux d'intensification urbaine et les objectifs d'intensification, à rechercher les conditions d'une meilleure accessibilité des modes actifs, de l'intermodalité et de l'amélioration de la régularité du mode de transport concerné.

A titre d'exemple: Ligne A du métro, 3^{ème} ligne de métro à Labège –Innopolis, Linéos programmés 2020,...

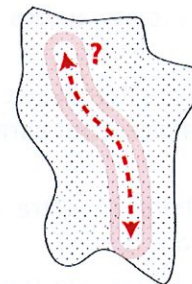


Pour un secteur à fort enjeu de développement et renouvellement urbain où le niveau d'offre en transport en commun reste à définir.

Le pacte urbain s'attachera notamment au regard des secteurs d'enjeux d'intensification et des objectifs à atteindre, des opportunités de desserte, des possibilités d'insertion du transport en commun, à définir le tracé et/ou le niveau d'offre le plus pertinent.

A titre d'exemple: Ceinture Sud, Linéo 2025 dans Toulouse, Prolongements Linéo 2025, Optimo 2025 sur TCSP existants (LMSE,...),

...



Pour un secteur de développement urbain où la future desserte en transport en commun est inconnue (avec parfois un enjeu d'ouverture à l'urbanisation)

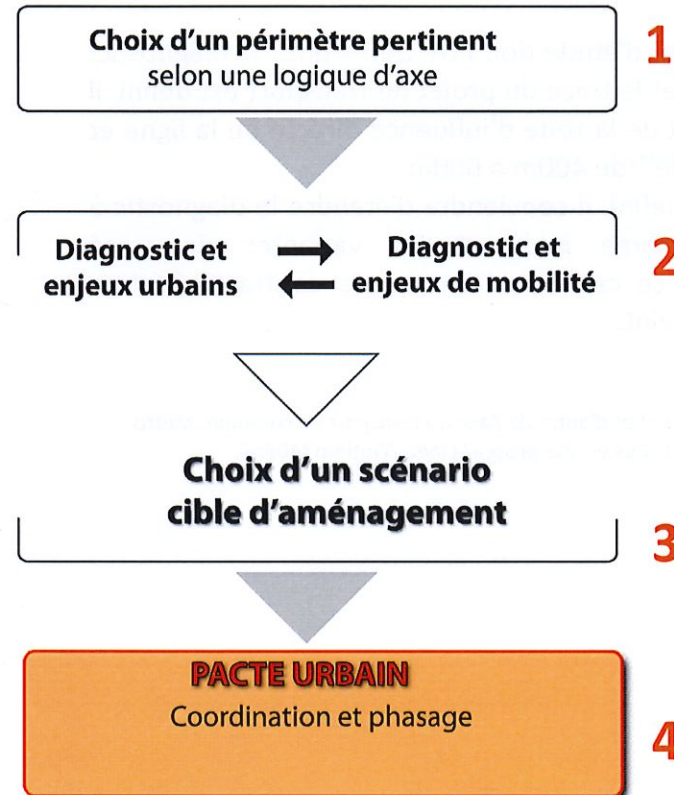
Le pacte urbain s'attachera notamment à bien identifier les objectifs de développement urbain, le calendrier des études à mener, le phasage et la coordination entre la mise en œuvre de l'urbanisation et l'offre de transport en commun.

A titre d'exemple: Linéo 2025 VCSM/Portet sur Garonne, Rivel, Optimo Cornebarrieu-Colomiers,...



UNE PREMIÈRE ÉTAPE
STRATÉGIQUE

LA FORMALISATION DU PACTE URBAIN



UNE PREMIÈRE ÉTAPE STRATÉGIQUE
LA FORMALISATION DU PACTE URBAIN



1/ Une recherche d'un périmètre pertinent, une logique d'axe

Le **périmètre** pertinent d'étude doit être défini pour le diagnostic. Si le transport existe et le tracé du projet de transport est défini, il s'agit essentiellement de la zone d'influence directe de la ligne et qui dépendra du mode⁽¹⁾ de 400m à 600m. Si le tracé n'est pas défini, il conviendra d'étendre le diagnostic à un territoire plus large intégrant les variantes de tracé envisageables. Dans ce cas, le périmètre de contractualisation pourra être plus restreint.

⁽¹⁾ Périmètre contractuel de part et d'autre de l'axe du transport en commun: Métro (600m), Gare et Tram (500m), Bus en site propre/ Linéo /Optimo (400m).



2/ Un diagnostic participatif, prospectif et la définition des enjeux d'aménagement

Etude sur la morphologie du site et de l'accessibilité au transport en commun:

Analyse :

- Des documents de planifications supra communaux.
- Des centralité/polarité urbaines, relevé des équipements structurants.
- Des formes urbaines existantes et des densités des quartiers par individus .
- Du paysage avec la trame verte et bleue.
- De la desserte TC actuelle ou en projet.
- De l'accessibilité en modes actifs aux stations (identification des coupures/ orientations des accès/ confort, sécurité/lisibilité/PMR/jalonnement,...).
- Du maillage routier.
- De l'intermodalité (organisation stationnement /lisibilité/ stationnement VP et vélo/...).

Etude des potentialités d'évolution du secteur en lien avec l'amélioration des accès au transport en commun .

Analyse :

- Des opportunités foncières en extension urbaine et en intensification.
- Des capacités de mutation des fonciers en renouvellement urbain.
- Des projets urbains en cours ou programmés.
- Des règles du PLU/PLUi.
- Des études préalables de tracé pour la desserte en transport en commun non définie : potentiel de clientèle, insertion, comparaison de tracés,...

Définition des enjeux stratégiques
d'aménagement urbain en lien avec l'offre
de transport en commun et la mobilité



UNE PREMIÈRE ÉTAPE STRATÉGIQUE LA FORMALISATION DU PACTE URBAIN

4/ Les conditions de la réussite

Le scénario de développement urbain articulé autour du projet de mobilité, s'inscrit sur un territoire large avec des logiques temporelles différentes pour chaque territoire de projet identifié. Le scénario devra donc **être phasé dans le temps** et permettre une certaine souplesse.

Le pacte urbain identifiera également **des outils de planification permettant d'anticiper les projets urbains et de maîtriser le foncier** afin de ce donner le temps de mener **des études plus fines, plus opérationnelles**. Cette anticipation est primordiale pour la réussite des projets.

Exemple de phasage prévisionnel

	Temporalité Phase1	Temporalité Phase 2	Temporalité Phase 3
Projets de développements urbains			
Les projets de mobilités			
Outils de veille/maitrise/encadrement foncier			
Etudes à mener			
Traduction PLU/PLUi : OAP, ER,...			

UNE PREMIÈRE ÉTAPE STRATÉGIQUE LA FORMALISATION DU PACTE URBAIN



→ Signature du pacte urbain

▪ Les communes et/ou les EPCI s'engagent à...

- Intégrer dans leur document de planification des actions de maîtrise ou d'encadrement foncier pour anticiper les projets.
- Mettre en adéquation les documents d'urbanisme avec les objectifs fixés dans le règlement et le zonage.
- Mener des études urbaines complémentaires, opérationnelles sur les secteurs identifiés comme étant stratégique (périmètre, programme, densité, calendrier de réalisation, programmation financière).
- Fixer les objectifs à atteindre en terme d'accessibilité modes actifs aux stations, (cheminements piétons, aménagements cyclables, stationnement,...) et définir une programmation financière.
- S'engager sur la programmation de l'infrastructure nécessaire à la bonne desserte du territoire.

* Les EPCI s'engagent également à faire adhérer les communes au dispositif du pacte urbain.

▪ Le SMTC-Tissééo s'engage à ...

- Proposer le tracé, le niveau d'offre, les évolutions éventuelles,...
- Définir, si besoin, le programme d'opération.
- Etablir le calendrier précis de réalisation de l'axe en adéquation avec le développement de l'urbanisation et l'intensification urbaine.
- Identifier les aménagements nécessaires pour assurer la régularité du système de transport et à les aménager.
- Organiser et aménager dans des conditions optimums l'intermodalité.
- Inciter et encourager le report modal (actions de communication, application en temps réel, jalonnement,...) vers l'offre de transport.
- Assister les entreprises localisées dans la zone d'influence du transport à l'élaboration de Plan de Mobilités d'Entreprise ou d'Administration.

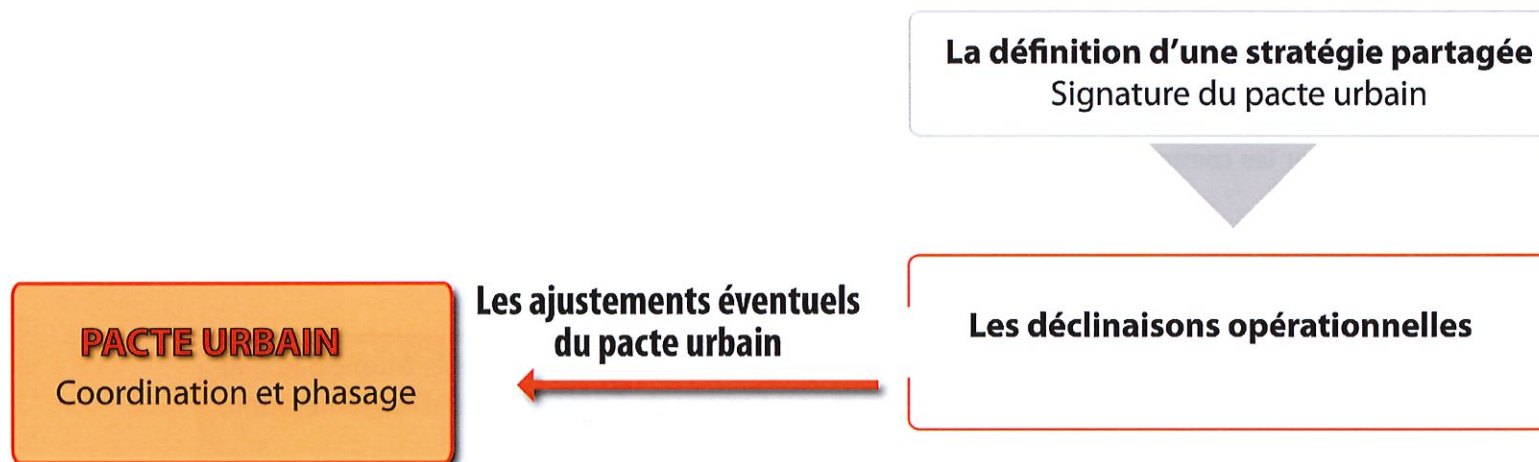


Signature du pacte urbain après : Délibérations au Comité Syndical du SMTC, aux Conseils Municipaux, et selon les collectivités concernées: au Conseil Métropolitain , au Conseil de Communauté d'Agglomération, au Conseil Régional et au Conseil Départemental



UNE DEUXIÈME ÉTAPE
OPÉRATIONNELLE

LA DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE DES ENGAGEMENTS DU PACTE URBAIN





UNE DEUXIÈME ÉTAPE OPÉRATIONNELLE...
LA DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE DES
ENGAGEMENTS DU PACTE URBAÏN...

Boîte à outils

/ La mise en place d'une veille foncière sur les secteurs stratégiques identifiés dans l'étape 1:

- Périmètre de veille
- Droit de préemption urbain, Droit de préemption urbain Renforcé...
- Droit de préemption des cessions de fonds artisanaux, de commerce, de baux commerciaux...
- ...

/ Le lancement des études de définition urbaines et de desserte complémentaires aux différents horizons:

- Etudes urbaines programmatiques, techniques et financières fines
- Etudes déplacements, faisabilité technique et financière
- ...

/ La mise en place d'une stratégie foncière:

- Réserve foncière ou emplacement réservé si le projet est défini
- Appel à Etablissement Public Foncier Local (Toulouse Métropole)
- Périmètre de Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) multisites, ZAC de renouvellement urbain, ZAC d'extension
- Servitude d'inconstructibilité pour projet d'aménagement (périmètre de gel)
- Servitude pour programme de logement
- Périmètre de Zone d'Aménagement Différé
- ...

/ La traduction réglementaire dans les documents de planification:

- Elaboration d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Traduction dans les règlements écrits et graphiques (hauteur, de prospect, norme sur le stationnement, les espace vert...)
- ...

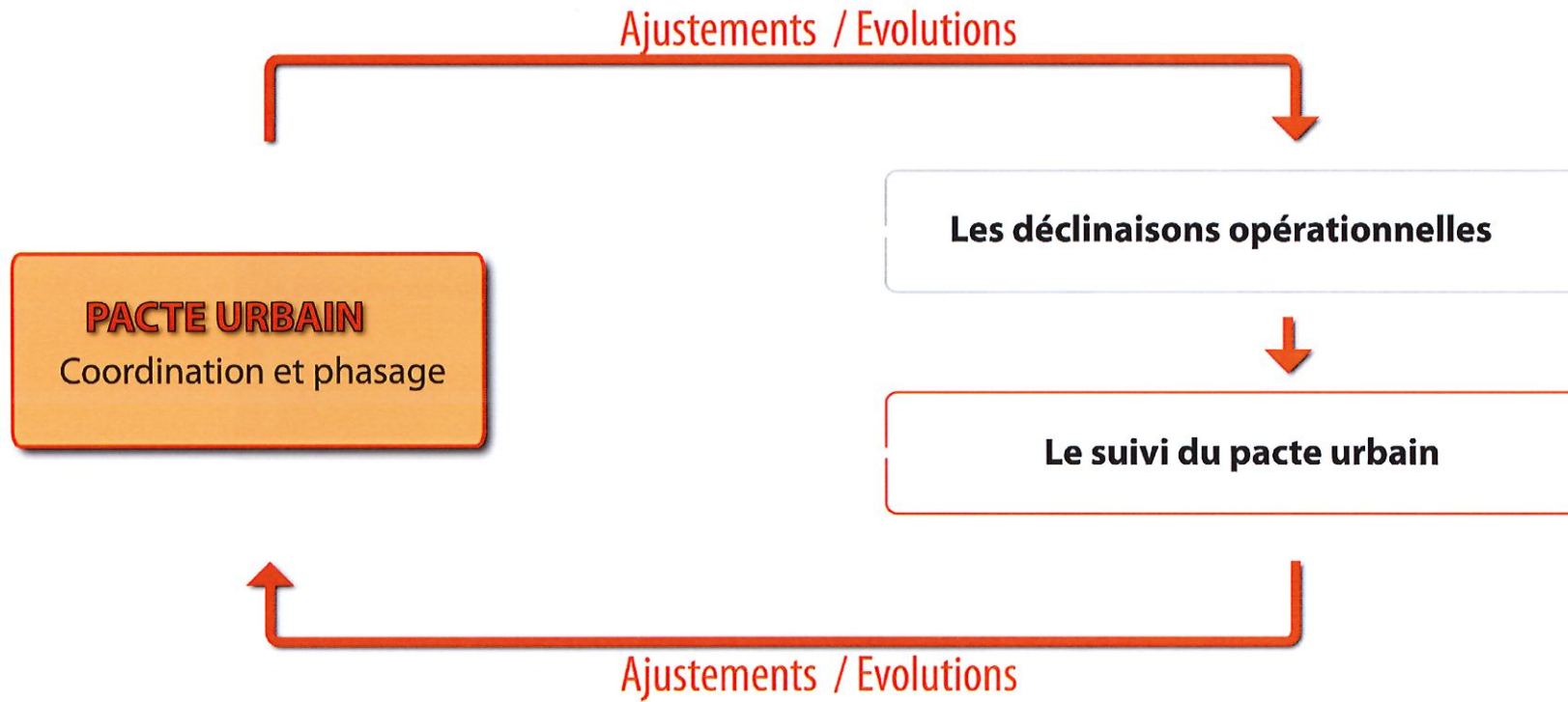
/ Le lancement de procédures opérationnelles:

- Les conventions de participation : PUP, partenariat public privé, mise en place d'une Taxe d'Aménagement Majorée (TAM), d'un versement pour Sous Densité
- Elaboration d'un cahier des charges + lancement d'un concours, appel à projet...
- ...





LE SUIVI DU PACTE URBAIN





Charte des Pactes Urbains

Coordonner urbanisme et mobilités dans le temps

SIGNATURES EN DATE DU ...

Président de Toulouse Métropole

Président du SITPRT

Président du SMTC

Président du
Muretain-Agglomération

Président de la CC de la Save au
Touch

Président du SMEAT

Président du SICOVAL

Présidente de la CC des Coteaux
de Bellevue