

COHERENCE URBANISME / TRANSPORT

# Contrat d'axe n°24

## MURET



COMMUNAUTÉ  
D'AGGLOMÉRATION  
DU MURETAIN



# SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b> .....	1
<input type="checkbox"/> LE CONTRAT D'AXE : UN OUTIL DE COHERENCE ENTRE URBANISME ET TRANSPORT .....	1
<input type="checkbox"/> UNE DEMARCHE PARTENARIALE .....	1
<input type="checkbox"/> LES PRINCIPES FONDATEURS A LA COHERENCE URBANISME/TRANSPORT .....	2
<b>LE TERRITOIRE CONCERNE PAR LE CONTRAT D'AXE N°24</b> .....	3
<input type="checkbox"/> LE PERIMETRE DU CONTRAT D'AXE N°24 .....	3
<input type="checkbox"/> LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE AU TITRE DU SCOT .....	3
<input type="checkbox"/> LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE AU TITRE DU PDU (PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS) .....	5
<input type="checkbox"/> LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE AU TITRE DU PRT (PLAN REGIONAL DES TRANSPORTS) .....	7
<b>L'URBANISATION PROJETEE SUR LE TERRITOIRE DU CONTRAT D'AXE N°24</b> .....	8
<input type="checkbox"/> LES SITES A PROJET ET LEURS OBJECTIFS D'URBANISATION .....	8
<input type="checkbox"/> LE PHASAGE OPERATIONNEL DE L'URBANISATION .....	12
<b>L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE CONCERNE</b> .....	13
<input type="checkbox"/> LA DESSERTE DU TERRITOIRE .....	13
<input type="checkbox"/> LE NIVEAU D'OFFRE DES RESEAUX TISSEO ET TAMTAM .....	14
<input type="checkbox"/> LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE L'OFFRE DES RESEAUX TISSEO ET TAMTAM .....	14
<input type="checkbox"/> LE NIVEAU D'OFFRE DU RESEAU FERROVIAIRE (TER) .....	15
<input type="checkbox"/> LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE L'OFFRE DU RESEAU FERROVIAIRE (TER) .....	15
<b>LA COHERENCE DE L'URBANISATION ET DE L'OFFRE EN TRANSPORT</b> .....	16
<b>LES ENGAGEMENTS DU CONTRAT D'AXE N°24</b> .....	17
<input type="checkbox"/> OBJET DU CONTRAT D'AXE .....	17
<input type="checkbox"/> DUREE DU CONTRAT D'AXE .....	17
<input type="checkbox"/> SUIVI ET EVALUATION DU CONTRAT D'AXE .....	17
<input type="checkbox"/> LES ENGAGEMENTS DE LA VILLE DE MURET .....	17
<input type="checkbox"/> LES ENGAGEMENTS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN .....	18
<input type="checkbox"/> LES ENGAGEMENTS DE TISSEO-SMTC .....	18
<input type="checkbox"/> LES PERSPECTIVES DE LA REGION MIDI-PYRENEES .....	20
<b>SIGNATURES DES PARTENAIRES</b> .....	21

## **PREAMBULE**

### **❑ Le contrat d'axe : un outil de cohérence entre urbanisme et transport**

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Grande Agglomération Toulousaine, approuvé le 15 juin 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.

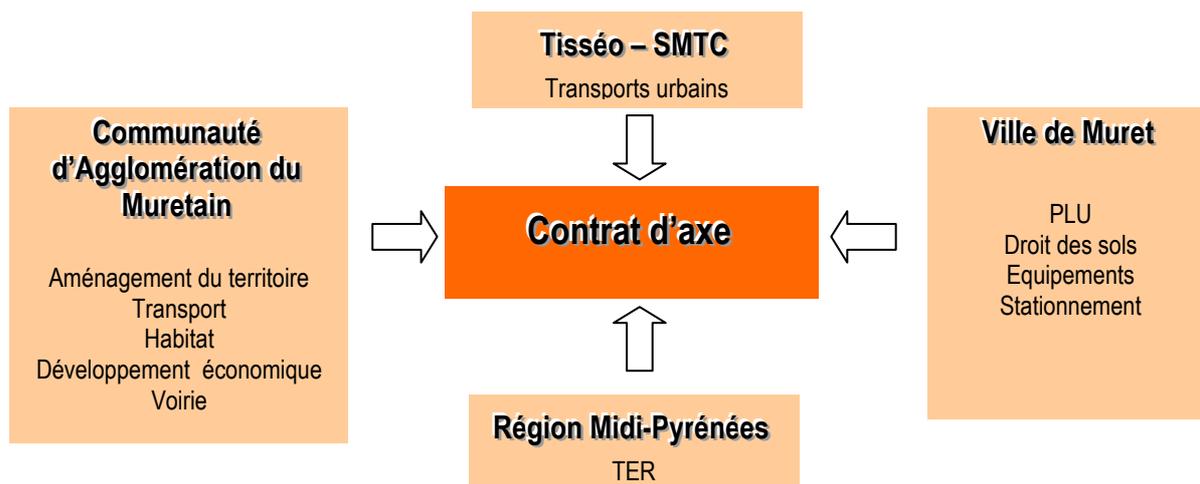
Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Grande Agglomération Toulousaine, approuvé le 17 octobre 2012, contient en application des dispositions du SCoT, plusieurs actions visant à renforcer la cohérence urbanisme/déplacements. Le PDU rappelle notamment le lien entre le contenu des projets urbains 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**

Ces opérations d'extension urbaine sont conditionnées à la signature du contrat d'axe, document qui formalise les engagements des signataires. D'un côté, les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) planifient les projets et l'offre de transports. De l'autre, les communes et EPCI compétents en urbanisme et en aménagement favorisent la densité urbaine autour du TCSP et/ou de la gare et s'engagent à communiquer sur cette future offre de transport pour inciter à son usage.



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 dans les secteurs bien desservis en transport en commun au travers notamment des PLU et des programmes d'opérations d'aménagement,
- Faciliter l'accessibilité aux transports en commun et organiser la multimodalité (modes doux, jalonnement, aménagement d'espaces publics...)
- Inciter à l'usage des transports en commun (actions de communication...)

Le contrat d'axe précise le projet urbanisme/transports et le calendrier de réalisation des engagements de chacun (planification des transports, 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.

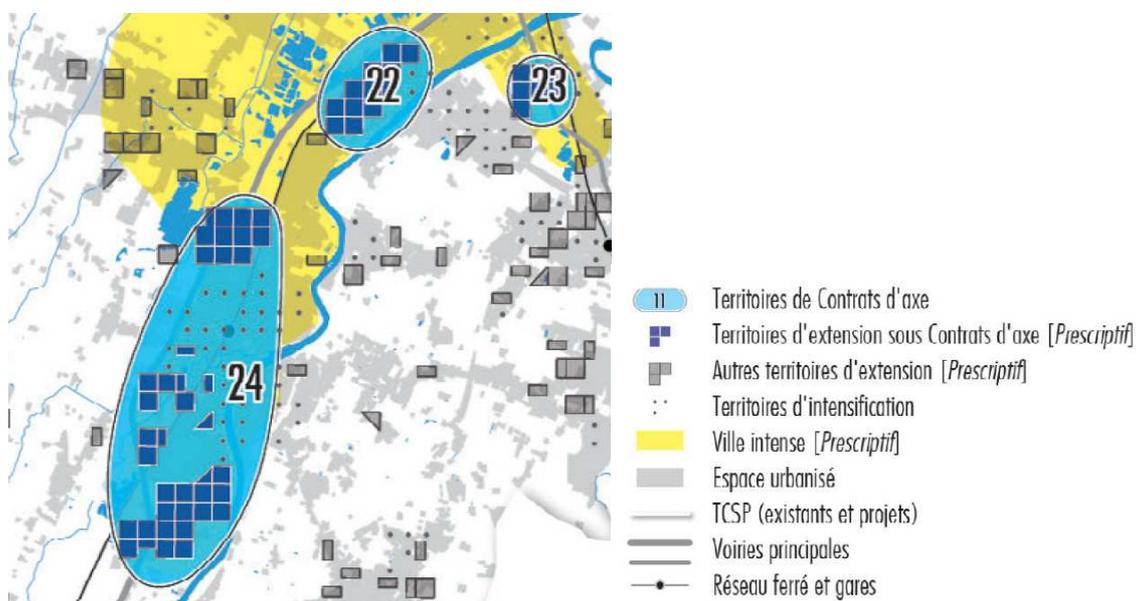
## LE TERRITOIRE CONCERNE PAR LE CONTRAT D'AXE N°24

### □ Le périmètre du contrat d'axe n°24

Le DOG du SCoT définit les territoires concernés : « Les territoires de contrat d'axe correspondent à l'influence des TCSP dans les territoires de la ville intense ». Il est précisé que « les territoires d'urbanisation future concernés par le contrat d'axe sont traités de façon globale (pixels contigus à d'autres situés dans la zone d'influence) ».

L'infrastructure de transport rattachée au contrat d'axe n°24 concerne la gare ferroviaire de Muret avec un cadencement au quart d'heure et un réseau bus de rabattement sur la gare.

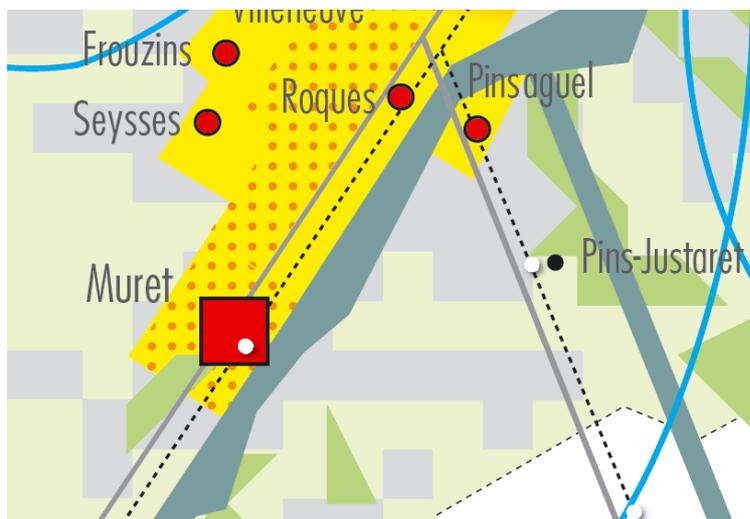
Le périmètre de ce contrat d'axe intègre un ensemble de 36 pixels, constitué par 18 pixels à vocation économique et 18 pixels à vocation mixte. L'ensemble du territoire concerné se trouve sur la commune de Muret.



### □ Les principaux enjeux du territoire au titre du SCoT

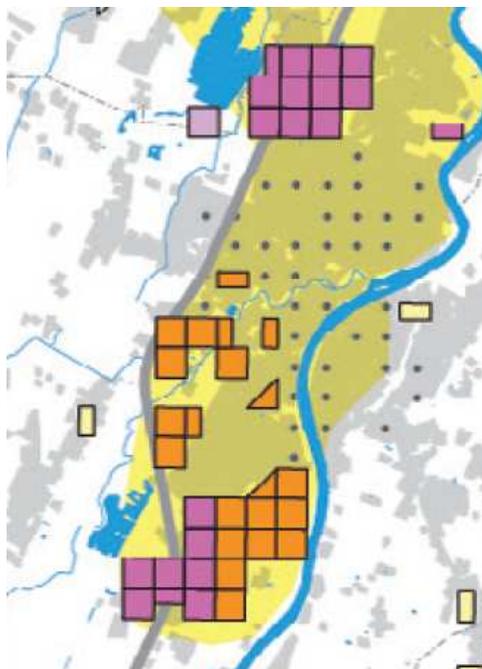
Muret est identifié dans le PADD du SCoT en tant que « centralité sectorielle », ce qui justifie les enjeux suivants :

- rôle de transition entre la ville intense et les secteurs périurbains
- diversification de la gamme d'équipements et de services
- connexion à un réseau efficace et cadencé de transport en commun et rôle de pôle d'échanges renforcé
- développement urbain futur comprenant des objectifs ambitieux en termes d'accueil économique et démographique
- proximité et de mixité des fonctions (emplois, habitat, services)
- densification et renouvellement urbain



- Favoriser l'accueil de l'emploi et des habitants dans la ville intense
- Soutenir un renouvellement urbain dense en quartiers mixtes
- Conforter ou faire émerger des centralités sectorielles en relation avec le cœur d'agglomération, disposant d'un bon niveau d'activité économique et de service à la population

La partie de la commune de Muret concernée par le contrat d'axe n°24 est repérée en tant que « ville intense ». Des densités d'habitants et d'emplois élevées sont donc recommandées dans le DOG : 100 individus par hectares sur les pixels mixtes ; 25 emplois par hectares sur les pixels économiques. Les territoires d'urbanisation mixtes sont susceptibles de réserver au moins 50% du foncier pour accueillir de l'habitat.



- Densité brute :
- |   |  |
|---|--|
| Mixte :   | Economique dédié :   |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 200 individus / hectare        | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: purple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 100 emplois / hectare    |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 140 individus / hectare     | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: darkpurple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 50 emplois / hectare |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 100 individus / hectare     | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: pink; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 25 emplois / hectare       |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightyellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 55 individus / hectare | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightpink; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 10 emplois / hectare  |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 30 individus / hectare      |  |

Potentiel d'accueil d'habitants et d'emplois sur les territoires d'extension urbaine (pixels) concernés par le contrat d'axe :

Vocation	NB pixels	Surfaces (ha)	Densité (individus/ha)	Densité logements	Nb logements	Densité emplois	Nb emplois
mixtes	18	162	100	35	5670	20	3240
éco	18	162	25	--	--	25	4050
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>324</b>			<b>5670</b>		<b>7290</b>

Cette capacité théorique d'extension urbaine, au vu du SCoT, correspond à un **potentiel d'accueil d'environ 20 250 individus (habitants et emplois) sur le territoire du contrat d'axe.**

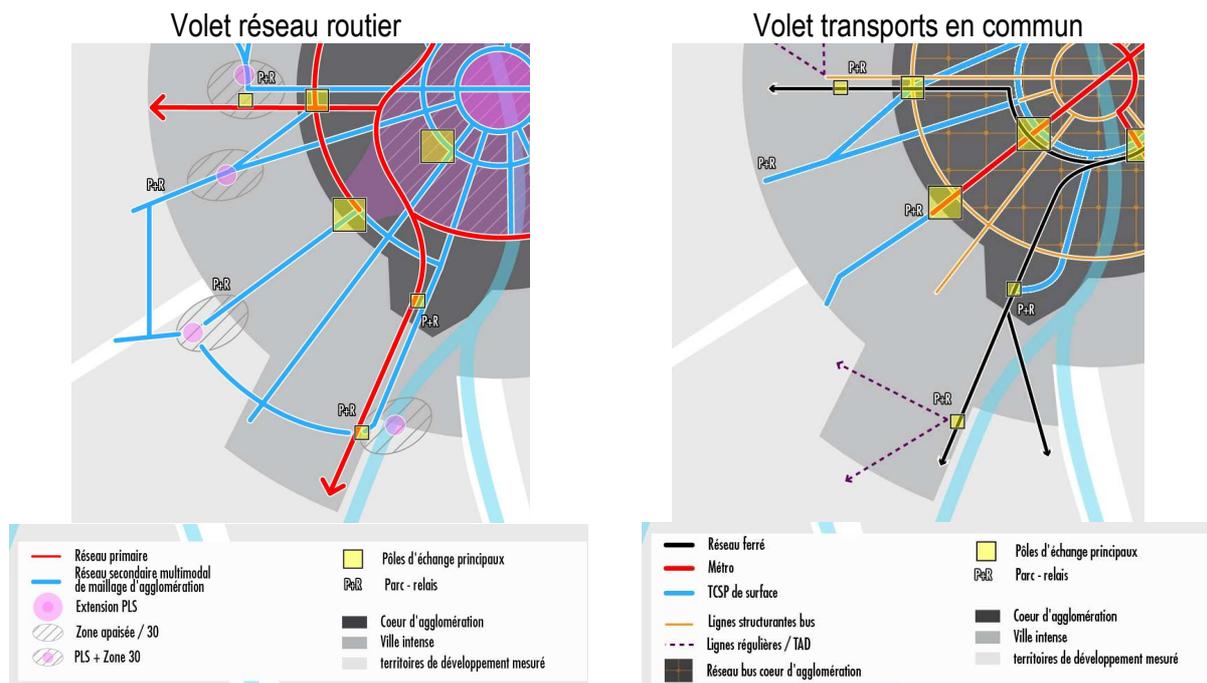
### ❑ Les principaux enjeux du territoire au titre du PDU (Plan de Déplacement Urbains)

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 :

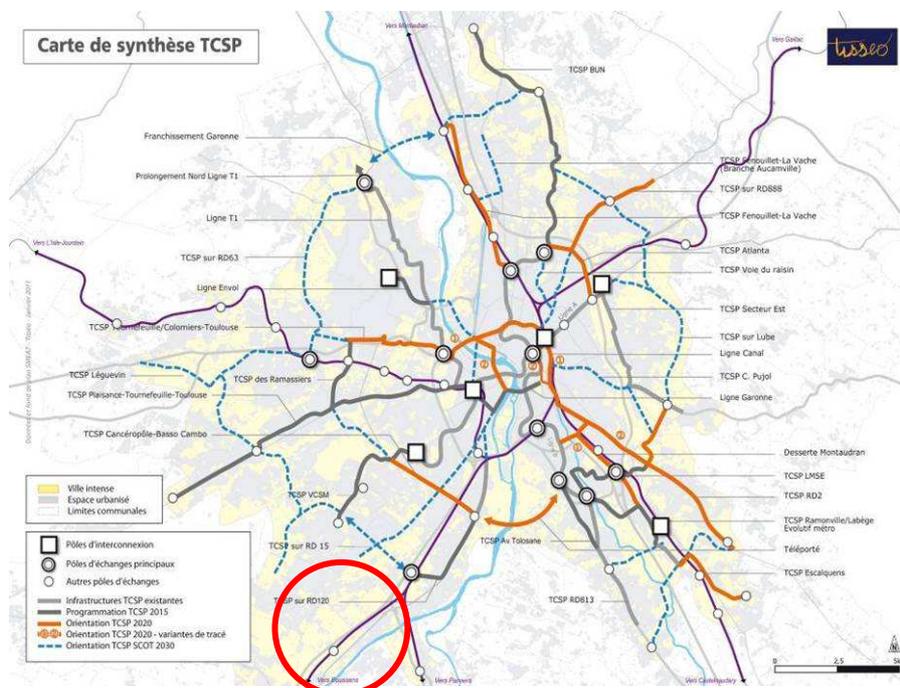
- Le **partage** de l'espace public, en maîtrisant l'usage de la voiture et en redonnant de la place aux transports en commun et aux modes doux, contribuant dans un même temps à un apaisement des quartiers et une amélioration de la qualité de l'air,
- Le **maillage** du réseau TCSP structurant articulé 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 Oncôpole / 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, Portet-sur-Garonne et Muret.

## Schémas d'organisation multimodale des déplacements



Outre les projets de TCSP, le réseau ferroviaire représente une offre complémentaire aux transports publics urbains, notamment dans les territoires périphériques de la Ville Intense où les gares et haltes sont susceptibles d'être un lieu de convergence des différents modes de transports urbains et interurbains, permettant depuis le réseau ferroviaire d'atteindre les services et emplois du cœur d'agglomération.



Ce réseau ferroviaire s'intègre donc dans le dispositif de maillage entre les différents réseaux de transports publics, la gare de Muret étant considérée comme un pôle d'échanges permettant une interconnexion réseau urbain / réseau ferroviaire et une desserte tous modes pour le territoire.

## □ Les principaux enjeux du territoire au titre du PRT (Plan Régional des Transports)

La Région, Autorité Organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional depuis 2002, définit et organise les services ferroviaires régionaux de voyageurs et les services routiers de substitutions (Loi SRU). A ce titre, elle définit le nombre et la consistance des dessertes et finance les investissements en matériel roulant.

La SNCF est l'exploitant et fait circuler les trains. Enfin, RFF est le propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires de transport qu'il doit entretenir.

La Région a très largement contribué au développement du transport ferré régional depuis sa prise de compétence. Le premier Plan Régional des Transports 2000-2006 a permis de créer plus de 156 dessertes quotidiennes (+123% par rapport à 1998) et d'instaurer le cadencement sur les axes de Toulouse - Auch et Toulouse - Latour de Carol.

La Région a affirmé sa volonté de s'inscrire dans une politique ambitieuse de développement durable. A ce titre, le Contrat de projet Etat-Région 2007-2013 s'est recentré sur les transports collectifs. Ainsi, l'évolution du réseau ferroviaire régional doit être perçue comme un enjeu d'aménagement durable du territoire.

Les principaux objectifs de ce second Plan Régional des Transports sont :

- Renforcement de l'unité du réseau régional,
- Renforcement de la qualité et de l'attractivité du réseau régional,
- Renforcement de l'accessibilité,
- Renforcement de l'intermodalité,
- Optimiser la gestion des transports.

Pour ce faire, la stratégie de la Région passe par :

- Une simplification et une hiérarchisation des dessertes,
- Une généralisation du cadencement,
- La réorganisation des réseaux d'autocars régionaux pour une meilleure complémentarité entre TER et RRR,
- Le développement des intermodalités.

Toutefois afin d'atteindre ces objectifs, des opérations de régénération, de modernisation et de développement de l'infrastructure sont indispensables. Cela a conduit à la mise en place du Plan Rail qui doit s'achever fin 2013.

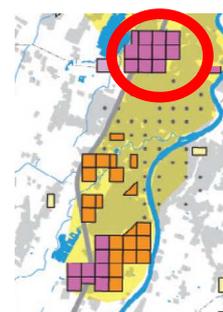
## L'URBANISATION PROJETEE SUR LE TERRITOIRE DU CONTRAT D'AXE N°24

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

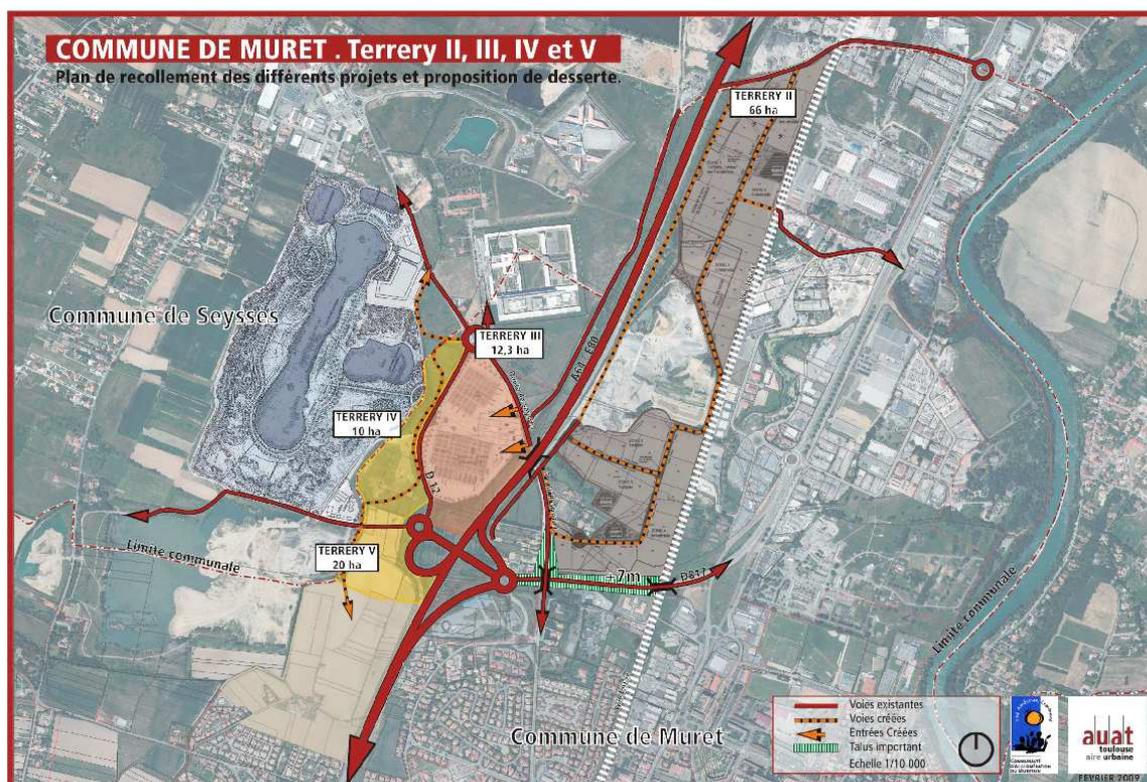
La surface du contrat d'axe couvre 82 % des pixels de la commune et la majeure partie de la ville intense. De ce fait, tous les pixels concernés ne font pas encore tous l'objet d'études opérationnelles. Seules trois zones (une première tranche du secteur Terrery, le futur quartier Bellefontaine Nord et la ZAC Porte des Pyrénées) sont concernées par des études en cours.

### SECTEUR NORD : « ZAE NORD - TERRERY »

Il s'agit d'un secteur couvert par 10,5 pixels à vocation économique, dont l'aménagement est porté par la Communauté d'Agglomération du Muretain. De par sa situation géographique à l'écart de zones habitées, à proximité des grands axes routiers et ferrés, le secteur de Terrery est propice à l'accueil d'activités économiques de type artisanales, logistiques et industrielles.



Le projet est décomposé en 5 tranches qui pourront être urbanisées indépendamment. (NB : la tranche 1 correspond à une ZAE déjà existante)



- **Terrery III et IV**

Il s'agit de la première tranche opérationnelle ; elle correspond à la réalisation d'équipements publics primaires permettant la construction d'entrepôts logistiques (Terrery III – 12,3 ha), ainsi que d'un site qui accueillera des activités artisanales desservies par ces nouveaux équipements d'infrastructures (Terrery IV – 10 ha).

- **Terrery II**

Cette tranche (66 ha) correspond à l'aménagement d'un lotissement d'activités artisanales et de petite industrie. Le programme, comportant une quarantaine de lots, est en cours d'élaboration.

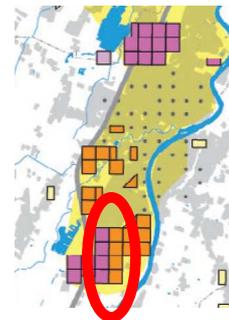
- **Terrery V**

Il n'existe pas de programme encore défini à ce jour sur cette tranche du projet (20 ha).

## **SECTEUR SUD : « MURET 2025 »**

- **ZAC Porte des Pyrénées**

Située à proximité de l'échangeur autoroutier A64 et positionnée en entrée de ville Sud de Muret, cette ZAC, aménagée par la Communauté d'Agglomération du Muretain sur 63 hectares (4 pixels mixtes et 3 pixels économiques dans le SCoT), prévoit d'accueillir des activités économiques, des commerces, des équipements publics et des logements.

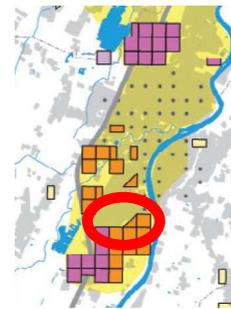


Conformément aux orientations du SCoT, le secteur a été identifié pour accueillir un pôle commercial majeur, rayonnant à l'échelle du bassin de vie du secteur de Muret. Ce projet commercial est dimensionné à hauteur de 44 800 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales. Il est conçu sous la forme d'un nouveau quartier regroupant des activités commerciales, culturelles, et de loisirs. Dans un second temps, il est prévu de compléter ce programme commercial par l'implantation d'activités artisanales, tertiaires, hôtelières et de restauration. L'ensemble représente environ la moitié de la superficie de la ZAC (soit environ 30 hectares). Ces projets économiques devraient générer environ 750 emplois sur le secteur.

Les 30 hectares restant à aménager dans le périmètre de la ZAC seront intégrés ultérieurement au projet urbain en cours d'élaboration par la Ville. L'enjeu est de concevoir une ZAC parfaitement intégrée dans son contexte urbain existant et futur, en assurant une bonne mixité de fonctions et de formes urbaines.

- **Bellefontaine Nord**

Ce secteur de 26 hectares (3 pixels mixtes) est situé directement au sud des quartiers existants, assurant une continuité urbaine, jusqu'au nord de la ZAC Porte des Pyrénées.



Le projet d'aménagement comprend la réalisation :

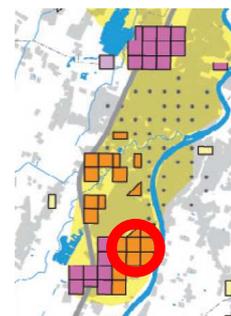
- d'une nouvelle plaine des sports dédiées au foot et au rugby
- d'un complexe sportif dédié aux sports de salles et aux arts martiaux
- d'un secteur résidentiel, mixant différentes typologies de logements, individuel et collectif, parc public et privé
- d'espaces paysagers sur environ 20 % de la surface total du projet
- d'espaces publics et voies nécessaires à la desserte de l'opération.

Les propositions d'aménagement sont déclinées ci-après :

- Identification des accès principaux: perpendiculaires majeures existantes à l'avenue des Pyrénées
- Préservation d'ouvertures visuelles sur la Garonne et orientation du maillage d'aménagement du site (Est/Ouest)
- Mise en valeur de ces "bandes de campagne" par un usage public (espaces au droit des commerces de proximité, récréation en lien avec les équipements sportifs, déambulation piétonne, circulation vélo, ...)
- Valorisation des "germes d'urbanisation" présents sur le site (L'Ermitage, Belle Fontaine, Cadeillac, La Blandine)
- Utilisation et mise en valeur du bâti existant (L'Ermitage et les terrains alentours) pour l'implantation de locaux communs (accueil, club house, vestiaires, ...)
- Optimisation des terrains en zones à risques par l'emplacement des terrains de sports
- Répartition des stationnements en "poches" de manière à réduire leur impact visuel et à améliorer la desserte des équipements

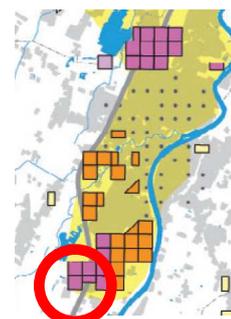
- **Bellefontaine Sud**

Ce site, situé à l'Est de la ZAC Porte des Pyrénées, comprend environ 2,5 pixels mixtes. Bien que son urbanisation, dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par la Ville de Muret, ne soit pas encore programmée pour des raisons de planifications budgétaires.



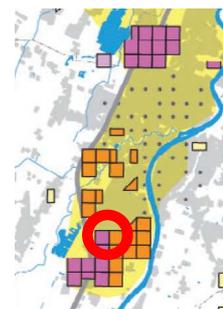
- **Daulin**

Ce site situé à l'ouest de l'échangeur A62 sud présente des contraintes d'inondabilité de la Louge. Les études relatives au PPR inondation et mouvements de terrain, étant toujours en cours, l'urbanisation des 3,5 pixels à vocation économique n'est pas programmée à ce jour mais pourrait intervenir en lien avec le développement du projet « Porte des Pyrénées » (intégration dans le pôle commercial notamment).



- **Podio**

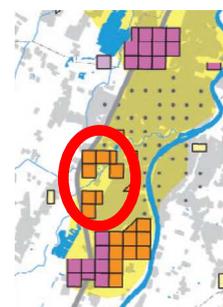
Ce secteur, repéré par un pixel, est situé en face la ZAC Porte des Pyrénées. Il est destiné à accueillir des activités artisanales et commerciales. Il dispose de nombreuses disponibilités foncières et il est ouvert à l'urbanisation. Cependant, du fait de l'interaction avec la ZAC Porte des Pyrénées et le projet de Bellefontaine nord, un périmètre de sursis à statuer a été instauré sur ce site afin de ne pas compromettre l'aménagement global du secteur sud et de permettre à terme une intégration avec les projets alentour (pôle commercial notamment).



## **AUTRES SECTEURS**

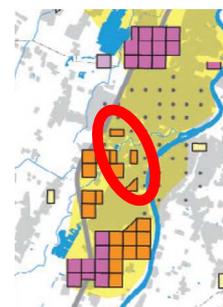
- **Les Boutbouilhes**

Ce site situé de part et d'autre de la Louge au sud du centre urbain, comprend 7 pixels à vocation mixte. Son urbanisation n'est pas programmée à ce jour car le secteur présente des contraintes fortes de desserte VRD ce qui induit un coût d'équipement très important.



- **3 demi-pixels situés dans le tissu urbain constitué**

Principalement en zone UC et UB au Plan Local d'Urbanisme ouvertes à l'urbanisation, ces dents creuses sont actuellement potentiellement mobilisables par des maîtres d'ouvrage privés. La Ville sera néanmoins vigilante à l'intensification urbaine qui sera réalisée sur ce foncier ainsi qu'aux dispositifs pour favoriser les modes doux.



## **INTENSIFICATION ET RENOUVELLEMENT URBAINS**

L'urbanisation du territoire du contrat d'axe pourra, au-delà des territoires d'extension urbaine (pixels), se réaliser par des opérations de renouvellement ou d'intensification dans le tissu urbain existant (zones U du PLU) et déjà desservi par les transports en commun (proximité de la gare ou desserte par navettes TAMtam de rabattement). La révision du PLU sera un levier pour inciter et encadrer ces opérations, ainsi que pour favoriser les modes doux pour l'accès aux transports en commun.

## ❑ Le phasage opérationnel de l'urbanisation

L'urbanisation du territoire concerné par le contrat d'axe repose à la fois sur des secteurs déjà ouverts dans le PLU, ainsi que sur un phasage des modifications ou révisions permettant une réalisation progressive des projets urbains, et des opérations en tissu urbain existant (comblement de dents creuses, renouvellement).

**La réalisation et la signature du contrat d'axe est rendue nécessaire, dans une première phase, par l'ouverture à l'urbanisation d'une partie du secteur de Terrery afin d'accueillir des activités économiques (modification du PLU conditionnée à la signature du contrat d'axe).**

**Au-delà de cette première phase, les futures ouvertures à l'urbanisation s'intégreront au contrat d'axe par avenants.**

Ainsi, dans un premier temps, seule cette ouverture à l'urbanisation vient s'ajouter aux secteurs déjà ouverts. L'urbanisation des autres secteurs nécessitant une modification ou une révision du PLU poursuivra les objectifs d'accueil de population et d'emplois tels que définis par le SCoT.

Échéances	2013 / 2014	2015 / 2017	2018 / 2020	2025 / 2030
<b>ZAE Nord</b> 10,5 pixels	Ouverture premier secteur Terrery par modification (2,5 pixels) Activités industrielles, artisanales et logistiques			
			Ouverture autres secteurs par modification (8 pixels) Activités industrielles, artisanales et logistiques	
<b>Porte des Pyrénées</b> 7 pixels	Zone AUfa ouverte (mais urbanisation différée)		Activités commerciales, artisanales, tertiaires et de restauration + Habitat et services	
<b>Bellefontaine</b> 5,5 pixels			Ouverture par modification secteur Nord (3 pixels) Quartier mixte : logements, équipements, services et commerces de proximité	
			Ouverture par modification secteur Sud (2,5 pixels) Quartier mixte : logements, équipements, services et commerces de proximité	
<b>Daulin</b> 3,5 pixels (impactés par PPRi)			Ouverture par révision Activités économiques et commerciales	
<b>Podio</b> 1 pixel	Zone AUf ouverte Activités économiques et commerciales			
<b>Boutbouilhes</b> 7 pixels	Ouverture par modification (pas de programme arrêté à ce jour)			
<b>Dents creuses (3 demi-pixels)</b> 1,5 pixels	Zones UB-UC, déjà desservies par réseau TAMtam			
<b>Renouvellement</b>	Zones UA-UB-UC, déjà desservies par réseau TAMtam Intensification urbaine accompagnée par la révision du PLU			
Potentiel d'accueil au vu du SCoT (hors renouvellement)	≈ 2140 individus	≈ 11 140 individus	≈ 20 250 individus	

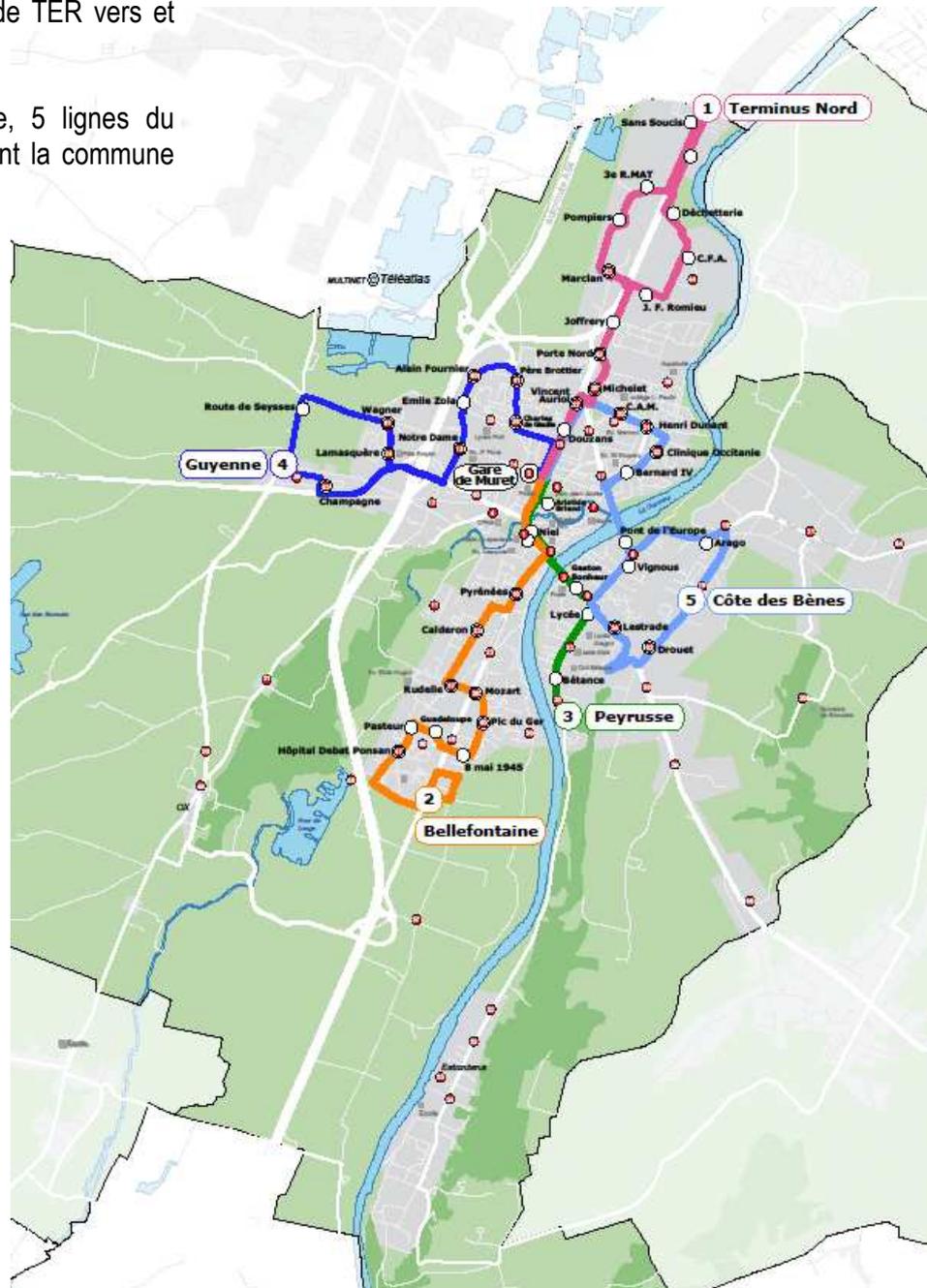
*Desserte des nouveaux secteurs ouverts à l'urbanisation par rabattement vers la gare : cf. tableau page 16.*

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

### □ La desserte du territoire

Muret est desservie par une gare SNCF avec une offre de TER vers et depuis Toulouse.

A partir de cette gare, 5 lignes du réseau TAMtam irriguent la commune de Muret.



A cela s'ajoute la ligne de bus Tisséo 58 Basso-Cambo / Muret. Cette ligne, qui dessert les communes de Toulouse, Cugnaux, Villeneuve-Tolosane, Frouzins, Seysses et Muret, traverse la future zone de Terrery, passe à proximité de la gare de Muret et irrigue le centre-ville. Cette ligne de bus est connectée 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, une agence de la mobilité et prochainement un parc-relais vélo.



### □ Le niveau d'offre des réseaux Tisséo et TAMtam

L'offre de service actuelle est la suivante :

Ligne	Nombre de services (deux sens confondus)	Fréquence	Amplitude horaire
Tisseo n°58	89	15 / 20 minutes	6h55 – 18h55 du lundi au vendredi hors vacances scolaires
TAMtam n°1	48	15 min en période de pointe  TAD en période creuse	Lignes régulières de 6h35 à 9h20 et de 16h00 à 19h50  TAD de 9h20 à 16h00
TAMtam n°2	48		
TAMtam n°3	47		
TAMtam n°4	48		
TAMtam n°5	48		

### □ Les perspectives d'évolution de l'offre des réseaux Tisséo et TAMtam

La CAM a réalisé une étude visant à restructurer et optimiser la ligne n°2 du réseau TAMtam pour assurer une desserte tout au long de la journée avec un cadencement à la ½ heure et au ¼ d'heure en heure de pointe, afin de rester en parfaite cohérence avec le cadencement ferroviaire prévu dans le PRT à horizon 2013. Cette restructuration prévoit un allongement de l'itinéraire pour desservir la ZAC Porte des Pyrénées et nécessite l'ajout d'un véhicule supplémentaire pour respecter le cadencement au ¼ d'heure.

Pour ce qui concerne les perspectives d'évolution de la ligne 58, elles sont de deux ordres :

- d'une part l'amélioration du niveau de service, en fonction de l'évolution de la demande liée à la croissance démographique des territoires desservis et au besoin de desserte des zones d'activités desservies par cette ligne,
- d'autre part l'amélioration des conditions de circulation de la ligne sur la route départementale 15, avec des études en cours pour réaliser des aménagements routiers tendant vers un meilleur partage de la voirie en faveur des transports en commun mais également en faveur des piétons et des vélos.

En dernier lieu, compte tenu du processus d'adhésion de la Communauté d'Agglomération du Muretain au SMTC, le réseau de transport public devrait à terme évoluer, en considérant :

- les lignes urbaines existantes,
- le réseau interurbain Arc en Ciel,

- le réseau Tamtam, qui devrait être également repris par le SMTC, en l'état dans un premier temps puis évoluer dans un second temps en lignes urbaines ou TAD en fonction des objectifs de desserte de chacune des lignes et de la densité des territoires traversés.

Cette évolution devra intégrer à l'échelle globale du Muretain et à celle plus locale de la commune de Muret les pôles générateurs de déplacements, les pôles d'échanges et les territoires de nouvelles urbanisations considérées au présent contrat d'axe.

### □ Le niveau d'offre du réseau ferroviaire (TER)

#### Niveau d'offre

Muret est une gare du Périmètre des Transports Urbains desservie par l'ensemble des trains circulant sur l'axe Toulouse-Pau. La gare de Muret se positionne ainsi comme la 9<sup>ème</sup> gare de la région au regard du niveau d'offre. L'offre en gare a plus que doublé depuis la prise de compétence de la Région (+105%) passant de 21 trains en 2002 à 43 trains en 2011.

Le temps d'accès à la gare Matabiau et à ligne A du métro est de 18 minutes et la connexion avec la ligne B du métro en gare de Saint Agne est de 15 minutes.

Ainsi en 2011, 3 trains par heure (en période de pointe) desservent la gare de Muret.

#### Fréquentation

La gare du Muret se situe sur l'axe Toulouse-Pau. Celui-ci représente à lui seul ¼ du trafic régional avec 2,4 millions de voyages en 2011. Par ailleurs, cet axe connaît une forte dynamique avec +13% d'augmentation entre 2010 et 2011.

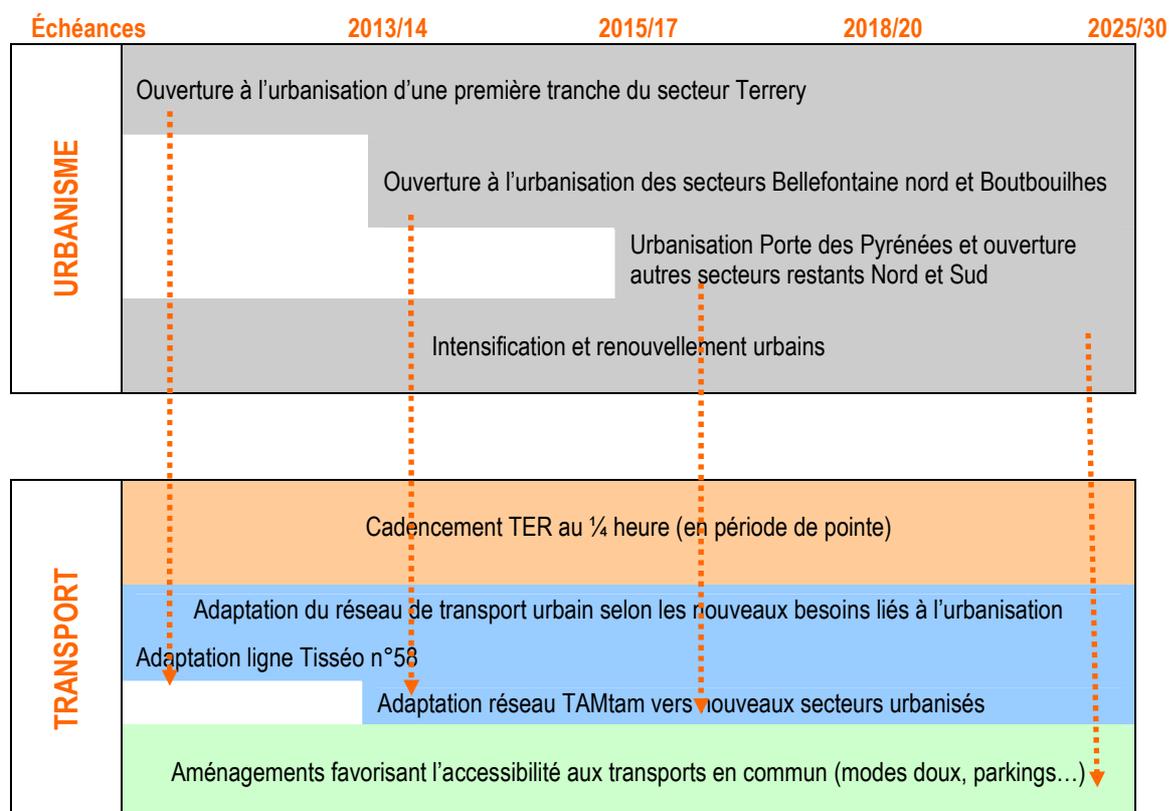
Aujourd'hui, la gare de Muret est la 5<sup>ème</sup> gare de Midi Pyrénées en terme de fréquentation, (hors Toulouse-Matabiau) juste après Montauban, avec près de 2100 voyages/jour. Depuis 2002, son trafic a augmenté de 140%.

### □ Les perspectives d'évolution de l'offre du réseau ferroviaire (TER)

Le Plan Régional des Transports prévoit une desserte cible de 4 trains par heure en gare de Muret (en période de pointe). Cet objectif ne pourra être envisagé qu'après la mise en service du système d'automatisation de la signalisation entre Muret et Boussens et la réorganisation du système de gestion des trains en gare de Matabiau.

Par ailleurs, tout aménagement et évolution de l'offre TER doit d'une part respecter la logique régionale qui va bien au-delà du territoire de l'agglomération toulousaine et d'autre part ne peut être envisageable dans les conditions économiques et budgétaires actuelles de la collectivité régionale.

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



Concernant la cohérence urbanisme-transport, il est à noter que :

- l'ensemble des zones potentielles de renouvellement urbain est déjà desservi par les transports en commun (proximité de la gare ou présence de 5 lignes TAMtam de rabattement sur l'ensemble des quartiers de Muret)
- la première phase de Terrery nécessitant une ouverture à l'urbanisation dès à présent, est un secteur déjà desservi par le bus Tisséo n°58, rabattant vers la gare de Muret ; son renforcement est à étudier
- les futures évolutions de desserte vers le nord (Terrery) ou le sud (Muret 2025), en parallèle de l'urbanisation de ces secteurs, seront possibles à partir des lignes TAMtam existantes, desservant dès à présent la proximité immédiate de ces sites (prolongements ou modifications d'itinéraires à étudier)

## LES ENGAGEMENTS DU CONTRAT D'AXE N°24

### ❑ **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 et la densité urbaine dans la zone concernée,
- d'arrêter le phasage de cette constructibilité dans le temps,
- d'explicitier la desserte attendue de la zone et son évolution.

### ❑ **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.

La démarche étant basée sur un caractère évolutif, le contrat d'axe devra être révisé et faire l'objet d'avenants pour l'ouverture à l'urbanisation de ses phases ultérieures afin de prendre en compte de nouvelles études de programmation urbaine, ainsi que l'avancée ou l'évolution des projets sur le territoire concerné.

### ❑ **Suivi et évaluation du contrat d'axe**

Le présent contrat d'axe fera l'objet d'un suivi par un comité de pilotage associant l'ensemble des signataires et le SMEAT.

L'évaluation mobilisera des indicateurs afin de vérifier :

- le respect de la programmation urbaine,
- le respect de la densité prévue,
- l'évolution du niveau de service des transports.

### ❑ **Les engagements de la Ville de Muret**

La commune de Muret s'engage à intégrer dans son PLU un objectif d'intensification urbaine au sein du territoire concerné par le contrat d'axe n°24. En ce sens, dans le cadre de modifications ou de la révision de son PLU, la commune pourra mobiliser des outils réglementaires mis à sa disposition, notamment :

➡ Inscription, au titre de l'article L.123-2 du Code de l'urbanisme, de servitudes consistant, dans les zones urbaines ou à urbaniser, à :

- définir des périmètres d'attente sur les secteurs à enjeux visant à geler les constructions en attendant la délibération par la commune d'un projet d'aménagement global.
- définir des emplacements en vue de la réalisation de programmes de logements dans le respect de la mixité sociale.
- définir la localisation et les caractéristiques prévues des voies, ouvrages publics et espaces verts (permettant par exemple de constituer de pré-emplacements réservés pour le maillage piétons et cycles).

➡ 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, afin de développer des formes d'habitat intermédiaire ou semi-collectif.

⇒ Définition d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) intégrant des schémas d'aménagement issus des objectifs du contrat d'axe (densité, accès facilité aux transports en commun par les circulations douces...).

⇒ Définition de normes de stationnement automobile en adéquation avec les objectifs visant à favoriser l'usage des transports en commun et des modes doux.

En fonction des différents secteurs de projets, la ville de Muret travaillera non seulement à l'intensification urbaine, mais aussi aux cheminements doux, aux stationnements relais, aux liaisons cyclables....

### □ Les engagements de la Communauté d'Agglomération du Muretain

La Communauté d'Agglomération du Muretain s'engage à intégrer un objectif d'intensification urbaine dans les opérations d'aménagement dont elle assure la maîtrise d'ouvrage au sein du territoire concerné par le contrat d'axe n°24. Les densités devront tendre au maximum vers les recommandations du SCoT. Des aménagements devront favoriser l'accessibilité aux transports en commun : cheminements pour les modes doux, parkings vélos...

### □ Les engagements de 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 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 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.

Le territoire du contrat d'axe n'étant pas concerné par la programmation d'un TCSP, les engagements du SMTC portent sur les points suivants :

- L'amélioration du niveau d'offre de la ligne 58, 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.
- L'amélioration du niveau d'équipement de la ligne 58, 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.
- L'amélioration de l'intermodalité de la ligne 58 en gare de Muret avec les autres réseaux de transports publics.

Ces améliorations sont conditionnées aux engagements pris en matière de densification des territoires desservis, notamment ceux correspondant aux urbanisations nouvelles.

En outre, hors périmètre contrat d'axe, le SMTC s'engage, en application du PDU et de la fiche action 12 « Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service », à définir en partenariat avec le Grand Toulouse et sous réserve d'un accord du Département de la Haute-Garonne, le projet de réaménagement de la RD 15 support de la ligne 58, projet ayant pour objectif de mettre en priorité des lignes dites « structurantes », avec un niveau de service correspondant à une offre en heure de pointe inférieure ou égale à 10 minutes.

En dernier lieu, le SMTC s'engage, dans le cadre du processus d'adhésion de la Communauté d'Agglomération du Muretain au SMTC, à étudier les modalités d'organisation et d'adaptation des réseaux Tamtam et Arc-en-Ciel, en considérant :

- Pour le réseau interurbain Arc en Ciel : les lignes internes au Muretain et les tronçons de lignes traversant le Muretain.
- Pour le réseau Tamtam : la desserte des quartiers et pôles générateurs de déplacements ainsi que les rabattements et connexions vers les pôles d'échanges, dont notamment la gare de Muret..

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 21,
- Une incitation aux nouvelles entreprises qui viendront s'implanter à adhérer au service de covoiturage.



## SIGNATURES DES PARTENAIRES

Fait en quatre exemplaires originaux, à ..... le .....

Pour TISSEO-SMTC



représenté par son Président

Pour la Région Midi-Pyrénées



représentée par son Président

Pour la Ville de Muret



VILLE de MURET

représentée par son Maire

Pour la Communauté d'Agglomération du Muretain



COMMUNAUTÉ  
D'AGGLOMÉRATION  
DU MURETAIN

représentée par son Président