

# convention COHÉRENCE URBANISME/ TRANSPORT



CONTRAT  
D'AXE  
n°8

Commune de Saint-Orens-de-Gameville



# SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b> .....	<b>2</b>
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
<b>LE TERRITOIRE CONCERNE PAR LE CONTRAT D'AXE N°8</b> .....	<b>4</b>
LE PERIMETRE DU CONTRAT D'AXE N°8 .....	4
LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE AU TITRE DU SCOT .....	4
LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE AU TITRE DU PDU .....	5
<b>L'URBANISATION PROJETEE SUR LE TERRITOIRE DU CONTRAT D'AXE N°8</b> .....	<b>6</b>
LES SITES A PROJET ET LEURS OBJECTIFS D'URBANISATION .....	6
LE PHASAGE OPERATIONNEL DE L'URBANISATION .....	10
<b>L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE CONCERNE</b> .....	<b>11</b>
LA DESSERTE DU TERRITOIRE SUD-EST .....	11
LE NIVEAU D'OFFRE .....	11
LES ETUDES DE DESSERTE DU SECTEUR SUD-EST .....	12
LES ORIENTATIONS DE PROGRAMMATION DU PDU .....	12
LA RESTRUCTURATION A VENIR DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DU SECTEUR SUD-EST .....	12
<b>LA COHERENCE DE L'URBANISATION ET DE L'OFFRE DE TRANSPORT</b> .....	<b>13</b>
<b>LES ENGAGEMENTS DU CONTRAT D'AXE N°8</b> .....	<b>14</b>
ARTICLE 1 - OBJET DU CONTRAT D'AXE .....	14
ARTICLE 2 - DUREE DU CONTRAT D'AXE .....	14
ARTICLE 3 – SUIVI/EVALUATION DU CONTRAT D'AXE .....	14
ARTICLE 4 : LES ENGAGEMENTS DU GRAND TOULOUSE .....	14
ARTICLE 5 : LES ENGAGEMENTS DE L'AOT : TISSEO/SMTC .....	15
<b>SIGNATURES DES PARTENAIRES</b> .....	<b>18</b>

## 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 l'urbanisation autorisée par le SCoT et le développement 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 sans délai, dans ou hors des zones d'influence des TCSP, et ce, dans un objectif de densification compatible avec les orientations du SCoT.

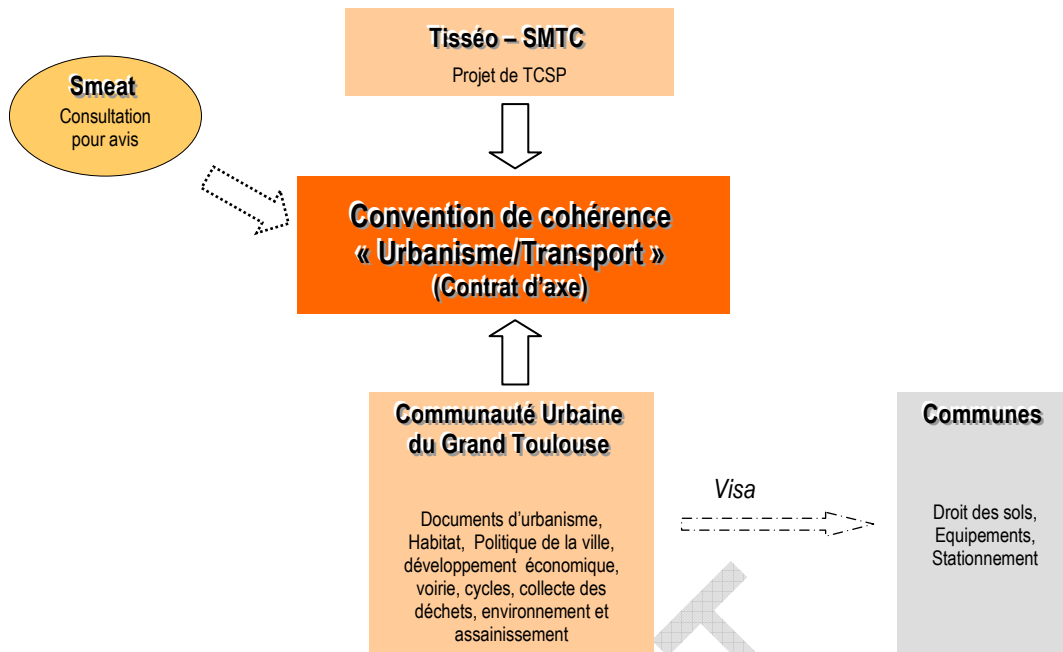
### □ Une démarche partenariale

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 :

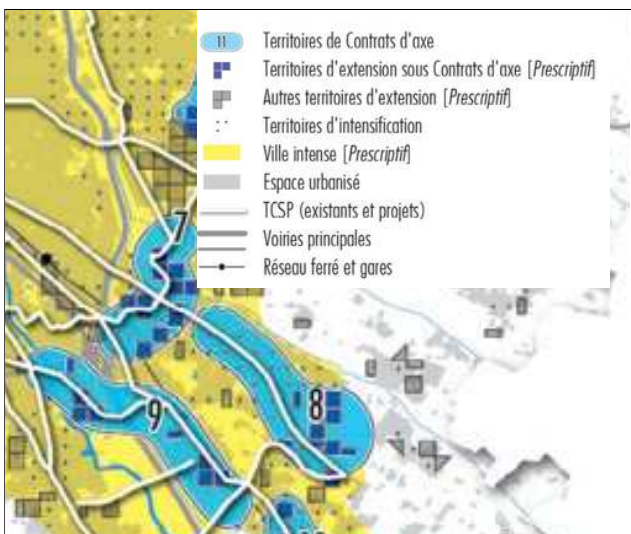
- Favoriser la densité et la mixité au voisinage du TCSP au travers notamment des PLU et des programmes d'opérations d'aménagement,
- Faciliter l'accessibilité au TCSP et organiser la multimodalité (modes doux, jalonnement, aménagement d'espaces publics
- Inciter à l'usage du TCSP (actions de communication...)

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°8

### □ Le périmètre du contrat d'axe n°8



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).

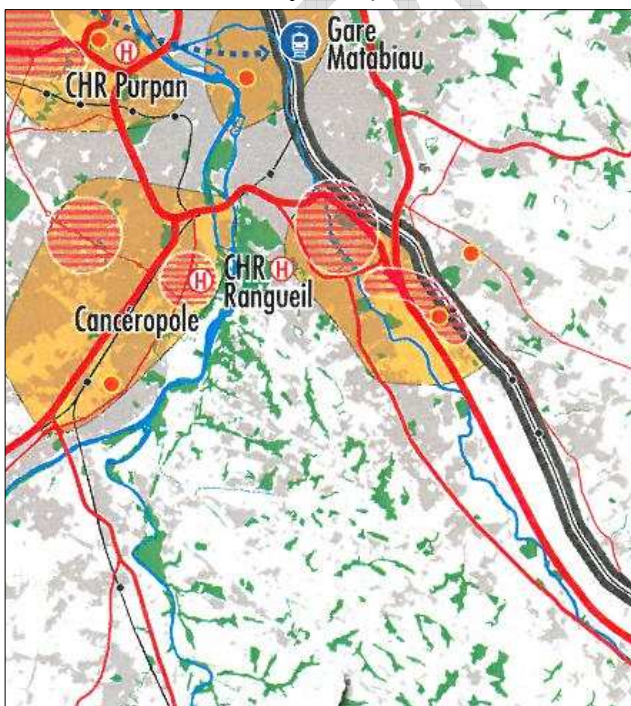
Il précise que tout territoire d'urbanisation future concerné par le contrat est traité de façon globale (pixels contigus à d'autres situés dans la zone d'influence).

Le périmètre du contrat d'axe n°8, tel qu'il est formalisé à la page 89 du DOG, correspond à la zone d'influence d'un projet de TCSP connecté avec la Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) et situé sur l'axe RD2-Sud entre Toulouse et la commune de Saint-Orens-de-Gameville.

Cependant, il convient de noter que la zone de contrat d'axe n°8 regroupant un ensemble de 8 pixels mixtes, ne concerne que la section du projet d'infrastructure TCSP envisagé pour desservir Saint-Orens, positionné sur l'axe de la RD2 dans la traversée de la commune .

### □ 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 concerné par le contrat d'axe lié à la RD2-Sud est sous influence de la « Porte métropolitaine Méditerranée » située au Sud-Est de l'agglomération et pour laquelle le SCoT recommande un développement en continuité de Labège-Innopole et du projet Toulouse-Montaudran-Aérospatial, site d'intérêt métropolitain. Ce secteur est stratégique pour le développement urbain et économique de l'agglomération toulousaine de par sa situation à proximité de grands noeuds de communication routière (A61, échangeurs de Montaudran et du Palays ...) et de la grande distribution (centres commerciaux de Labège et de Saint-Orens). Il bénéficie aussi de la proximité de pôles d'emplois importants, d'un pôle universitaire et de recherche mais également de grands espaces naturels autour de l'Hers et de la Marcaissonne.

Sur ce secteur, les prescriptions du DOG indiquent pour le potentiel brut d'urbanisation future correspondant à 8 pixels, le nombre suivant d'individus, logements et emplois ; attendus sur la base du TCSP aujourd'hui affiché :

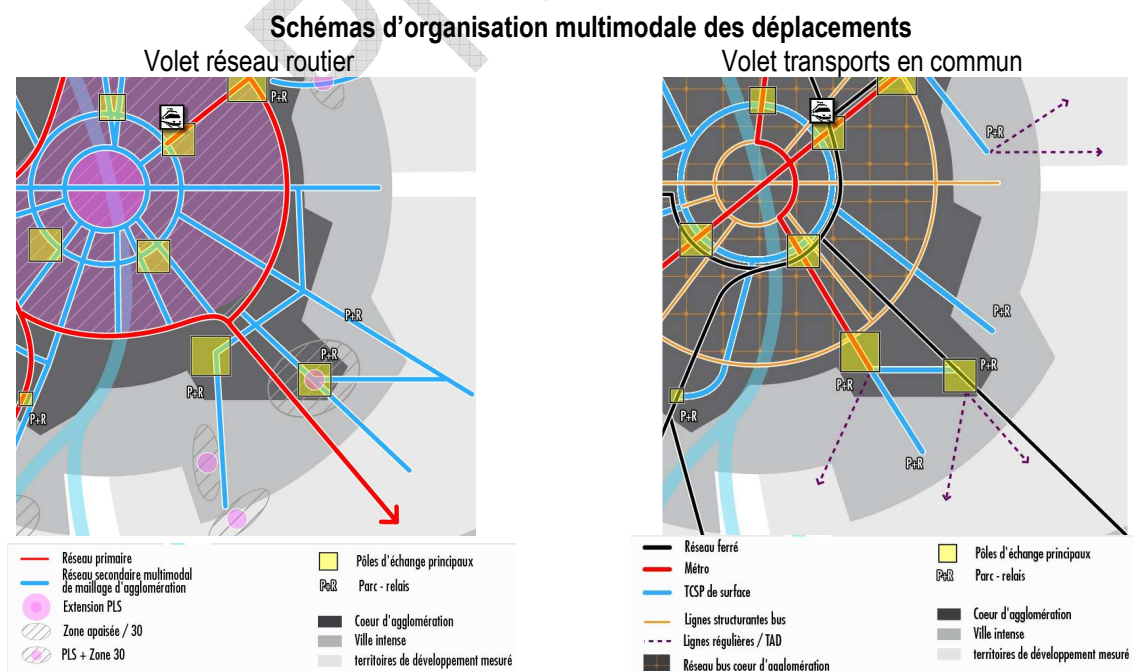
Territoire	Hectares	Densité individus	Nombre de logements	Nombre d'emplois
mixte	72	9 360	3 330	1 980
<b>Total Contrat d'Axe</b>	<b>72</b>	<b>9 360</b>	<b>3 330</b>	<b>1 980</b>

### Les principaux enjeux du territoire au titre du PDU

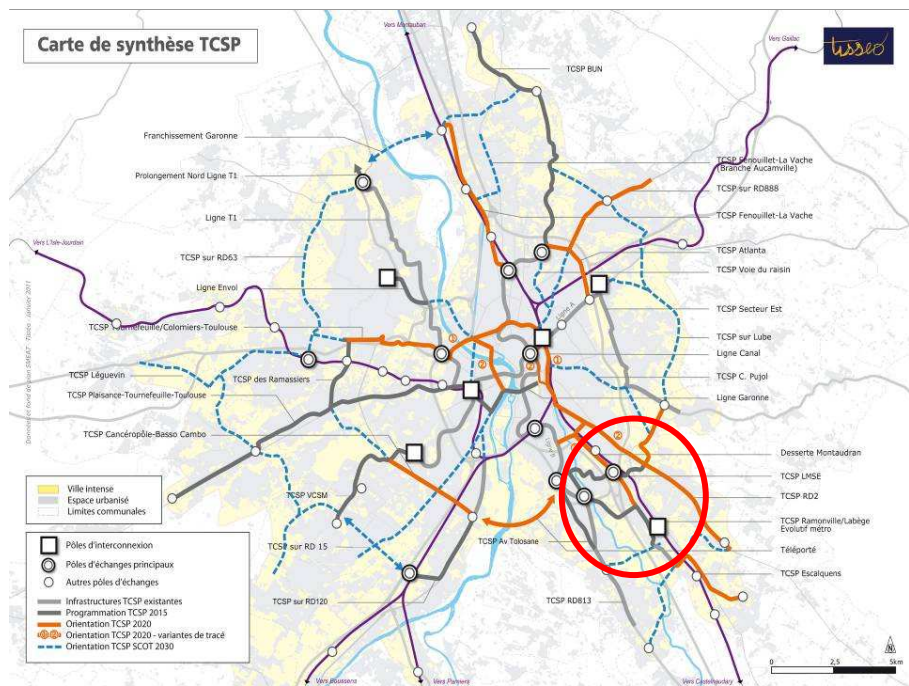
Le PDU de la Grande Agglomération Toulousaine porte sur la mise en œuvre d'un schéma multimodal des déplacements qui s'applique à tous les territoires et qui s'articule sur 3 principes :

- 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 Sud-Est, le PDU définit 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, dont notamment l'extension du réseau à haut niveau de service Tram ou Bus d'agglomération avec les projets LMSE, RD 2 Sud, Jonction LMSE et TCSP Secteur Est, TCSP Montaudran, PLB, la consolidation des pôles d'échanges Ramonville-Buchens, Malepère, Innopole, la jonction Est et la déviation de Saint-Orens établissant des liens entre zone d'habitat et d'emplois.



Afin de desservir les territoires de projet urbain aux abords de la RD 2 entre Toulouse et Saint-Orens, un TCSP est inscrit au PDU en « Orientations 2020 ». Deux variantes de tracés sont connues à ce jour. La réalisation de cette infrastructure de transport est indispensable à la desserte de ces nouveaux territoires et sa mise en service doit être concomitante avec leur urbanisation.

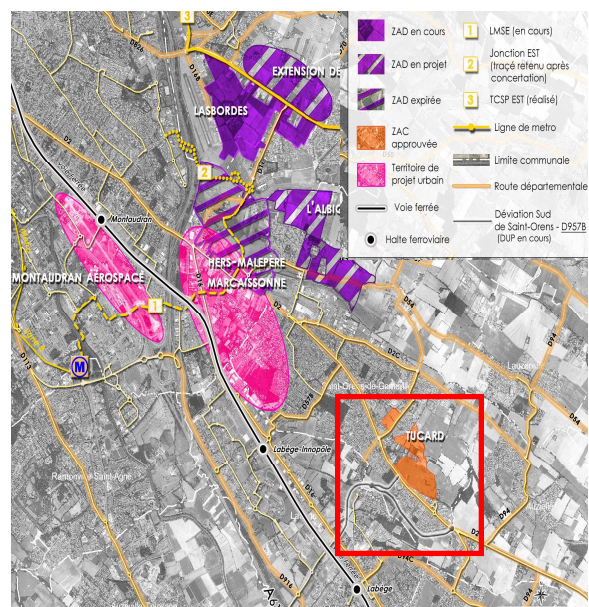


Ce TCSP devient ainsi un élément de maillage à la constitution d'un réseau de desserte tous modes pour le territoire, car établissant une connexion entre les TCSP RD 813 et TCSP Secteur Est via le TCSP de la LMSE et connecté au pôle d'échanges de Ramonville-Buchens, point de départ du prolongement de la ligne B du métro vers Labège-Innopole.

## L'URBANISATION PROJETEE SUR LE TERRITOIRE DU CONTRAT D'AXE N°8

### Les sites à projet et leurs objectifs d'urbanisation

Dans la continuité du développement du Sud-Est de l'Agglomération toulousaine avec les projets urbains de « Toulouse-Montaudran-Aérospace » et « HERS-Malepère-Marcassonne », la structuration urbaine du périmètre couvert par le contrat d'axe n°8 s'articule à travers différents projets à vocation mixte, tous situés sur la commune de Saint-Orens-de-Gameville, notamment une opération d'aménagement de taille importante et déjà partie, la ZAC de Tucard.



## La ZAC de Tucard

Initiée par la commune de Saint-Orens-de-Gameville, la ZAC de Tucard créée le 1<sup>er</sup> juillet 2004 a été reconnue d'intérêt communautaire en Décembre 2006 puis transférée au Grand Toulouse en mars 2007. Située au Sud-Est de la commune, cette ZAC d'une superficie globale de 36,2 ha environ propose une organisation urbaine avec trois nouveaux quartiers distincts et non contigus :

- ▶ Le quartier des **Mûriers**,
- ▶ Le quartier des **Jardins de Tucard**,
- ▶ Le quartier de **L'Orée du Bois**.

Ce projet urbain, dont le choix est la continuité urbaine à partir du centre-ville de Saint-Orens vers les limites communales Est, constitue donc un coup parti échelonné progressivement dans le temps avec un terme prévu à l'horizon 2018. Le programme de la ZAC prévoit une mixité d'habitats avec un total de 1 808 logements et un accueil selon les quartiers, de services, commerces et activités tertiaires d'environ 8 121 m<sup>2</sup> d'activités.



Le quartier « **Les Mûriers** » situé à proximité du centre-ville de St-Orens, s'insère au cœur du bâti existant.

Il doit accueillir à l'horizon 2013 sur environ 4,3 ha, des commerces et des services sur 830 m<sup>2</sup> d'activités et 224 logements d'une grande diversité (habitat collectif, groupé, individuel).

Une place publique dite «Place Haute» marque l'entrée du nouveau quartier.





Le quartier « **les Jardins de Tucard** », s'inscrit dans un périmètre de forme triangulaire, bordé en limite Sud par le chemin de Tucard. Ce dernier joue un rôle de liaison vers le centre-ville à l'Est via l'avenue de Labouilhe (RD57) et à l'Ouest vers le futur quartier de « l'Orée du Bois », maillant ainsi les versants Nord et Sud de la partie orientale de la commune.

Ce futur quartier résidentiel devrait accueillir d'ici à 2015, environ 400 logements, tout en conservant sa richesse arborée et en recevant plusieurs bassins de rétention pluviale. Le bâti s'insérera en effet entre la végétation existante et les « chemins creux » qui seront conservés et renforcés. L'aménagement de ce quartier ne prévoit pas d'équipement public à court terme, du fait de sa proximité avec les commerces et services existants du centre et de l'Orée du Bois qui devrait en accueillir de nouveaux.

Le quartier « Les Jardins de Tucard » sera relié à terme au quartier de « l'Orée du Bois », par un prolongement du chemin du Tucard, qui traversera un futur parc public par une voie à circulation lente.

Ce parc implanté sur la crête agricole et d'une superficie d'environ 6,5 ha, s'inscrit dans la Trame Verte et Bleue à l'échelle du SCoT. Sa création doit assurer la continuité des couloirs biologiques entre les espaces naturels et boisés de ce secteur de la commune de Saint-Orens.

Même si le parc est intégré à l'opération de la ZAC de Tucard, il ne constitue pas de l'urbanisation future et n'est pas comptabilisé dans la surface urbanisée avant 2030 et constitue un potentiel d'urbanisation après cette échéance.



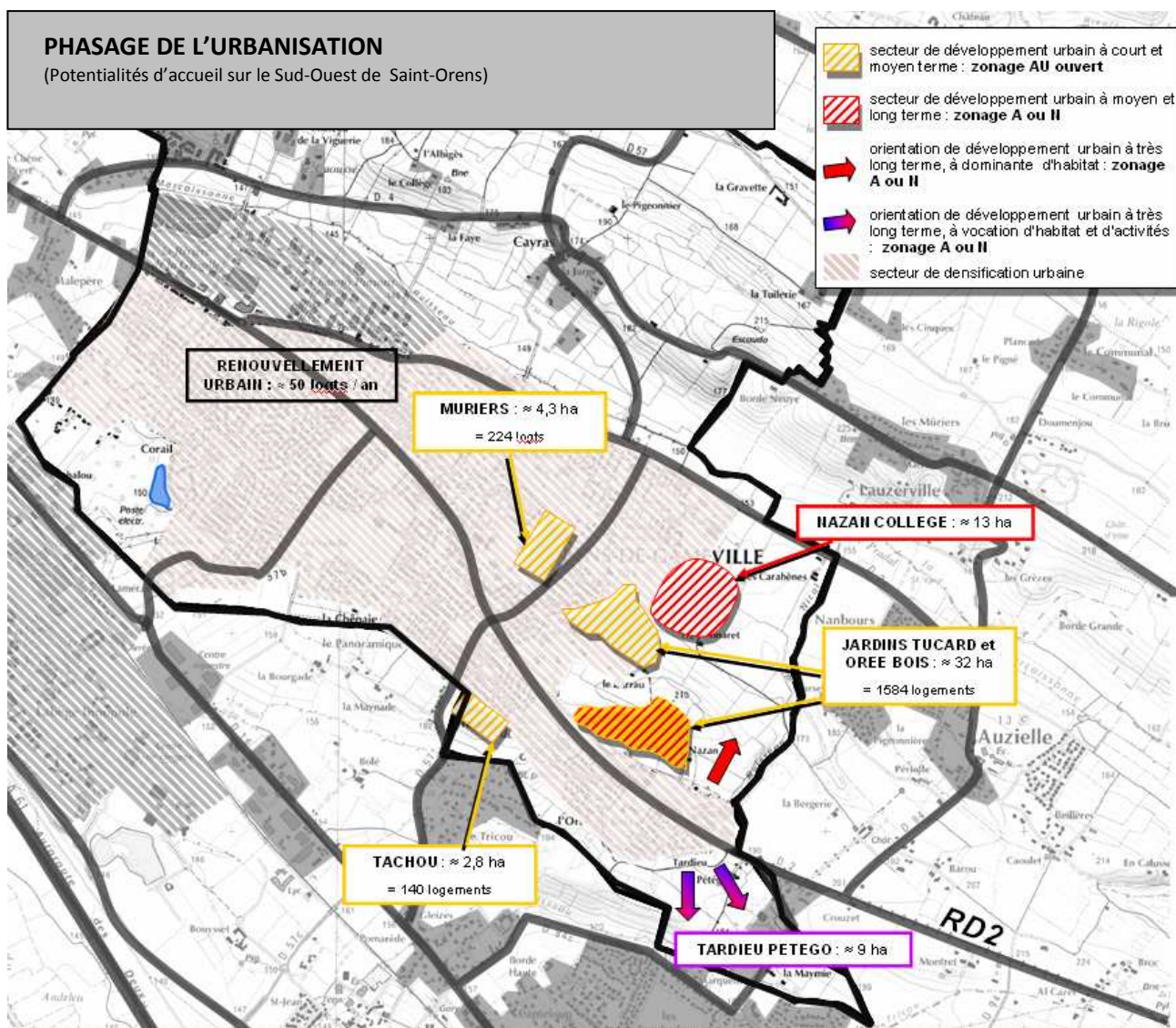
Le quartier de « **l'Orée du Bois** », se situe sur un secteur qui domine la RD 2, à l'entrée Est de la commune et intègre une grande coulée verte permettant le support d'un futur TCSP dans sa limite Sud.

Il est destiné à accueillir des équipements publics avec la création d'un groupe scolaire et d'une crèche ainsi que des bureaux, commerces et logements.

Ils participeront à l'animation du quartier qui sera le dernier de la ZAC de Tucard à être urbanisé pour recevoir à terme en 2018, près de 7 300 m<sup>2</sup> de SHON d'activités et 1 180 logements environ sur 92 486 m<sup>2</sup>.

La ZAC de Tucard constitue un coup parti pour la commune de Saint-Orens et les objectifs d'individus sont compatibles vis-à-vis des densités recommandées dans le projet de SCoT arrêté le 9 juillet 2010.

La commune de Saint-Orens prévoit d'autres projets sur des zones d'urbanisation future et du renouvellement urbain à plus ou moins long terme :



Situé au Sud-Ouest de la commune, le site de **Tachou** d'une surface de 2,8 ha environ est ouverte à l'urbanisation future avec potentiel d'accueil de 140 logements soit 310 individus au total sur ce secteur. Le développement d'une opération d'aménagement d'ensemble est déjà inscrit au PLH du Grand Toulouse pour la réalisation d'au moins 120 logements à l'horizon 2015. Ce projet devrait contribuer à la diversification du parc de la commune et à une plus grande mixité de l'habitat (immeubles collectifs et maisons en bande).

Un autre secteur dit « **Nazan Collège** » situé à l'Est du futur quartier « Les Jardins de Tucard » pourrait recevoir à moyen et long terme, près de 1 300 individus sur une surface d'environ 13 ha mais aucun programme n'est actuellement arrêté.

Enfin, un dernier secteur vers « **Tardieu Pétégo** » situé à l'extrême Sud-Est du territoire communal et à proximité du lycée, du futur pôle d'échange du TCSP et de la déviation de Labège est aussi compris dans la zone d'influence du contrat d'axe. Il pourrait accueillir à très long terme, un potentiel de 1 200 individus sur le périmètre d'un pixel soit 9 ha.

## Le renouvellement urbain

Parallèlement à l'ouverture à l'urbanisation des sites d'extension urbaine identifiés dans le cadre du SCoT, la commune de Saint-Orens privilégie aussi le renouvellement urbain et l'intensification des zones urbaines existantes avec l'estimation d'environ 50 logements/an supplémentaires à l'horizon 2018 dans le PLU en cours de révision. La commune favorise d'une part l'implantation de formes urbaines plus denses, notamment de logements collectifs autour de la RD2. Elle permet d'autre part la densification des secteurs déjà urbanisés et bien desservis par les transports en commun, les équipements et les services dans la zone urbaine actuelle, notamment en couture avec la future zone de développement urbain de Hers-Malepère-Marcaissonne à Toulouse. Il est enfin prévu de combler les dents creuses à l'intérieur des zones urbanisées.

En outre, suivant l'hypothèse de tracé retenue pour le projet d'infrastructure de transport (*cf. les orientations de programmation du PDU p.12*), l'accueil d'habitants et emplois attendu sera conforté par des projets en extension et/ou renouvellement urbain sur le territoire de la commune de Toulouse, comme par exemple le long de l'avenue Saint-Exupéry ou la section toulousaine de la route de Revel, intégrée pour cette dernière au périmètre du contrat d'axe n°7.

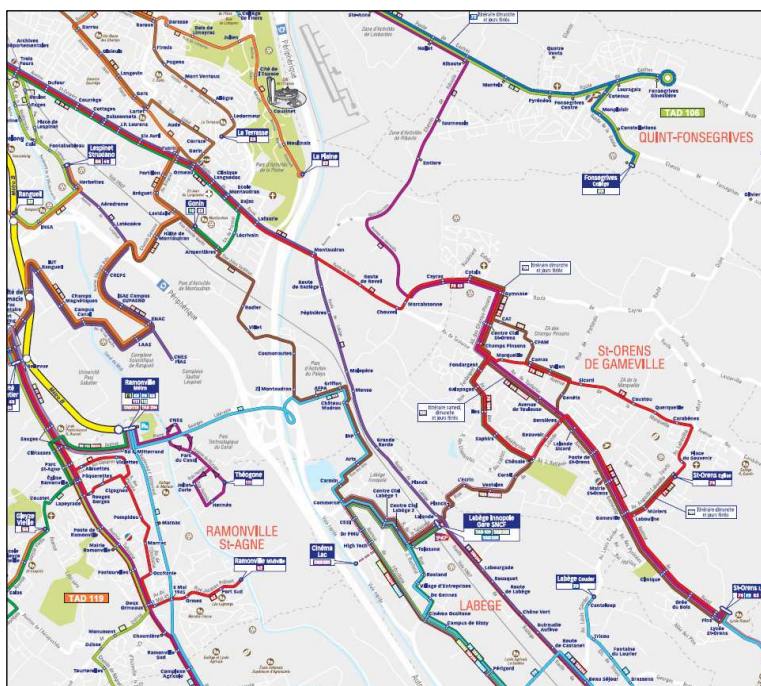
### □ Le phasage opérationnel de l'urbanisation

L'urbanisation future s'inscrit dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble avec un phasage progressif en cohérence avec le rythme de développement urbain. Les projections de densité sont effectuées sur la base de la mise en œuvre d'un BHNS à terme. Les densités des secteurs d'urbanisation future au-delà de 2020 pourront évoluer si le mode de TCSP devient plus performant, entre temps.

		2012	2015	2020	2030
ZAC de Tucard	Les Muriers	AU	830 m <sup>2</sup> d'activités ≈25 emplois 224 logts sur 18 021 m <sup>2</sup> ≈ 490 habitants		
	Les Jardins de Tucard	AU	400 logts sur 30 660 m <sup>2</sup> ≈ 880 habitants		
	L'Orée du Bois	AU		7 291 m <sup>2</sup> d'activités ≈ 230 emplois	
				1 184 logts sur 92 486 m <sup>2</sup> ≈ 2600 habitants	
<b>Total ZAC</b> 29,5 ha urbanisés			<b>8 121 m<sup>2</sup> activités et 1 808 logts</b> <b>soit 255 empl. et 3 970 hab. ≈ 4 200 ind.</b>		
Tachou ≈ 2,8 ha	1AUC 2AU0		Potentiel d'accueil 140 logts ≈ 310 ind. <b>Ouverture zone 2AU0</b> <b>prévue dans révision</b> <b>en cours</b>		
Zone de Renouveau urbain	U		Estimation envisagée de 300 logts ≈ 650 ind.		
« Nazan Collège » ≈ 13 ha	2AU0				<b>Ouverture par révision ou modification</b>
Secteur « Tardieu Pétégo » ≈ 9 ha	A				<b>Ouverture par révision ou modification</b>
Surface résiduelle non urbanisée avant 2030 ≈ 17 ha	N A				
<b>Total individus</b>			<b>≈ 5 200 individus</b>		<b>Estimation envisagée</b> <b>≈ 4 800 individus</b>

## L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE CONCERNE

### □ La desserte du territoire Sud-Est



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

- ▶ des lignes sur des axes pénétrants :
  - dans Toulouse à très forte fréquence qui ont un rôle structurant pour le réseau : lignes 10 et 22
  - qui partent de la périphérie à fréquence intermédiaire ou faible, qui permettent de relier les communes périphériques au centre ville de Toulouse et de renforcer la desserte des axes structurants : lignes 78 (Saint-Orens) et 80 (Labège, Escalquens).
- ▶ des lignes de maillage :
  - des lignes en rabattement métro à bonne fréquence : lignes 68 et 83 (transversale de périphérie).
  - des lignes de couverture géographique à faible ou moyenne fréquence : lignes 51 (liaisons inter-faubourgs), 108 (maillage communal et intercommunal), 23 et 37 (desserte de faubourgs).

### □ Le niveau d'offre

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

Lignes	Nombre de services (deux sens confondus)	Fréquences
10	204	Inférieure à 10 minutes toute la journée
22	221	Inférieure à 10 minutes toute la journée
23	96	15 / 20
37	94	15/20
51	31	Pas de fréquence fixe
68	98	10 / 20
78	91	Environ 20 minutes
80	37	Pas de fréquence fixe
83	74	20 / 30
108	78	15 / 30

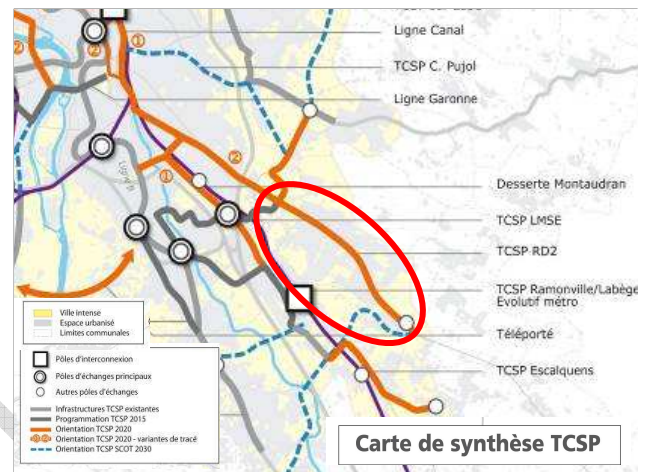
## ❑ Les études de desserte du secteur Sud-Est

En 2009, dans le cadre d'une démarche partenariale, Tisséo-SMTC et l'AUAT ont étudié les conditions d'amélioration de la desserte du secteur Sud-Est, au regard de son développement urbain.

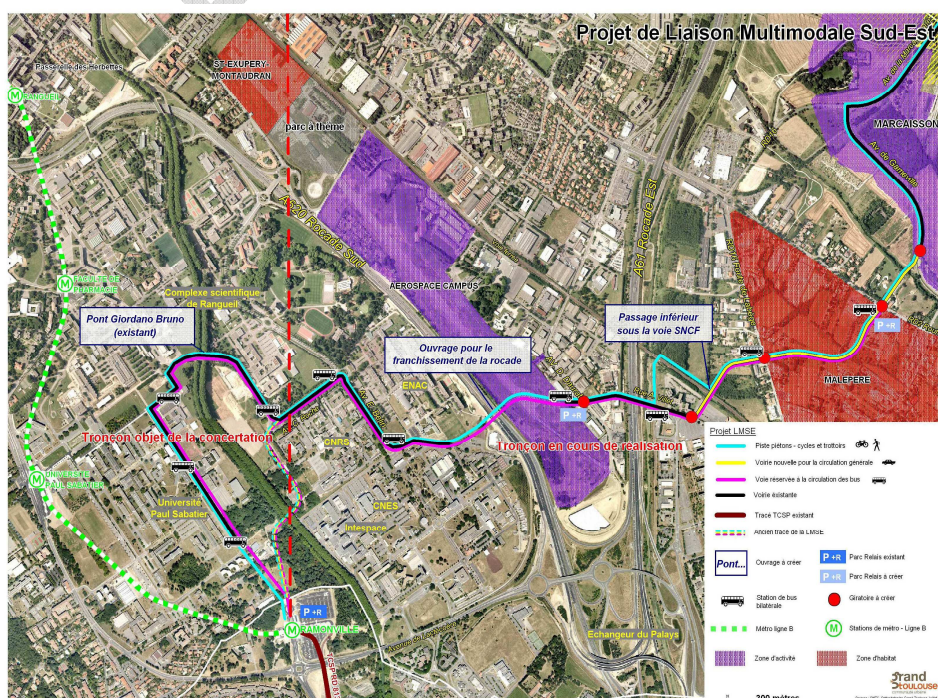
Il a été montré que ce secteur présentait un potentiel d'amélioration en termes de desserte. Le maillage existant présente peu de transversalité, une lisibilité faible et des redondances d'itinéraires. A cela s'ajoute des lignes pénalisées par leur temps de parcours et des liaisons manquantes vers le métro et les pôles d'emplois actuels ou en développement de la zone.

## ❑ Les orientations de programmation du PDU

Le projet du TCSP de la RD 2, est identifié dans le projet de révision du PDU arrêté en date du 24 janvier 2011 comme « Orientations 2020 » et n'a pas fait l'objet d'études de faisabilité permettant 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 2, à haut niveau de service, bénéficiant d'aménagement en site propre intégral, en tenant compte d'une part, de la nécessité d'un raccordement sur un ou des axes lourds (vers le tramway Garonne ou le projet Canal dans Toulouse et vers le PLB dans Labège) et en considérant, d'autre part, pour le choix du mode et du niveau de service, le niveau de densité des territoires traversés (axe RD 2) et à desservir (Jardins du Tucard, l'Orée du Bois...) Une deuxième hypothèse de desserte conserverait la section sur la RD 2 depuis le lycée de Saint-Orens jusqu'à la LMSE. Elle emprunterait cette même LMSE puis le site propre réalisé dans le cadre des ZAC de Saint-Exupéry et Toulouse-Montaudran-Aérospatial. Elle se finirait par une double ramification d'une part vers la station de Saouzelong de la ligne B du métro et d'autre part vers la ligne Garonne.



## ❑ La restructuration à venir du réseau de transport en commun du secteur Sud-Est



La mise en service de la Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) en septembre 2012 puis en mars 2013 implique une restructuration du réseau de transport en commun qui touche l'ensemble du secteur Sud-Est de l'agglomération. Les communes impactées sont situées dans un couloir formé par l'axe de la route de Narbonne à l'Ouest et à la route de Castres au Nord (les quartiers du Sud-Est toulousain dont le complexe scientifique et l'Université Paul Sabatier, Saint-Orens, Labège, Escalquens, Belberaud, Castanet).

Il s'agit d'un bassin d'emplois et d'habitats importants. De nombreux projets urbains sont en cours dans ce cadran de l'agglomération, ce qui en fait un secteur très dynamique et qui connaîtra une très forte croissance dans les années à venir (10 000 emplois et 10 000 habitants sont attendus entre 2008 et 2014).

17 lignes de bus sont concernées par la restructuration, représentant 4 335 000 km commerciaux annuels et 9 585 400 validations annuelles (soit 25% des kilomètres commerciaux et 21% des validations quotidiennes réalisés sur le réseau Tisséo en 2009).

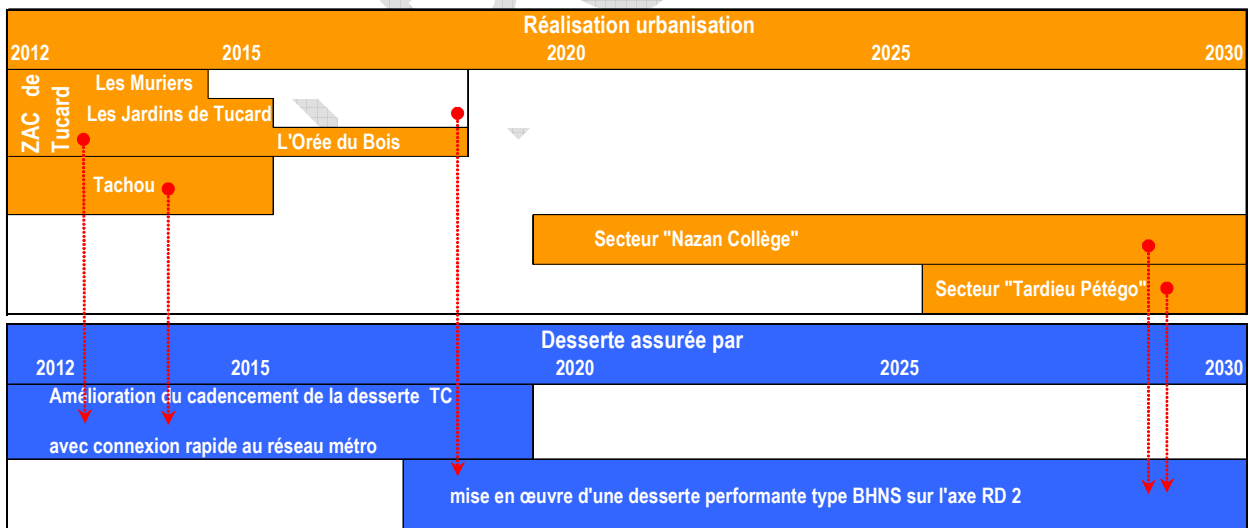
La restructuration du réseau bus proposé vise à :

- Augmenter la part de marché des transports en commun sur le secteur en améliorant la desserte et son attractivité.
- Utiliser l'infrastructure comme un pivot de distribution pour les lignes du secteur.

Les principes qui ont guidés la restructuration sont les suivants :

- ▶ faire bénéficier aux lignes de la périphérie de l'effet profitable de la ligne B du métro et du site propre LMSE,
- ▶ offrir aux faubourgs toulousains du secteur des liaisons attractives vers les zones d'emplois et le métro,
- ▶ améliorer le maillage global (éviter les redondances, améliorer la lisibilité, favoriser les transversalités et développer les points de correspondances).

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



Le tableau ci-dessus montre la mise en œuvre phasée et différenciée de l'offre de TC, en fonction de la diversité et spécificité des projets d'urbanisation identifiés et leur réalisation. Cette offre s'appuie sur une évolution progressive du réseau existant du secteur avec l'amélioration dans un premier temps du cadencement de la desserte en TC avec une connexion rapide au réseau du métro ligne B. Puis l'éventualité à moyen terme et en fonction de la densité des projets urbains attendue au regard des objectifs du SCoT, la mise en œuvre d'un TC à haut niveau de service avec un aménagement en site propre intégral sur la RD 2.

## LES ENGAGEMENTS DU CONTRAT D'AXE N°8

### ☐ 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 ces objectifs de programmation, au sein de la zone d'influence du 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 sa disposition, dans le cadre de la modification et/ou de la révision de ses PLU, voire l'élaboration de son PLU intercommunal:

- ➔ 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 123-2a).
- ➔ 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.

#### ⊙ **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 notamment la ZAC de Tucard visant l'intensification urbaine autour du projet de TCSP.

#### 📄 **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 existants ainsi que pour certains 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 cohérence avec les projets urbains, Tisséo-SMTC s'engage sur :

- ➔ La mise en oeuvre du TCSP de la RD 2, en application du PDU, avec un calendrier compatible à ceux des projets urbains, et sous les modalités du programme d'opération qui reste à définir par Tisséo SMTC.
- ➔ Un niveau d'offre du TCSP et du réseau bus associé, 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, 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 des pôles d'échanges associés au projet de TCSP, afin de favoriser l'intermodalité et l'usage d'autres modes en relais avec les transports en commun : parc-vélo, place de stationnement covoiturage, station d'autopartage, gare bus, ...

C – Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires  
10 – Orientation TCSP 2020

**Description de l'action**

Au delà de la programmation 2015, il convient de se projeter à l'horizon 2020, afin d'anticiper sur les perspectives de croissance de l'agglomération toulousaine à l'horizon 2030 du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine et de poursuivre la constitution d'un réseau maillé d'agglomération.

Les projets de TCSP à l'horizon 2020 sont les suivants :

- Ligne Canal Ponts Jumeaux / Ponts de Demoiselles, les études à mener précisant les connexions avec les lignes T1 et Garonne.
- RD 820 Nord Toulouse / Fenouillet
- RD 888 Toulouse / Saint-Jean avec connexion lignes A et B
- Liaison LMSE /secteur Est
- Liaison LMSE / Ponts des Demoiselles
- Desserte Montaudran et TCSP RD 2 Saint-Orens
- RD 16 Labège / Escalquens
- Axe Eisenhower sur Toulouse
- Prolongement Nord Ramassiers Colomiers / Ponts Jumeaux

Cette programmation sera développée selon les mêmes modalités que celle affichée pour 2015 :

- L'aménagement de ces axes sera accompagné par des mesures favorisant la multimodalité, se traduisant notamment par 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..
- Les études de faisabilités de ces projets de TCSP détermineront précisément les modes, les tracés ainsi que les modalités de restructuration du réseau bus de surface.
- 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

**Objectifs**

- 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.

**References**

- Ouvrage CERTU sur BHNS

**Pilote(s)**

Tisséo SMTC

**Partenaires techniques**

Intercommunalités, communes, SMAT, AUAT, Conseil Général.

**Calendrier de mise en oeuvre**

2015 / 2020, sur la base d'une programmation à définir en 2013

**Coût(s)**

Les coûts affichés ci dessous sont donnés à titre indicatif. Ils seront précisés lors de l'élaboration des programmes d'opérations et de leurs enveloppes financières puis lors des études Projet.

- Projet Canal : 198 M€ (valeur 2008)
- RD 820 Nord Toulouse / Fenouillet : 59 M€
- RD 888 Toulouse / Saint-Jean avec connexion lignes A et B : 38 M€
- Liaison LMSE /secteur Est : 24 M€
- Liaison LMSE / Ponts des Demoiselles : 42 M€
- TCSP RD 2 Saint-Orens : 46 M€
- RD 16 Labège / Escalquens : 41 M€
- Axe Eisenhower sur Toulouse : 20 M€
- Prolongement Nord Ramassiers Colomiers / Ponts Jumeaux : 65 M€

**Déclinaison opérationnelle dans les PLU**

- Emplacements réservés.
- Périmètres d'études sur les axes concernés.
- Renforcement des constructibilités autour des axes de TCSP, des stations et pôles d'échanges

**Indicateurs de suivi pour évaluation**

- 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.

Pour autant, le projet du TCSP de la RD 2-Sud identifié dans le projet de révision du PDU arrêté le 24 janvier 2011 comme « Orientations 2020 », n'a pas fait l'objet à ce jour d'études de faisabilité permettant de déterminer sa typologie, son tracé ou éventuellement des variantes.

Par conséquent, le programme d'opération lié au TCSP décrira ainsi en fonction de la nature du tissu urbain à desservir :

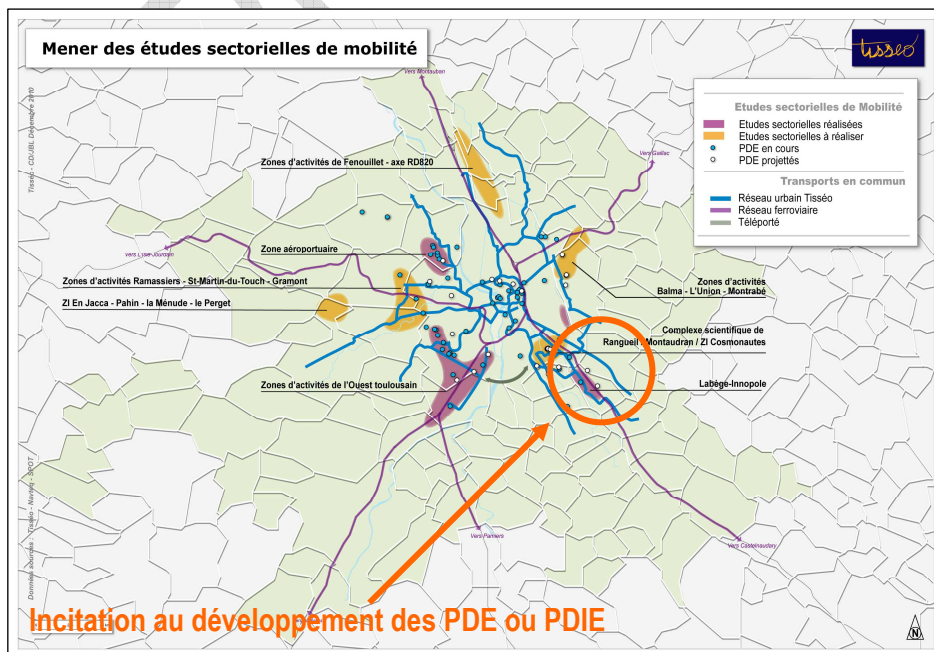
- Le mode de transport et le tracé privilégié, avec les principes de raccordement et d'intermodalité avec les réseaux de transports en commun existant.
- Le niveau d'offre de la ligne, avec une saisonnalité, une amplitude, un cadencement, une vitesse commerciale, un nombre de course, une capacité d'emport adapté aux équipements publics et à la demande de déplacements liés aux projets urbains développés.
- Le niveau d'équipement de la ligne, 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.

Les études de faisabilité de ces projets de TCSP détermineront précisément les tracés ainsi que les modalités de restructuration du réseau bus de surface.

Dans un premier temps et dans l'attente du TCSP RD2-Sud, les quartiers situés sur l'axe de la RD2 bénéficieront donc d'une amélioration de la desserte TC et d'une connexion rapide au réseau métro ligne B.

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 8.
- 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