

convention COHÉRENCE URBANISME/ TRANSPORT



CONTRAT
D'AXE
n° 13

Communes de Cugnaux, Villeneuve-Tolosane et Portet-sur-Garonne



Version 8 pour approbation –
correction 28/11/2012

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°13.....	4
LE PERIMETRE DU CONTRAT D'AXE N°13	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°13.....	7
LES SITES A PROJET ET LEURS OBJECTIFS D'URBANISATION	7
LE PHASAGE OPERATIONNEL DE L'URBANISATION.	9
L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE CONCERNE	10
LA DESSERTE DU TERRITOIRE SUD-OUEST	10
LE NIVEAU D'OFFRE DU RESEAU TISSEO	11
LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE L'OFFRE	12
LES OPERATIONS PROGRAMMEES DE TCSP	12
LA COHERENCE DE L'URBANISATION ET DE L'OFFRE EN TRANSPORT	14
LES ENGAGEMENTS DU CONTRAT D'AXE N°13	14
ARTICLE 1 - OBJET DU CONTRAT D'AXE	15
ARTICLE 2 - DUREE DU CONTRAT D'AXE	15
ARTICLE 3 – SUIVI/EVALUATION DU CONTRAT D'AXE	15
ARTICLE 4 – LES ENGAGEMENTS DE TOULOUSE METROPOLE.....	15
ARTICLE 5 - LES ENGAGEMENTS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN ET DE LA COMMUNE DE PORTET SUR GARONNE.....	16
ARTICLE 6 - LES ENGAGEMENTS DE L'AOT : TISSEO/SMTC	17
SIGNATURES DES PARTENAIRES.....	20

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, approuvé le 17 octobre 2012, 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.

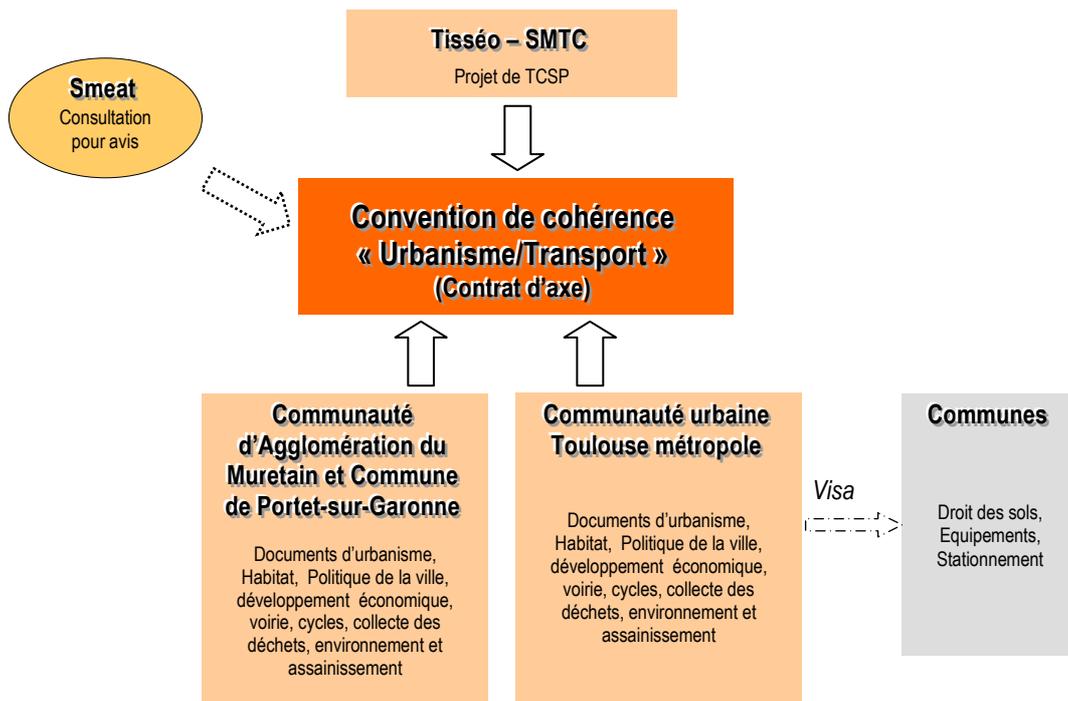
❑ Une démarche partenariale

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, TCSP).
- De l'autre, les établissements publics compétents en Urbanisme et en Aménagement (Toulouse Métropole et la Communauté d'Agglomération du Muretain) qui favorisent la densité urbaine autour du TCSP et s'engagent à communiquer sur cette future offre de transport pour inciter à son usage.

La Communauté urbaine Toulouse Métropole et la Communauté d'Agglomération du Muretain veilleront, en outre, à associer le ou les communes restées compétentes en matière de droit des sols et documents d'urbanisme, 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 et 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...)

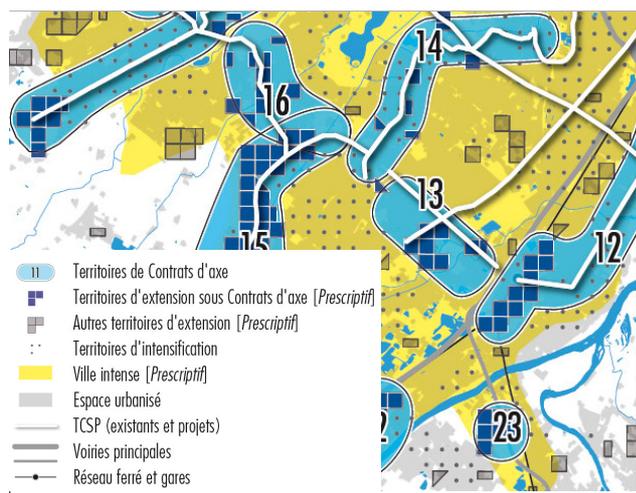
Le contrat d'axe précise le projet urbanisme/transports et le calendrier de réalisation des engagements de chacun (planification des TCSP, révisions de PLU, opérations d'urbanisme, cheminements modes doux, actions de communication...) selon le système de transport en commun envisagé et les objectifs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

LE TERRITOIRE CONCERNE PAR LE CONTRAT D'AXE N°13

□ Le périmètre du contrat d'axe n°13

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).



Le DOG 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).

L'infrastructure rattachée au contrat d'axe n°13 concerne un projet de TCSP entre la Voie du Canal Saint Martory (VCSM) à Cugnaux et la gare de Portet-sur-Garonne.

Le périmètre de la zone n°13, indiqué sur le DOG, prend en compte un ensemble de 7,5 pixels constitués par 7 pixels économiques et 0,5 pixel mixte, repartis à hauteur de 6 pixels sur Cugnaux et Villeneuve-Tolosane (Communauté urbaine

Toulouse Métropole) et 1,5 pixels sur Portet-sur-Garonne (Communauté d'Agglomération du Muretain).

□ Les principaux enjeux du territoire au titre du SCoT

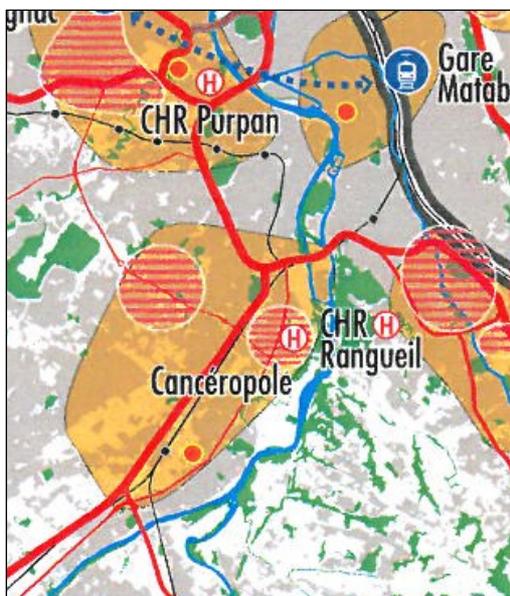
Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine identifie cinq portes métropolitaines où sont localisées des zones d'activités majeures pour le territoire.

La « Porte d'Espagne » a une situation stratégique au Sud-Ouest de l'agglomération, pour laquelle le SCoT préconise un plus grand rayonnement en s'appuyant notamment sur des grands projets de renouvellement urbain en continuité du Cancéropôle et du cœur économique de Portet-sur-Garonne.

Au sud de cette Porte d'Espagne, deux grands projets constituent des points d'ancrage de l'activité économique.

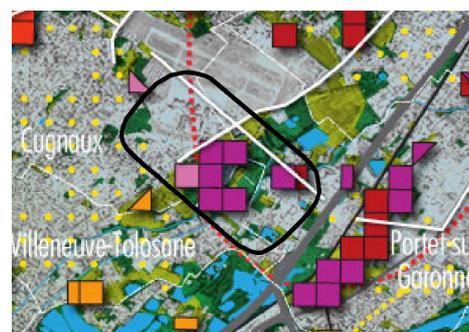
L'ancienne base militaire de Francazal prescrit comme site d'intérêt métropolitain dont le projet de reconversion est à l'étude. Le projet « Ecopôle » situé au cœur du contrat d'axe n°13 est, quant à lui, identifié comme un site d'intérêt d'agglomération par le DOG.

L'urbanisation de ce secteur pose en outre la question de son accessibilité y compris routière et suppose l'étude de sa desserte future notamment avec le projet d'un demi échangeur ainsi qu'une liaison vers Francazal destinés à faciliter l'accès aux différentes zones d'activités.



Sur le secteur, les prescriptions du DOG indiquent pour le potentiel brut d'urbanisation future correspondant à 7,5 pixels, le nombre suivant d'individus, logements et emplois :

Territoires	Hectares	Densité individus	Nombre de logements	Nombre d'emplois
économique dédié	63	2 925	-	2 925
mixte	4,5	900	315	202
Total Contrat d'Axe	67,5	3 825	315	3 127



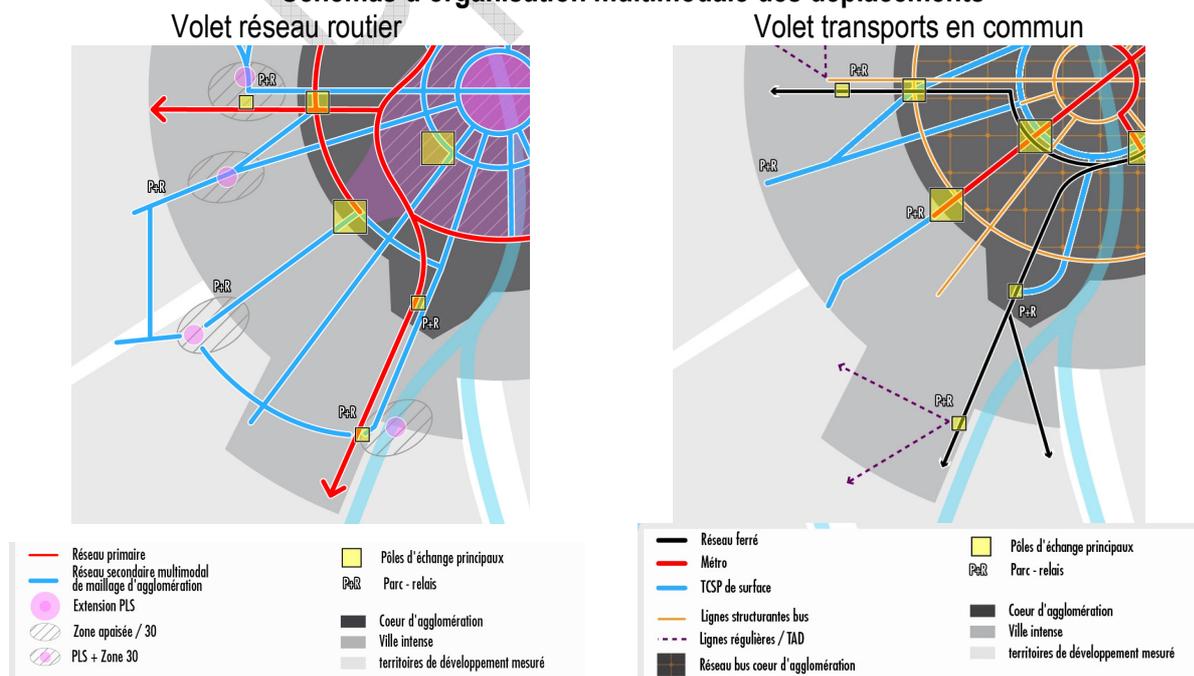
Les principaux enjeux du territoire au titre du PDU

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 articulé 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 considéré.

Pour le territoire Sud-Ouest, le PDU identifie plusieurs projets d'infrastructures de déplacements s'inscrivant dans une logique de maillage des réseaux existants et de desserte des territoires d'intérêt d'agglomération, dont notamment le TCSP Oncopôle / gare de Portet-sur-Garonne, la VCSM, le cadencement de la ligne TER Toulouse / Muret avec desserte de toutes les gares et haltes du PTU au quart d'heure en heures de pointe, la consolidation des pôles d'échanges de Basso Cambo et de Portet-sur-Garonne.

Schémas d'organisation multimodale des déplacements



L'URBANISATION PROJETEE SUR LE TERRITOIRE DU CONTRAT D'AXE N°13

Les sites à projet et leurs objectifs d'urbanisation

Concernant la Communauté urbaine Toulouse métropole, la structuration urbaine du périmètre couvert par le contrat d'axe n°13 s'articule autour :

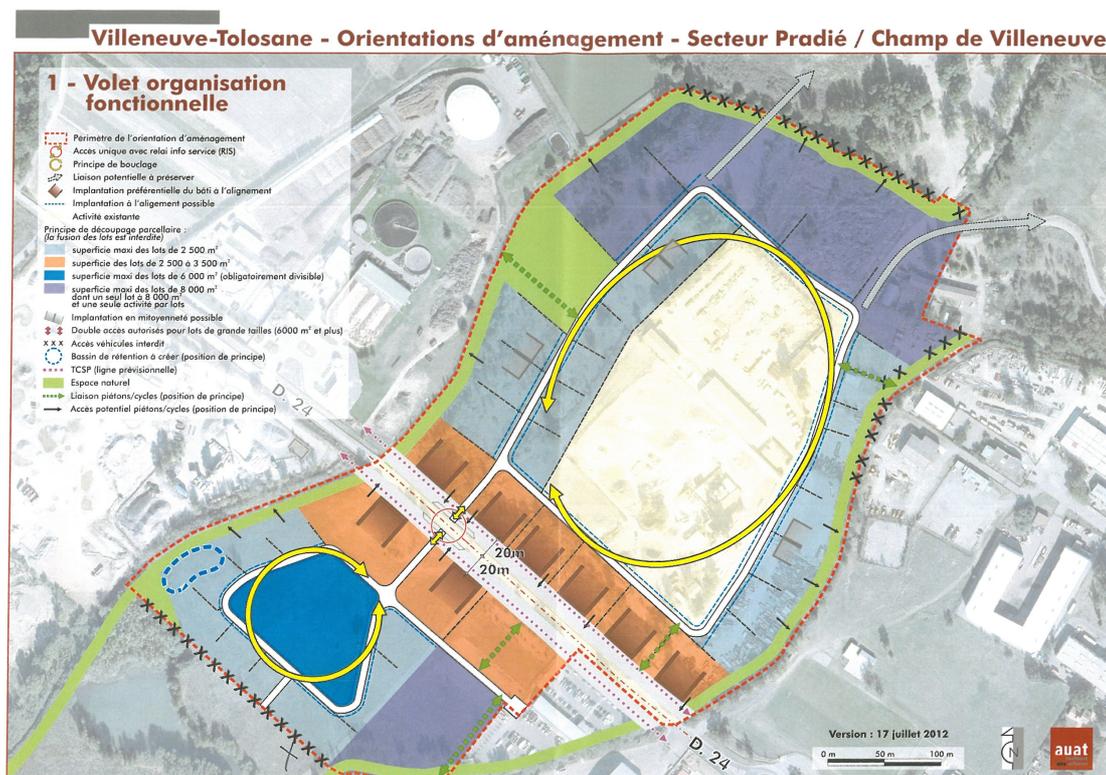
- d'un projet essentiellement à vocation économique dédiée, appelé « Ecopôle »,
- des perspectives de reconversion du site Francazal et leurs incidences sur un périmètre élargi.

Le projet Ecopôle sur Villeneuve-Tolosane (phase 1 du présent contrat d'axe) et Cugnaux

La Grand Toulouse a reconnu d'intérêt communautaire le 28 juin 2002 la création dans le secteur Sud de l'Agglomération d'un projet de parc d'activités à forte dominante environnementale sous le nom d'Ecopôle, concernant les communes de Villeneuve-Tolosane et de Cugnaux. Ecopôle figure, par ailleurs, au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine en tant que projet de « site d'intérêt d'agglomération » (cf. page 51 du DOG).

Un périmètre de 72 ha de Zone d'Aménagement Différé (ZAD) était institué le 27 mai 2005 par délibération du Conseil Communautaire et complété le 15 décembre 2006 par la création d'un périmètre d'étude sur près de 85 ha pour cette opération de reconversion écologique et de requalification d'activités existantes en lien avec le secteur du BTP et l'accueil de nouvelles activités.

Depuis et au regard d'une meilleure évaluation des besoins et potentiels du secteur, le projet global de développement a évolué. Le Conseil Communautaire a prescrit par une délibération du 29 septembre 2011, la révision simplifiée du PLU du Grand Toulouse afin d'ouvrir à l'urbanisation les terrains situés sur la commune de Villeneuve-Tolosane et aux lieux-dits « Pradié » au Nord et « le Champ de Villeneuve » au Sud.



Situé à l'extrémité Est de la commune de Villeneuve-Tolosane, en limite communale avec Cugnaux et Portet-sur-Garonne, le projet Ecopôle se situe actuellement sur un site très dégradé de la commune avec des friches industrielles et des activités nuisantes à proximité en partie d'une zone d'habitat (Lou Verdaï et chemin Payreau).

Le site du projet de zone d'activités Ecopôle est composé de zones remblayées situées sur d'anciennes carrières induisant des enjeux de requalification importants sur une surface d'environ 20 ha (Zone AUE dans le projet de révision simplifiée du PLU). A l'Ouest de la RD 24, le secteur du « Champ de Villeneuve » occupé aujourd'hui par la végétation. A l'Est de la RD 24, sur le secteur du « Pradié » on trouve des installations classées et des zones de dépôts existantes très consommatrices d'espaces qui seront maintenues.

La restructuration de cette zone prévoit d'une part de maintenir les activités existantes (Eiffage, Enrobés Toulouse, AFPA) sur une surface d'environ 6 ha (classés en AUE0 avant la révision simplifiée). D'autre part, elle vise à permettre, par des opérateurs privés déjà présents sur le site, l'installation d'entreprises dédiées aux activités artisanales, de services et de petites industries liées notamment à l'environnement, le tout sur une surface d'environ 14 ha, dont 12 cessibles.

En outre, compte tenu de la nature et de la localisation des terrains cernés naturellement par les rivières de la Saudrune et du Roussimort, une attention particulière sera apportée au traitement paysager notamment avec l'aménagement des berges, d'un espace naturel et le maintien d'une coulée verte.

L'accès aux différents secteurs d'Ecopôle sera possible depuis la RD 24 par un carrefour unique qui relie la route d'Espagne et la gare de Portet à la RD 15, route de Seysses. Les futures constructions seront réparties, avec un principe d'alignement, le long de l'axe central de la RD 24 et des autres voies créées.

Des réserves foncières sont envisagées de part et d'autre de la RD 24 le long de la section du projet Ecopôle, pour l'aménagement d'un site propre. La cession foncière est prévue avec les propriétaires dans le cadre d'une convention de Projet Urbain Partenarial (PUP) selon un phasage de travaux échelonné dans le temps dont le terme est début 2013.

Cette emprise foncière permettra la création de cheminements piétonniers, de pistes cyclables et la réalisation d'un arrêt de bus à l'entrée de la zone d'activités, pour l'aménagement d'un site propre. Enfin des liaisons piétonnes seront mises en service dans les lotissements pour faciliter les accès au transport en commun.

La partie villeneuvoise d'Ecopôle, couverte par 2 pixels économiques, s'inscrit en continuité territoriale avec la zone industrielle du Bois Vert sur la commune de Portet-sur-Garonne. Au vu des enjeux importants de requalification de ce secteur situé sur d'anciennes gravières, la densité attendue au titre du SCoT sur les 14 ha (dont 2 ha en espaces verts et voiries) devrait être d'environ 600 emplois.

Un potentiel foncier sur Cugnaux

A l'origine, le projet Ecopôle est un projet d'agglomération soutenu par la commune de Cugnaux. Même si Cugnaux ne s'engage pas à très court terme dans la valorisation du projet Ecopôle, elle souhaite que le potentiel foncier de 4 pixels représentant 36 ha conserve sa destination économique orientée vers une valorisation environnementale afin que dès que possible, soient mis en œuvre les principes d'aménagement de ce secteur tel que définis dans les études préalables du projet Ecopôle.

Conforter la zone d'activités du Bois Vert

La Commune de Portet dispose dans le périmètre du contrat d'axe n°13 d'un pixel ½ (1 activités et ½ mixte) destinés à la confortation de la zone d'activités du Bois Vert. Actuellement classé en zone 3 AU0 dans le PLU, ce secteur ne pourra être ouvert à l'urbanisation qu'au travers d'une orientation d'aménagement prenant en compte la diversité de fonctions observable et la limitation des conflits d'usage.

La reconversion du site de Franczal sur les communes de Cugnaux, Portet-sur-Garonne et Toulouse

Dans la partie Nord du périmètre couvert par le contrat d'axe n°13, la base aérienne militaire de Franczal séparée du reste du secteur par la D 15 et non couverte par des pixels, fait l'objet depuis l'annonce de sa fermeture en 2008, d'une réflexion conduite par l'Etat pour la reconversion du site.

L'Etat a choisi en 2010 d'expérimenter entre autres hypothèses un scénario aéronautique sur le périmètre de la base aérienne de 290 ha, dont 150 ha sur la commune de Cugnaux, 90 ha sur Portet-sur-Garonne et 50 ha sur Toulouse. Ce scénario aéronautique a été confirmé en 2012 par l'Etat, qui a lancé un appel d'offres pour la concession de l'aéroport pour une durée minimale de 45 ans.

A ce jour, sur la base du scénario expérimenté, à l'échelle de l'ex-base aérienne, le potentiel de renouvellement urbain concerne 45 ha situés sur la commune de Cugnaux. Ce renouvellement urbain s'appuiera sur une vocation économique du site, dont une partie (env. 13 ha) sera liée à l'activité aéronautique et une deuxième (environ 25 ha) sera dévolue à des activités à vocation culturelle. La mise en œuvre de cette reconversion débutera dès 2013.

Pour autant, au-delà du strict périmètre de l'aérodrome civil, il s'avère indispensable de prendre en compte un périmètre de réflexion élargi, pour appréhender et anticiper au mieux les problématiques d'accès, de déplacement, mais aussi les effets induits de ce scénario.

❑ Le phasage opérationnel de l'urbanisation.

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

	2012	2015	2020	2030
Ecopôle (Villeneuve-Tolosane) 2 pixels	Zone AUE avec ouverture par révision simplifiée ≈ 20 ha (dont 14 ha aménagés- 12 cessibles- et 6 renouvelés) potentiel 900 emplois			
Ecopôle (Cugnaux) 4 pixels			≈ 36 ha Zone AUE (perspective d'ouverture par révision) Potentiel de 900 / 1080 emplois	
Le Bois Vert (Portet-sur-Garonne)		≈ 13,5 ha dont 9 ha à vocation économique et 4,5 ha à vocation mixte. Zone AU0 (ouverture par révision du PLU) Potentiel de 1350 individus		
Total individus	≈ 700 individus			Potentiel minimal à terme de 3150 individus (voir plus)

L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE CONCERNE

La desserte du territoire Sud-Ouest

Le territoire concerné par le contrat d'axe n°13 se positionne sur les communes de Cugnaux, Villeneuve-Tolosane et Portet-sur-Garonne. La desserte de transports en commun urbain est assurée de la sorte :

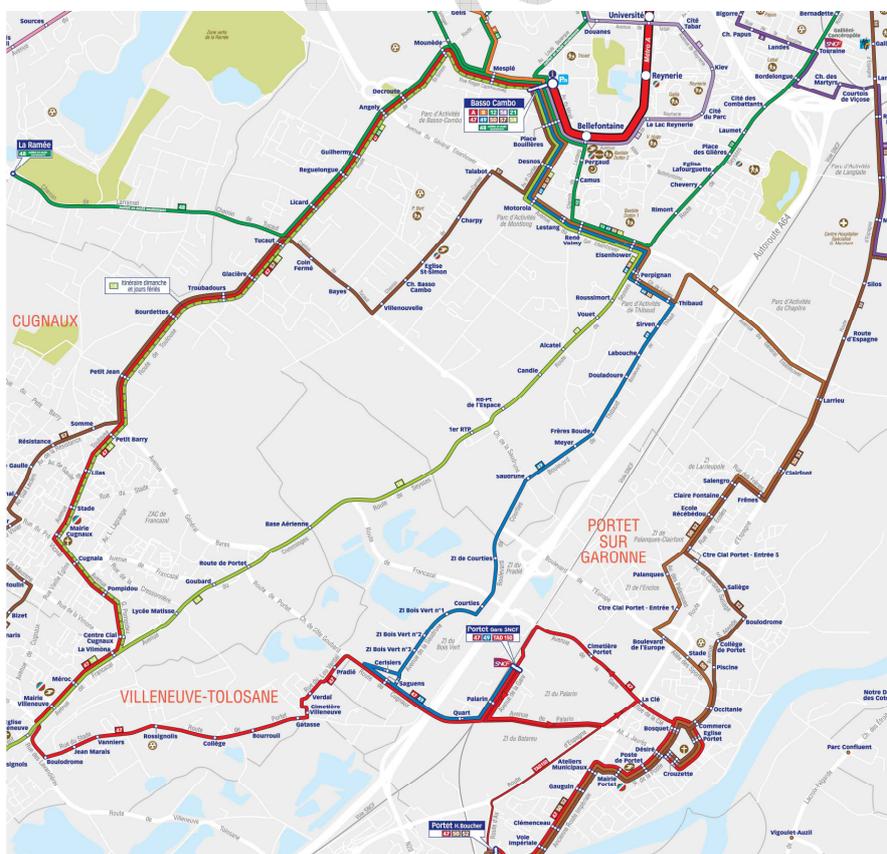
Sur les communes de Cugnaux et Villeneuve-Tolosane :

- ▶ La ligne 47 Basso Cambo / Gare de Portet-sur-Garonne.
- ▶ La ligne 57 Basso Cambo / Frouzins.
- ▶ La ligne 58 Basso Cambo / Muret.

Sur la commune de Portet-sur Garonne :

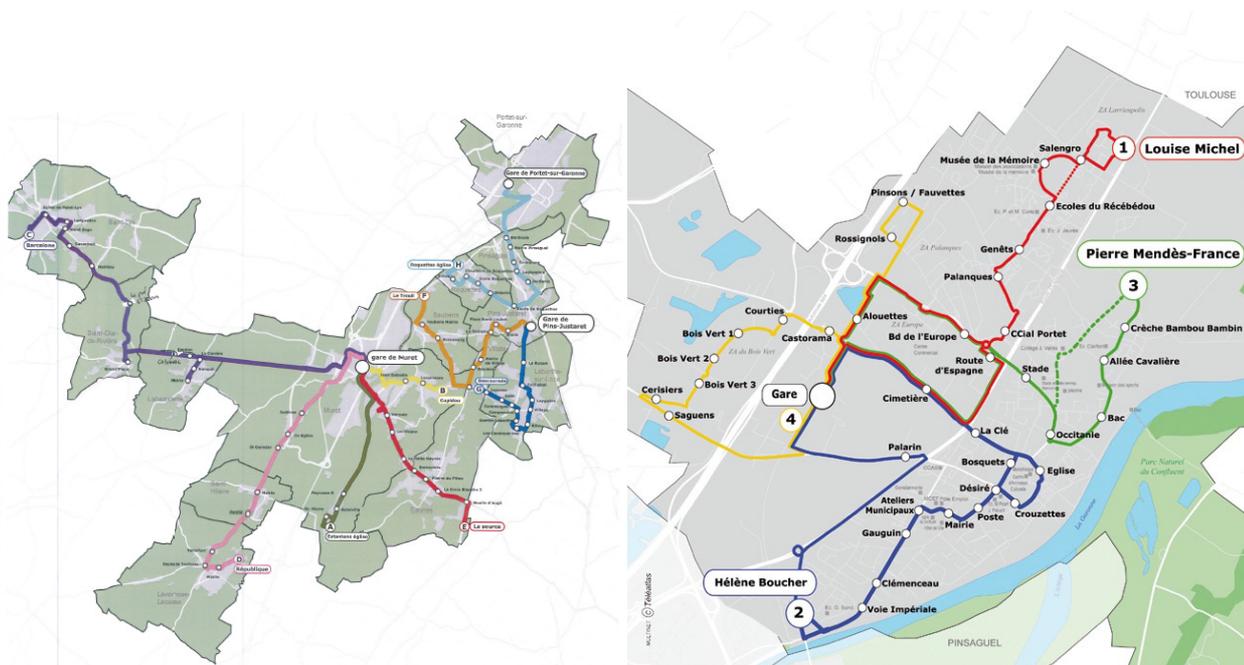
- ▶ La ligne 47 Basso Cambo / Gare de Portet-sur-Garonne.
- ▶ La ligne 49 Basso Cambo / Gare de Portet-sur-Garonne.
- ▶ La ligne 50 Basso Cambo / Roques sur Garonne.
- ▶ La ligne 52 Basso Cambo / Roques sur Garonne – Pinsaguel.
- ▶ La ligne 58 Basso Cambo / Muret.
- ▶ Le TAD 150 Gare de Portet-sur-Garonne / Saubens.

A l'exception du TAD 150, ces lignes de bus sont connectées à la ligne A du métro à hauteur du pôle d'échanges de Basso Cambo, qui comprend un P+R de 600 places, une gare bus répondant aux fonctionnalités de 10 lignes de bus, une agence commerciale et une agence de la mobilité.



La commune de Portet-sur Garonne est également desservie par :

- ▶ La gare SNCF de Portet-sur-Garonne, qui constitue un pôle d'échanges avec le réseau urbain Tisséo,
- ▶ Le réseau TAM-TAM du Muretain, avec quatre lignes régulières irriguant la commune et en rabattement sur la gare, complété par un TAD entre la gare de Portet-sur-Garonne et la commune de Roquettes.



Ainsi, seule la ligne 47 assure une liaison entre les communes de Cugnaux et Portet-sur-Garonne, via la commune de Villeneuve-Tolosane. Pourtant, Portet-sur-Garonne et Cugnaux font partie du même bassin de mobilité et des échanges ont lieu entre les deux communes, quantifiés à hauteur de 6000 déplacements /jour dans le cadre de l'Enquête Ménages Déplacements de 2004.

Le niveau d'offre du réseau Tisséo

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

Lignes	Nombre de services (deux sens confondus)	Fréquence
47	61	20/40
49	34	20 minutes en HP
50	80	15/25
52	143	10/15
57	99	15 / 20
58	89	15/20
TAD 150	10	Pas de fréquence

❑ Les perspectives d'évolution de l'offre

Pour ce territoire, des perspectives d'évolution de l'offre existent et sont liées :

- ▶ au projet de TCSP de la Voie du Canal de Saint-Martory, en travaux,
- ▶ au projet de TCSP Oncopôle / Gare de Portet sur Garonne, inscrit au PDU « Programmation TCSP 2015 »,
- ▶ au projet de TCSP Gare de Portet / VCSM, inscrit au SCoT et figurant au PDU sur la période SCoT 2020/2030,
- ▶ au projet d'aménagements routiers favorisant la circulation des bus sur la RD 15,
- ▶ au projet de reconversion de la base aérienne militaire de Francazal,
- ▶ aux projets Ecopôle et Ferrie-Palarin,
- ▶ à l'adhésion du Muretain au SMTC, avec le reprise du réseau TAM-TAM et sa refonte dans le réseau Tisséo.

En effet, au regard de son développement urbain à venir et la réalisation de plusieurs TCSP, il apparaît évident que ce secteur présente un potentiel d'amélioration en termes de desserte. Le maillage existant présente peu de transversalité, les lignes de bus ne disposent pas d'aménagements routiers favorisant leur vitesse commerciale et leur régularité, la desserte des zones d'emplois n'est pas optimale. Mais cela devra se faire en cohérence avec le développement urbain, en fonction de la typologie des projets d'urbanisation et des densités d'individus et d'emplois.

❑ Les opérations programmées de TCSP

Le TCSP de la Voie du Canal de Saint-Martory

Le TCSP de la Voie du Canal de Saint-Martory est une opération qui figure au PDU approuvé en 2001 ainsi qu'au PDU révisé en 2012.

L'opération consiste en la création d'un itinéraire bus en site propre depuis le pôle d'échange de Basso Cambo jusqu'à l'entrée Est de Cugnaux, au droit du carrefour Avenue de Toulouse/Avenue de la Résistance/Route de Toulouse/Avenue du Général Bares. D'une longueur de 5,4 kilomètres, il disposera de 8 stations, deux parcs-relais. L'axe bus se positionne sur les axes Camboulives et Saint-Simon dans la traversée de la ZAC de Basso-Cambo, puis traverse le quartier Guilhermy en longeant le fossé de la Ramée, et se repositionne sur l'axe de la RD 23 (Route de Toulouse) jusqu'à l'entrée Est de Cugnaux.

Le SMTC a voté le programme d'opération en février 2005. Les études et procédures administratives ont été menées de 2005 à 2006 et la déclaration d'utilité publique du projet de TCSP a été prononcée par arrêté préfectoral en date du 22 janvier 2007.

Les études d'avant projet ont été reprises en 2009 et les premières phases de travaux ont été enclenchées en décembre 2011. Le site propre sera mis en service dans son intégralité en septembre 2013, en engendrera une restructuration dont les principes actés sont les suivants :

- ▶ faire bénéficier aux lignes de la périphérie de l'effet profitable de la ligne A du métro et du site propre VCSM,
- ▶ offrir aux communes de la périphérie des liaisons attractives vers les zones d'emplois de Basso Cambo et le métro,
- ▶ améliorer le maillage global (améliorer la lisibilité, favoriser les transversalités et développer les points de correspondances).

Dans les grandes lignes, et concernant plus particulièrement l'offre sur les communes de Villeneuve et Cugnaux, le réseau devrait évoluer de la façon suivante :

- ▶ repositionnement des lignes 47 et 57 sur le TCSP,
- ▶ maintien de la ligne 58 sur l'axe de la RD 15.

Le TCSP Oncopôle / Gare de Portet-sur-Garonne

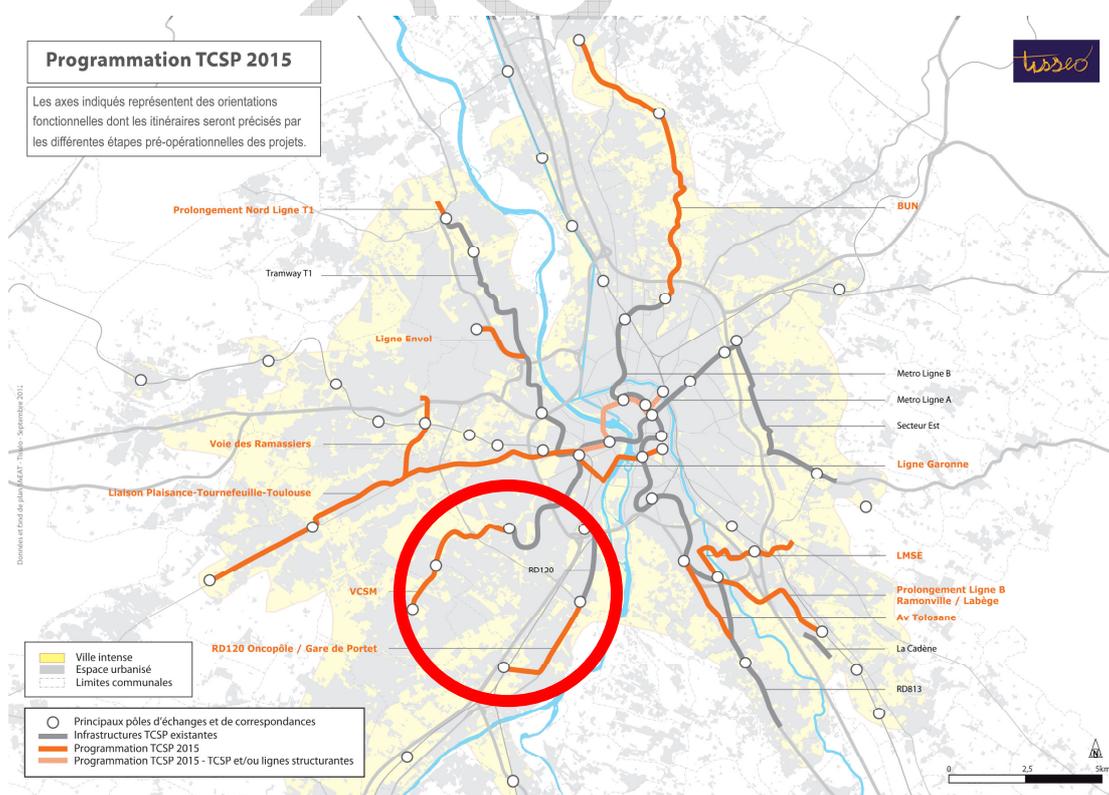
Le TCSP Oncopôle / gare de Portet-sur-Garonne est une nouvelle opération qui figure au PDU de la Grande Agglomération Toulousaine approuvé le 17 octobre 2012.

L'opération consiste en la création d'un itinéraire bus en site propre depuis le site de l'Oncopôle, qui bénéficie d'ores et déjà d'une infrastructure dédiée à la circulation des bus, jusqu'à la gare SNCF de Portet-sur-Garonne. D'une longueur d'environ 5 kilomètres, il est potentiellement positionné sur l'axe RD 120 et permettra d'irriguer la zone commerciale existante, le quartier Récébédou et le futur quartier Férié-Pallarin qui sera développé autour de la gare.

Le réaménagement de la gare Portet St Simon en pôle multimodal, projet piloté par la CAM en concertation avec le Conseil régional, le Conseil Général, Tisséo, RFF et la SNCF, est désormais un coup parti. Il intègre l'arrivée du TCSP Gare – Oncopôle inscrit au PDU et axe moteur du contrat d'axe n°12.

Le SMTC a voté le programme d'opération en juillet 2012. Le calendrier de l'opération prévoit les phases d'études et administratives sur la période 2012/2014, un enclenchement des travaux en 2015 et une mise en service début 2017.

Les deux projets figurent au PDU révisé 2012 « Programmation TCVSP 2015 ».

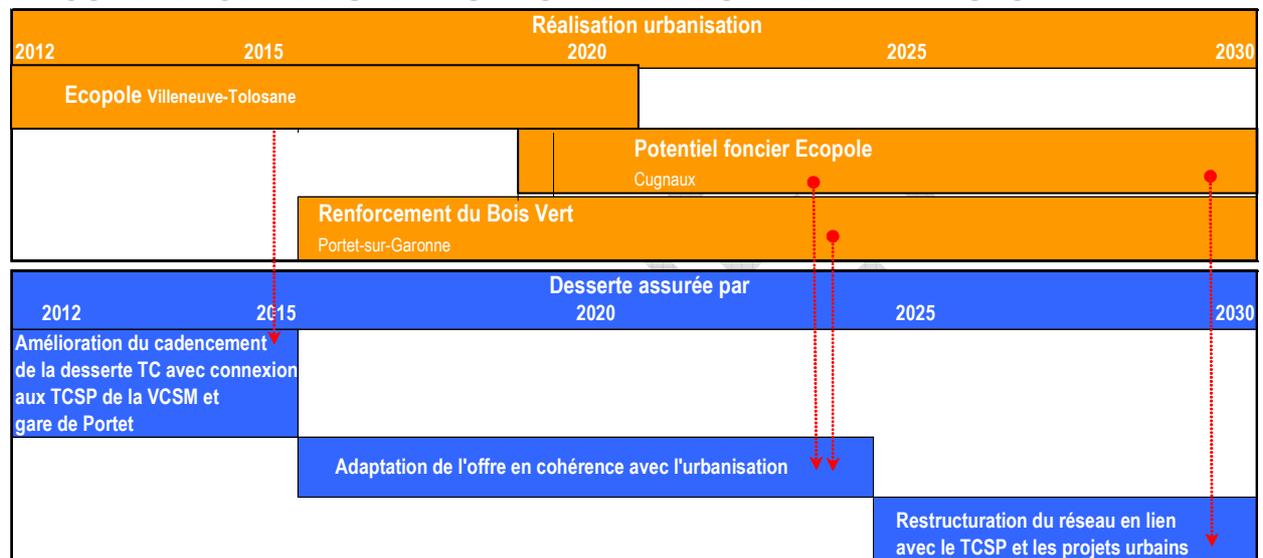


Les modes doux

Parallèlement, dans le cadre d'une coopération intercommunale des itinéraires piétons-cycles sur le secteur les projets suivants intéressant le périmètre du contrat d'axe n°13, sont inscrits:

- ▶ La liaison cyclable depuis l'avenue de Palarin à la Gare de Portet via la zone d'activités du Bois Vert.
- ▶ La continuité piste cyclable depuis la gare de Portet vers la route de Seysses via la RD 15 b
- ▶ La continuité cyclable vers les ZI de Thibault et Chapitre via le boulevard de Courties.

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



LES ENGAGEMENTS DU CONTRAT D'AXE N°13

☐ 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.

Le contrat d'axe ayant un caractère évolutif, ce dernier pourra être révisé à la demande des signataires et fera l'objet d'un avenant pour des phases ultérieures de programmations urbaines.

☐ 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 de Toulouse métropole

- ☉ **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, Toulouse métropole, 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 modification et/ou de la révision de ses PLU, voire l'élaboration de son PLU intercommunal, qui recevront l'avis des communes :

- ➔ 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.

La mise en perspective d'opérations d'aménagements.

La création de l'Ecopôle intercommunal, opération d'aménagement décrite précédemment, est fortement engagée depuis la prescription de la révision simplifiée du PLU du Grand Toulouse, commune de Villeneuve-Tolosane, par délibération du 29 septembre 2011, pour ouvrir à l'urbanisation les terrains concernés. La partie cugnalaïse du site de Francazal est aussi une opération de renouvellement urbain fortement engagée.

❑ Article 5 - Les engagements de la Communauté d'Agglomération du Muretain et de la Commune de Portet-sur-Garonne

⊙ L'intégration des objectifs de programmation dans le SCOT et le PLU communal

Pour atteindre ces objectifs de programmation, au sein de la zone d'influence du contrat d'axe, la CAM s'engage à suivre l'évolution du SCOT. De son côté, la Commune de Portet, en association avec la CAM, s'engage à mobiliser les outils à sa disposition, dans le cadre de la révision du PLU communal :

- La définition de **périmètre d'attente de projet d'aménagement** sur les territoires à enjeux (art. L.123.2).
- L'inscription d'**emplacements réservés en cohérence avec** 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** intégrant les schémas d'aménagement issus des études d'avant-projet urbain,
- La mise à l'étude d'**une densité minimale** dans les secteurs situés à proximité du TCSP.

❑ Article 6 - 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 PDU approuvé le 17 octobre 2012 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 étudiées 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 l'extension et le renforcement 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.

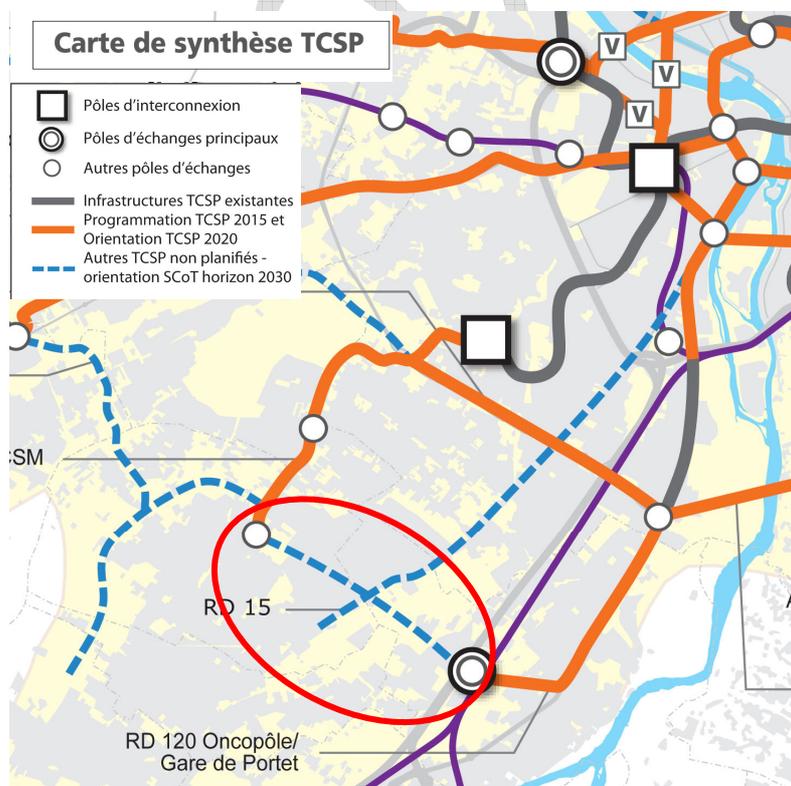
Ils permettent d'améliorer les temps de parcours, la régularité et le confort pour les usagers.

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.

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

Ainsi, en accompagnement aux projets urbains qui seront développés sur les territoires situés entre Portet-sur-Garonne, Cugnaux et Villeneuve, Tisséo-SMTC s'engage sur le renforcement progressif de la desserte en transports en commun, conditionnée à la cohérence urbanisme/déplacements :

- ➔ Mise en œuvre dans le cadre des TCSP VCSM et Oncopôle / gare de Portet-sur-Garonne d'une restructuration du réseau bus qui accompagnera la nouvelle offre des TCSP, avec les objectifs de couverture géographique des territoires en cohérence avec les densités urbaines à desservir.
- ➔ Mise en place après étude de faisabilité d'une desserte bus transversale à partir de la gare de Portet-sur-Garonne en direction de Cugnaux, via Villeneuve-Tolosane avec pour objectif d'accompagner les nouveaux territoires d'urbanisation qui s'ouvriront progressivement, avec un terminus à rechercher en lien avec la VCSM ou au-delà sur Tournefeuille / Plaisance du Touch pour assurer un maillage avec le TCSP sur la RD 632 et s'inscrire dans les perspectives du contrat d'axe 16.
- ➔ Aménagement dans un deuxième temps du site propre, sur un boulevard urbain multimodal support d'un TCSP, dans un calendrier cohérent avec ceux liés à l'achèvement des projets urbains sur le territoire concerné.
- ➔ Traitement des pôles d'échanges, 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, parc relais, maillage des cheminements modes doux avec ceux existants, traitement de l'accessibilité PMR, information voyageurs.



Pour autant, si le projet du TCSP est identifié dans le PDU comme *orientation TCSP SCoT 2030*, il n'a pas fait l'objet d'études de faisabilité permettant de déterminer sa typologie, son tracé ou éventuellement des variantes.

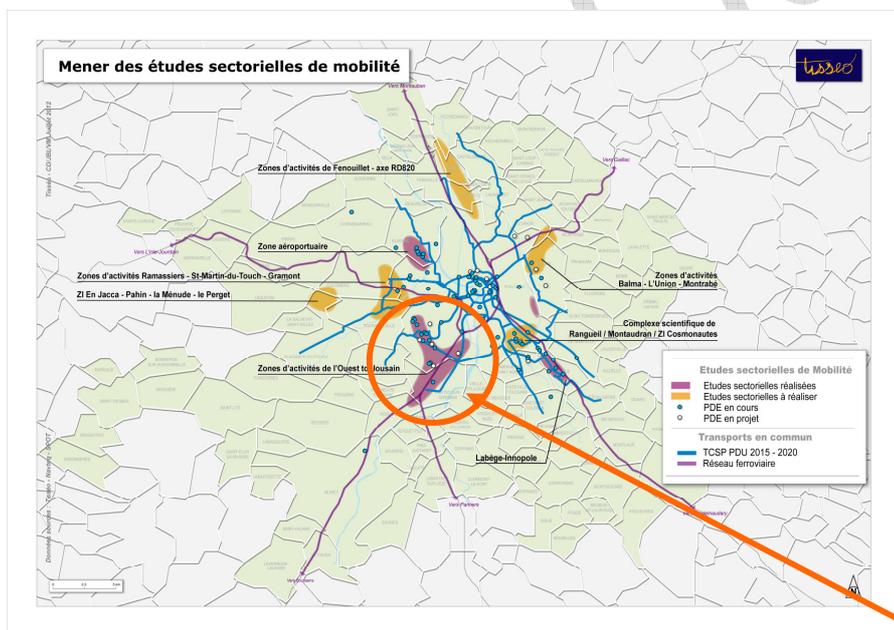
Ainsi, une des hypothèses reposerait sur la mise en place d'une desserte en transport en commun performante, bénéficiant d'aménagement en site propre partiel ou intégral, en intégrant d'une part une nécessité de raccordement sur un ou des axes lourds (en gare de Portet-sur-Garonne) et d'autre part, en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

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

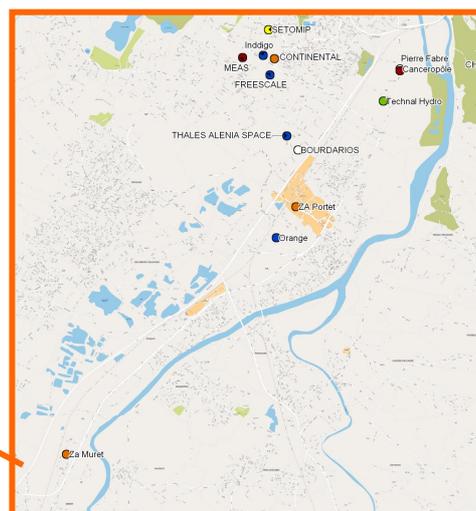
- Le mode de transport et le tracé privilégié, avec les principes de raccordement et d'intermodalité avec les réseaux de transports en commun existant.
- Le niveau d'offre de la ligne, avec une saisonnalité, une amplitude, un cadencement, une vitesse commerciale, un nombre de course, une capacité d'emport 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.

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 n°13,
- Une incitation aux nouvelles entreprises qui viendront s'implanter à adhérer au service de covoiturage.



Incitation au développement des PDE ou PDIE



SIGNATURES DES PARTENAIRES

Fait en quatre exemplaires originaux, à Toulouse le

Pour TISSEO-SMTC



représenté par son Président

Pour la Communauté urbaine Toulouse métropole



représentée par son Président

Pour la commune de Portet-sur-Garonne



représentée par son Maire

Pour la Communauté d'Agglomération du Muretain



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
DU MURETAIN

représentée par son Président