

ETUDE SOMMAIRE

préalable au Contrat d'axe n°20

RD63

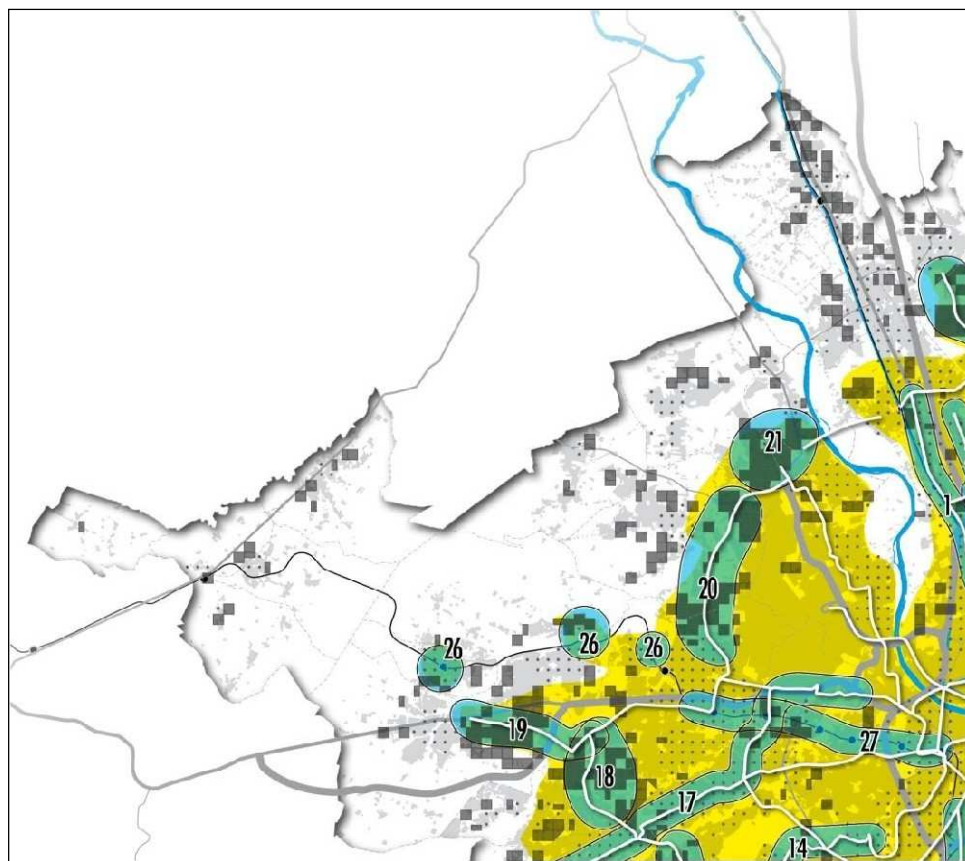
Maître d'ouvrage :



SOMMAIRE

1/ Délimitation du périmètre d'étude	1
- Le territoire du contrat d'axe n°20	3
- Traduction du projet TCSP à l'échelle du secteur concerné	5
2/ Diagnostic territorial sommaire	6
- Analyse des ruptures et continuités	8
- Contexte environnemental	9
- Occupation du sol et foncier disponible	10
- Projets urbains et maîtrise foncière	11
- Équipements, services et commerces	12
- Dessertes, réseaux	13
3/ Conclusion.....	16
- « Secteurs 20% »	18

1. Délimitation du périmètre d'étude



- 34 Contrats d'axe
- Territoires d'extension [*Prescriptif*]
- Territoires d'intensification
- Ville intense [*Prescriptif*]
- Espace urbanisé
- TCSP (existants et projets)
- Voiries principales
- Réseau ferré et gares

- **Le territoire du contrat d'axe n°20**

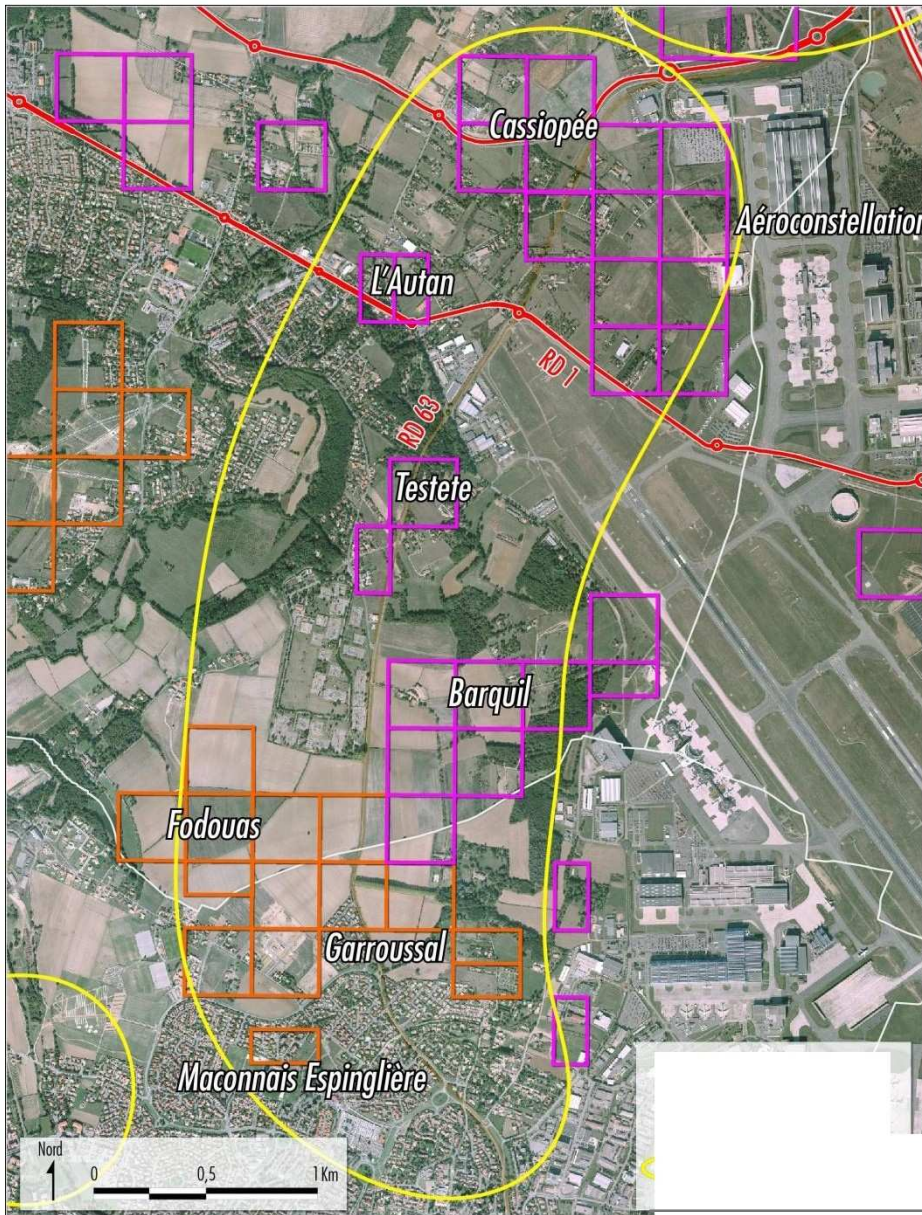
Le DOG définit les territoires de contrat d'axe qui correspondent à l'influence d'un transport en site propre ou d'une gare dans les territoires de Ville intense.

La réalisation d'une étude sommaire est nécessaire pour autoriser l'ouverture à l'urbanisation de 20% des potentiels d'urbanisation future (zones AU ou NA des PLU-POS) au sein des territoires de contrat d'axe (cf. SCoT de la Grande agglomération toulousaine, approuvé le 16 mars 2012).

L'étude sommaire porte sur l'ensemble du territoire accueillant le projet de TCSP et définit les secteurs prioritaires à l'urbanisation et les orientations générales d'aménagement relatives à ces secteurs.

Le Grand Toulouse présente ici les éléments relatifs au territoire du contrat d'axe n°20. Cette zone n°20 est le support d'un projet de TCSP situé sur l'axe RD 63 entre les Communes de Colomiers et Cornebarrieu.

Source : DOG - SCoT de la Grande agglomération toulousaine, approuvé le 16 mars 2012



A l'échelle communale, les capacités foncières inscrites au SCoT de la Grande agglomération toulousaine sont de 25,5 pixels sur la Commune de Cornebarrieu :

Etat des lieux au 1^{er} janvier 2010 (T0):

- Cassiopée : 9 pixels économiques (dont 1 ouvert en zone U)
- Aéroconstellation : 4 pixels économiques ouverts
- L'Autan : 1 pixel économique (dont 6 hectares env. en zone U)
- Testete: 1,5 pixels économique fermés
- Barquill : 5,5 pixels économiques fermés
- Fodouas : 4,5 pixels mixtes fermés

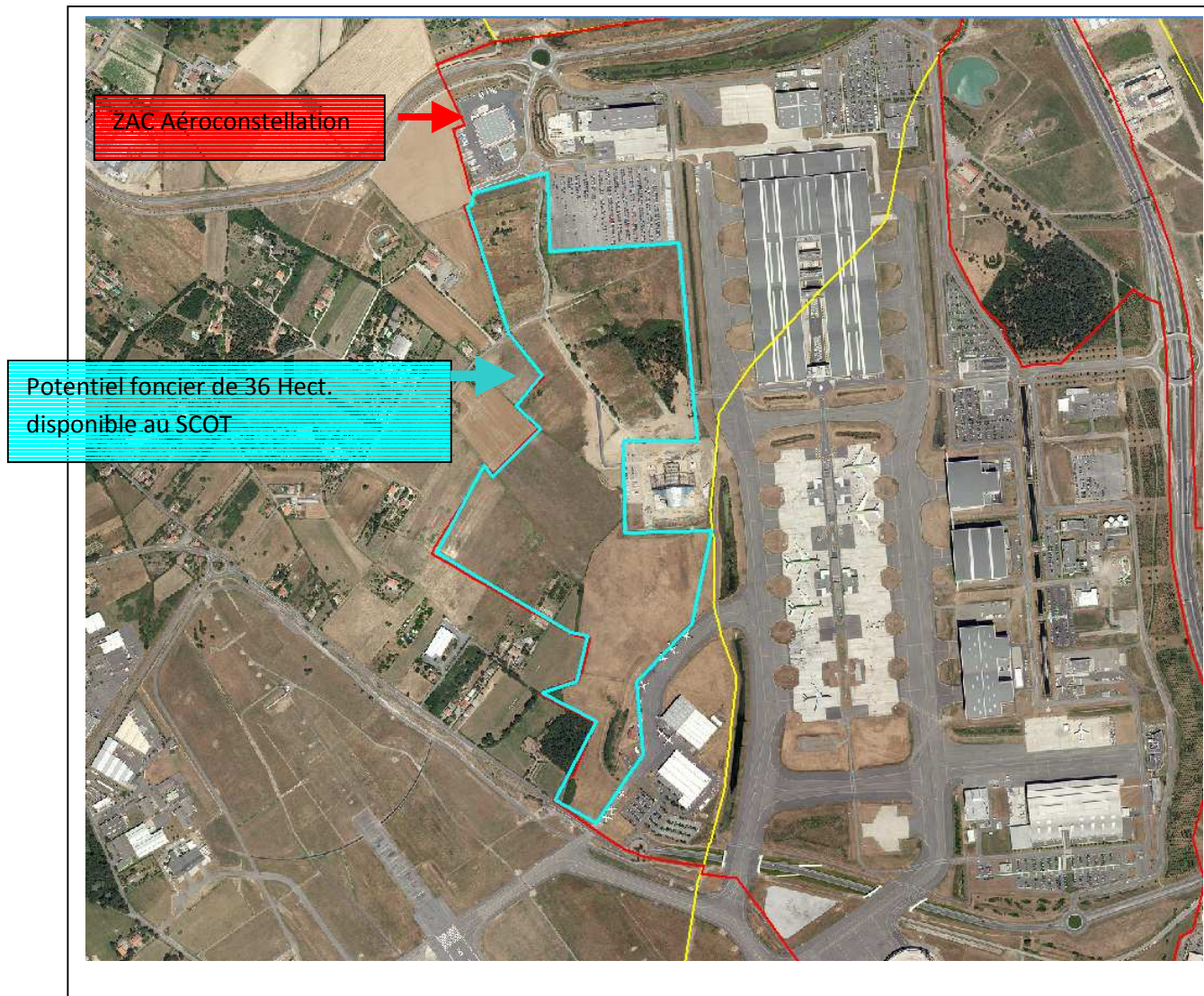
L'analyse de la consommation foncière au 1^{er} janvier 2010, hors zones U au PLU, est de **36 hectares** soit 15.6% du potentiel de la zone d'influence du contrat d'axe.

Il convient de rajouter au 1^{er} janvier 2012, les zones ouvertes à l'urbanisation par les procédures de modification du PLU approuvées par délibérations du Grand Toulouse du 23 juin 2011 et du 19 décembre 2011 :

- Extension zone 2UEa (sur Cassiopée) : 6700 m²
 - Zone de l'Autan : 3.4 Hectares
- Soit **4 hectares**

La consommation totale au 1^{er} janvier 2012 serait donc de **40 hectares** sur 229.5 hectares potentiels (25,5 pixels) dans la zone d'influence du contrat d'axe.

Par rapport au seuil des 20 % urbanisables, correspondants à 45,9 hectares, il resterait donc un potentiel disponible de 5,9 hectares au 1^{er} janvier 2012

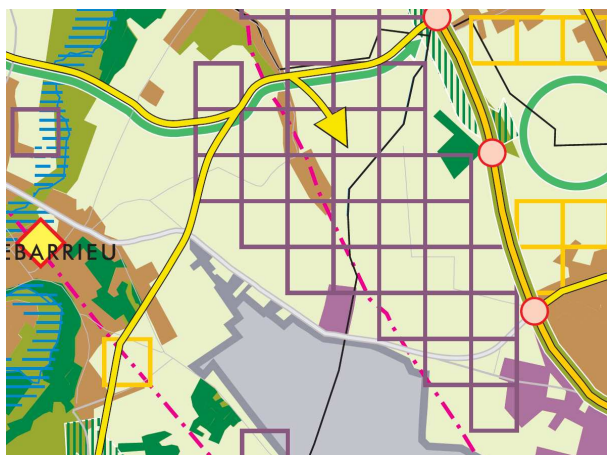


Cet état des lieux sur la consommation foncière peut être précisé, par une analyse plus fine du territoire concerné situé à l'intérieur de la ZAC Aéroconstellation.

La carte ci contre localise le potentiel foncier de 36 hectares disponible au sein de la ZAC Aéroconstellation, correspondants aux 4 pixels considérés comme consommés au T0.

Deux observations peuvent être faites, quant à ce potentiel.

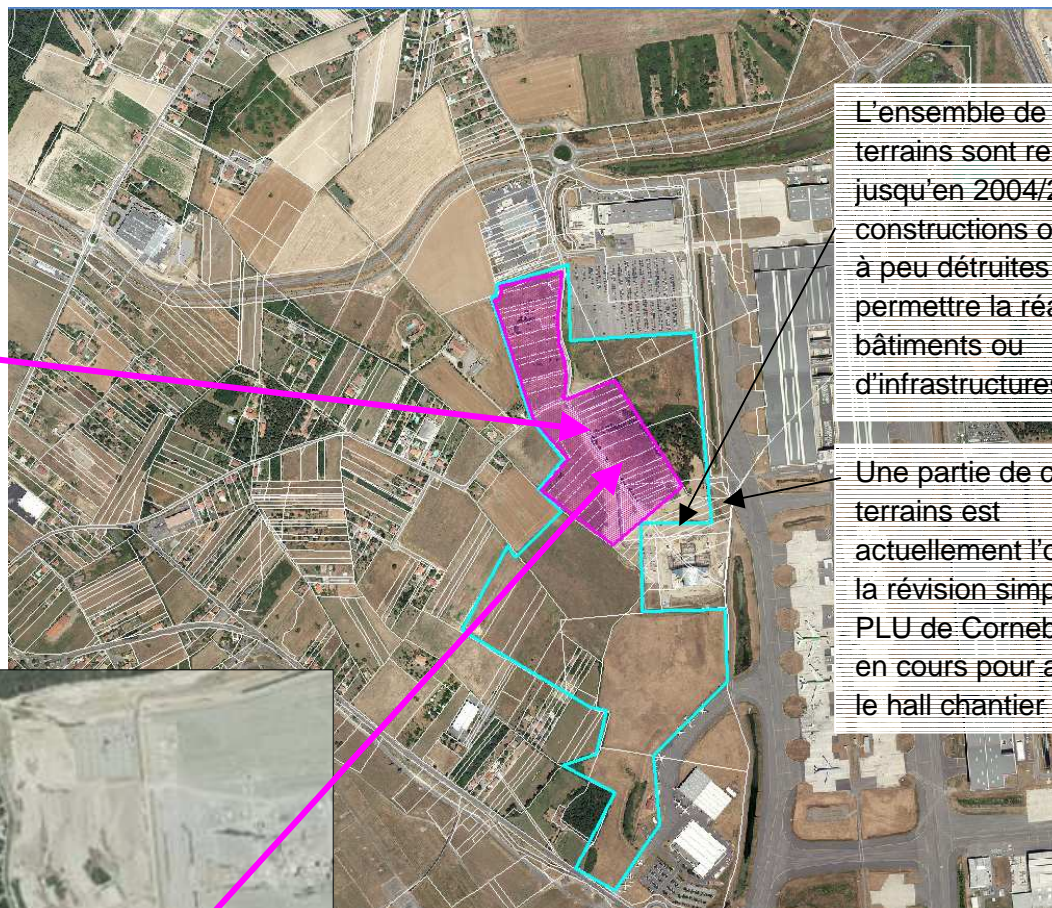
Il convient de constater qu'au 1^{er} janvier 2010, ont été comptabilisés en tant que potentiel foncier, des terrains antérieurement construits – ils figuraient dans la tache urbaine du SDAT (cf. carte ci-dessous)- et donc pris en compte dans l'état de la consommation foncière 1999 /2007.



Ces terrains bâtis ont été acquis dans le cadre de la ZAC Aéroconstellation afin de reconverter cette zone d'habitat pavillonnaire en zone dédiée à l'activité aéronautique.

Les terrains étaient classés en zone U au POS révisé le 21/12/2000 avant qu'ils soient intégrés dans la ZAC Aéroconstellation et le PLU révisé.

Ce potentiel foncier d'environ 7,5 hectares, desservi par les équipements de la ZAC, doit être considéré comme du renouvellement et non de l'urbanisation nouvelle et devrait être de fait exclues de la consommation des pixels comptabilisée au 1^{er} janvier 2010.



L'ensemble de ces terrains sont restés bâtis jusqu'en 2004/2005 : les constructions ont été peu à peu détruites pour permettre la réalisation de bâtiments ou d'infrastructures.

Une partie de ces terrains est actuellement l'objet de la révision simplifiée du PLU de Cornebarrieu en cours pour accueillir le hall chantier.

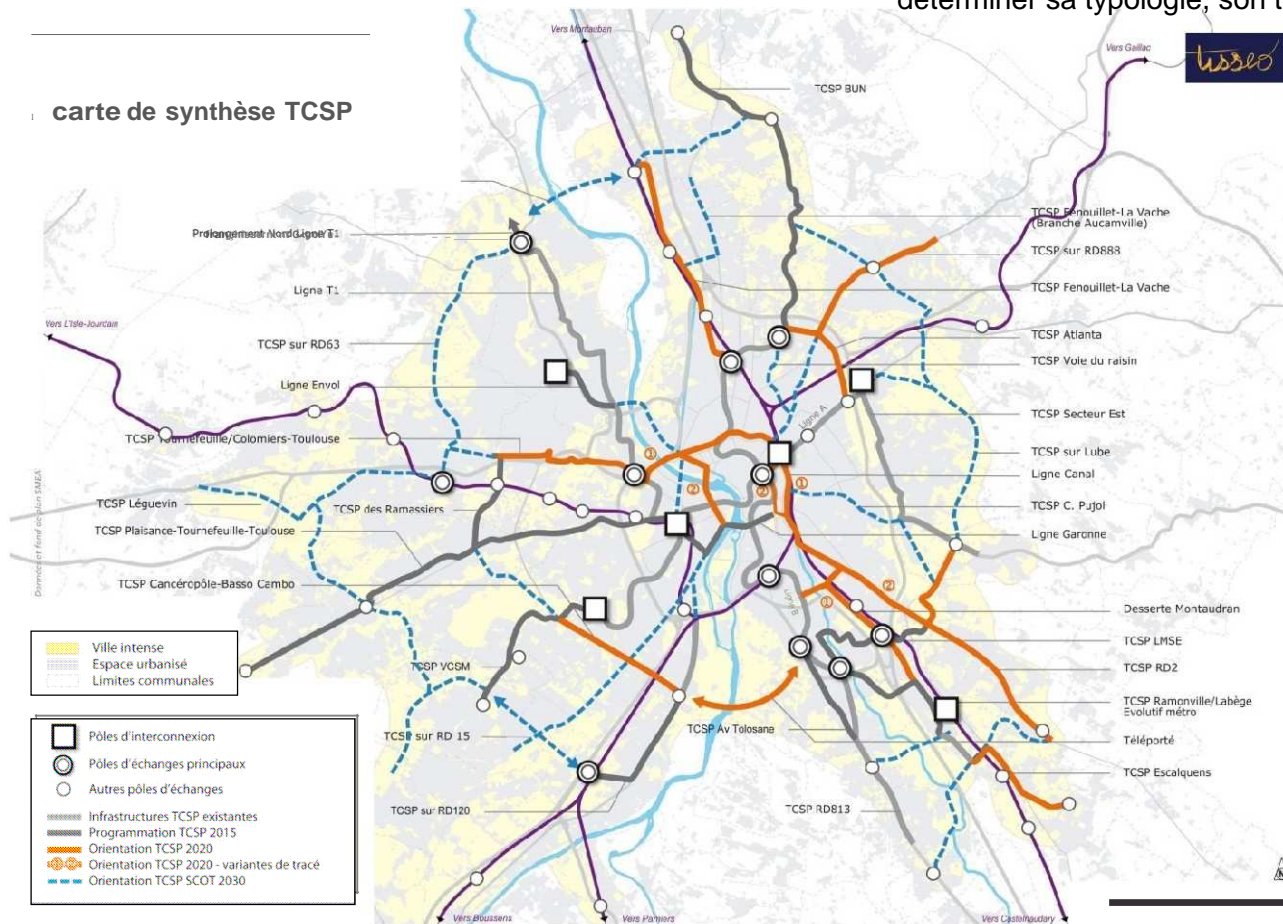


Au regard de cette observation, l'ouverture à l'urbanisation réelle correspondante à la consommation de pixel, à considérer au 1^{er} janvier 2012, serait donc de 14,2 % si l'on exclut les 7,5 hectares d'urbanisation et de constructions antérieurement existantes.

Dans le cas de la prise en compte de l'ouverture à l'urbanisation de la zone du Barquill, objet de la présente étude sommaire, et dont la surface représente 13 hectares environ, la consommation des pixels situés dans la zone d'influence du contrat d'axe sera donc portée à 20% .

- Traduction du projet TCSP à l'échelle du secteur concerné

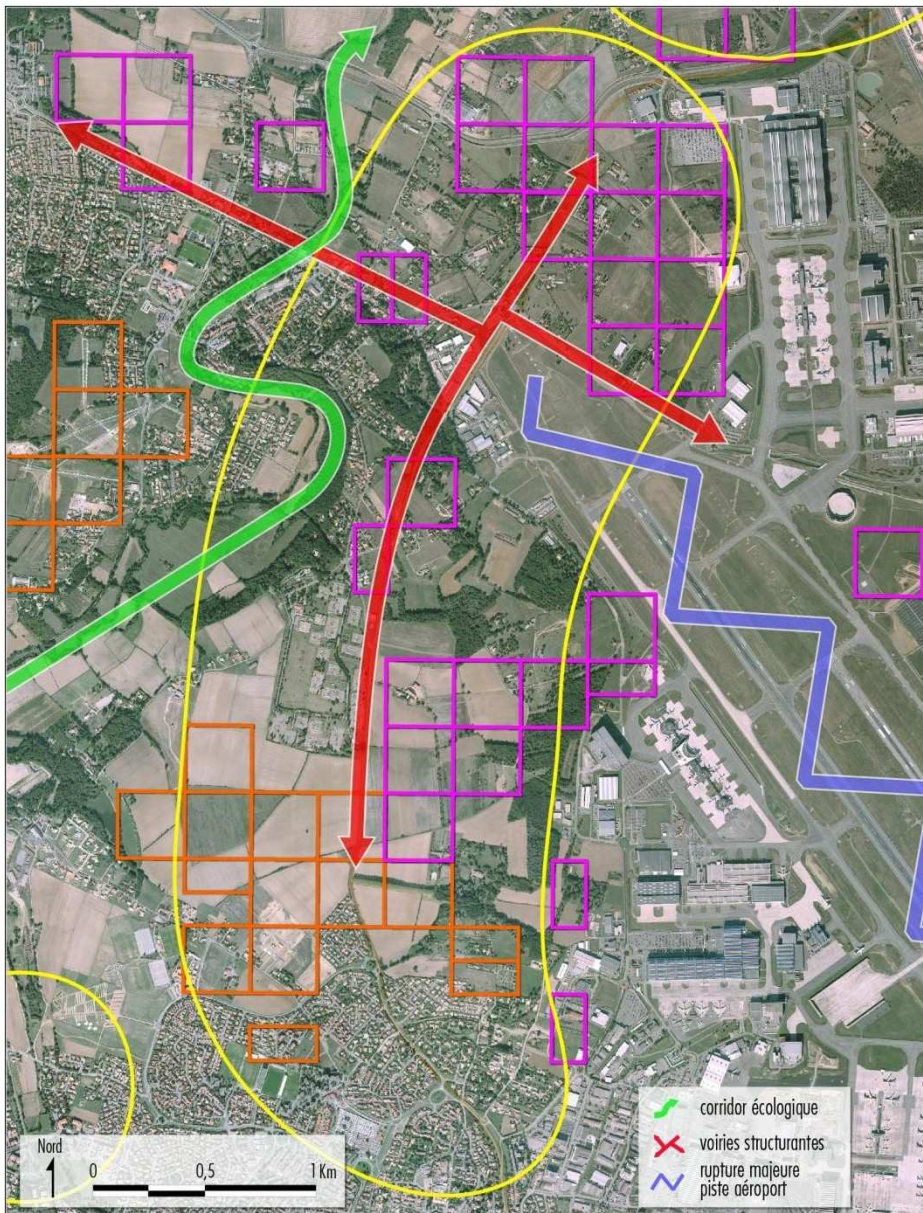
Le projet du TCSP de la RD63 est identifié dans le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine (PDU) arrêté du 24 janvier 2011 comme orientation TCSP SCoT 2030, et à ce titre, il ne fait pas l'objet d'une programmation. A ce jour, aucune étude disponible ne permet de déterminer sa typologie, son tracé ou éventuellement des variantes.



Ainsi, une des hypothèses reposerait sur la mise en place d'une desserte en transport en commun performante sur la RD 63, bénéficiant d'aménagement en site propre partiel ou intégral, en intégrant d'une part une nécessité de raccordement sur un ou des axes lourds (Tram TI sur Garossos et ligne C en gare de Colomiers) et d'autre part, en considérant pour le choix du mode et du niveau de service le niveau de densité des territoires traversés et à desservir.

Le SMTC a identifié une demande potentielle de déplacements TC entre Colomiers et Bagnac au travers des enquêtes déplacements de 1996 et 2004, qui identifient plus de 10 000 échanges au quotidien entre ces deux communes. Toutefois, le très faible succès de la ligne 18, créée en septembre 2003, et sa substitution en septembre 2008 par un TAD montre à l'évidence la nécessité d'une forte évolution urbaine du territoire du contrat d'axe 20 pour justifier d'un investissement de type TCSP.

2. Diagnostic territorial sommaire



- **Analyse des ruptures et continuités**

Le secteur étudié est encadré à l'est et à l'ouest par des éléments structurants qui sont :

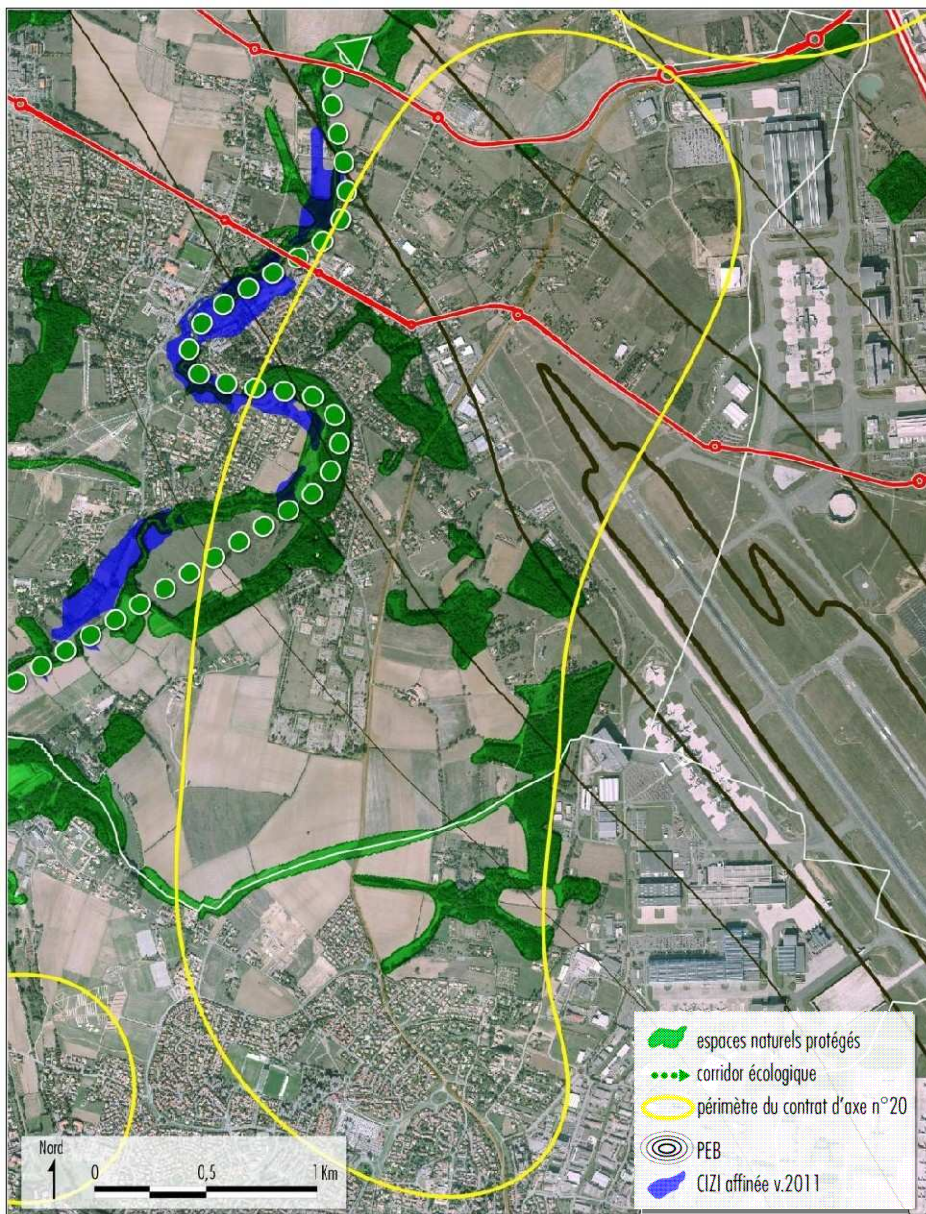
- à l'ouest l'Aussonnelle, qui constitue une limite naturelle. Une continuité écologique apparaît sur les ripisylves de ce cours d'eau, mais sans lien avec les territoires de développement futurs (pixels).
- à l'est, une rupture urbaine majeure, l'aéroport Toulouse-Blagnac, qui limite toute desserte directe des zones de Testete, Barquill, et Fodouas. De plus la partie est du secteur n°20 se situe sur une margelle de Garonne, rupture géologique importante.

Trois axes principaux desservent ce territoire :

- l'itinéraire Grand Gabarit (IGG) n'est pas générateur de lien au sein du territoire,
- la RD1 constitue l'axe historique du secteur, support du développement de Cornebarrieu,
- la RD63 apparaît comme un lien nord-sud support des développements futurs.

Au sud, dans sa partie columèraine, le secteur se caractérise par un continuum urbain avec le quartier de Naspe

Ainsi, le territoire du contrat d'axe n°20, se situe à l'articulation entre deux espaces en continuité urbaine de Colomiers et Cornebarrieu. Cependant seule la partie nord du territoire bénéficie d'une desserte satisfaisante, le sud étant isolé par la fracture urbaine majeure que constitue l'aéroport.



- **Contexte environnemental**

La prise en compte des facteurs environnementaux permet de mettre en avant les éléments intangibles de la zone.

Au sein de ce secteur de nombreux espaces naturels protégés apparaissent. Ils sont essentiellement liés aux massifs boisés des deux communes. Les ripisylves de la vallée de l'Aussonnelle ainsi que les boisements de pentes et de margelle, représentent un patrimoine naturel riche et varié.

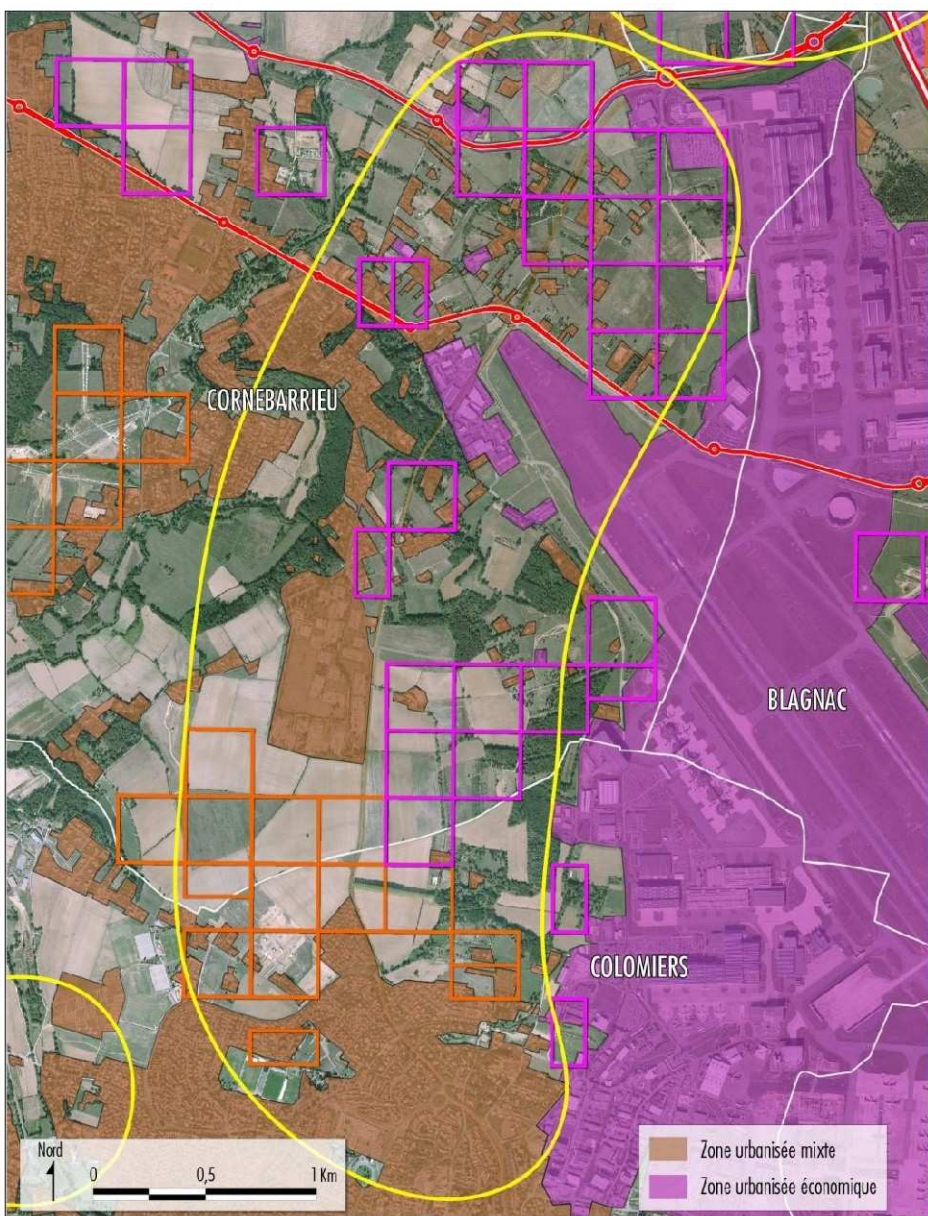
Par ailleurs, les espaces agricoles couvrent encore plus de la moitié du territoire. L'activité agricole y est préservée; elle demeure présente à proximité du centre ancien et le long de l'Aussonnelle.

L'ensemble de ces espaces participe au maintien de la biodiversité sur le territoire, tout en garantissant un caractère paysager de qualité au site et un cadre de vie agréable aux habitants. Le paysage du secteur d'étude ainsi composé s'articule autour de lignes de force naturelles, parallèles, d'axe Nord- Sud, représentées par la vallée de l'Aussonnelle et la margelle de terrasse.

Le périmètre d'étude est soumis à des contraintes, liées d'une part aux activités aéronautiques et d'autre part aux risques naturels.

La zone inondable de l'Aussonnelle s'étend sur une largeur variable de 200 à 400 mètres. Cette zone coupe la commune de Cornebarrieu selon un axe Sud-Nord. Les constructions doivent y être interdites ou soumises à prescriptions pour éviter de restreindre le champ d'expansion des crues de l'Aussonnelle et limiter le risque pour la population.

Près de la moitié du périmètre d'étude, du Nord-Ouest au Sud-Est, est située sous le couloir de décollage et d'atterrissage de l'aéroport de Toulouse- Blagnac et inscrite dans le périmètre du Plan d'Exposition au Bruit, récemment élargi. A l'exception des habitations et équipements déjà existants, ce secteur ne peut quasiment accueillir que des activités économiques.



- **Occupation du sol et foncier disponible**

Cornebarrieu bénéficie de sites urbains de qualité dont le principal est le centre ancien et profite du rayonnement de l'activité aéroportuaire et aéronautique de Blagnac et Colomiers.

Les vocations des tissus déjà urbanisés sont réparties de façon géographique:

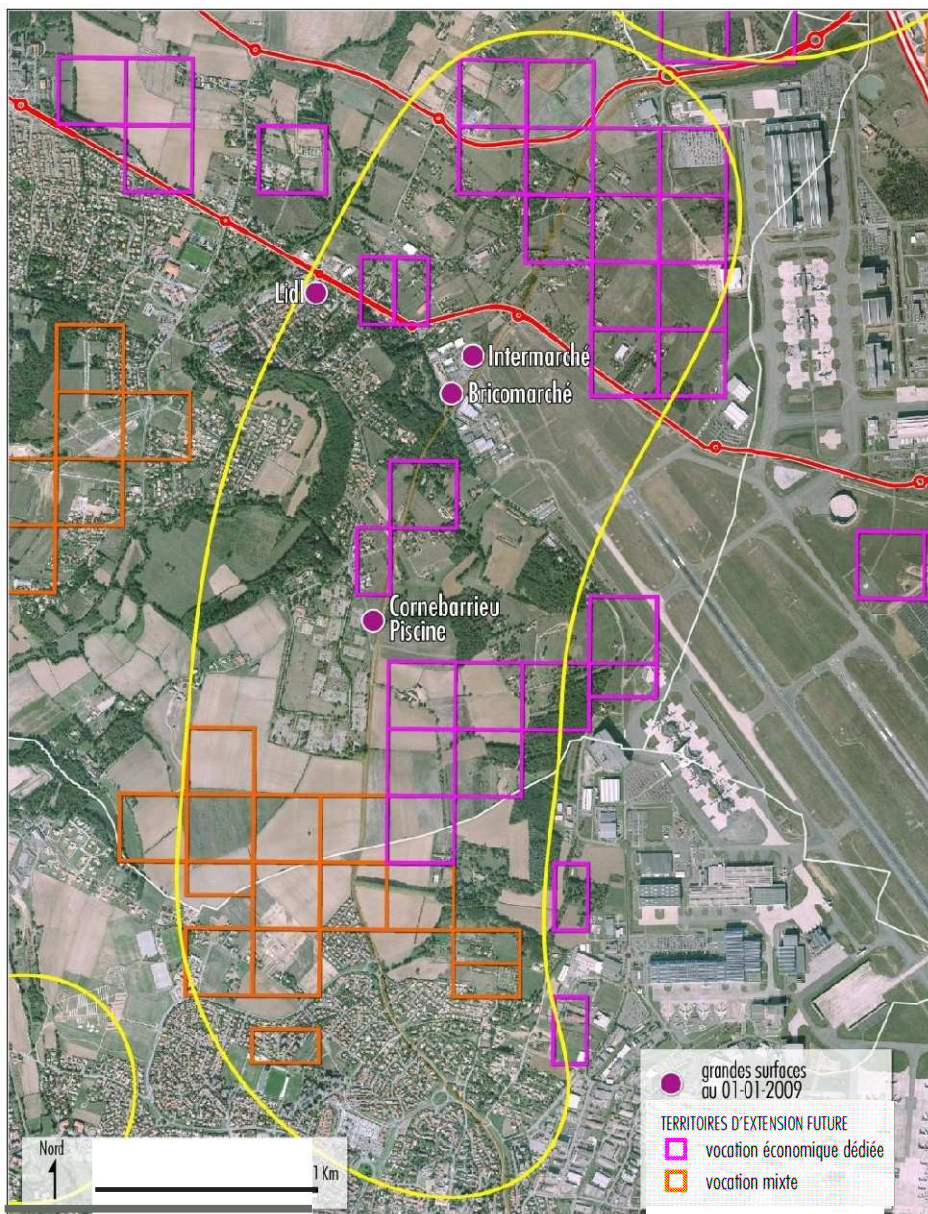
- A l'ouest, en continuité du tissu ancien, les secteurs mixtes,
- A l'est, une dominante économique apparaît clairement dans la dynamique de la zone aéroportuaire.

Au centre, un axe nord-sud à dominante agricole et naturelle assure l'interface entre ces deux premiers espaces.

De vastes espaces, encore non urbanisés, sont disponibles à proximité de ces zones bâties pour accueillir de nouveaux habitants et activités.

Toutes les zones d'activités économiques sont présentes ou prévues au Nord et à l'Est du périmètre du contrat d'axe n°20.

Ainsi, en terme d'extension urbaine, la majorité des capacités sont liées à des territoires d'urbanisation future à vocation économique dédiée. Seul le secteur de Fodouas, au Sud, est à vocation mixte, en continuité de la ZAC de Garroussal à Colomiers.



• Équipements, services et commerces

La commune de Cornebarrieu, connaît un niveau d'équipement moyen mais les services proposés à la population sont très diversifiés.

La majorité des équipements et petits commerces se concentre dans le centre ancien: ils renforcent et étendent opportunément la centralité.

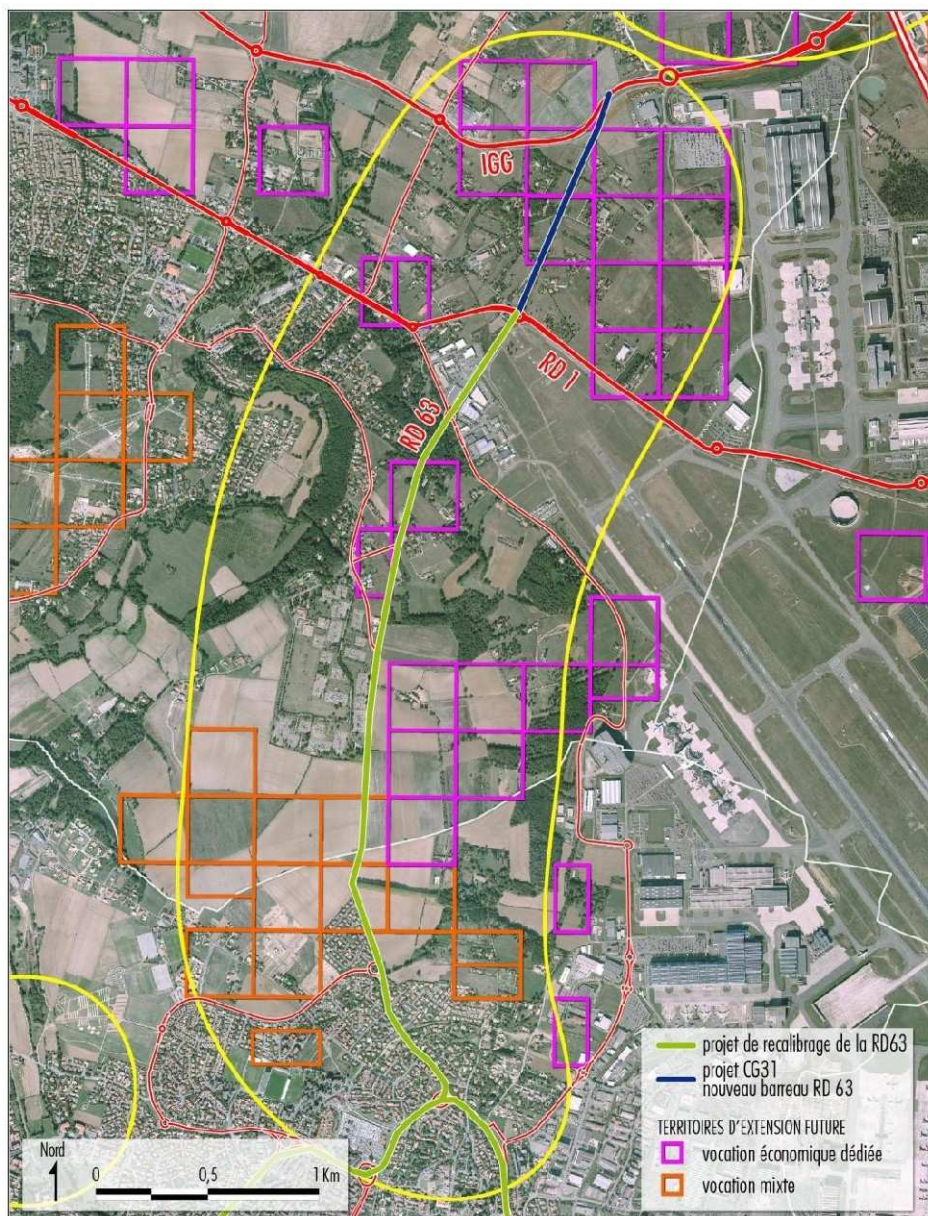
Au-delà, ils sont localisés le long des principaux axes : RD1, notamment secteur de l'Autan et RD63.

Les équipements répondent principalement aux besoins de proximité, mais au cœur du site se trouve un équipement de niveau sectoriel, le cimetière suburbain de Cornebarrieu, qui occupe 29 ha au sud de la zone de Testete.

En termes d'offre commerciale, les grandes surfaces existantes sur la commune se situent dans le secteur d'étude:

- Lidl
- Intermarché
- Bricomarché
- Cornebarrieu
- Piscine

Trois de ces commerces bordent la RD63.



- **Desserte, réseaux**

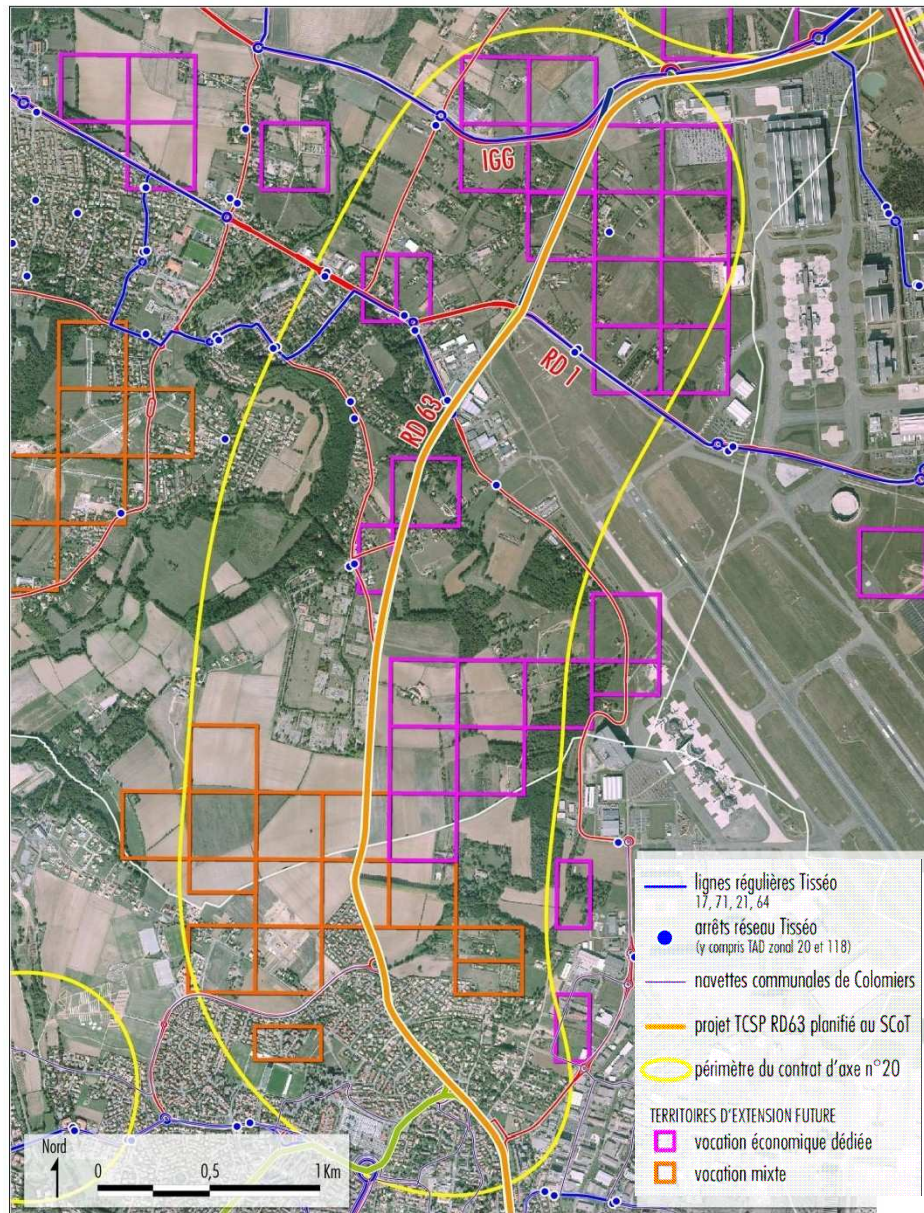
- ▶ Le réseau de voirie

Le secteur d'étude est irrigué du nord au sud par la RD63, qui relie la RD1 au niveau de l'extrémité nord des pistes de l'aéroport sur la commune de Cornebarrieu à la RN124 au cœur de ville de Colomiers.

Sur le tronçon concerné par l'étude, la RD63 dessert le cimetière suburbain de Cornebarrieu, équipement d'intérêt d'agglomération. Cependant cette voirie assure également la liaison entre Colomiers et Cornebarrieu.

Les études du Conseil Général pour la création de la déviation de la RD63 entre la 01 et l'itinéraire à Grand Gabarit (RN224) sont en cours d'achèvement

Ce projet de RD963 est inscrit au PDU au titre du maillage du réseau secondaire 2010-2020 (cf. fiche action n°32 - PDU - Projet de révision arrêté le 24 janvier 2011).



► Le réseau de transport en commun urbain

Aucune ligne régulière urbaine ne dessert la RD63 de bout en bout, seul le TAD zonal n°118 (Communes nord-ouest et gare de Colomiers) est susceptible de pouvoir l'emprunter sur l'ensemble de son itinéraire. Celui-ci a été créé en 2008 afin de remplacer la ligne 18 créée en 2003 puis supprimée compte tenu de sa très faible fréquentation commerciale.

A l'extrémité nord du périmètre d'étude, deux lignes du réseau Tisséo desservent ce secteur :

- la ligne 71, qui relie depuis la mise en service de la ligne T1 (décembre 2010) la commune d'Aussonne au Lycée Saint-Exupéry à Andromède via la RN224 tangente le secteur d'étude.
- la ligne 17, qui relie le centre de la commune de Mondonville au Lycée de Saint-Exupéry à Andromède via le centre-ville de Cornebarrieu.

Ces deux lignes ne fonctionnent qu'en période de pointe avec une fréquence au quart d'heure, elles sont complétées en période creuse par les TAO zonaux no118 et 120 (communes du nord-ouest vers le terminus de la ligne T1).

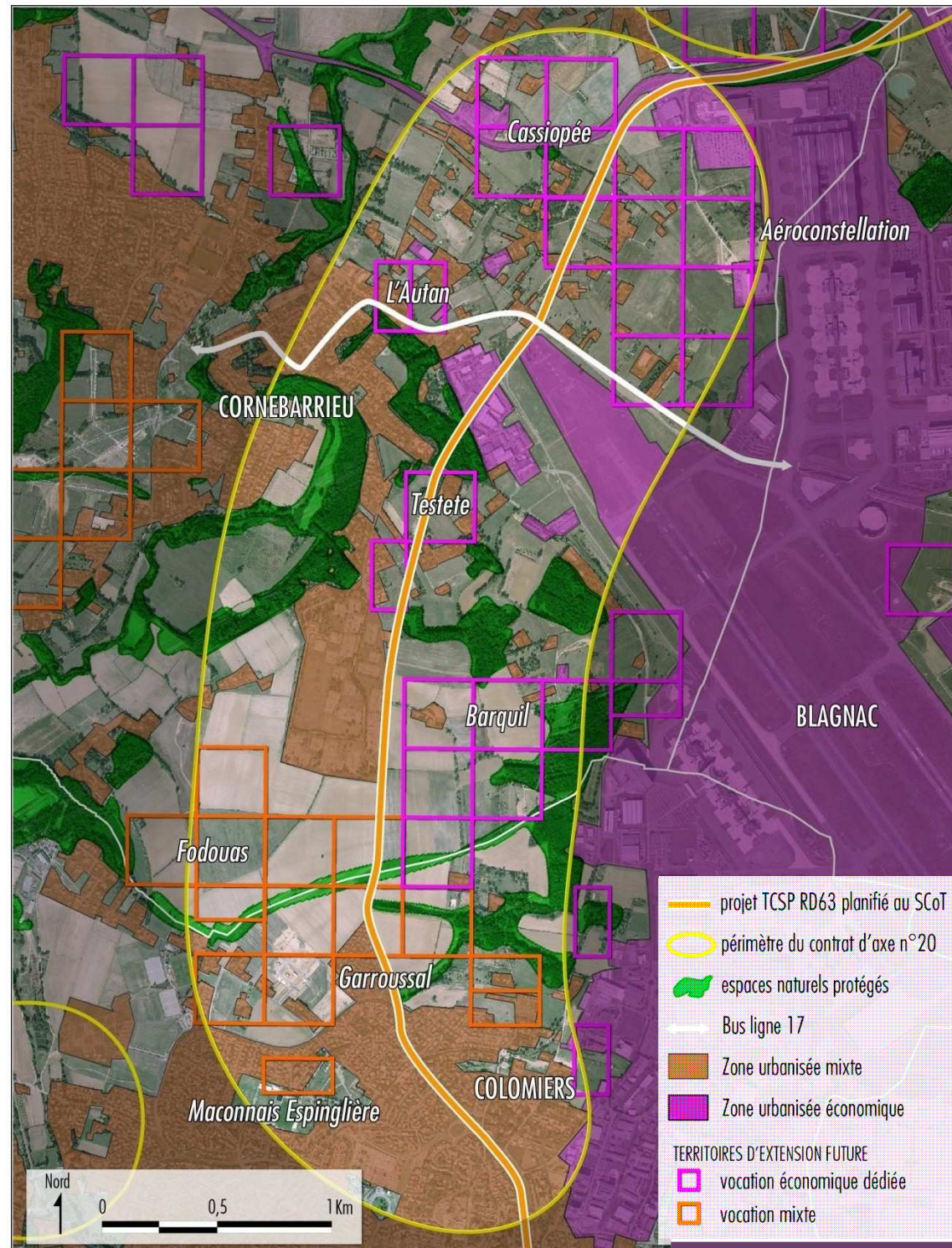
A l'autre extrémité dans la ville de Colomiers, la ligne 64, qui relie le lycée international à la station « Arènes » de la ligne A, tangente la zone d'étude. Son offre correspond à un bus toutes les 10 minutes en moyenne toute la journée.

Les navettes communales gratuites de Colomiers desservent l'extrémité sud de la zone.

En marge du périmètre d'étude, il est à noter que l'important générateur de flux que représente Airbus dispose de son propre Plan de déplacement d'entreprise.

3. Conclusion

**Identification des secteurs prioritaires pour
l'ouverture à l'urbanisation**



- « Secteurs 20% »

Les éléments précédents permettent d'identifier les secteurs qui apparaissent prioritaires en matière de nouvelle ouverture à l'urbanisation dans la limite des potentialités autorisées par le projet de SCoT (20% des capacités communales inscrites au sein du périmètre du contrat d'axe n°20).

La carte ci-contre rassemble, à l'échelle de périmètre du contrat d'axe n°20 les éléments constitutifs de cette étude préalable :

- les espaces naturels
- les tissus urbanisés
- la desserte bus existante
- les territoires d'extension futurs figurant au projet de SCoT
- le projet TCSP RD63

Une nouvelle urbanisation sur la zone doit préférentiellement se situer :

- à proximité des équipements et des services.
- ou dans une zone d'influence d'un transport en commun.

En effet la mise en œuvre d'une offre TC nouvelle ne semble pouvoir être envisagée à terme qu'en synergie avec un accroissement significatif de la demande, et à l'échelle des deux communes (Cornebarrieu et Colomiers) et notamment du pôle d'emploi aéronautique.

Au regard de ces éléments et en cohérence avec les orientations du ScoT le secteur de Barquill bénéficie des atouts suivants:

- secteur n'impactant pas les espaces naturels ;
- territoire en continuité du tissu existant, et plus spécifiquement du cimetière suburbain ;
- zone bénéficiant d'une desserte bus à la demande et d'un futur Plan de déplacement entreprise d'Airbus ;
- secteur repéré dans une porte d'intérêt d'agglomération comme un site d'intérêt d'agglomération.

Enfin, ce secteur à vocation économique, destiné à de la logistique se rapprochera des objectifs de densité recommandés par le SCOT pour les zones économiques du cœur d'agglomération (environ 40 emplois par hectare).

L'ouverture de cette zone (un pixel et demi) portera au maximum à **20%** l'ensemble des zones ouvertes à l'urbanisation dans le périmètre du contrat d'axe n°20.

Sources:

- SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine approuvé le 16 mars 2012
- Projet de PDU arrêté le 24 janvier 2011
- PLU de Cornebarrieu approuvé le 1er mars 2006
- PLU de Colomiers arrêté le 21 avril 2011
- Observatoire Partenarial du Commerce et de la Consommation

