

convention COHÉRENCE URBANISME/ TRANSPORT



CONTRAT
D'AXE
n°3

Communes de Bruguières, Castelginest, Fonbeauzard, Gratentour, Launaguet, Toulouse.



Grand
le **TOULOUSE**
COMMUNAUTÉ URBAINE

SOMMAIRE

PREAMBULE	2
LE CONTRAT D'AXE : UN OUTIL DE COHERENCE ENTRE URBANISME ET TCSP	2
UNE DEMARCHE PARTENARIALE	2
LES PRINCIPES FONDATEURS A LA COHERENCE URBANISME/TRANSPORT	3
LE TERRITOIRE CONCERNE PAR LE CONTRAT D'AXE N°3	4
LE PERIMETRE DU CONTRAT D'AXE N°3	4
LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE AU TITRE DU SCOT	4
LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE AU TITRE DU PDU	5
L'URBANISATION PROJETEE SUR LE TERRITOIRE DU CONTRAT D'AXE N°3	6
LES SITES A PROJET ET LEURS OBJECTIFS D'URBANISATION	6
LE PHASAGE OPERATIONNEL DE L'URBANISATION.	13
L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE CONCERNE	14
LA DESSERTE DU TERRITOIRE NORD	14
LE NIVEAU D'OFFRE	15
LES ETUDES DE DESSERTE DU SECTEUR NORD	16
LE PROGRAMME D'OPERATION VOTE	17
LES PRINCIPES DE LA RESTRUCTURATION DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	17
LA COHERENCE DE L'URBANISATION ET DE L'OFFRE EN TRANSPORT	19
LES ENGAGEMENTS DU CONTRAT D'AXE N°3	21
ARTICLE 1 - OBJET DU CONTRAT D'AXE	21
ARTICLE 2 - DUREE DU CONTRAT D'AXE	21
ARTICLE 3 – SUIVI/EVALUATION DU CONTRAT D'AXE	21
ARTICLE 4 : LES ENGAGEMENTS DU GRAND TOULOUSE	21
ARTICLE 5 : LES ENGAGEMENTS DE L'AOT : TISSEO/SMTC	22
SIGNATURES DES PARTENAIRES	25

PREAMBULE

□ Le contrat d'axe : un outil de cohérence entre urbanisme et TCSP

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Grande Agglomération Toulousaine approuvé le 16 mars 2012, préconise en référence à la loi SRU, de mettre en cohérence la politique d'urbanisme avec la politique transport de la Collectivité. Le SCoT identifie notamment des parties du territoire en « Ville intense », dans lesquelles le développement urbain doit être privilégié avec une desserte en transport en commun performante (métro, gare ou BHNS).

Par ailleurs, cette démarche s'appuie sur l'élaboration d'un « contrat d'axe » prescrit par le document d'orientations générales (DOG) du SCoT.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Grande Agglomération Toulousaine, dont le projet a été arrêté le 24 janvier 2011 contient en application des dispositions du SCoT, plusieurs actions visant à renforcer la cohérence urbanisme/déplacements. Le PDU rappelle notamment le lien entre le contenu des projets urbains et l'organisation de la desserte en transports en commun. Il contient dans ses orientations, le renforcement du développement urbain au plus près des infrastructures lourdes de transports en commun (métro, tram, bus en site propre), mais aussi le long des lignes de bus qui constitueront à terme le réseau structurant métropolitain.

L'objet du présent contrat d'axe, vise donc à formaliser sur le territoire concerné, la cohérence entre le développement d'une part de l'urbanisation autorisée par le SCoT et d'autre part des transports en commun. Il s'agit de lier toute ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires dans la Ville intense située dans la zone d'influence des TCSP et des gares à une réflexion préalable sur leurs conditions de dessertes en transport en commun et de promouvoir une intensification urbaine le long de l'axe bien desservi par le transport en commun cadencé.

Le renouvellement urbain peut être engagé quant à lui, sans délai, dans ou hors des zones d'influence des TCSP, et ce, dans un objectif de densification compatible avec les orientations du SCoT.

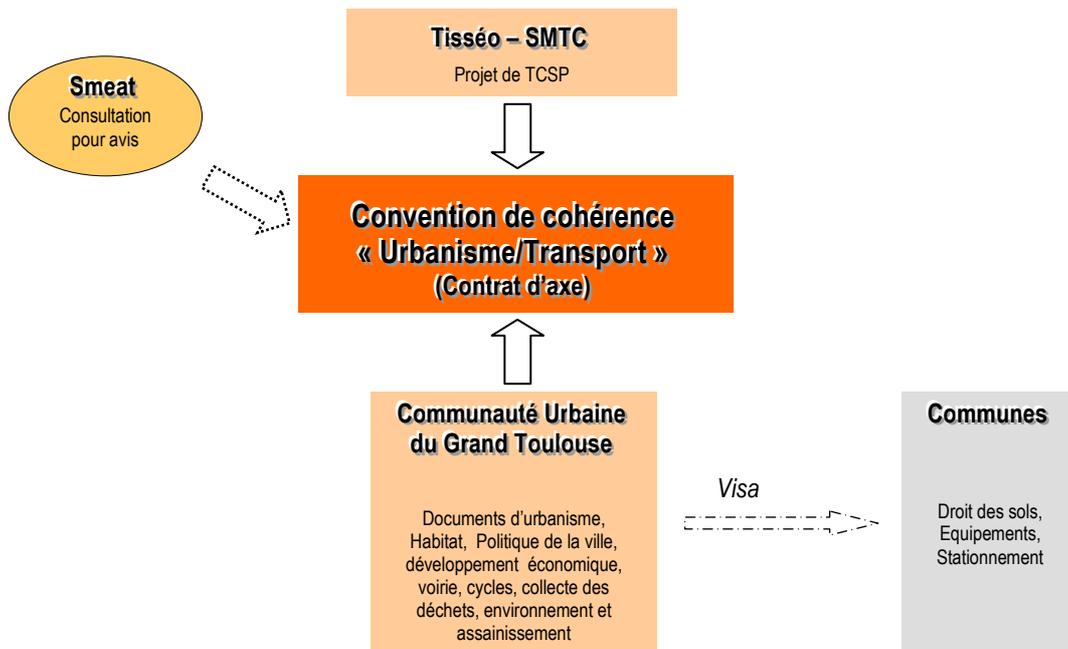
□ Une démarche partenariale

Le contrat d'axe est une démarche négociée entre :

- D'un côté, l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (Tisséo-SMTC) qui planifie un projet de transport (métro, tramway, BHNS, bus en site propre).
- De l'autre, l'établissement public compétent en Urbanisme et en Aménagement (Le Grand Toulouse) qui favorise la densité urbaine autour du TCSP et s'engage à communiquer sur cette future offre de transport pour inciter à son usage.

La Communauté Urbaine veillera, en outre, à associer le ou les communes restées compétentes en matière de droit des sols, équipements et stationnement pour garantir ces engagements.

Enfin, le Smeat s'assurera que le contrat d'axe s'inscrit dans les objectifs du SCoT déclinés dans le DOG et veillera dans la durée à sa bonne exécution, à travers un comité de pilotage de suivi.



❑ Les principes fondateurs à la cohérence urbanisme/transport

Dans la perspective d'aboutir à un projet de territoire concerté jusqu'en 2015 et au-delà, le contrat d'axe est un cadre incitatif de progrès où chaque signataire s'engage sur la mise en œuvre de moyens visant à réaliser les objectifs suivants :

- Favoriser la densité et la mixité au voisinage du TCSP au travers notamment des PLU et des programmes d'opérations d'aménagement,
- Faciliter l'accessibilité au TCSP et organiser la multimodalité (modes doux, jalonnement, aménagement d'espaces publics
- Inciter à l'usage du TCSP (actions de communication...)

Le contrat d'axe précise le projet urbanisme/transports et le calendrier de réalisation des engagements de chacun (planification des TCSP, révisions de PLU, opérations d'urbanisme, cheminements modes doux, actions de communication...) selon le système de transport en commun envisagé et les objectifs de densité du SCoT.

Ces opérations d'extension urbaine sont conditionnées à la signature du contrat d'axe, document qui formalise les engagements des signataires.

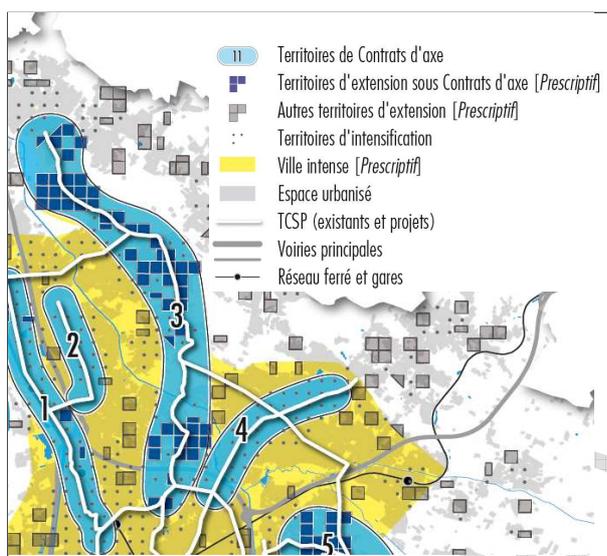
LE TERRITOIRE CONCERNE PAR LE CONTRAT D'AXE N°3

□ Le périmètre du contrat d'axe n°3

Le DOG définit le territoire concerné par un contrat d'axe qui est la zone d'influence du transport en commun en site propre ou de la gare, à savoir :

- 600 m autour d'un métro ou d'une gare,
- 500 m autour d'un tramway,
- 400 m autour d'un bus à haut niveau de service (BHNS).

Il précise que tout territoire d'urbanisation future concerné par le contrat est traité de façon globale (pixels contigus à d'autres situés dans la zone d'influence).

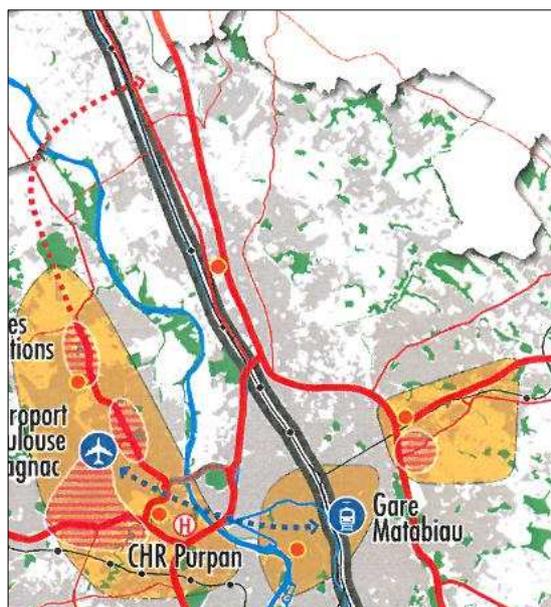


Le projet d'infrastructure lié au contrat d'axe n°3 consiste à réaliser un boulevard urbain multimodal appelé le Boulevard Urbain Nord (BUN) support d'un TCSP, reliant le terminus « Borderouge » de la ligne B du métro à Toulouse à la commune de Bruguières au Nord de la Grande Agglomération Toulousaine. Selon la carte de cohérence urbaine du DOG, les communes de Toulouse, l'Union, Launaguet, Castelnau, Fonbeauzard, Gratentour et Bruguières inscrites dans la « Ville intense » sont directement concernées par le projet du BUN.

Le périmètre de la zone 3 indiqué sur le DOG prend en compte un ensemble de 53,5 pixels mixtes et un demi pixel économique, soit un total de 54 pixels.

□ Les principaux enjeux du territoire au titre du SCoT

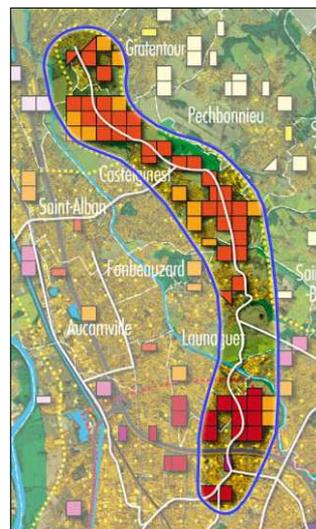
Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine identifie cinq portes métropolitaines où sont localisées des zones d'activités majeures pour le territoire.



Le secteur Nord de l'Agglomération Toulousaine, situé entre « la Porte internationale » au Nord-Ouest et la « Porte de Lyon » au Nord-Est est reconnu comme territoire d'évolution urbaine. En effet, il dispose d'un potentiel d'urbanisation et de développement économique décisifs, freiné aujourd'hui par un enclavement relatif lié à l'absence de transport en commun performant et un raccordement limité à la rocade. Ce territoire concerné par la création du BUN constitue donc un lieu stratégique pour l'accueil des nouveaux habitants car il s'inscrit à proximité de la ville-centre de Toulouse et d'un TCSP (terminus ligne B du métro). Ce grand projet urbain permettra d'assurer la cohérence des futures opérations d'aménagement en complémentarité des centres-bourgs existants.

Sur le secteur, les prescriptions du DOG indiquent pour le potentiel brut d'urbanisation future correspondant à 54 pixels, le nombre suivant d'individus, logements et emplois :

Territoires	Hectares	Densité individus	Nombre de logements	Nombre d'emplois
économique dédié	4,5	225	-	225
mixte	481,5	69 120	24 457	14 872
Total Contrat d'Axe	486	69 345	24 457	15 097



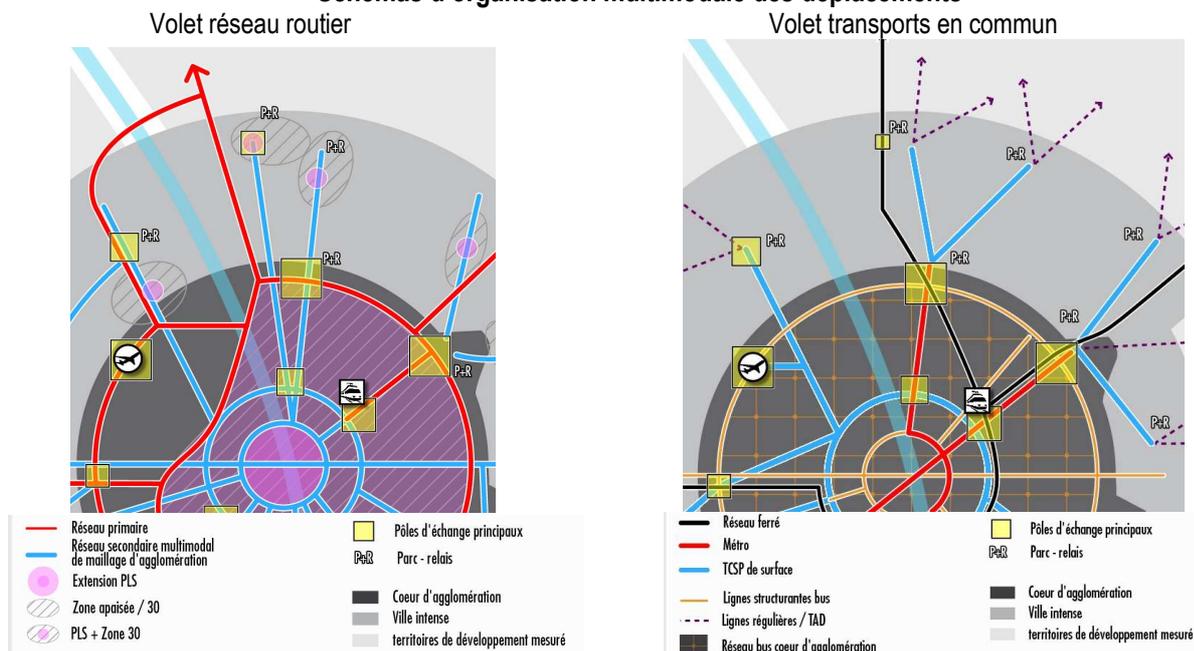
Les principaux enjeux du territoire au titre du PDU

Le PDU de la Grande Agglomération Toulousaine porte sur la mise en œuvre d'un schéma multimodal des déplacements qui s'applique à tous les territoires et qui s'articule sur 3 principes :

- Le **partage** de l'espace public, en maîtrisant l'usage de la voiture et en redonnant de la place aux transports en commun et aux modes doux, contribuant dans un même temps à un apaisement des quartiers et une amélioration de la qualité de l'air,
- Le **maillage** du réseau TCSP structurant articulé sur 39 pôles d'échanges, favorisant l'accessibilité aux différentes fonctions métropolitaines et l'usage intermodal des réseaux de transports en commun,
- Le **phasage** du développement urbain, en articulant les calendriers des opérations d'urbanisme et d'infrastructure et en renforçant la densité urbaine le long des axes supports de l'opération considérée.

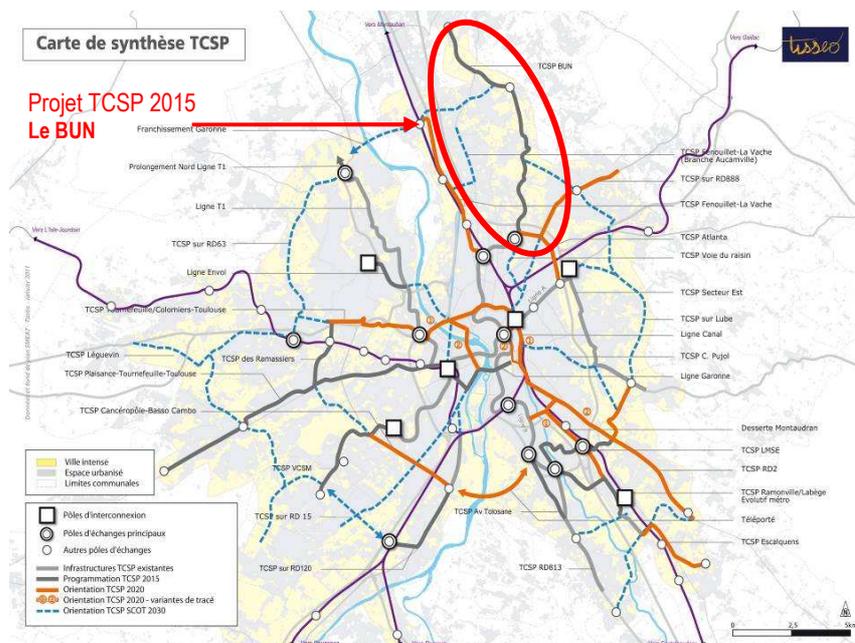
Pour le territoire Nord, le PDU identifie plusieurs projets d'infrastructures de déplacement s'inscrivant dans une logique de maillage des réseaux existants et de desserte des territoires d'intérêt d'agglomération, avec les projets de TCSP du BUN, de la RD 820 Nord, de la RD 888, la consolidation des pôles d'échanges de Borderouge et La Vache articulés sur le métro ligne B, complétés par un positionnement du PDU en faveur d'un cadencement au quart d'heure des dessertes ferroviaires entre Saint-Jory et Toulouse.

Schémas d'organisation multimodale des déplacements



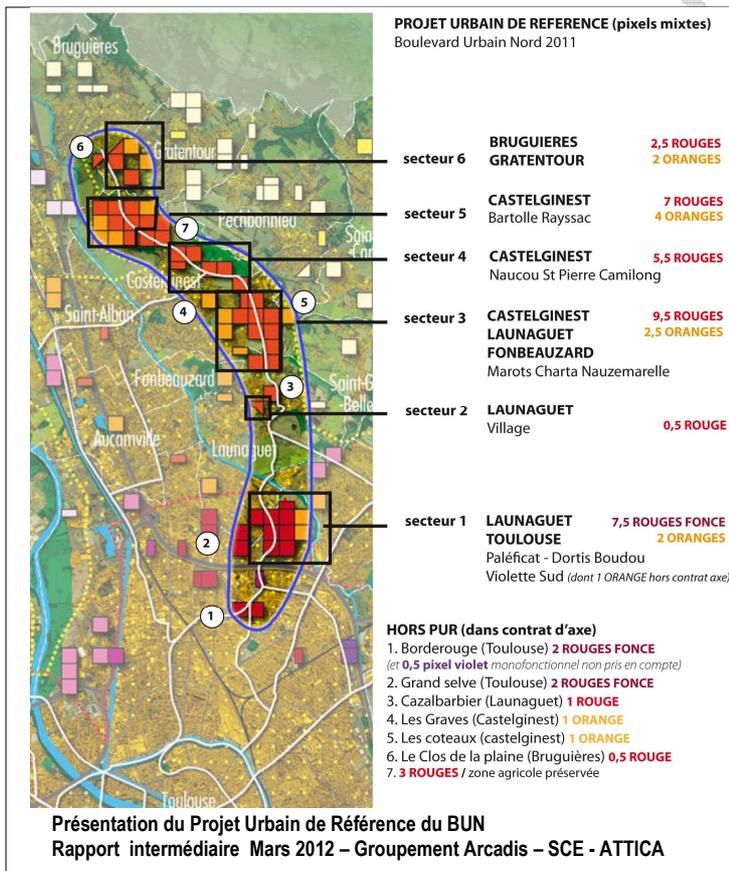
Afin de desservir les territoires de projet urbain répartis sur les cinq communes traversées, le Boulevard Urbain Nord support d'un TCSP est inscrit au PDU en « Programmmations 2015 ». La réalisation de cette infrastructure de transport est indispensable à la desserte de ces nouveaux territoires d'intérêt métropolitain. Sa mise en service doit être concomitante avec l'ouverture de ces derniers.

Ce TCSP devient ainsi un élément de maillage à la constitution d'un réseau de desserte tous modes pour le territoire, car il établit une connexion au pôle d'échanges de Borderouge.



L'URBANISATION PROJETEE SUR LE TERRITOIRE DU CONTRAT D'AXE N°3

Les sites à projet et leurs objectifs d'urbanisation



Dans la zone d'influence du contrat d'axe lié au BUN, le SCoT exprime avec 54 pixels un potentiel d'accueil en extension sur 486 ha de 69 345 individus, à long terme. Ce potentiel est plus large que celui prévu dans le cadre du périmètre de réflexion du Projet Urbain de Référence (PUR) du BUN dont les objectifs ont été fixés par délibération du Grand Toulouse le 30/09/2010, l'objectif du PUR étant de conduire à la réalisation d'un projet d'infrastructure multimodale et d'un projet urbain d'ensemble à l'horizon 2030 sur une emprise totale de 390 ha. Or la zone du contrat d'axe n°3 exclut la secteur de la Violette Sud sur la commune de l'Union et inclut des opérations d'aménagement connexes déjà engagées ou réalisées telles que la place Nord de la ZAC Borderouge et du Grand Selve sur Toulouse, de Cazalbarbier sur Launaguet ou Les Graves sur Castelginest.

Enfin, même si les pixels du SCoT n'expriment pas le potentiel d'accueil lié au renouvellement urbain, attendu sur les franges du PUR, celui-ci ne doit pas être exclu de la densité recherchée autour du TCSP.

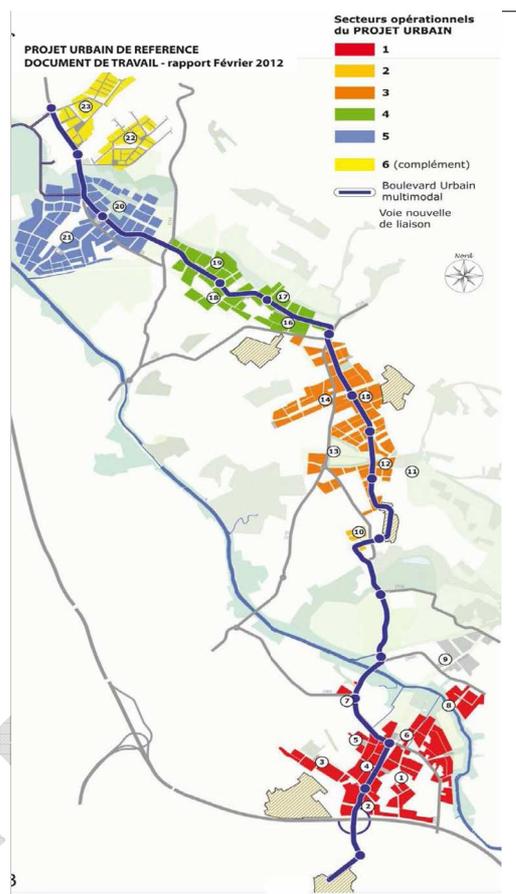
🕒 Le Projet Urbain de Référence (PUR) du BUN

Le projet urbain de référence (PUR), traduit spatialement les grands enjeux de développement du territoire Nord-Est de l'Agglomération Toulousaine et définit les orientations en matière de programmation de logements, d'activités et d'équipements, déclinées sur 6 secteurs de cohérence territoriale, s'étendant du Sud au Nord, en rive gauche de l'Hers dans le secteur de Paléficat puis en rive droite avec la traversée de la plaine des Monges et du village de Launaguet.

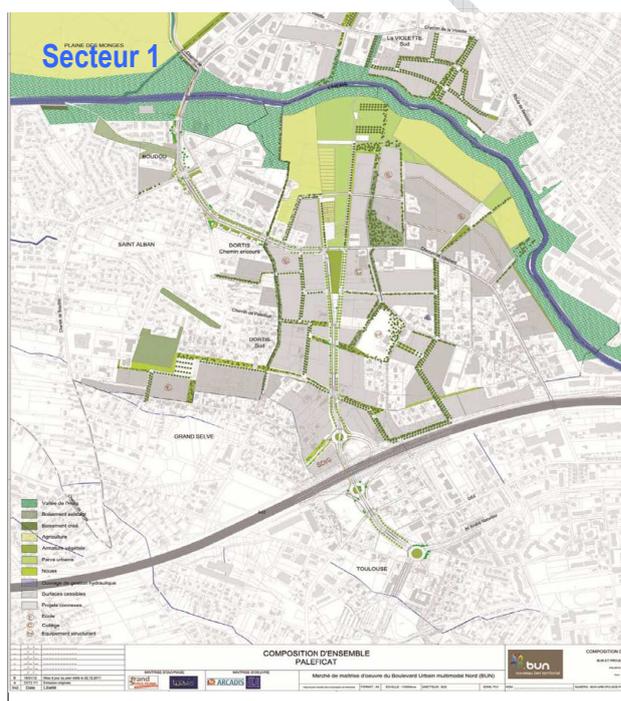
- ▶ **Secteur 1** : Paléficat, Dortis, Boudou (Toulouse -Launaguet)
- ▶ **Secteur 2** : Launaguet Village
- ▶ **Secteur 3** : Les Marots, Ruisseau des Carles, Charta, Nauzemarelle (Launaguet – Fonbeauzard - Castelginest)
- ▶ **Secteur 4** : Camilong, Naucou, Saint Pierre (Castelginest)
- ▶ **Secteur 5** : La Bartolle, Rayssac (Castelginest)
- ▶ **Secteur 6** : Tucol, Saudrine (Gratentour - Bruguières)

De Launaguet à Bruguières, le PUR se développe entre coteaux et plaine. Cette configuration implique un fonctionnement hydraulique conditionné par les ruissellements des bassins versants en amont (coteaux) et les débordements potentiels des fossés et cours d'eau. Ce contexte particulier induit pour l'écrêtement des crues, la mise en place de plusieurs bassins de capacités conséquentes, influant fortement sur l'organisation des futurs quartiers et la constructibilité disponible.

La réflexion du PUR pour déterminer le potentiel d'urbanisation a, par conséquent, été guidée par les paysages agricoles et naturels ainsi que les contraintes environnementales, hydrauliques.



▶ Secteur 1 - Le projet Paléficat – Rives de l'Hers



Situé au Nord de la Commune de Toulouse et au delà de la rocade Est, le **secteur de Paléficat** doit devenir à terme le cœur d'une nouvelle centralité urbaine, limitrophe avec le secteur de Grand Selve au Sud-Ouest et en continuité urbaine avec le quartier de Borderouge au Sud dont l'accroche se fera avec la création d'un nouvel échangeur.

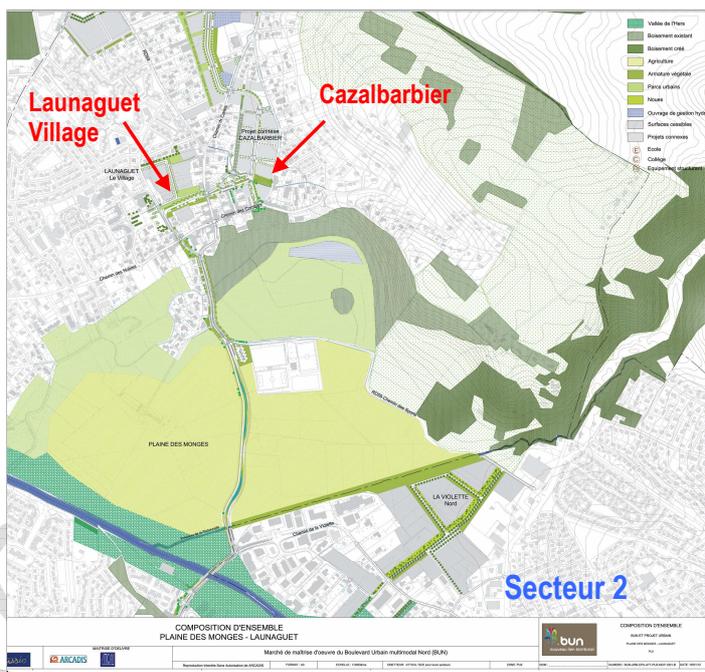
Le programme d'ensemble du PUR d'une surface d'environ 150 ha, recouvre toute la zone de Paléficat jusqu'au Rives de l'Hers et s'étend sur les communes de Launaguet, Toulouse et l'Union. Cependant, la zone d'influence du contrat d'axe n°3 pour ce « **secteur 1** », ne prend en compte qu'un potentiel de 80 ha en excluant notamment les 57 ha des secteurs déjà urbanisés et les 32 ha couverts par le corridor écologique et agricole des rives de l'Hers.

Prévu en deux phases, le projet urbain Paléficat doit accueillir à terme en 2025 plus de 16 300 individus. La zone « *Paléficat Sud* », porte d'entrée du nouveau quartier présente le plus fort potentiel de développement en terme d'emploi tertiaire alors que « *Paléficat Est et Ouest* » sont des secteurs principalement destinés à accueillir des logements et un pôle de centralité. En partie centrale, la densité résidentielle est la plus forte et se compose en mixité avec les commerces, services et les équipements structurants (collège, centre socio-culturel, etc.) Sur « *Paléficat Nord* », les îlots résidentiels côtoient l'activité agricole maintenue et repensée dans ce contexte urbain.

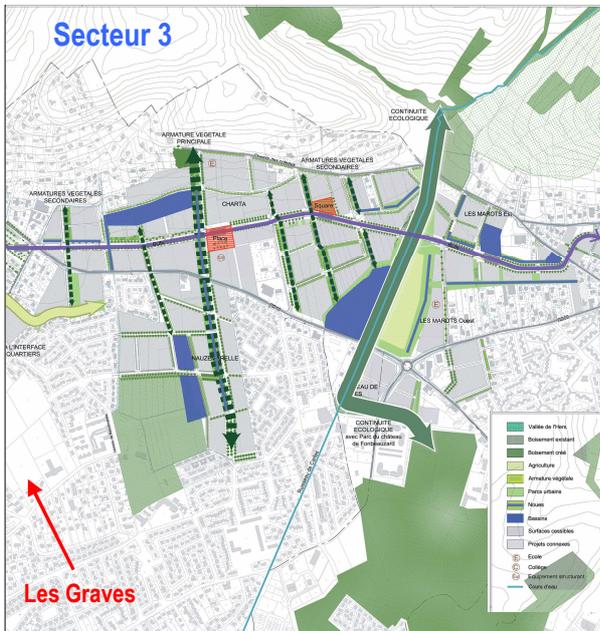
Des itinéraires cycles desserviront équitablement les divers quartiers et favoriseront l'accessibilité aux centralités, espaces publics de proximité, pôles d'emplois, de commerces, services et équipements.

► Secteur 2 – Launaguet Village

Le Projet Urbain de Référence maintient la vocation agricole de la plaine des Monges. La future urbanisation du « **secteur 2** » dont la vocation dominante envisagée est résidentielle est localisée au cœur du tissu déjà constitué du centre-ville de Launaguet avec le lien sur les commerces de proximité des équipements déjà existants. Le PUR prévoit à l'horizon 2025, l'accueil sur 3,9 ha d'environ 500 individus dont 100 emplois et 400 habitants.



En partie exclue du périmètre de réflexion du PUR, l'opération **Cazalbarbier**, située au cœur de Launaguet, avait fait l'objet d'un concours d'idées entre 2005-2008. L'aménagement global prévoit l'accueil sur près de 7 ha de 400 logements à terme dont une 1^{ère} tranche à l'horizon du PLH en 2015 visant à construire 100 logements dont 30 % de logements sociaux sur un espace de 1,6 ha au Nord de l'opération. La 2^{ème} tranche dont l'emprise représente 4,8 ha devrait recevoir 300 logements supplémentaires une fois que l'infrastructure BUN sera amorcée. En effet, ce nouveau quartier sera directement desservi par le TCSP dont le tracé structure son plan de composition. Un groupe scolaire est aussi prévu sur 7 000 m² à l'angle du chemin de Cazalbarbier et du chemin des Combes.



► Secteur 3 - Les Marots, Ruisseau des Carles, Charta, Nauzemarelle

Le « secteur 3 », situé de part et d'autre de Launaguet, Fonbeauzard et Castelginest, est traversé par une continuité écologique permettant de relier les coteaux et le parc boisé du château de Fonbeauzard. Le projet urbain de 88,5 ha se réalisera en 2 temps : une 1^{ère} tranche entre 2017 et 2025 sur les quartiers Charta, Nauzemarelle, Ruisseau des Carles et les Marots. Une 2^{ème} tranche est programmée après 2025 correspondant à la finalisation de Charta.

Sur ce secteur, on relève différentes zones non mobilisables pour le PUR : la création de trois bassins fluviaux consommant 3,6 ha et une zone de 1,7 ha

maintenue pour l'instant en activité agricole sur Launaguet.

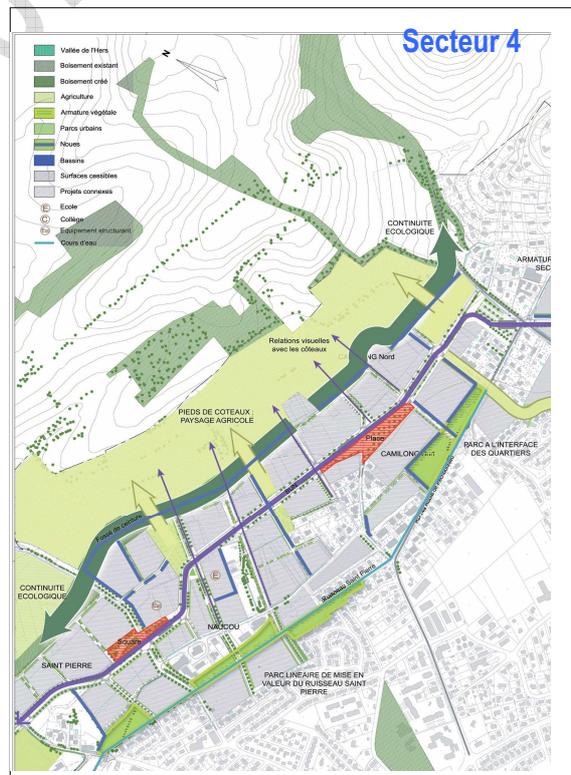
Sur la commune de Castelginest, un projet de confortement du complexe sportif de Nauzemarelle est prévu, mobilisant plus de 8 ha.

Le parti d'aménagement retenu pour ce secteur permet d'accueillir à terme 10 500 individus dont près de 8 400 habitants et 2 100 emplois. Les besoins en matière d'emploi, de commerces, de services et d'équipements induits par cette nouvelle population confortent la proposition de créer au moins deux ou trois places urbaines structurées par le bâti, dont une principale articulée entre le BUN et le quartier de Nauzemarelle. Une offre importante d'itinéraires cyclables dédiés couvrira l'intégralité de ce secteur d'urbanisation.

Entre les « secteurs 3 et 4 », le PUR a exclu le site appelé « les Graves » qui est aujourd'hui une opération partie et en cours d'achèvement. Elle accueille sur un périmètre de 10,5 ha, une gendarmerie, une MAS (maison d'accueil spécialisée) et plus de 300 logements.

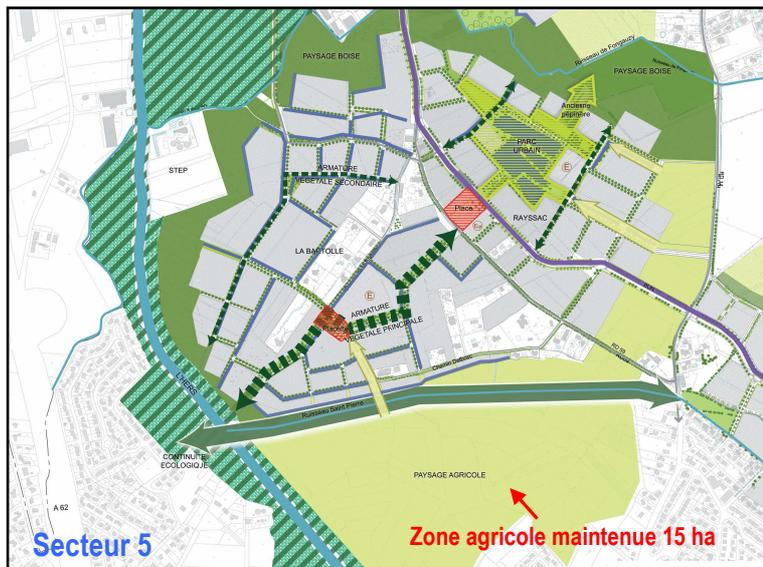
► Secteur 4 - Camilong, Naucou, Saint Pierre

De par sa situation d'enclave en pied de coteau, le « secteur 4 » dispose d'une emprise disponible étroite de 56 ha pour accueillir la future urbanisation qui ne se réalisera qu'à partir de 2025. La création d'un parc linéaire de mise en valeur du ruisseau Saint Pierre et d'un autre parc sur Camilong Sud est prévue pour faire l'interface entre le bâti ancien et le nouveau. La vocation dominante du secteur est résidentielle pour permettre à terme, l'accueil de plus de 7 000 individus. Cette zone située à l'Ouest de Castelginest et composée par trois quartiers Camilong, Naucou et Saint Pierre, sera traversée en son cœur par l'infrastructure du TCSP avec trois stations autour desquelles seront aménagées des places urbaines. La création d'un équipement structurant est envisagée dans le secteur de Saint Pierre/Naucou. Le support du BUN accueillera également l'axe principal d'itinéraire cyclable longue distance.



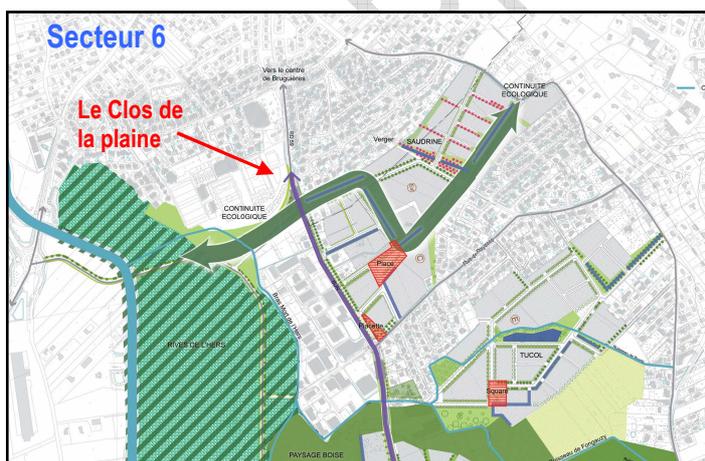
Secteur 5 – La Bartolle, Rayssac

Le « secteur 5 » situé sur la commune de Castelginest, est bordé à l'Ouest et au Nord par une bande boisée importante et s'articule autour de deux quartiers la Bartolle à l'Ouest et Rayssac à l'Est. Le développement urbain proposé par le PUR s'étale sur près de 90 ha pour permettre l'accueil après 2025 d'environ 9 500 individus. La présence d'une zone humide reconnue d'intérêt majeur pour la biodiversité sur Rayssac ainsi que la présence de plantations arborées, ont conduit à imaginer l'aménagement d'un parc d'environ 2 ha au sein de l'urbanisation et en continuité de la centralité du quartier.



Le quartier de Bartolle principalement résidentiel, s'étire vers le Sud-Ouest et présente une polarité urbaine secondaire qui devrait s'organiser autour d'une placette et d'un équipement à usage local (groupe scolaire et plateau sportif). Un secteur pour des activités artisanales voir industrielles est réservé au Nord de Bartolle, à proximité de la station d'épuration.

En outre, le « secteur 5 » est bordé au Sud et à l'Est par des espaces agricoles existants et dont l'exploitation agricole est pour l'instant maintenue. La coupure verte significative et la préservation des terres agricoles (15 ha) dans ce secteur entre les quartiers Saint Pierre (secteur 4) et Rayssac, ainsi que la préservation des zones urbanisées existantes (10 ha) conduisent à exclure de la réflexion du PUR, 25 ha soit l'équivalent d'environ 3 pixels du SCoT. Ce potentiel pourrait être urbanisé après 2030.



► Secteur 6 – Tucol, la Saudrine

Situé entre les deux communes de Gratentour et Bruguières, le « secteur 6 » se divise en deux sous secteurs appelés « Tucol » au Sud et « la Saudrine » au Nord. Sur ce territoire, le projet urbain de 49 ha devrait se réaliser en deux phases : une première tranche programmée avant 2016 et une deuxième tranche entre 2017 et 2025 pour recevoir à terme, 4 960 individus.

Au Nord de la Saudrine sur la commune de Bruguières, une opération « le Clos de la plaine » située à proximité de la fin du site propre du BUN sur la RD59, est déjà réalisée sur près d'1 ha avec la construction d'une trentaine de logements et 1 800 m² de SHON d'activités.

⊙ Les grandes opérations d'aménagement en dehors du Projet Urbain de Référence

La Place Nord à Borderouge (Toulouse)



La 2^{ème} phase opérationnelle de la ZAC de Borderouge concerne l'aménagement prévu autour de la place Nord située sur la station terminus du métro ligne B et du pôle d'échange multimodal. L'ambition du projet est de créer pour ce quartier une nouvelle centralité sur 11 ha avec les surfaces suivantes : 34 000 m² de commerces/tertiaires, 3 500 m² d'équipements publics (crèche, la SMAC - Salle des Musiques Actuelles) et 79 000 m² de logements comprenant la construction d'une résidence étudiante avec 163 chambres, 1 014 logements collectifs et 42 logements individuels.

En outre, le programme prévoit 2,8 ha d'espaces publics dont une place de 1 ha et une réserve pour un TCSP a été faite dans l'aménagement de

l'avenue Maunoury. Au Nord de ce secteur de Borderouge et au Sud de la rocade, un demi pixel monofonctionnel d'activités est prévu dans le SCoT sur lequel aucun projet n'est pour l'instant clairement formalisé.

Grand Selve (Toulouse)

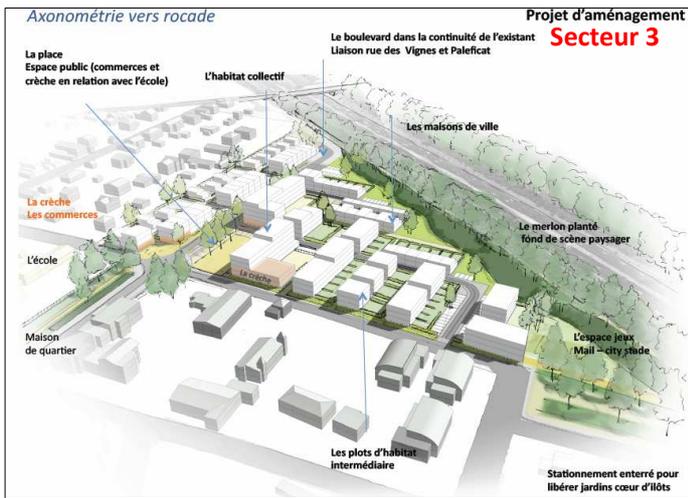
Situé au Nord de la rocade sur la commune de Toulouse et jouxtant le futur échangeur de Borderouge, le secteur de Grand Selve a fait l'objet d'une réflexion en 2004 sur la création d'une nouvelle centralité d'environ 13 ha avec un aménagement global sur trois secteurs opérationnels identifiés.



Sur le « **secteur 1** » d'une surface de 3,3 ha où peu d'interventions étaient prévues, la Ville de Toulouse a institué un Programme d'Aménagement d'Ensemble

(PAE) avec la construction d'une nouvelle maison de quartier, la restructuration du groupe scolaire existant et des constructions individuelles qui sont à ce jour réalisées.

Le **secteur 2**, d'une surface de 6,7 ha est maîtrisé par un opérateur privé et fait l'objet d'un lotissement pouvant accueillir 420 logements, dont une partie est réalisée ou en cours de réalisation.



Le projet urbain du « **secteur 3** » de Grand Selve a vocation à accueillir sur 3,6 ha, un ensemble d'environ 250 logements social et privé, la création d'un espace public avec un pôle de commerces et services ainsi que la réalisation d'une crèche sur 700 m².

Sur Grand Selve, le traitement des espaces publics et des cheminements privilégie l'utilisation des modes de déplacement doux pour les trajets inter quartiers, une liaison Est-Ouest devrait aussi s'implanter le long du périphérique pour compléter le maillage doux.

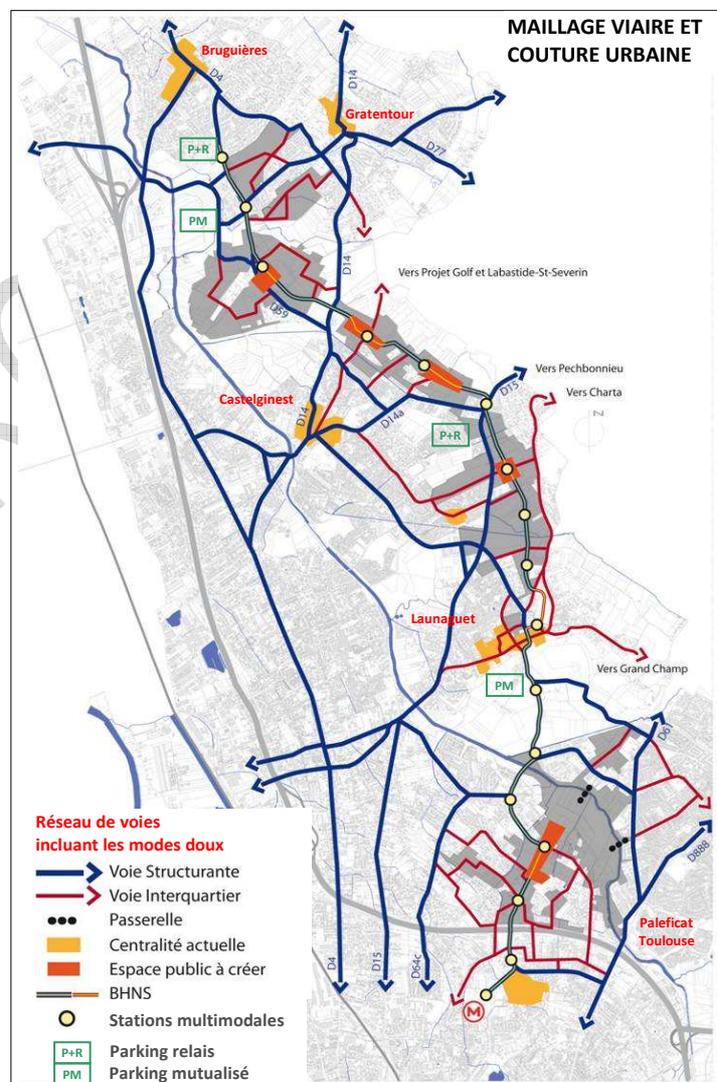
🕒 La hiérarchisation du maillage viaire

Le projet du BUN répond à un objectif général d'éco mobilité. En outre, il porte une attention particulière sur le maillage avec les voies existantes et l'irrigation de l'ensemble du secteur par un réseau de bus et de liaisons douces à partir de l'itinéraire cyclable continu aménagé sur les 13 km du BUN et du site propre bus.

La spécificité de l'infrastructure du BUN est d'accueillir à terme : un site propre bus, un itinéraire cycle continu et deux voies destinées à la circulation automobile à double sens.

Par sa nature transversale, le BUN assurera sur une majorité de son itinéraire la fonction de voie structurante. Les voies interquartiers ont pour fonction d'assurer le lien avec les autres quartiers existants et nouveaux.

Le parti d'aménagement retenu est de créer un réseau d'espaces publics à partir des stations du TCSP qui seront susceptibles d'accueillir des grands équipements tels qu'un lycée, collèges ...



❑ Le phasage opérationnel de l'urbanisation.

L'urbanisation future s'inscrit dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble avec un phasage évolutif en cohérence avec le rythme de développement urbain du territoire :

		2012	2016/17	2025	2030 et au delà
PROJET URBAIN DE REFERENCE	Secteur 1 – 80.8 ha Toulouse - Launaguet	≈33 ha - 7 100 individus <i>Zone AU0 de Paléficat ≈ 76 ha (ouverture par modification – PLU Toulouse)</i>	≈48 ha - 9 200 individus		
	Secteur 2 – 3.9 ha Launaguet		500 individus		
	Secteur 3 – 88.4 ha Launaguet – Fonbeuzard Castelginest	Zone 2NAa pour équipement sportif ≈ 8 ha (ouverture par modification POS Castelginest)	7 520 individus	2 960 individus	
	Secteur 4 – 55.7 ha Castelginest			7 100 individus	
	Secteur 5 - 89,7 ha Castelginest			9 480 individus	
	Secteur 6 – 48,9 ha Gratentour Bruguières	2 380 individus <i>Zonages prévus dans révision PLU Gratentour:</i> •Zone 1AUb Tucol : 8 ha ouvert •Zone AU0 Tucol et Saudrine : 26 ha •Zone A Tucol : 11 ha Zonage prévu dans révision PLU Bruguières : Zone AU0 Saudrine : 3.9 ha	2 580 individus		
	Total PUR	≈ 48 820 individus			
HORS PROJET URBAIN DE REFERENCE	Place Nord 11 ha Toulouse	<i>Coup parti</i> 37 000 m ² d'activités 1 056 logts et 163 chbres 3 700 individus			
	Borderouge – 4 ha Toulouse	Potentiel 4 ha d'activités 200 individus			
	Grand Selve 9.7 ha Toulouse	<i>Coup parti</i> 670 logements et 500 m ² d'activités 1 550 individus			
	Cazalbarbier 7 ha Launaguet	<i>Coup parti</i> ≈2 ha 100 logements ≈ 220 individus	≈5 ha 300 logements ≈ 660 ind.		
	Les Côteaux 2,3 ha Launaguet	<i>Coup parti</i> Potentiel ≈ 80 individus			
	Les Graves 10,5 ha Castelginest	<i>Coup parti</i> 313 logements - Gendarmerie et MAS ≈ 850 individus			
	Les Vallons 9,1 ha Castelginest	<i>Coup parti</i> ≈ 250 individus			
	Clos de la Plaine 1 ha - Bruguières	<i>Coup parti</i> 30 logements et 1800 m ² d'activités ≈ 125 individus			
	Total hors PUR	≈ 7 700 individus			
Zone agricole maintenue à long terme 15 ha (Partie Sud de Bartolle) Castelginest				<i>Zone NC (ouverture par révision ou modification)</i>	
Préservation de zones urbanisées existantes 10 ha Castelginest				<i>Zones mutables à terme</i>	
Zones AU Paléficat mutables à terme 3,2 ha Toulouse					
Total réserve foncière	≈ 3 800 individus				
Total individus	≈ 16 500 ind.	≈ 20 500 ind.	Potentiel ≈ 23 300 ind.		

L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE CONCERNE

☐ La desserte du territoire Nord

Le territoire du Nord bénéficie aujourd'hui d'un nombre important de lignes aux missions et aux offres très variées.

- ▶ des lignes sur des axes historiques et pénétrants vers la Ville de Toulouse, qui partent de la périphérie et permettent de relier les centres-bourgs au centre-ville de Toulouse via la ligne B du métro.
- ▶ des lignes de maillage, en rabattement sur le métro, qui permettent d'assurer des dessertes transversales ou de quartiers.

Le territoire Nord a bénéficié également en 2007 de la restructuration du réseau bus, associée à la mise en service de la ligne B. Plusieurs lignes ont été rabattues sur le métro afin de bénéficier du gain de temps de ce mode de transports.

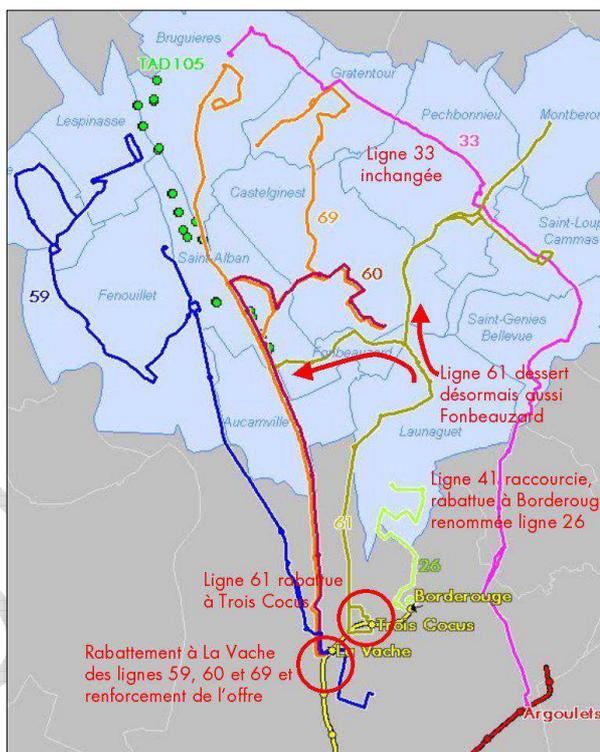
Actuellement, le réseau de bus dessert donc deux corridors principaux qui se situent à l'Est vers le centre-ville de L'Union et à l'Ouest le long de la RD4 vers le centre-ville de Castelnest et dans une moindre mesure vers Launaguet à partir de la RD15. Globalement, le niveau de desserte est faible et correspondant à une desserte de zone urbaine peu dense et à faible demande. Ceci s'explique par l'absence actuelle d'urbanisation sur le corridor BUN.

Plusieurs lignes de bus assurent ainsi la desserte et la couverture géographique du territoire Nord :

- ▶ la ligne 60, au départ de la station de métro La Vache, dessert les communes de Toulouse, Aucamville, Saint-Alban et Castelnest,
- ▶ la ligne 61, au départ de la station de métro Trois Cocus, dessert les communes de Toulouse, Launaguet, Fonbeuzard, Pechbonnieu, Montberon et Saint-Loup Cammas,
- ▶ la ligne 69, au départ de la station de métro La Vache, dessert les communes de Toulouse, Aucamville, Castelnest, Saint-Alban, Gratentour, Brugières,
- ▶ les lignes 26 et 114, au départ de la station de métro Borderouge, desservent pour la première, le quartier du Grand Selve dans Toulouse et celui de la Palanque dans Launaguet et pour la deuxième, le secteur Virebent/Paléficat dans Toulouse.

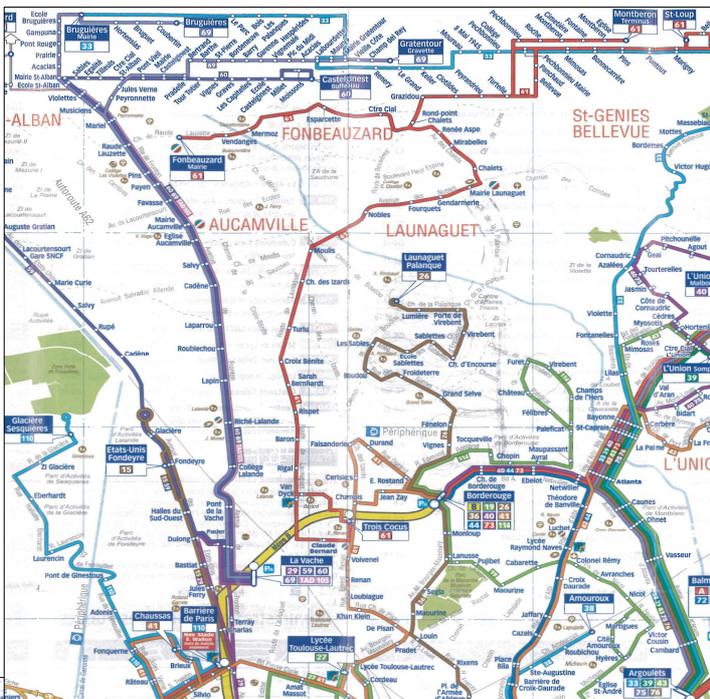
Trois autres lignes permettent également une accessibilité en transports en commun de ce territoire :

- ▶ la ligne 59 qui assure une desserte de Fenouillet depuis la station de métro La Vache,
- ▶ la ligne 33 venant de Toulouse (station de métro des Argoulets) et qui est une ligne transversale qui dessert les communes de L'Union, St-Geniès de Bellevue, St-Loup Cammas, Montberon, Gratentour et Brugières,
- ▶ la récente ligne 30 venant de Blagnac depuis l'aéroport et qui est en terminus au centre commercial de Fenouillet.



Enfin, un TAD a été mis en place :

- Le TAD 105 depuis la station de métro La Vache, permet une desserte complémentaire des zones d'emplois dont la ZI Nord et offre une desserte supplémentaire en traversant les communes de Toulouse, Aucamville, Saint-Alban et Lespinasse.



Le réseau desservant le secteur Nord dispose aussi de plusieurs pôles d'échanges :

- Le pôle d'échanges de Borderouge, où le réseau bus est en connexion avec la ligne B du métro, 6 autres lignes du réseau urbain et une ligne express Hop du réseau interurbain.

Ce pôle d'échanges dispose également d'un

parc-relais de plus de 900 places, d'emplacements réservés au stationnement des vélos et d'une tête de station de taxi.

- Le pôle d'échanges de La Vache, où des connexions se font avec la ligne B du métro et une autre ligne du réseau urbain. Ce pôle d'échanges dispose également d'un parc-relais de plus de 400 places, d'emplacements de stationnement pour les vélos et d'une tête de station de taxi.
- Le pôle d'échanges de la station de métro Trois Cocus, où les lignes de bus sont en connexion avec la ligne de métro B et la ligne 41 du réseau urbain.

Le niveau d'offre

L'offre de service est la suivante (octobre 2011) :

Lignes	Nombre de services (deux sens confondus)	Fréquences
26	35	Pas de fréquence fixe
30	35	20' en HP
33	50	Pas de fréquence fixe
59	66	20 / 60 minutes
60	122	15' en HP
61	96	15' / 20' en HP
69	65	20 / 40 minutes
114	12	Pas de fréquence fixe
TAD 105	27	30 / 60 minutes

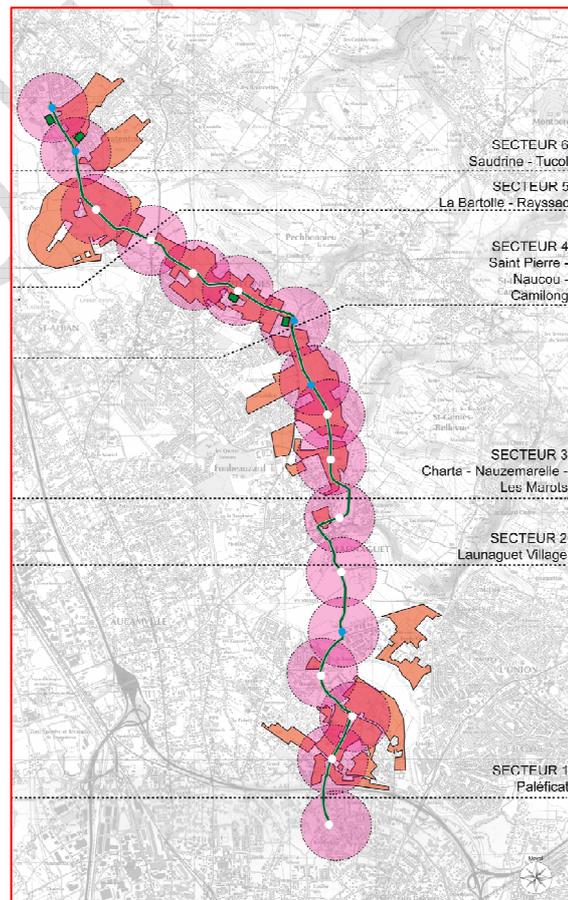
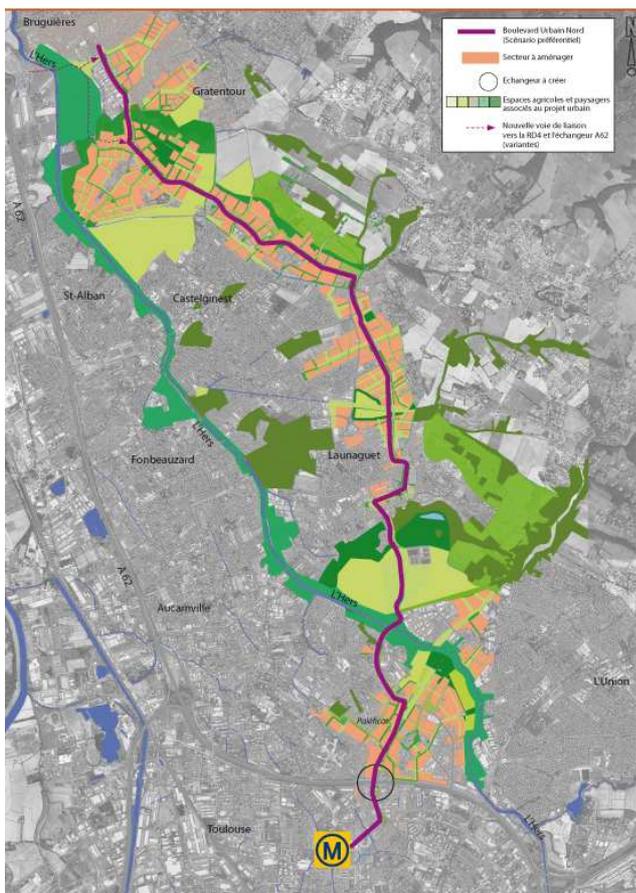
❑ Les études de desserte du secteur Nord

De nombreuses études ont été menées pour définir la desserte du territoire Nord :

- Les études d'opportunité et de faisabilité en 2002/2003 de l'infrastructure en site propre et des scénarios de desserte bus,
- Les études d'opportunité du BUN en 2004,
- Les études de potentialité de développement urbain autour du BUN en 2007,
- Les études préliminaires en 2008,
- Les études AVP en 2010.

Toutes ces études ont confirmé la nécessité de conforter la desserte TC du territoire Nord de l'Agglomération Toulousaine, présentant un potentiel de développement urbain important, et ont acté du choix du mode et de l'organisation des TC :

- un axe de déplacement structurant support d'un TCSP Bus au vu des perspectives de croissance démographique,
- une restructuration du réseau bus adaptée aux besoins de déplacements du secteur, avec plusieurs lignes de bus empruntant le TCSP afin d'en faire bénéficier un maximum d'utilisateurs,



❑ Le programme d'opération voté

Par délibération du 10 octobre 2010, le SMTC a voté le programme d'opération pour le TCSP bus du BUN. D'une longueur de 11,3 km, pour un coût estimé à 54 millions d'euros (HT hors foncier, hors voirie et matériel roulant), les principaux objectifs du TCSP sont les suivants :

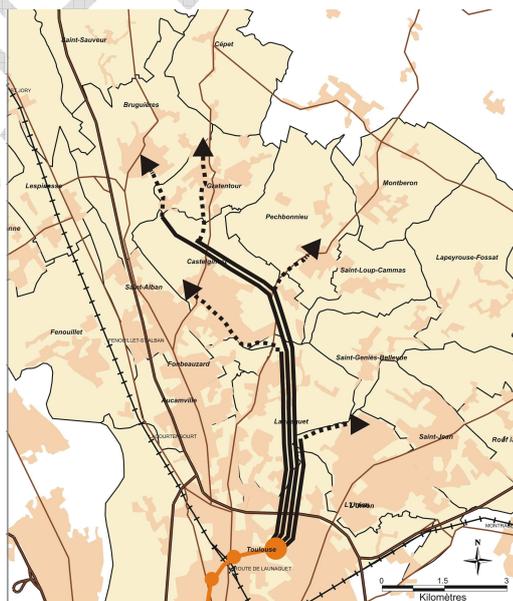
- ▶ Desservir le secteur Nord de l'agglomération et prolonger les bénéfices de la ligne B du métro.
- ▶ Rechercher la complémentarité entre les modes.
- ▶ Accompagner le renouvellement et le développement urbain autour de l'axe.
- ▶ Répondre aux besoins en déplacements du secteur.
- ▶ Améliorer le fonctionnement du réseau urbain de transports en commun et favoriser son usage, par une restructuration adaptée aux pratiques de déplacements.

Le programme d'opération comprend :

- ▶ La réalisation d'un TCSP depuis le pôle d'échanges de Borderouge jusqu'à la commune de Bruguières, via les communes de Toulouse, Launaguët, Castelnest et Gratentour, support de plusieurs lignes de bus, avec une évolution possible des modes si la demande de déplacement le justifiait à terme.
- ▶ Des aménagements à haut niveau de service incluant des priorités aux carrefours et répondant aux principes d'accessibilités des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) fixés au SDA.
- ▶ Des cheminements piétons et cyclables.

Le programme fixe également les principes de la restructuration :

- ▶ Prolongement des lignes sur le BUN vers les centres bourgs.
- ▶ Dessertes complémentaires en reprenant les lignes actuelles des communes du corridor BUN ou limitrophes.
- ▶ Proposer des transversales Est-Ouest.
- ▶ Relier les zones d'activités.
- ▶ Eviter les doubles ruptures de charge.



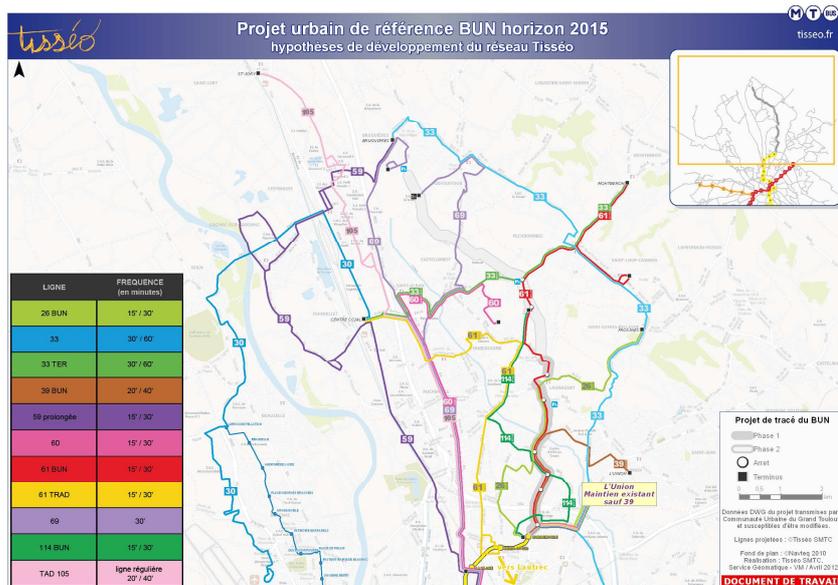
❑ Les principes de la restructuration du réseau de transport en commun

Toutes les études menées ont associé au projet de TCSP des principes de restructuration, permettant d'aboutir à un schéma d'orientation adapté :

- ▶ Aux trois phases de réalisation du BUN.
- ▶ A l'évolution de l'urbanisation et de la densification des territoires.
- ▶ A une évolution sensible de la part modale de l'usage des TC dans le secteur Nord.

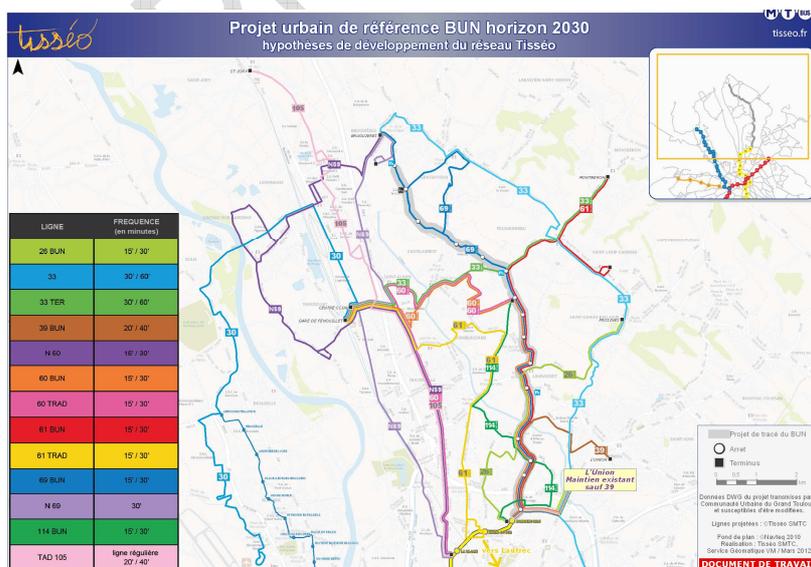
Pour la phase 1 du BUN, la restructuration ne devrait concerner que quelques lignes :

- la ligne 26 pourrait être prolongée vers le centre-ville de Launaguet,
- la ligne 114 pourrait être prolongée vers Castelginest,
- la ligne 61 pourrait être dédoublée : la ligne 61 traditionnelle pourrait être partiellement maintenue sur son itinéraire historique et une nouvelle ligne pourrait emprunter le BUN au départ de Borderouge jusqu'au nouveau quartier de Cazalbarbier et poursuivre son itinéraire pour desservir les communes de Montberon, Pechbonnieu et St-Loup Cammas,
- la ligne 39 pourrait évoluer et transiter par le BUN avant de rejoindre Borderouge, via le secteur de la Violette à L'Union,
- une nouvelle transversale pourrait être mise en œuvre entre Pechbonnieu et Fenouillet.



A l'horizon final du BUN, le réseau aura été entièrement repensé, afin :

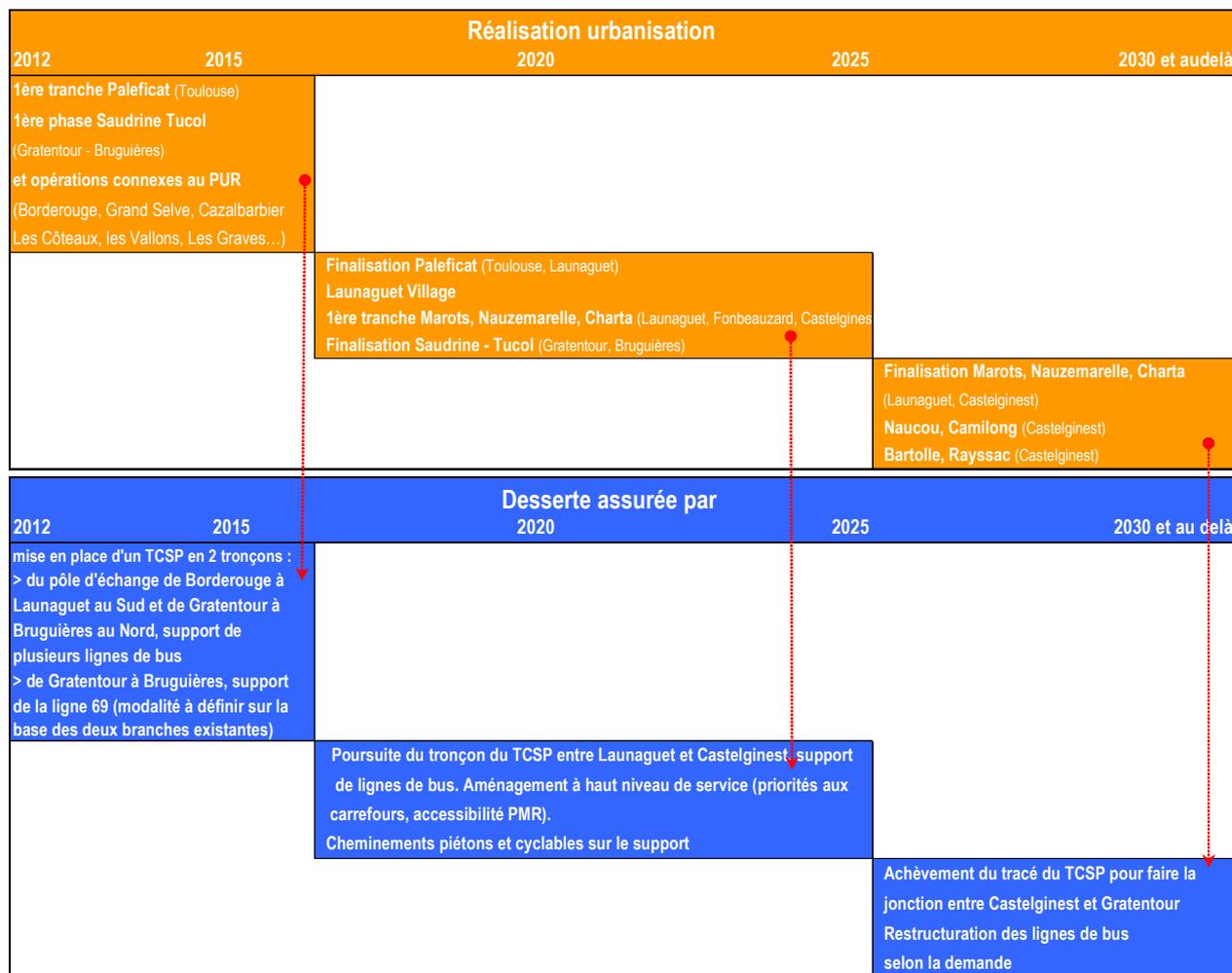
- de s'articuler sur plusieurs pôles d'échanges (Borderouge, halte de Fenouillet, La Vache),
- d'assurer la desserte des nouveaux territoires d'urbanisation,
- de relier les zones d'habitat aux pôles d'emplois.



Ces principes de restructurations seront développés dans le cadre du dossier de Déclaration d'Utilité Publique, soumis à enquête publique.

Par la suite, ils seront affinés afin de déterminer d'une part les moyens humains et techniques (matériels roulants) nécessaires et, d'autre part, de prévoir les coûts d'exploitation.

LA COHERENCE DE L'URBANISATION ET DE L'OFFRE EN TRANSPORT



MO CUGT

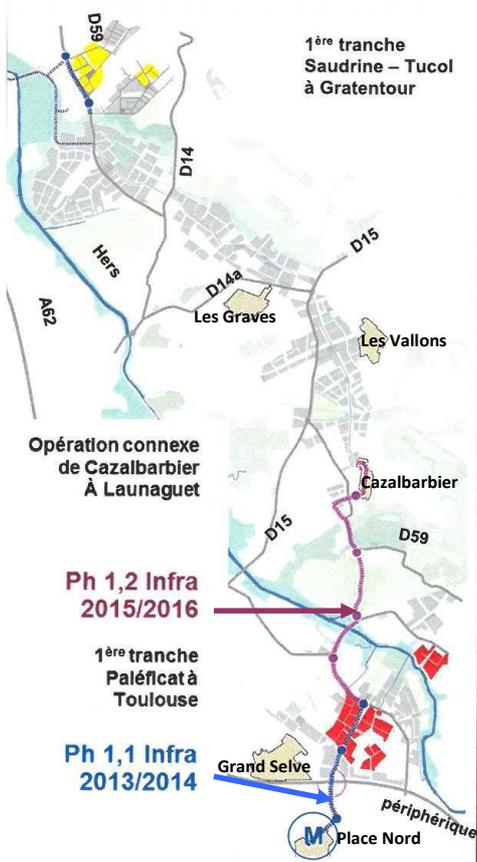
MO Tisséo

Le tableau ci-dessus montre la mise en œuvre phasée de l'offre de TCSP, en fonction de l'évolution du projet urbain de référence et des opérations d'urbanisations identifiées connexes au futur boulevard multimodal, le BUN.

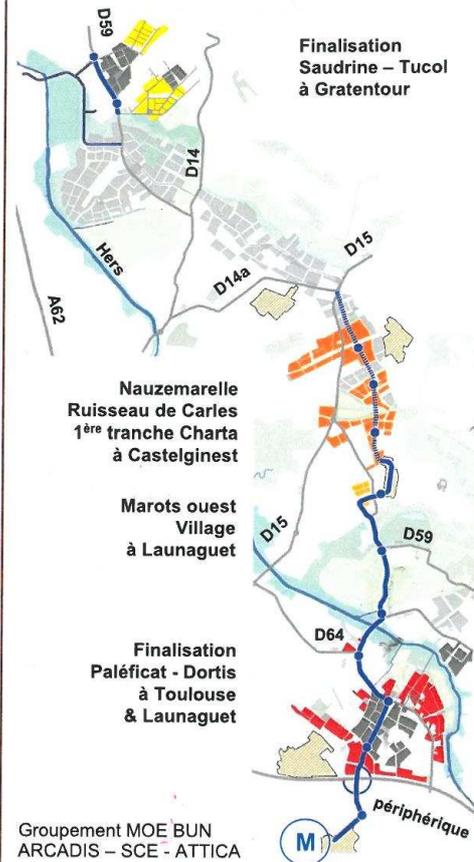
La réalisation de l'infrastructure BUN, support de l'offre de TC, des pistes cyclables et des cheminements piétonniers sur 13 km s'effectuera en 3 temps. Une première phase à l'horizon 2016, pour effectuer un premier tronçon partant du terminus de la ligne B du métro à Borderouge à Launaguet au secteur Sud et un autre tronçon au secteur Nord de Bruguières à Gratentour. En liaison avec le futur développement urbain maîtrisé, ces deux portions du BUN devraient se rejoindre progressivement du Sud vers le Nord avec un terme prévu à l'horizon 2030 et au delà.

Coordination du phasage de l'urbanisation et de l'infrastructure

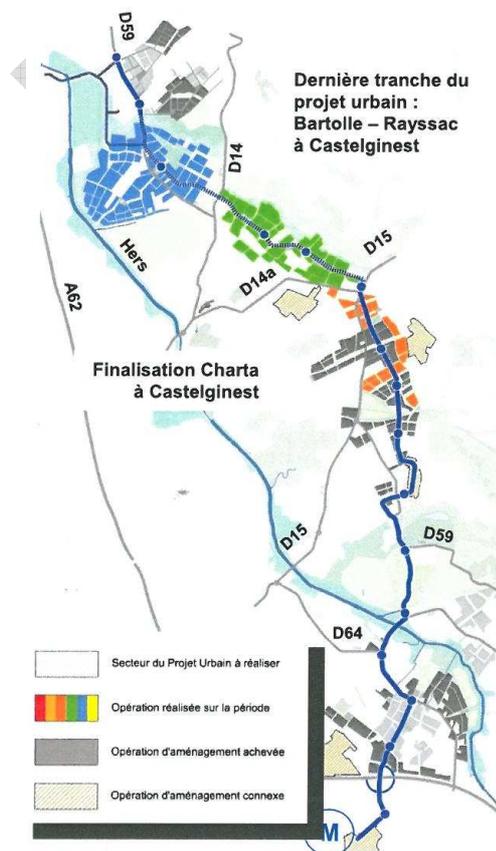
Phase 1 (2013-2016)



Phase 2 (2017-2025)



Phase 3 (2025-2030 et au-delà)



LES ENGAGEMENTS DU CONTRAT D'AXE N°3

☐ Article 1 - Objet du contrat d'axe

L'objet du présent contrat d'axe vise à formaliser sur le territoire concerné, la cohérence entre l'urbanisation autorisée par le SCoT et le développement des transports en commun.

Le contrat d'axe est ainsi un document prospectif et évolutif, répondant aux exigences inscrites au SCoT, à savoir :

- d'identifier la constructibilité future dans la zone concernée et donc la densité,
- d'arrêter le phasage de cette constructibilité dans le temps,
- d'explicitier la desserte attendue de la zone et son évolution

☐ Article 2 - Durée du contrat d'axe

Le présent contrat d'axe s'applique jusqu'à extinction du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine approuvé ou jusqu'à sa révision ou modification ayant une conséquence sur le contrat d'axe.

Par ailleurs de fait, le contrat d'axe ayant un caractère évolutif, ce dernier pourra être révisé à la demande des deux parties et faire l'objet d'avenant(s).

☐ Article 3 – Suivi/Evaluation du contrat d'axe

La convention ayant un caractère évolutif, le contrat d'axe fera l'objet d'un suivi par un comité de pilotage dont le Smeat sera un membre participant.

☐ Article 4 : Les engagements du Grand Toulouse

- ⊙ **L'intégration des objectifs de programmation dans les plans locaux d'urbanisme puis dans le futur PLU intercommunal.**

Pour atteindre leurs objectifs de programmation au sein de la zone d'influence liée au contrat d'axe, le Grand Toulouse, en association avec les communes, s'engage conformément au SCoT et au PADD communautaire, à mobiliser les outils à leur disposition, dans le cadre de modification ou de révision de leurs PLU :

- ➔ La définition de **périmètre d'attente de projet d'aménagement** sur les territoires à enjeux (art. L.123.2).
- ➔ L'inscription de **servitudes** consistant dans les zones urbaines ou à urbaniser, à :
 - délimiter des secteurs dans lesquels les programmes de logements doivent comporter une proportion de logements d'une taille minimale qu'ils fixent ;
 - délimiter des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme doit être affecté à des catégories de logements qu'il définit dans le respect des objectifs de mixité sociale ;
 - réserver des emplacements en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements qu'il définit ;
- ➔ L'inscription d'**emplacements réservés** pour le maillage piétons et cycles afin d'intégrer les actions identifiées dans le contrat d'axe, (art. L 123-2).
- ➔ Le renforcement du pourcentage de logements sociaux dans les zones desservies par le TCSP (le DOG prescrit au moins 30 % de logements locatifs sociaux dans les opérations d'aménagement).
- ➔ La définition d'**orientations d'aménagement et de programmation (OAP)** intégrant les schémas d'aménagement issus des études d'avant-projet urbain,
- ➔ La réduction de la **norme plancher de stationnement automobile** pour le logement,
- ➔ L'instauration d'une **norme plafond de stationnement automobile** pour les autres constructions,
- ➔ L'instauration de **normes plancher pour le stationnement des vélos**,

- ➔ La définition de **règles de coefficient d'occupation des sols (COS), de coefficient d'emprise au sol (CES) ou de distances aux limites séparatives qui ne rendent pas difficiles ou impossibles la densification des tissus pavillonnaires** dans la zone d'intensification urbaine, afin de développer des formes d'habitat intermédiaire et semi-collectif.
- ➔ L'utilisation de la possibilité d'**imposer une densité minimale** dans les secteurs situés à proximité du TCSP, notamment sur la base du projet urbain de référence du BUN.

⊙ **La mise en perspective d'opérations d'aménagement concerté.**

Le Grand Toulouse en association avec les communes, s'est déjà engagé dans des opérations d'aménagement décrites précédemment, la Place Nord, Paléficat sur Toulouse et les autres opérations sur les communes de Launaguet, Fonbeauzard, Castelginest, Gratentour et Bruguières, visant l'intensification urbaine autour du projet de TCSP, le BUN avec le développement de nouveaux quartiers d'habitat et d'activités.

□ **Article 5 : Les engagements de l'AOT : Tisséo/SMTC**

Dans le cadre du projet de révision du PDU, le SMTC a considéré les prescriptions et recommandations du SCoT. Ainsi, le projet de PDU, tel qu'arrêté le 24 janvier 2011, comporte dans ses actions un chapitre « Urbanisme » dans lequel sont inscrites des actions dont l'objectif est d'aboutir à une plus grande cohérence entre le développement urbain et l'offre de transport en commun. Par ailleurs, dans son chapitre relatif aux transports en commun, le PDU fixe l'organisation et la structuration du réseau en fonction des hypothèses urbaines des territoires traversés.

Les fiches actions du PDU portant spécifiquement sur le thème de l'urbanisme sont :

- ➔ **Fiche action 5** : S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte en transports en commun.
- ➔ **Fiche action 6** : Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges.
- ➔ **Fiche action 7** : Décliner dans les contrats d'axe et PLU des seuils planchers de densité.
- ➔ **Fiche action 8** : Réaliser une Charte pour la conception des nouvelles zones d'activités.

Plusieurs grands territoires de l'agglomération toulousaine font à ce jour l'objet de projets de développement urbain, autant en matière de renouvellement urbain que de nouvelles ouvertures à l'urbanisation.

Les conditions de desserte et d'accessibilité devront être traitées en même temps que les études d'organisation et de programmation urbaine. Une interface sera à rechercher entre les densités et implantations d'équipements sur ces territoires, et modes de transport en commun. Il y aura également lieu de considérer les possibilités d'extension des réseaux lourds existants ou projetés et situés à proximité immédiate de ces territoires de projets.

Les fiches actions portant spécifiquement sur le développement des transports en commun sont :

- ➔ **Fiche action 9** : Programmation TCSP 2015.
- ➔ **Fiche action 10** : Orientation TCSP 2020.
- ➔ **Fiche action 11** : Préparer le renforcement et l'extension du réseau métro.
- ➔ **Fiche action 12** : Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service.
- ➔ **Fiche action 13** : Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité.
- ➔ **Fiche action 14** : Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain.
- ➔ **Fiche action 15** : Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus.

Les infrastructures TCSP sont organisées en intermodalité avec le réseau structurant métro/tram existant ainsi que pour certaines avec le réseau ferroviaire. Pour les TCSP bus, le maillage sera utilisé par une ou plusieurs lignes urbaines structurantes, et dans certains cas par des lignes express et structurantes du réseau interurbain.

L'aménagement de ces TCSP sera accompagné par des mesures favorisant la multimodalité, se traduisant notamment par l'aménagement de pôles d'échanges, le développement de parcs-relais et de zones de stationnement vélos, par l'amélioration des cheminements piétons et cycles menant aux arrêts. Certains d'entre eux pourront être compatibles pour accueillir un mode plus capacitair, si des besoins à plus long terme étaient identifiés dans le cadre des études de faisabilités et justifiés au titre de la cohérence urbanisme/déplacement.

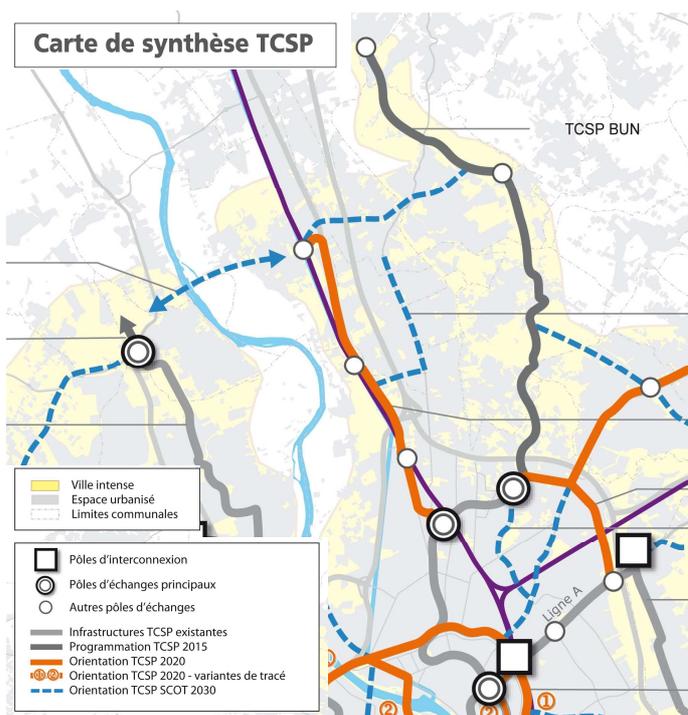
Ainsi, en accompagnement des différents projets urbains identifiés le long du BUN, Tisséo-SMTC s'engage sur :

- La mise en oeuvre du TCSP du BUN, avec un calendrier et un phasage compatibles à ceux des projets urbains, tel que programmé au projet de PDU et selon les modalités du programme d'opération approuvé par Tisséo SMTC le 1^{er} octobre 2010.

<p>C – Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires</p> <p>9 – Programmation TCSP 2015</p>	
<p>Description de l'action</p>	<p>Objectifs</p>
<p>Les infrastructures TCSP sont organisées en intermodalité avec le réseau structurant métro/tram existants ainsi que pour certaines avec le réseau ferroviaire. Pour les TCSP bus, le maillage sera utilisé par une ou plusieurs lignes urbaines structurantes, et dans certains cas par des lignes express et structurantes du réseau interurbain.</p> <p>Ils permettent d'améliorer les temps de parcours, la régularité et le confort pour les usagers.</p> <p>L'aménagement de ces TCSP sera accompagné par des mesures favorisant la multimodalité, se traduisant notamment par l'aménagement de pôles d'échanges, le développement de parcs-relais et de stationnement vélo, par l'amélioration des cheminements piétons et cycles menant aux arrêts. Certains d'entre eux pourront être compatibles pour accueillir un mode plus capacitair si des besoins à plus long terme étaient identifiés dans le cadre des études de faisabilités et justifiés au titre de la cohérence urbanisme / déplacement.</p> <p>Les projets de TCSP programmés à l'horizon 2015 sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tram Ligne Garonne Arènes/ Grand Rond. - Tram Ligne Envol pour la desserte de la zone aéroportuaire et de l'aéroport international de Toulouse-Blagnac. - Prolongement de la ligne T1 au Nord pour la desserte du Parc des expositions. - Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) Saint-Orens Toulouse - Voie du Canal de Saint-Martyr (VCSM) Toulouse / Cugnaux - Boulevard Urbain Nord (BUN) Toulouse / Bruguères - Liaison RD 120 Gare de Portet / Cancéropôle - Ramassiers Toulouse – Colomiers – Tournefeuille - Avenue Tososane à Ramonville - Ramonville/Labège évolutif métro - Axe RD 632 Toulouse / Tournefeuille / Plaisance du Touch <p>Les études de faisabilité de ces projets de TCSP détermineront précisément les tracés ainsi que les modalités de restructuration du réseau bus de surface.</p> <p>Ils seront par ailleurs accompagnés par la mise en place de contrats d'axe permettant de s'assurer de l'interface urbanisme / déplacement et de la densification du nombre d'individus/ha et d'équipements aux abords des axes supports et dans les zones d'influence de ces TCSP</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Offrir des liaisons en TC performantes pour les déplacements depuis/vers les communes de la périphérie. - Maillage du réseau de TCSP connectés au réseau métro et tramway. - Assurer une cohérence entre urbanisme et transport en structurant par le TCSP des territoires en développement ou en répondant à la demande en déplacements des territoires urbains déjà constitués.
	<p>Références</p>
	<p>- Ouvrage CERTU sur BHNS</p>
	<p>Pilote(s)</p>
	Tisséo SMTC
	<p>Partenaires techniques</p>
	Intercommunalités, communes, SMAT, AUAT, Conseil Général.
	<p>Calendrier de mise en oeuvre</p>
	2010 / 2015
	<p>Coûts</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Ligne Garonne : 105 M€ HT (valeur 2008) - Ligne Envol : 49,5 M€ HT (valeur mars 2010) - Prolongement T1 Parc des Expositions : 19 M€ HT (valeur 2009) - Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) Saint-Orens Toulouse : 34 M€ - Voie du Canal de Saint-Martyr (VCSM) Toulouse / Cugnaux : 32 M€ - Boulevard Urbain Nord (BUN) Toulouse / Bruguères : 54 M€ - Liaison RD 120 Gare de Portet / Cancéropôle : 40 M€ - Ramassiers Toulouse – Colomiers – Tournefeuille : 17 M€ - Avenue Tososane à Ramonville : 18,1 M€ - TCSP Ramonville/Labège évolutif métro : 45 à 90 M€ selon le scénario retenu - Axe RD 632 Toulouse / Tournefeuille / Plaisance du Touch : 127
	<p>Déclinaison opérationnelle dans les PLU</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Emplacements réservés. - Périmètres d'études sur les axes concernés. - Renforcement des constructibilités autour des axes de TCSP, des stations et pôles d'échanges
	<p>Indicateurs de suivi pour évaluation</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution des vitesses commerciales et temps de parcours. - Evolution de la clientèle et report modal vers les TC. - Mesures de l'impact des TCSP sur l'évolution de la qualité de l'air. - Densités urbaine et implantation des équipements publics.

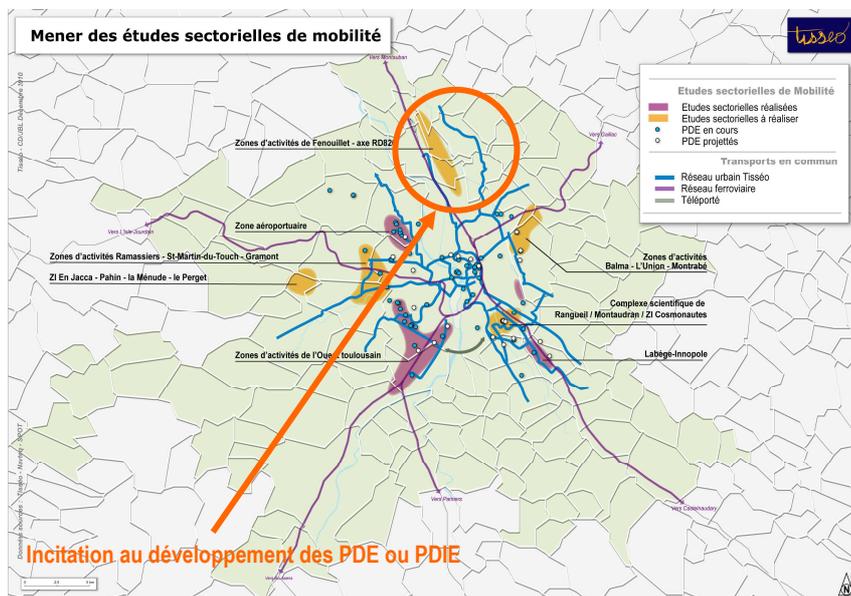
- Les principes d'une évolution du TCSP, dans un premier temps utilisé par des lignes de bus, dans un deuxième temps avec un mode plus capacitair si la croissance démographique ou la demande de déplacement le justifiait.

- ➔ La mise en œuvre d'une restructuration associée, complémentaire au TCSP bus et accompagnant la nouvelle offre TC sur le BUN, avec les objectifs de couverture géographique des territoires en cohérence avec les densités urbaines à desservir.
- ➔ La mise en œuvre d'un niveau de service global adapté aux enjeux de desserte des urbanisations existantes et projetées, et adapté à la densification des territoires.
- ➔ Un niveau d'offre du réseau bus, avec une saisonnalité, une amplitude, un cadencement, une vitesse commerciale, un nombre de course, une capacité d'emport adaptés aux équipements publics et à la demande de déplacements liés aux projets urbains développés.
- ➔ Le niveau d'équipement du TCSP bus, avec positionnement des stations tenant compte des équipements, un parc relais, le maillage des cheminements modes doux avec ceux existants, le traitement de l'accessibilité PMR, l'information voyageurs.
- ➔ Le traitement du pôle d'échanges, afin de favoriser l'intermodalité et l'usage d'autres modes en relais avec les transports en commun : parc-vélos, places de stationnement covoiturage, station d'autopartage, gare bus, ...



Le SMTC, souhaitant en outre que le contrat d'axe soit également un outil pédagogique au service d'une politique multimodale, s'engage sur :

- ➔ Une incitation à la mise en place de démarche de PDE par entreprise ou groupe d'entreprises qui à terme s'implanteront sur le territoire concerné par le contrat d'axe.
- ➔ Une incitation aux nouvelles entreprises qui viendront s'implanter à adhérer au service de covoiturage.



SIGNATURES DES PARTENAIRES

Fait en deux exemplaires originaux, à Toulouse le

Pour TISSEO-SMTC



représenté par son Président

Pour la Communauté Urbaine du Grand Toulouse



représentée par son Président

PROJET