

PROJET

PROJET MOBILITÉS 2020.2025.2030
PACTE URBAIN 3^{ème} LIGNE DE METRO
LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET
CONNEXION LIGNE B

DÉCEMBRE 2020

COLOMIERS

BLAGNAC



**MAIRIE DE
TOULOUSE**



**Ramon
ville**



Labège

**toulouse
métropole**

Sicoval
Le Sud-Est
Touloisain



HAUTE-GARONNE



Occitanie



tisséo
collectivités

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

Qu'est-ce qu'un Pacte Urbain ?

Un outil de cohérence urbanisme/mobilités

Des objectifs/Une méthode

Une démarche partenariale Des particularités pour le pacte urbain 3^{ème} ligne de métro / Connexion Ligne B ?

Les étapes du Pacte Urbain depuis 2018

p. 03
p. 04
p. 05
p. 06
p. 07

DIAGNOSTIC

p. 09

I. Un projet entre Urbanisme et mobilités

II. Une ambition sur toute la ligne

III. Quatre secteurs d'étude

1. Secteur NORD-OUEST

1': Secteur NORD-OUEST (Ligne Aéroport Express)

2. Secteur NORD

3. Secteur PATRIMONIAL

4. Secteur SUD-EST

p. 39
p. 53
p. 67
p. 81
p. 95

SCÉNARIO-CIBLE

p. 109

I. Un accueil polarisé

II. Un accueil de qualité

1. Principes Urbains

2. La définition d'un projet de territoire

III. Un accueil ventilé dans le temps

IV. Quatre secteurs d'étude

1. Secteur NORD-OUEST

1': Secteur NORD-OUEST (Ligne Aéroport Express)

2. Secteur NORD

3. Secteur PATRIMONIAL

4. Secteur SUD-EST

p. 111
p. 117
p. 117
p. 125
p. 131
p. 137
p. 138
p. 140
p. 142
p. 144
p. 146

PHASAGE

p. 149

I. Les 4 secteurs au regard du SCoT

II. Clés d'entrée des graphiques

III. Quatre secteurs d'étude

1. Secteur NORD-OUEST

1': Secteur NORD-OUEST (Ligne Aéroport Express)

2. Secteur NORD

3. Secteur PATRIMONIAL

4. Secteur SUD-EST

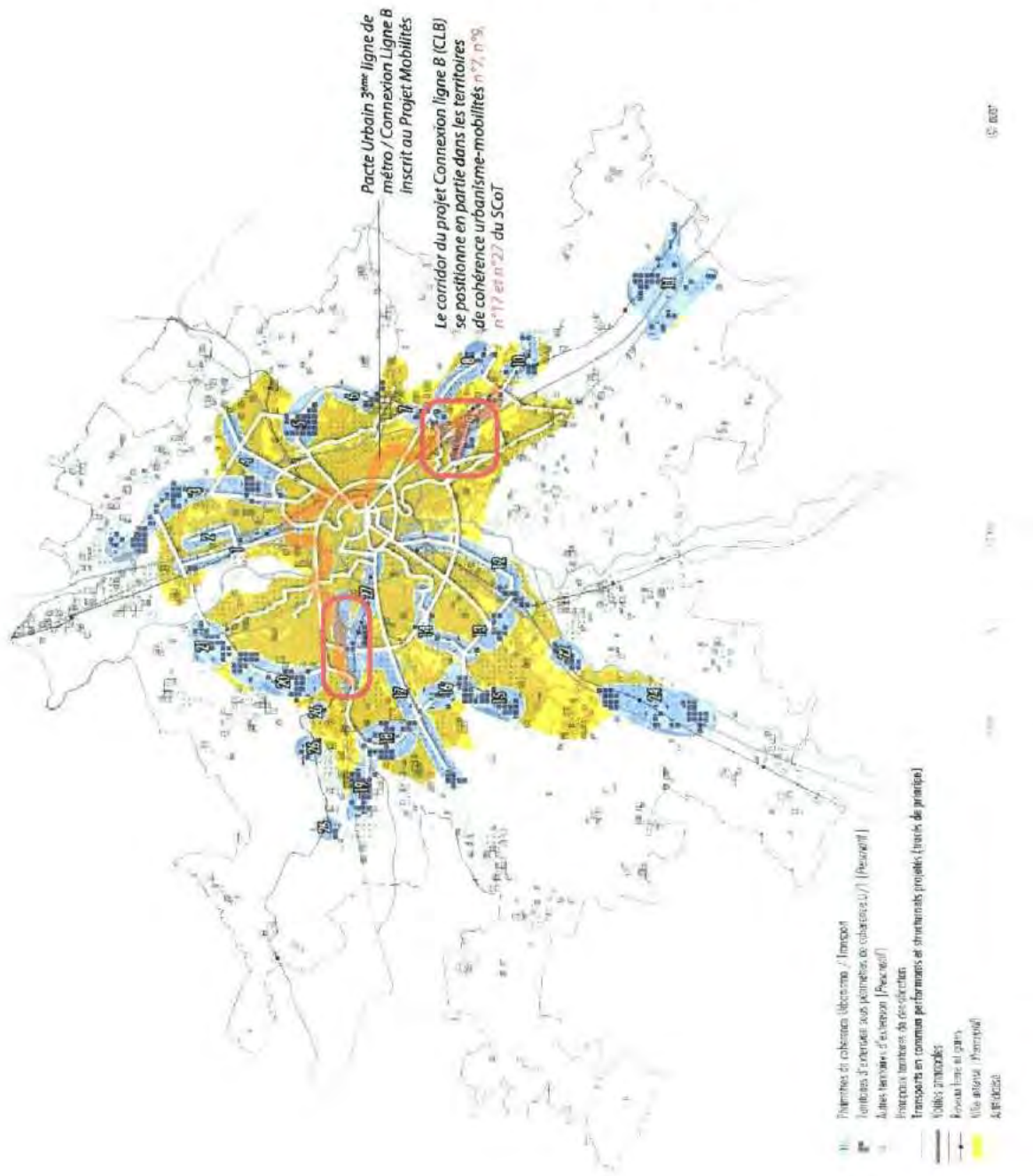
p. 151
p. 155
p. 159
p. 160
p. 162
p. 164
p. 166
p. 168

SIGNATAIRES

p. 171

QU'EST-CE QU'UN PACTE URBAIN ?

UN OUTIL DE COHÉRENCE URBANISME / MOBILITÉS



Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la grande agglomération toulousaine a instauré 26 périmètres de cohérence urbanisme-transport. Ils assujettissent l'ouverture à l'urbanisation à la mise en place effective d'une desserte efficace en transport en commun, accompagnée d'une réflexion sur l'accessibilité tous modes.

Ce principe se traduit avec le projet Mobilités 2020.2025.2030 avec l'élaboration de " pactes urbains " autour des lignes de métro-tramway-Linéo.

Il s'agit de décliner cet outil en lien avec les lignes programmées mais également autour des infrastructures existantes.

Extrait de la révision 1 du SCoT approuvée le 27 Avril 2017

QU'EST-CE QU'UN PACTE URBAIN ?

DES OBJECTIFS

Le " pacte urbain " est une approche globale du développement urbain, en cohérence avec les projets de mobilités tant en terme de localisation que de fonctions, il a pour objectif de décliner un projet urbain autour d'une ligne de transport pour :

- améliorer la desserte de l'agglomération
- valoriser les investissements de transport effectués

1/ Les objectifs à atteindre pour le développement urbain sont :

- Offrir de la mixité urbaine dans la zone d'influence des stations et arrêts,
- Aménager des espaces publics de qualité avec une place importante pour la nature,
- Améliorer l'accessibilité multimodale aux transports en commun.

Un objectif qui doit s'accompagner d'une intensification et d'une diversification des formes urbaines dans la zone d'influence des stations et arrêts tout en préservant le maintien et l'accueil d'activité économique de proximité, notamment des TPE/PME.

2/ Les objectifs à atteindre pour la mobilité sont :

- Etre adapté au potentiel de demande en déplacements actuels puis futurs,
- Inciter au report modal par des transports en commun performants (fréquence, amplitude horaire, capacité du matériel roulant, lisibilité, fiabilité, régularité, jalonnement...),
- Organiser les rabattements en voiture particulière,
- Assurer la cohérence entre les différentes politiques de mobilité (stationnement, modes actifs, covoiturage, intermodalité...) avec un objectif transversal de faciliter et favoriser les déplacements des salariés.

UNE MÉTHODE

Le " pacte urbain " se veut être un outil de coordination évolutif, qui sera actualisé au regard de l'avancement des projets urbains.

Suite à la définition d'un périmètre d'étude pertinent, trois étapes sont identifiées :

1. Proposer un diagnostic et des enjeux partagés,
2. Elaborer un scénario cible,
3. Définir et phaser les pistes d'actions et les outils à mettre en œuvre pour assurer la cohérence urbanisme / mobilité.

Choix d'un périmètre pertinent

Selon une logique d'axe

Diagnostic et enjeux urbains ↔ Diagnostic et enjeux de mobilité

Choix d'un scénario cible d'aménagement

PACTE URBAIN
Coordination et phasage

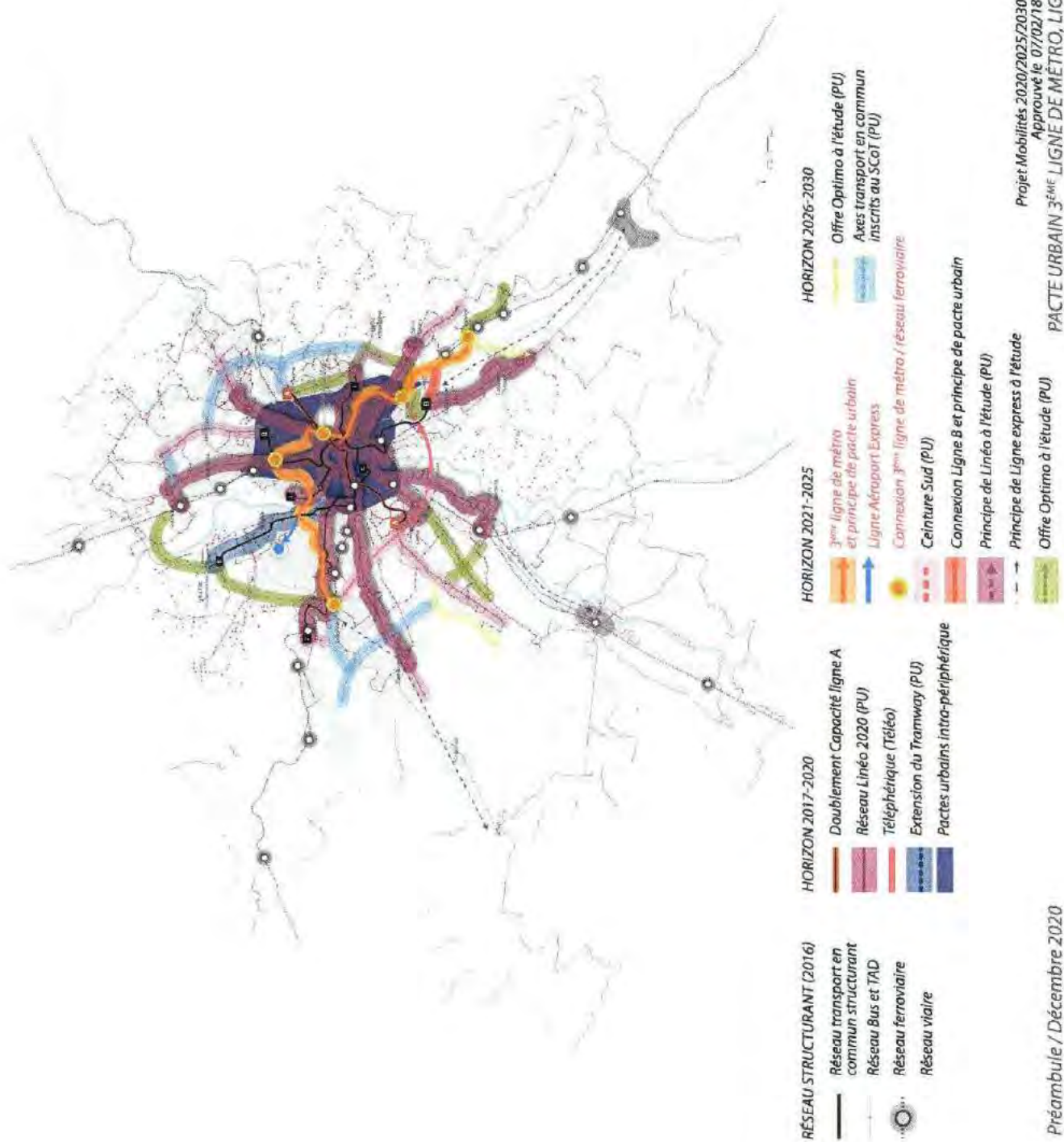
QU'EST-CE QU'UN PACTE URBAIN ?

UNE DÉMARCHE PARTENARIALE

L'outil "pacte urbain" est une démarche partenariale entre l'autorité organisatrice des mobilités et le territoire accueillant ou pouvant accueillir un projet de transports collectifs.

- L'autorité organisatrice des mobilités s'engage sur le projet de transport,
- Les communes et/ou les intercommunalités s'engagent sur les moyens pour favoriser une intensification et une diversification des formes urbaines ainsi que pour favoriser leur accessibilité tous modes vers les transports en commun.

La réalisation d'un pacte urbain est une démarche itérative de co-construction où l'ensemble des collectivités signataires sont parties prenantes. Le SMEAT sera sollicité afin de veiller à la cohérence entre les éléments du pacte urbain et les objectifs inscrits dans le SCot. Tout au long du processus du pacte urbain, des réunions de travail seront menées avec l'ensemble des parties prenantes, auxquelles pourront être associés l'Etat, le Conseil Régional et le Conseil Départemental.



Projet Mobilités 2020/2025/2030
Approuvé le 07/02/18
PACTE URBAIN 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 5

Charte des pactes urbains
Tisséa Coli. (09/17)

QU'EST-CE QU'UN PACTE URBAIN ?

DES PARTICULARITÉS POUR LE PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/CONNEXION LIGNE B ?

Le projet Toulouse Aerospace Express (TAE) comprend la 3^{ème} ligne de métro et la Ligne Aéroport Express. Il répond à un besoin fort d'amélioration des conditions de déplacements dans l'agglomération, afin de ne pas obérer son dynamisme économique et son attractivité dans les années à venir. Les fondamentaux du projet sont notamment :

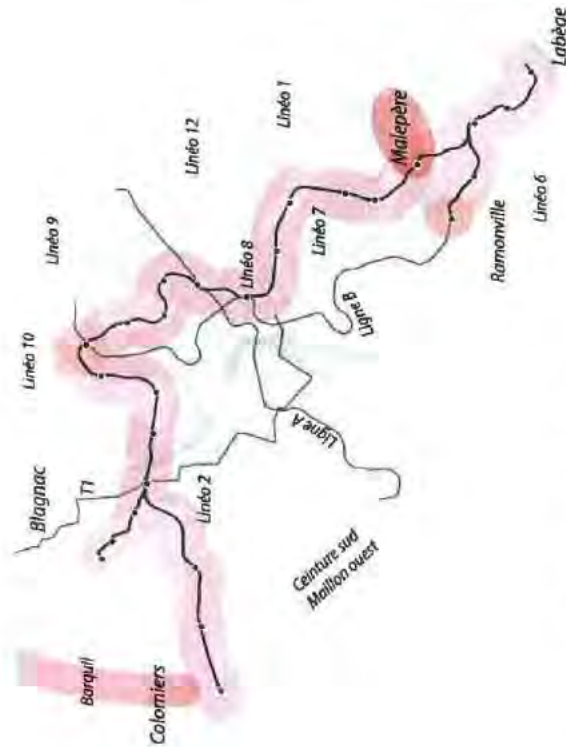
- La desserte d'un corridor stratégique orienté Nord-Ouest/Sud-Est, connectant les principales densités de l'aire urbaine toulousaine, les grands équipements, le centre-ville de Toulouse,
- La desserte des grands territoires économiques de l'aire urbaine et des zones d'emploi,
- La desserte des gares et de l'aéroport,
- La desserte des territoires d'accueil de population,
- Une fonction de maillage transversal avec le réseau de transport en commun actuel.

Le projet Connexion Ligne B (CLB) permettra de prolonger la ligne B jusqu'à Labège, avec deux nouvelles stations desservant les zones économiques du Parc du Canal et d'Enova. Cette connexion renforcera le maillage du réseau de transport collectif structurant au Sud-Est, entre la 3^{ème} ligne de métro, le téléphérique « Téléo », la Ceinture Sud et le Linéo 6.

Le pacte urbain 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B se distingue des pactes urbains menés précédemment par l'ampleur du projet et l'importance des enjeux de cohérence urbanisme-mobilités.

- Cela a conduit les collectivités Toulouse Métropole/Tisséo Collectivités/Sicoval à délibérer sur l'engagement du pacte urbain 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B en mai-juin 2019,
- Un découpage en 4 secteurs d'étude a été validé permettant une approche plus fine tout en conservant une approche à l'échelle du corridor.

Le processus de co-construction du projet de territoire se fait au moyen d'ateliers de travail réunissant sur chacun des 4 secteurs les techniciens des collectivités intercommunales, des communes concernées et de Tisséo Collectivités. A chaque phase d'étude, un document est soumis aux élus des collectivités parties prenantes du pacte urbain 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B à savoir : Toulouse Métropole, Sicoval, Tisséo Collectivités, les communes de Blagnac, Colomiers, Labège, Ramonville et Toulouse.



• Pacte Urbain 3^{ème} ligne, LAE, CLB

• Pactes Urbains signés

• Pactes Urbains en cours

• Pactes Urbains non réalisés

LES ÉTAPES DU PACTE URBAIN DEPUIS 2018



Obtention de la Déclaration d'Utilité Publique Arrêté DUP

Obtention de l'Autorisation Environnementale Autorisation Environnementale

PROCÉDURES

ÉTUDES

Études Préliminaires Consultations MOE INFRA



FONCIER

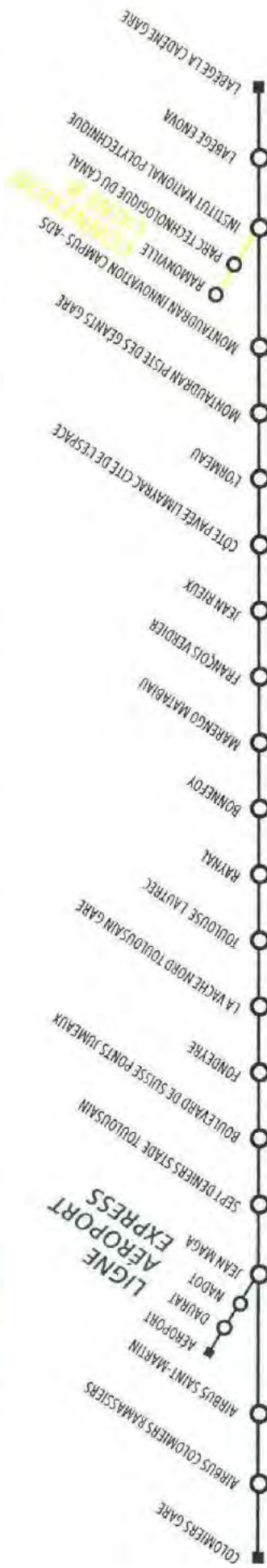


DIAGNOSTIC*

**Diagnostic réalisé en 2019 (avant modification du tracé métro suite à l'enquête publique DUP)*

UN PROJET ENTRE URBANISME ET MOBILITÉS

3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B EST UN PROJET D'INFRASTRUCTURE MAJEUR POUR L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINNE. SON TRACÉ, CONNECTÉ AUX GRANDS PROJETS URBAINS EN COURS, JOUE UN RÔLE STRATÉGIQUE EN METTANT EN SYNERGIE LE RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS AVEC L'ENSEMBLE DES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENTS.



LIGNE AÉROPORT EXPRESS
 3 stations
 6 minutes entre J. Maga et Aéroport
 1 rame toutes les 5 minutes

3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO M³
 21 Stations
 15 ouvrages annexes
 1 site de maintenance et remisage
 27 km de longueur
 70 % du tracé en souterrain
 200 000 voyageurs/jour

CONNEXION LIGNE B
 2 nouvelles stations
 2,7 km de longueur
 80% du tracé en viaduc

LABEGE LA CADENE GARE
 LABEGE ENOYA
 INSTITUT NATIONAL POLYTECHNIQUE
 PARC TECHNOLOGIQUE DU CANAL
 RAMONVILLE
 MONTAUDRAN INNOVATION CAMPUS - ADS
 MONTAUDRAN PISTE DES GEANTS GARE
 LORMEAU
 MONTAUDRAN CÔTE DE L'ESPACE
 CÔTE PAVÉ LIMAYRAC
 JEAN RIEUX
 FRANÇOIS VERDIER
 MARENGO MATABIAU
 BONNEFOY
 RAYNAL
 TOULOUSE LAUTREC
 LA VACHE NORD TOULOUSAIN GARE
 FONDREYRE
 BOULEVARD DE SUISSE PONTS JUMEAUX
 SEPT DENIERS STADE TOULOUSAIN
 JEAN MAGA
 AEROPORT EXPRESS
 LIGNE AEROPORT
 MADOT
 DAURAT
 AEROPORT
 AIRBUS SAINT-MARTIN
 AIRBUS COLMIERS RAMASSIERS
 COLMIERS GARE



LA COHÉRENCE URBANISME-MOBILITÉS AU CŒUR DU PROJET

périphériques connectés (communes de première couronne, territoires desservis par les gares...).

Les objectifs de cohérence urbanisme-mobilités ont ainsi été présentés et développés dans les différents documents cadres qui permettent progressivement de définir le projet :

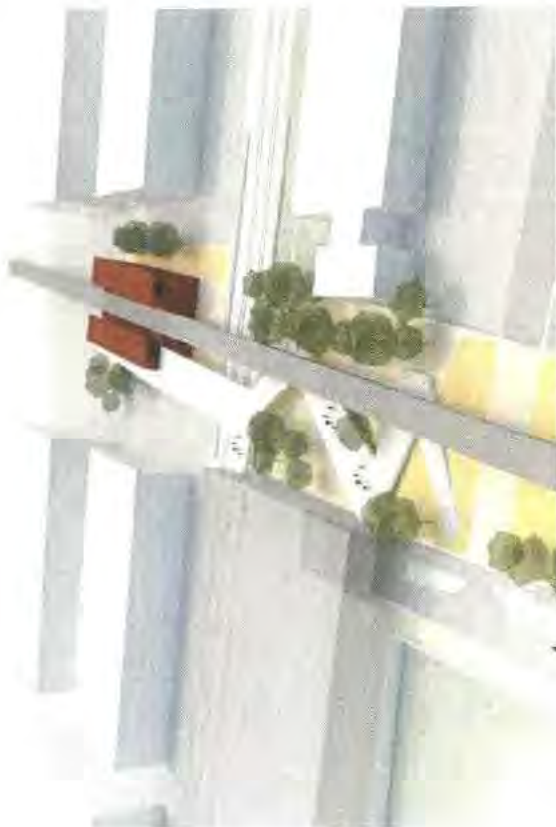
- Dossier de choix pour évaluer les différentes hypothèses d'itinéraires (2016),
- Dossier du Maître d'Ouvrage pour alimenter le Débat Public (2017),
- Dossier d'Enquête Publique (2019).

Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B poursuit deux objectifs majeurs pour l'agglomération toulousaine :

- Proposer une nouvelle offre de transports collectifs performante pour prolonger les dynamiques en cours de report modal,
- S'inscrire dans une démarche de cohérence urbanisme-mobilités pour améliorer la desserte de l'agglomération et accompagner son développement dans une recherche de ville plus compacte.

La recherche d'une cohérence urbanisme-mobilités guide la conception du projet aux différentes étapes de son évolution :

- Choix de mise en oeuvre d'un projet performant et capacitaire pour accompagner la croissance démographique et économique du territoire toulousain,
- Définition d'un itinéraire qui dessert les polarités actuelles et futures et révèle des territoires de mutation
- Dimensionnement des infrastructures au regard d'hypothèses urbaines (choix du mode métro, calcul des capacités nécessaires...),
- Articulation avec les autres modes structurants de transport collectif (train, métro, tramway, Linéo, Téléo) dans une recherche de meilleure accessibilité et de polarisation de territoires



Station Labège-La Cadène - Gare, extrait du dossier d'enquête publique 2019

LA COHÉRENCE URBANISME-MOBILITÉS AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

En renforçant l'attractivité du cœur d'agglomération, le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B doit constituer un vecteur de maîtrise de l'étalement urbain et de la consommation foncière.

La maîtrise de l'étalement urbain passe par une nouvelle flexion autour de lieux de centralités (centres-villes, centres-bourgs, coeurs de quartiers, pôles d'emplois, pôles de services...). Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B renforce les centralités existantes et accompagne l'émergence de nouvelles polarités.

Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B s'accompagne d'une démarche de projet territorial dans toutes ses composantes (programmation urbaine, espaces publics, équipements et services à la population...). Cette démarche vise à accompagner les territoires desservis par une mutation qualitative et maîtrisée respectant les politiques urbaines engagées par les territoires : maîtrise de l'étalement, promotion d'une densité modérée, développement de la vie de quartier...

En cohérence avec les trois grands axes qui structurent le Projet d'Aménagement et Développement Durable du PLUi-H de Toulouse Métropole (optimisation, proximité, cohésion) et les PLU de Ramonville et Labège, l'enjeu du projet est de proposer de nouveaux services aux populations existantes (résidents et salariés des entreprises)

autour des futures stations de la ligne afin de rapprocher l'habitant des fonctions qui lui sont nécessaires au quotidien, et notamment à l'emploi.

Ceci passe par une réflexion avec les collectivités locales et les usagers privilégiant notamment :

- La qualité des logements pour différentes tailles de ménages dans un rapport taille / coût maîtrisé,
- Des commerces et services variés dans des centralités bien équipées,
- Des espaces publics conviviaux offrant des possibilités de maillage au sein du quartier,
- L'offre à chaque habitant d'un espace de nature accessible,
- L'intensification du lien social entre les habitants, pour une ville accueillante et résiliente.

À ces fins le projet doit être en concordance avec le Projet Urbain Toulousain, sur le territoire communal.

Si le corridor du projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B constitue un lieu privilégié d'accueil de populations nouvelles, l'urbanisation envisagée ne doit pas se faire aux dépens de la qualité de vie des quartiers traversés et de leur identité. Elle doit pouvoir s'intégrer avec un impact limité sur le bâti existant. De nombreux exemples

dans l'agglomération démontrent la possibilité de réaliser des quartiers relativement denses sans nuire à la qualité architecturale et urbaine de ces derniers.

Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B dessert le cœur d'agglomération. Le SCOT de la grande agglomération toulousaine y recommande une densité de l'ordre de 200 individus/ha (population + emplois) dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, soit environ 70-80 logements/ha pour des territoires qui mêlent fonctions résidentielles et économiques (commerces, bureaux, petites activités de production...). Une telle densité peut renvoyer à des formes urbaines très différentes avec une qualité de vie qui dépend tant des espaces pleins que des espaces vides (espaces verts, commerces en rez-de-chaussée, circulation apaisée...).

Enfin, le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B met en résonance des territoires qui ne sont pas desservis directement par les nouvelles infrastructures mais qui verront néanmoins leur accessibilité augmenter par effet de maillage. Il s'agit notamment des secteurs périphériques desservis par les lignes de train, tramway ou Linéo connectées au projet de 3^{ème} ligne de métro.

Un enjeu d'intensification urbaine et de polarisation territoriale autour des gares et stations concernées est également présent.



UNE AMBITION SUR TOUTE LA LIGNE



Aéroport

© Markus Mainka



Linéo

©DDM, Thierry Bordas



©Olivier Lebrun



Projet téléphérique urbain Téléo

©Poma



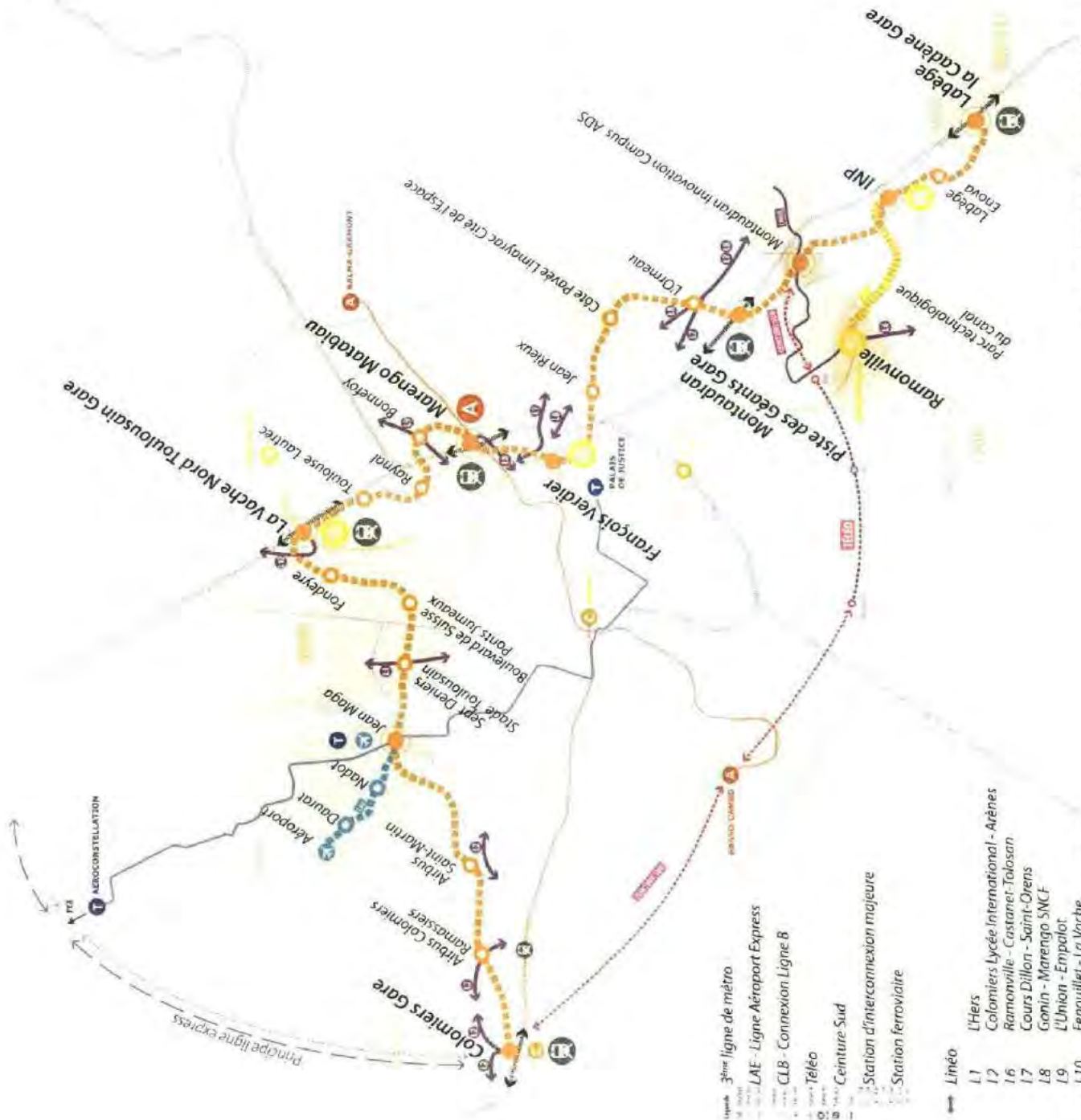
Centre-ville de Toulouse

SYNTHÈSE D'INTERCONNEXIONS À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B multiplie les points de connexions avec les autres lignes du réseau structurant (train, métro, tramway, Linéo, Téléo) afin de maximiser les opportunités de maillage et d'élargir les territoires de rayonnement de la 3^{ème} ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express.

Ainsi, la 3^{ème} ligne de métro croise le réseau ferroviaire à cinq reprises (Colomiers Gare, La Vache, Marengo Matabiau, Montaudran Piste de Géants Gare, Labège la Cadène Gare), le métro A à une reprise (Marengo), le métro B à trois reprises (La Vache au Nord, François Verdier au centre et INP au Sud), le tramway à une reprise (Jean Maga). Plusieurs stations sont également des lieux de correspondance avec le réseau Linéo.

Certaines stations deviendront de véritables pôles d'échanges en croisant plusieurs modes structurants et desserviront des polarités métropolitaines existantes ou en devenir : Colomiers Gare, Jean Maga, Aéroport, La Vache, Marengo Matabiau, François Verdier, Montaudran Piste des Géants, Montaudran Innovation Campus/ADS, La Cadène Gare.



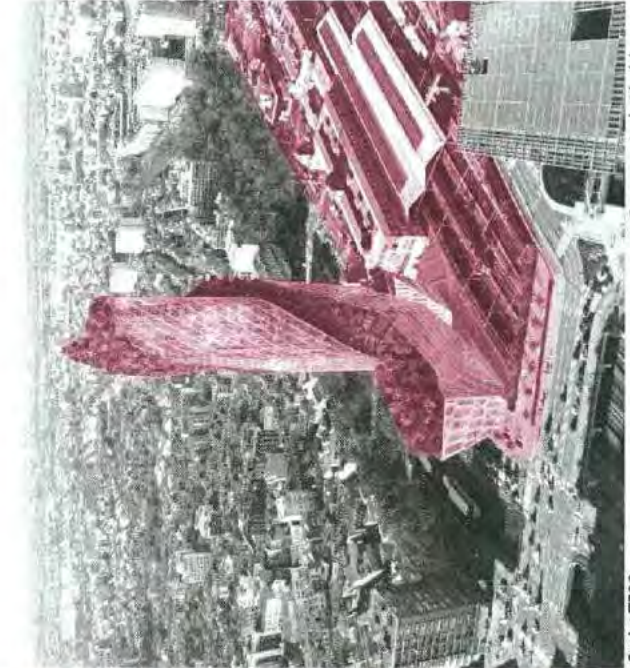


Colomiers - Ramassiers

©Opidea



Centre-ville de Toulouse



Projet TESO

© Compagnie de Phalsbourg



Projet du Faubourg Malepère

© Toulouse Métropole



Toulouse Aerospace

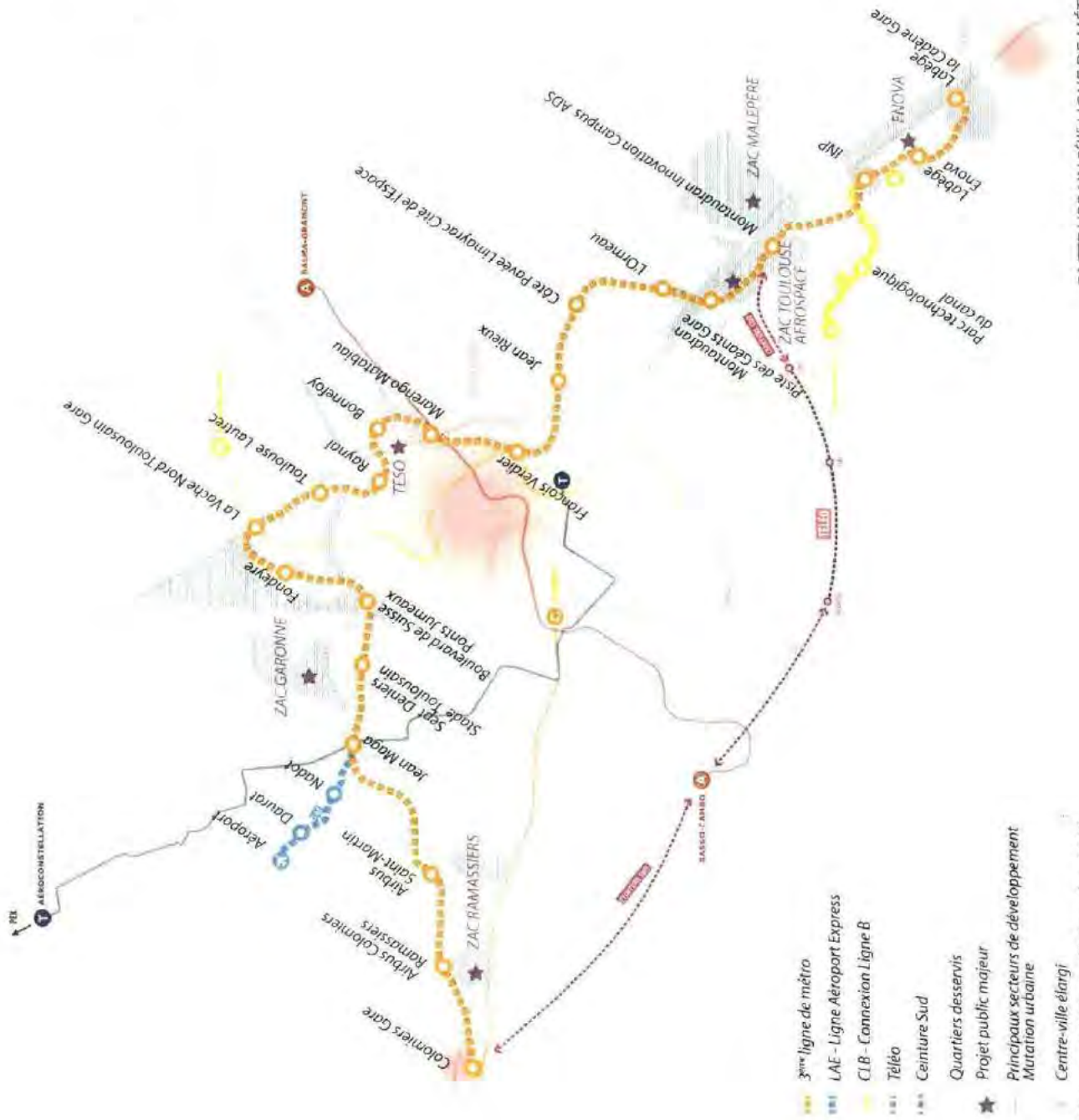
©Christophe PICCI

SYNTHÈSE DES TERRITOIRES PROCHES DESSERVIS

Le projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B dessert de nombreux quartiers. Il favorise notamment la desserte de centralités et de quartiers denses peu ou pas desservis par le réseau lourd. Il passe ainsi dans des secteurs où existe un potentiel de report modal important de la voiture vers les modes alternatifs. C'est pourquoi il tangente le centre d'agglomération dans des quartiers en fort développement plutôt que de traverser l'hypercentre où les modes alternatifs sont déjà majoritaires.

Il met par ailleurs en relation des centralités urbaines à Colomiers, au Nord, dans les faubourgs Est de Toulouse et à Labège.

Enfin, il dessert des secteurs et des quartiers en développement où des projets sont engagés (Ramassiers, TESO, Montaudran, Labège ENOVA, Parc Technologique du Canal) et où l'on observe un potentiel à long terme.





AIRBUS

©AIRBUS S.A.S 2010



AIRBUS Defense and Space



MIN Toulouse

©Min_toulouseoccitanie



Centre-ville de Toulouse



B 612 - ZAC Montaudran

©Oppidea



Projet ENOVA

©Enova Labège-Toulouse

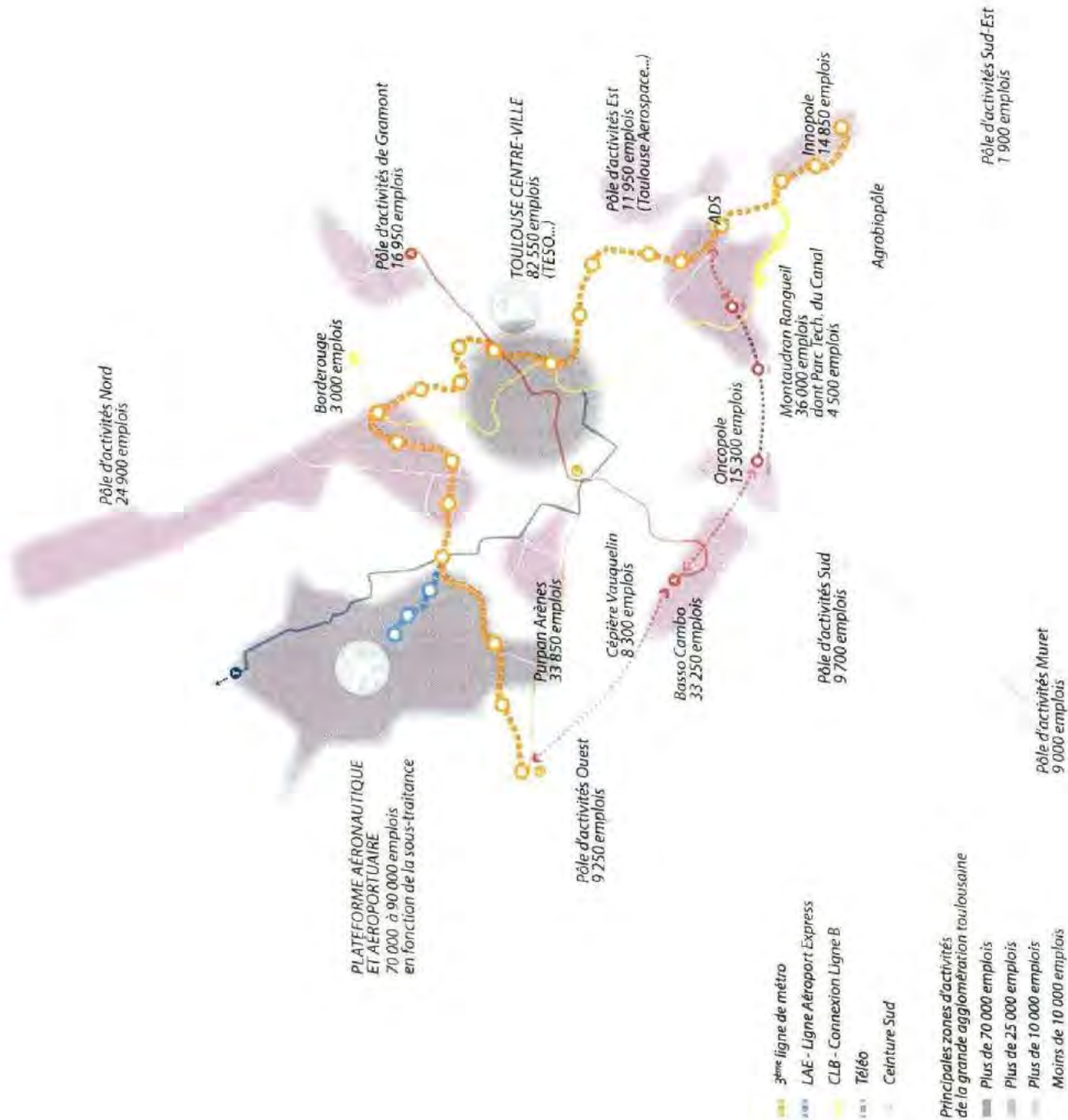
SYNTHÈSE DES TERRITOIRES ÉCONOMIQUES

La desserte des territoires économiques constitue un objectif important dans le choix de l'itinéraire de la 3^{ème} ligne de métro.

C'est pourquoi le tracé dessert certaines grandes zones d'activités de l'agglomération, telles que la zone aéronautique Nord-Ouest, le futur quartier d'affaires de TESO, le centre de Toulouse, le futur secteur économique de Toulouse Aerospace, le secteur de Labège Enova et le Parc Technologique du Canal.

À l'horizon 2030, plus de 120 000 emplois seraient à moins de 10 minutes à pied d'une station de la 3^{ème} ligne de métro, dont :

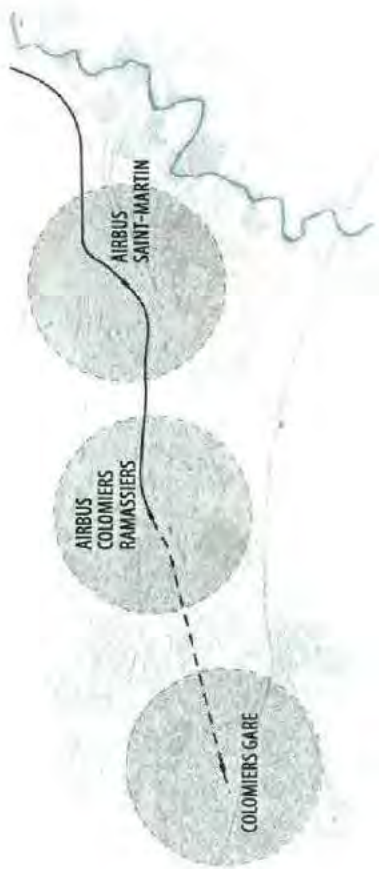
- Trois des cinq territoires majeurs de l'économie identifiés dans le Schéma d'Organisation des Territoires de l'Économie (SOTE) de Toulouse Métropole,
- 70% des emplois de Toulouse,
- Les principales zones d'emplois du Sud-Est de l'agglomération, identifiées dans le Schéma de Développement Économique du SICOVAL.



DÉFINITION DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DU CORRIDOR D'INFLUENCE AUTOUR DES STATIONS 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO / CONNEXION LIGNE B

**UNE ACCESSIBILITÉ THÉORIQUE :
600M AUTOUR DES STATIONS**

Selon la recommandation du Cerema,



**UN PÉRIMÈTRE OBJECTIFÉ POUR
DÉFINIR LA STATISTIQUE DU PROJET :
MONTRER LA RÉALITÉ DU TERRITOIRE**

*Isochrome de 10 min à pied tenant compte des
continuités (rue, passerelles, trémies) et des ruptures
existantes (cours d'eau, voies ferrées),*



**UN TERRITOIRE D'ENJEU POUR LE
SCÉNARIO CIBLE DU PACTE URBAIN**

*Incluant les Grands Projets de développement urbain,
ZAC, OAP, QPV ...*



CINQ THÈMES AFFIRMANT UNE AMBITION URBAINE GLOBALE

B. NATURE EN VILLE ET PATRIMONE(S)



A. SOCIO-DÉMOGRAPHIE, ÉCONOMIE



**C. ÉQUIPEMENTS, SERVICES,
ACTIVITÉS, COMMERCES**



**D. CAPACITÉ DE MUTATION
FONCIÈRE**



E. MOBILITÉS

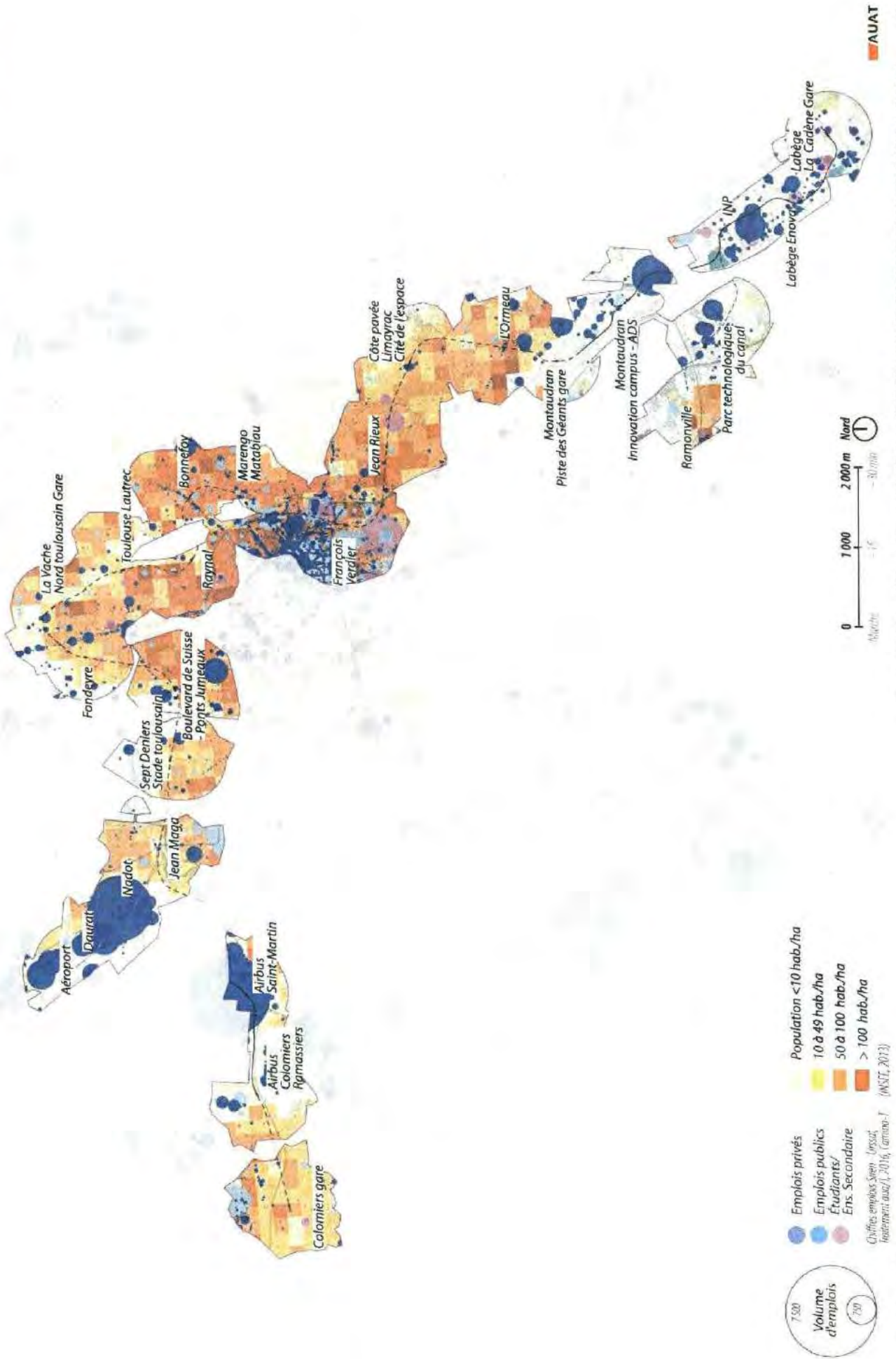


A. SOCIO-DÉMOGRAPHIE, ÉCONOMIE

À QUOI DOIT RÉPONDRE LE PROJET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/ CONNEXION LIGNE B ?

- **Promouvoir un modèle urbain attractif**
- Accompagner la dynamique sociale et économique de l'agglomération,
- Améliorer la performance économique des entreprises et du territoire (création de richesses),
- Anticiper l'accueil de nouvelles populations et d'emploi,
- Valoriser et polariser les territoires desservis,
- Intensifier et diversifier les fonctions urbaines autour des stations (habitat, travail, loisirs, commerces...) tout en préservant les polarités voisines existantes dans un souci d'équilibre du territoire,
- Participer au renouvellement des zones d'activités vieillissantes.

A. SOCIO-DÉMOGRAPHIE, ÉCONOMIE

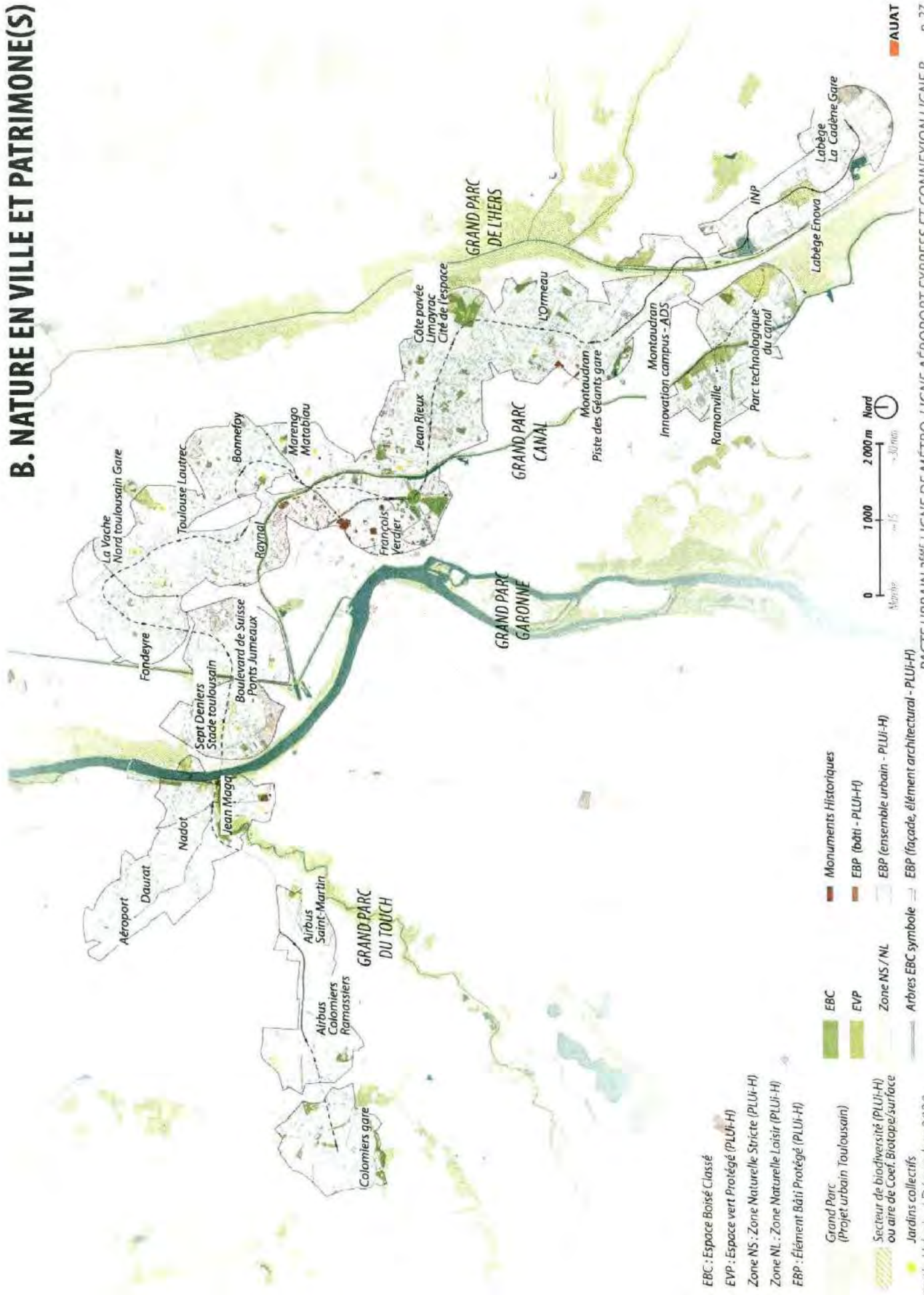


B. NATURE EN VILLE ET PATRIMONE(S)

À QUOI DOIT RÉPONDRE LE PROJET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/ CONNEXION LIGNE B ?

- **Promouvoir un modèle urbain arboré**
- Préserver, valoriser et rendre accessible les lieux à forte valeur patrimoniale : grands espaces de nature, parcs et jardins publics et éléments bâtis remarquables,
- Rendre lisible les liens entre les espaces de nature, de loisirs et le patrimoine bâti.
- Aménager des espaces publics de qualité : places ombragées, liaisons claires et confortables avec les quartiers voisins,
- Participer au rafraîchissement de la ville en préservant ou constituant des masses arborées autour des stations et des alignements d'arbres sur les axes,
- Valoriser la présence de l'eau comme vecteur d'aménités urbaines et climatiques.

B. NATURE EN VILLE ET PATRIMONE(S)



- EBC : Espace Boisé Classé
- EVP : Espace vert Protégé (PLUJ-H)
- Zone NS : Zone Naturelle Stricte (PLUJ-H)
- Zone NL : Zone Naturelle Loisir (PLUJ-H)
- EBP : Élément Bâti Protégé (PLUJ-H)

- EBC
- EVP
- Zone NS / NL
- Arbres EBC symbole
- Arbres collectifs
- Monuments Historiques
- EBP (bâti - PLUJ-H)
- EBP (ensemble urbain - PLUJ-H)
- EBP (façade, élément architectural - PLUJ-H)



C. ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES

À QUOI DOIT RÉPONDRE LE PROJET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/ CONNEXION LIGNE B ?

- **Promouvoir un modèle urbain mixte**
- Améliorer la desserte des grands équipements métropolitains,
- Faire de certaines stations des éléments participants aux centralités urbaines et à la vie des quartiers,
- Rechercher, à l'échelle globale du projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B, l'identification des complémentarités des commerces /services (typologie, localisation, tiers lieux, ...),
- Favoriser la mixité des fonctions à proximité des stations (implanter les équipements publics, services, ...),
- Valoriser les liens entre les stations 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B et les équipements, services, activités, commerces.

Et, en cohérence avec le PLUi-H de Toulouse Métropole:

- Développer une offre commerciale attractive et complémentaire, maintenant un équilibre entre les centre-ville, les quartiers et les centres commerciaux,
- Créer un maillage de lieux de centralité, intégrant commerces, artisanat et services, vecteurs d'emplois, d'animation et de lien social,

- Limiter, encadrer le développement du commerce en dehors des polarités et contribuer à la complémentarité et à la diversité du commerce de proximité et de quotidienneté existant au sein du tissu urbain,
- Recomposer des sites commerciaux pour valoriser les espaces déjà urbanisés et accélérer les mutations urbaines.

C. ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



Zone UIC(1-4). Zone à vocation d'équipement d'intérêt collectif ou de service public (PLU(H))

- Administration / institution
- Lieu culturel / spectacle
- Sports / loisirs Site majeur
- Sports / loisirs
- Enseignement supérieur
- Collège / lycée
- École
- Zone d'intérêt Collectif (PLU(H) TM)
- Zone préférentielle d'accueil de commerces et services (PLU(H) TM)
- Grandes surfaces commerciales (>300 m²)
- Petits commerces

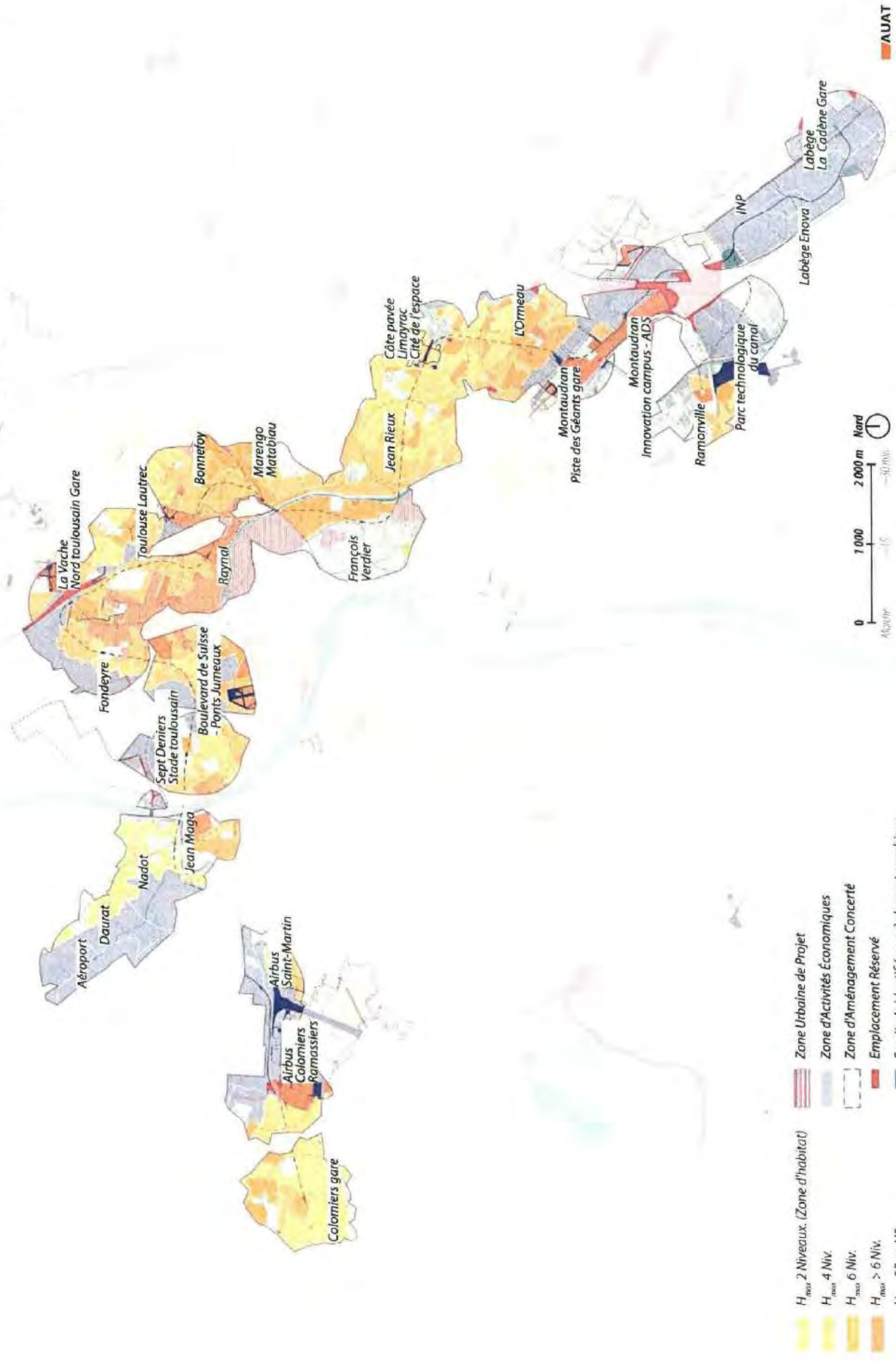


D. CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

À QUOI DOIT RÉPONDRE LE PROJET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/ CONNEXION LIGNE B ?

- **Promouvoir un modèle urbain intense**
- Maîtriser et privilégier l'évolution du foncier en vue de réaliser des opérations de qualité : promotion d'un modèle urbain équilibré entre compacité et espaces de nature,
- Intensifier et diversifier les formes urbaines en intégrant notamment des espaces d'accueil économique de proximité (TPE/PME artisanales),
- Diversifier le parc de logements (social, typologie d'habitat) à proximité des stations notamment afin d'accueillir et maintenir des familles en cœur d'agglomération,
- Valoriser l'identité des cœurs de quartier,
- Préserver de la pression foncière les éléments patrimoniaux.

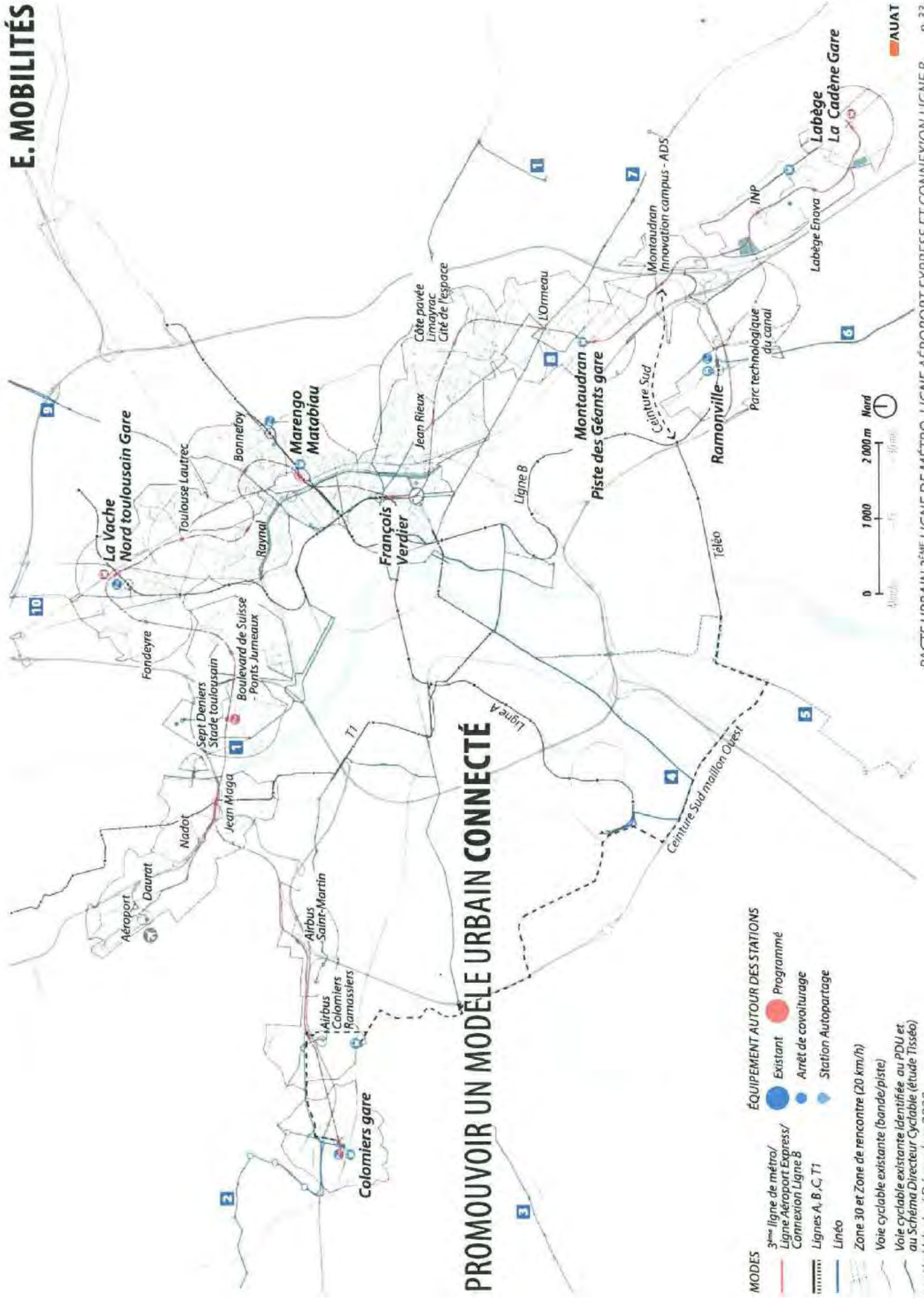
D. CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE



E. MOBILITÉS

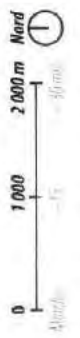
À QUOI DOIT RÉPONDRE LE PROJET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO/ CONNEXION LIGNE B ?

- **Promouvoir un modèle urbain connecté** et inciter au report modal pour le motif travail (encourager les plans de mobilité inter-entreprises, inter-administrations...),
- Favoriser le report modal dans l'objectif de réduire la pollution de l'air et de valoriser le confort urbain,
- Rendre accessible l'ensemble des stations par les modes actifs en tenant compte des schémas directeurs, piétons et cycles en cours de réalisation,
- Assurer la cohérence entre les différentes politiques de mobilités (stationnement, modes actifs, covoiturage, intermodalité, restructuration du réseau de bus ...).



PROMOUVOIR UN MODÈLE URBAIN CONNECTÉ

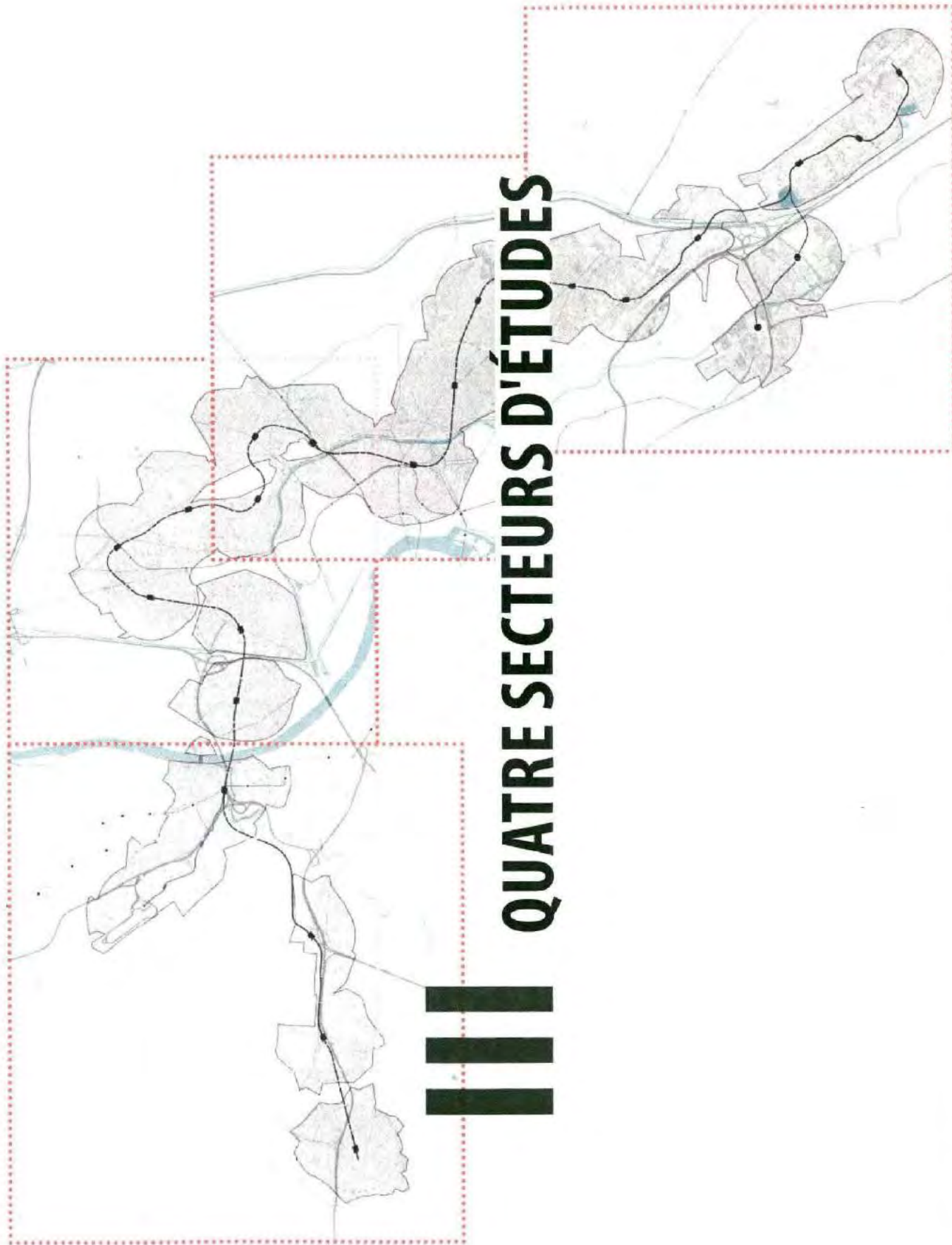
- MODES**
- 3^{ème} ligne de métro/ Ligne Aéroport Express/ Connexion Ligne B
 - Lignes A, B, C, T1
 - Linéo
 - Zone 30 et Zone de rencontre (20 km/h)
 - Voie cyclable existante (bande/piste)
 - Voie cyclable existante identifiée au PDU et au Schéma Directeur Cyclable (étude Tisséo)
- EQUIPEMENT AUTOUR DES STATIONS**
- Existant
 - Programmé
 - Arrêt de covoiturage
 - Station Autopartage



ENJEUX GÉNÉRAUX

3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO
AÉROPORT EXPRESS ET
CONNEXION LIGNE B, SONT
L'OPPORTUNITÉ DE :

- **FAVORISER LE REPORT MODAL VERS LES MODES ACTIFS ET LES TRANSPORTS EN COMMUN,**
- **(RE)QUALIFIER LES ESPACES PUBLICS EN FAVORISANT LES USAGES ET EN DONNANT PLUS DE PLACE À LA NATURE EN VILLE,**
- **(RÉ)ÉQUILIBRER DES TERRITOIRES PEU OU PAS ÉQUIPÉS (SERVICES, COMMERCES, ÉQUIPEMENTS) ET DONNER ACCÈS AUX GRANDS PARCS TOULOUSAINS,**
- **PROFITER DE L'EFFET 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO ET CONNEXION LIGNE B POUR VALORISER L'ENSEMBLE DE PROJETS MAJEURS DU CORRIDOR**
- **CONSTRUIRE UN PROJET DE TERRITOIRE EN Y FAVORISANT LE CADRE DE VIE ET LE CONFORT CLIMATIQUE :**
 - **DANS LES QUARTIERS MIXTES FAIBLEMENT OCCUPÉS OU LES ZONES ÉCONOMIQUES : INTENSIFIER ET DIVERSIFIER LE BÂTI EN DONNANT PLUS DE PLACE À LA NATURE EN VILLE**
 - **DANS LES QUARTIERS DE CENTRES-VILLES ET FAUBOURGS, FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT RESPECTUEUX DE LEUR IDENTITÉ ET DE LEURS PATRIMOINES**



QUATRE SECTEURS D'ÉTUDES

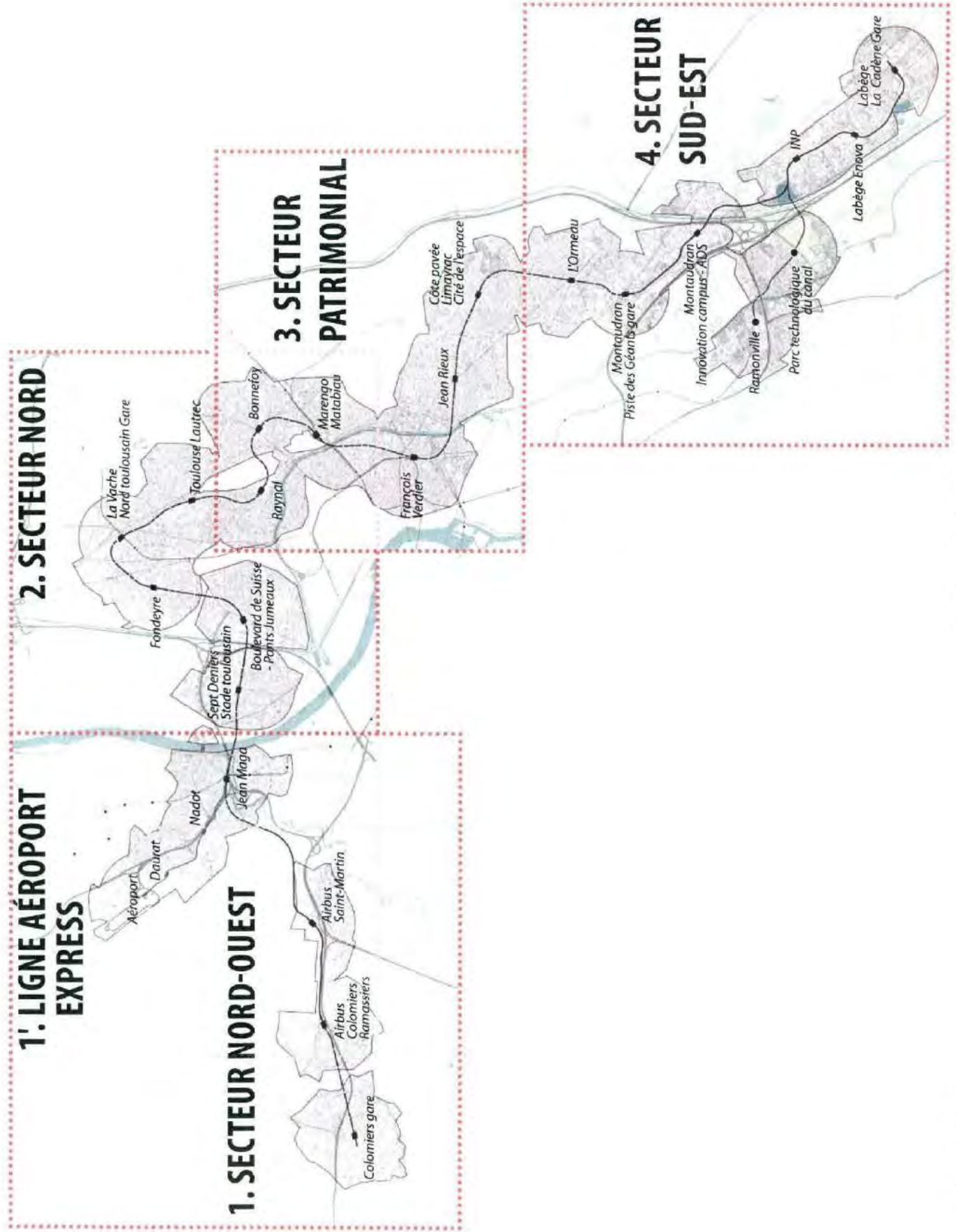
1' LIGNE AÉROPORT EXPRESS

2. SECTEUR NORD

1. SECTEUR NORD-OUEST

3. SECTEUR PATRIMONIAL

4. SECTEUR SUD-EST



1. SECTEUR NORD-OUEST

Le secteur Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine est caractérisé par la dimension économique de la zone aéroportuaire (plus de 70 000 emplois) dont le renforcement de l'accessibilité est essentiel à son développement.

Territoire économique majeur, il se doit de conforter son positionnement de site premium dédié aux activités tertiaires et productives de l'aéronautique.

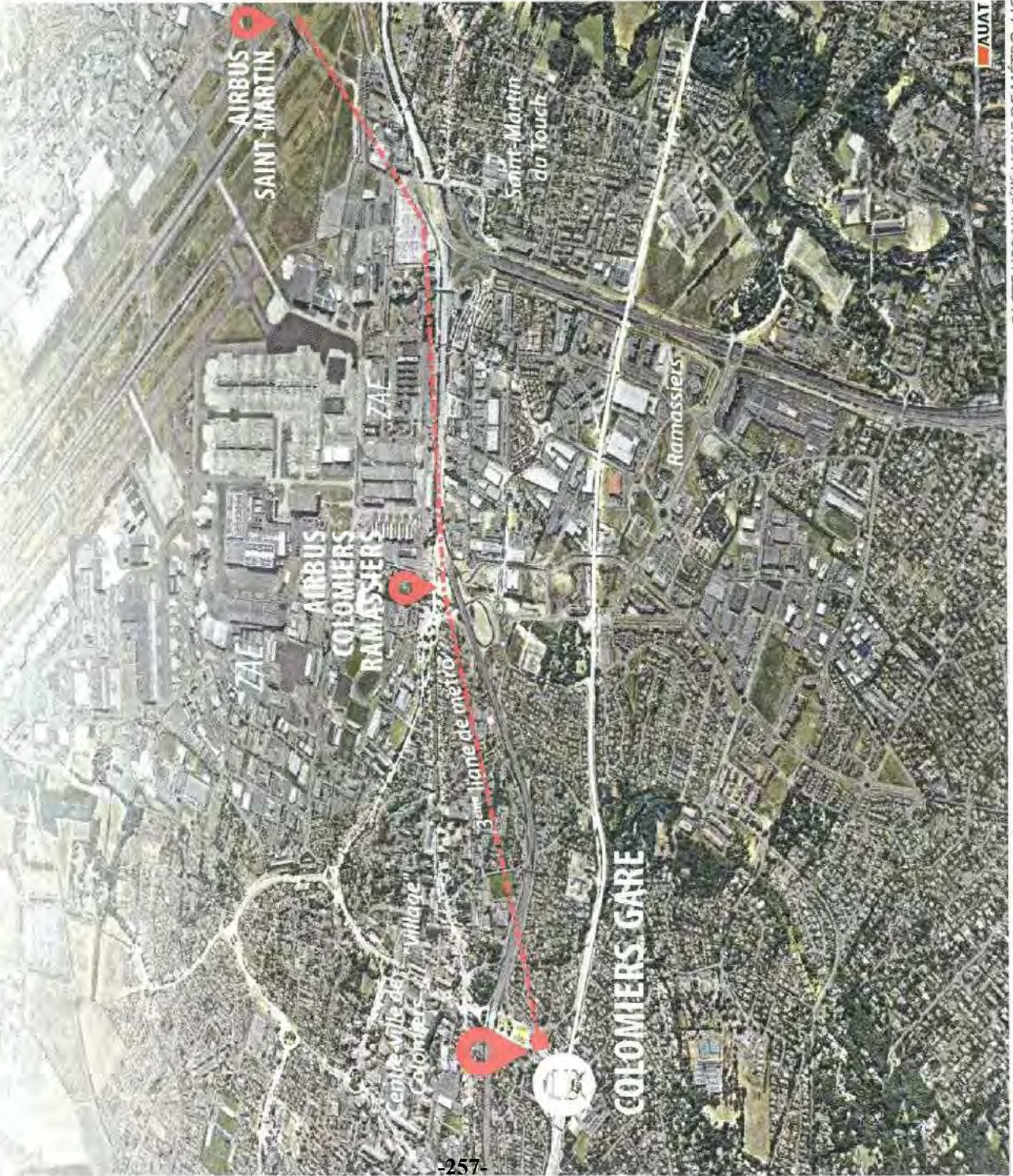
Le tracé a pour terminus Colomiers, deuxième commune de l'agglomération. Pour celle-ci l'arrivée du métro est l'opportunité de renforcer son rôle de centralité urbaine de premier plan.

La gare de Colomiers est un pôle d'échanges de niveau métropolitain, véritable porte d'entrée du Nord-Ouest toulousain (connexions train, Linéo 2, Ceinture Sud, offres de proximité...).

Les stations Airbus Colomiers Ramassiers et Airbus Saint-Martin desservent la façade Sud du complexe industriel de Airbus.



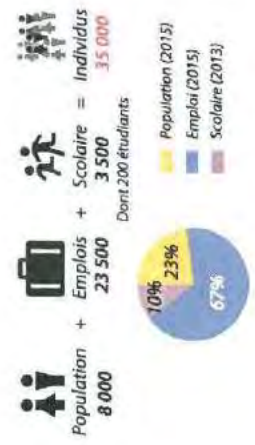
PHOTO AÉRIENNE : Suivons la 3^{ème} ligne...



SECTEUR NORD-OUEST SOCIO-DÉMO, ÉCONOMIE

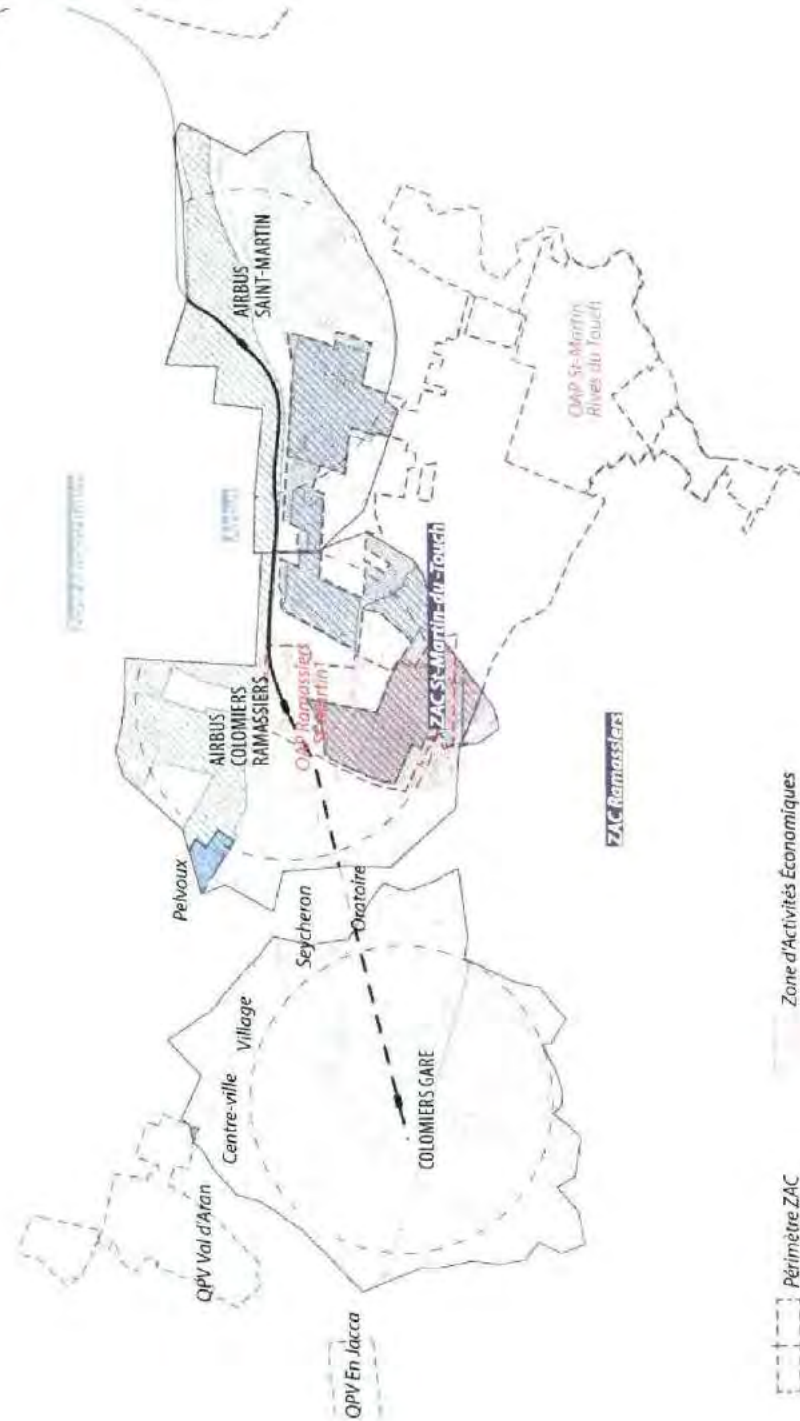


- Près de 40 000 individus à 10 minutes des stations
- A Colomiers, une population proche relativement faible (8000 habitants) mais des densités importantes juste au-delà des 10 minutes à pied en favorisant l'usage du bus et du vélo : centre-ville et village, quartier des Marots, quartiers d'habitat social (quartiers de Val d'Aran, Poitou, Fenassiers, Seycheron, En Jacca).
- Un nombre d'emplois important desservis par les 3 stations : tertiaires et services à Colomiers Gare, tertiaires et industrie pour Airbus Colomiers et Airbus Saint-Martin avec notamment des accès privilégiés aux grands sites d'Airbus.
- Le noyau villageois de Saint-Martin-du-Touch et la ZAC Saint-Martin desservis par la station Airbus Saint-Martin.



SECTEUR NORD-OUEST

DYNAMIQUE DES PROJETS EN COURS ET TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE



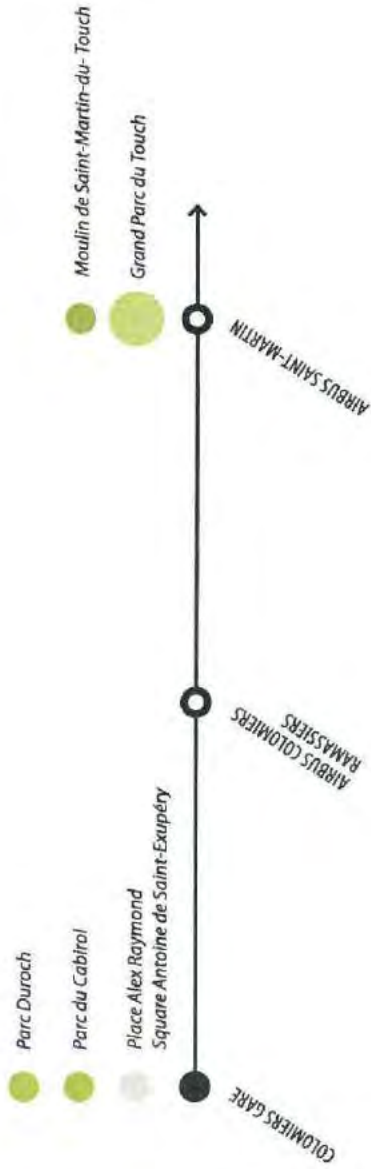
Projet	Programmation des projets du territoire d'enjeu		Source Source
	Programme	Prog. 2025 dont réalisés en 2020	
ZAC Ramassiers	Logement Activité (EHPAD) Commerce Équipement	400 100	Oppléda
ZAC St Martin du Touch	Logement Activité Commerce Équipement	600	Oppléda
OAP St Martin du Touch	Logement Activité Équipement	~2000* 115 000 m ²	POA
QPV Val d'Arin	Logement Équipement Activité (santé)	15000 3500 1000	ANRU/TM/ Ville Colomiers
Seycheron	Logement renovation	800	Ville Colomiers
Projet Secteur gare	Logement Autres	Étude en cours	Ville Colomiers
Projet Pelvoux	Logement	Étude en cours	Ville Colomiers
Centre-ville Cinéma	Équipement	2500	Ville Colomiers



AUAT

SECTEUR NORD-OUEST

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



Parc Duroch



Parc du Cabitol



Moulin de Saint-Martin-du-Touch

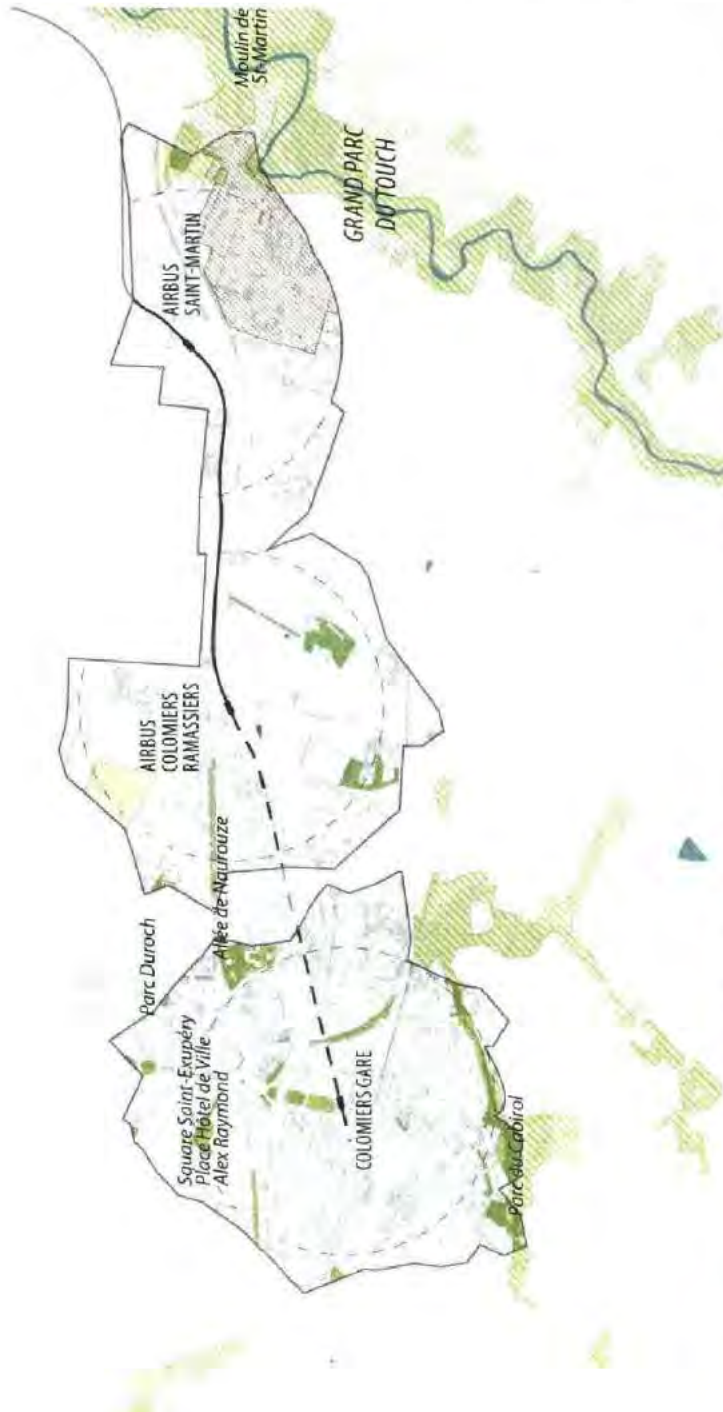


Grand Parc du Touch

SECTEUR NORD-OUEST NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



- Les stations sont caractérisés par un environnement très routier (échangeur de la RN124) où les espaces verts sont réduits et souvent résiduels et où les nuisances sont parfois importantes (bruit et pollution).
- De grands espaces de nature tangentent les périmètres des stations Airbus Saint-Martin et Colomiers Gare (coteau de Colomiers et Vallée du Touch). Un tissu urbain pavillonnaire dont les nombreux jardins privés participent à la qualité de l'espace public.
- Colomiers Gare : un lien arboré et naturel qui accompagne vers le centre-ville. Cependant, un usage limité par la présence des voiries (esplanade François Mitterrand).
- Station Airbus Colomiers : une offre d'espaces verts variés en lien avec la ZAC des Ramassiers mais éloignée de la station. Le projet urbain prévoit une coulée verte entre le centre de quartier et la RN124. Au Nord de la station se situe un équipement sportif de plein air.
- Station Airbus Saint-Martin : un secteur très minéral où les températures au sol sont très élevées.



Grand Parc (Projet Urbain Toulousain)

Secteur de biodiversité (PLUI-H)

Jardin collectif

Espace Boisé Classé (PLUI-H)

Espace Vert Protégé (PLUI-H)

Zone Naturelle Stricte ou Loisirs (PLUI-H)

Arbres - EBC symbole (PLUI-H)

Monuments historiques

EBP (bâti - PLUI-H)

EBP (ensemble urbain - PLUI-H)

EBP (façade, élément architectural - PLUI-H)

AUAT

0 200 500 1 000 m

Moyenne

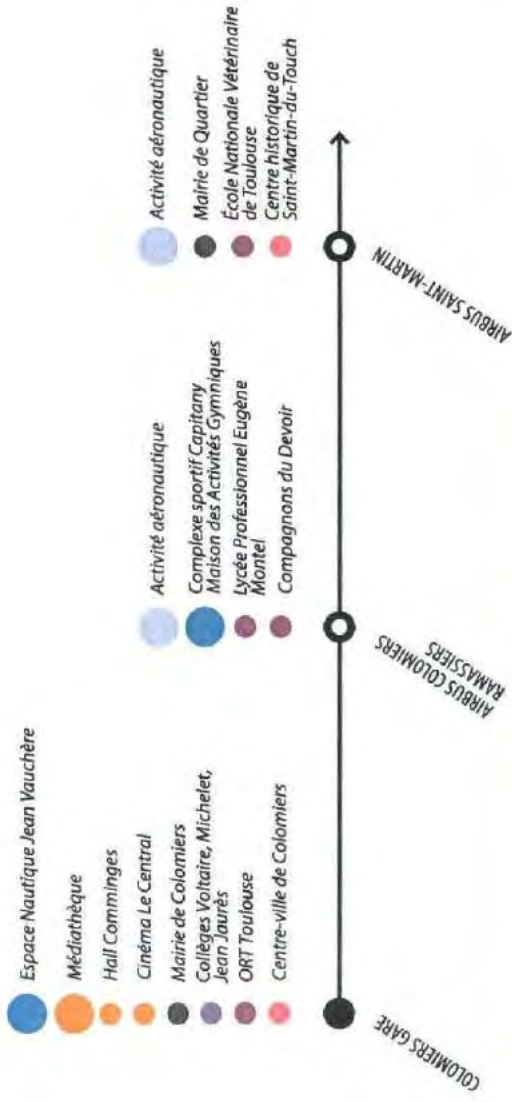
Nord

10

15

20

SECTEUR NORD-OUEST ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES

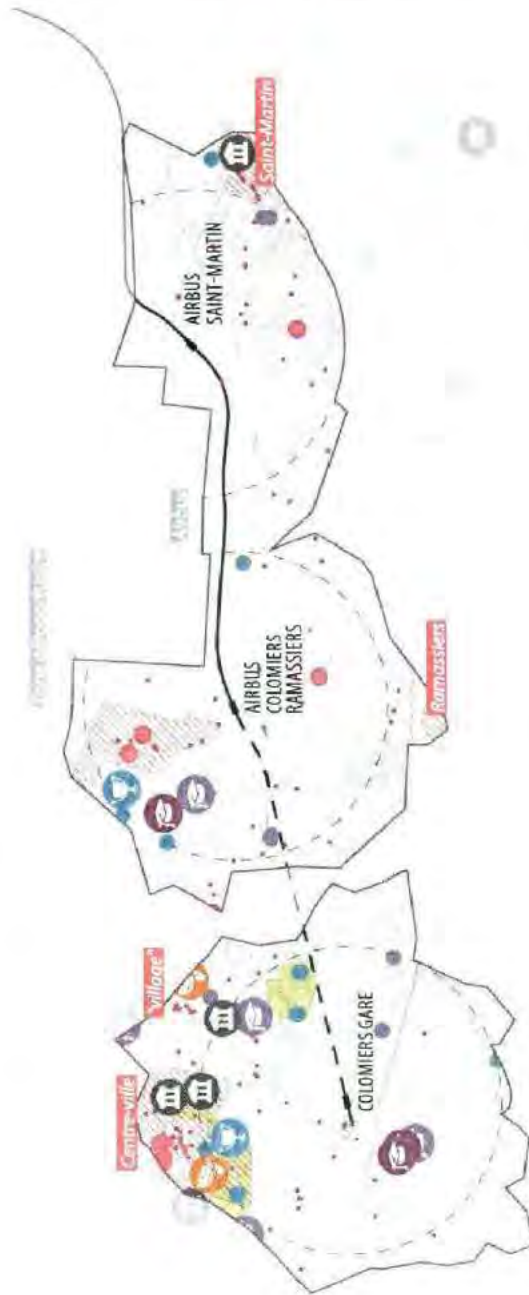


SECTEUR NORD-OUEST

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



- Une concentration d'équipements dans le centre de Colomiers dont certains rayonnent sur une échelle large (administrations, cinéma, centre aquatique, médiathèque, Hall Comminges...), mais à un éloignement relatif de la future station (600-800m, >10 minutes à pied).
- Un centre de Colomiers éclaté, dont le dynamisme commercial est fragile, qu'il faut conforter à partir des polarités existantes (centre-ville et village).
- Deux stations desservant Airbus : une évolution attendue dans la mobilité des employés.
- Des équipements et services de proximité très proches des futures stations qui pourraient évoluer ou muter avec la transformation urbaine engendrée par le métro : commerces de proximité à Colomiers gare, station service ou zone commerciale peu qualitative à Airbus Colomiers...
- Les nouveaux quartiers des Ramassiers et de Saint-Martin (services et commerces) si à plus de 10 minutes à pied des futures stations.
- Le centre historique du quartier de Saint-Martin-du-Touch desservi par la station Airbus Saint-Martin.



- | | | |
|--|--|--|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

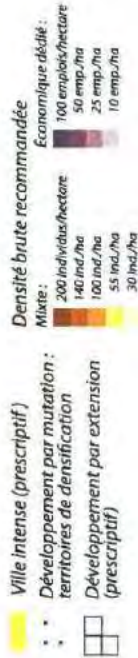


AUAT

SECTEUR NORD-OUEST CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

Extrait de la révision 1 du
SCoT approuvée le 27 Avril 2017

COHÉRENCE URBAINE



Données DREAL (03/18)

DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION

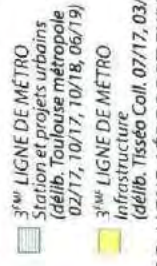


RISQUES ET NUISANCES

Plan d'Exposition au Bruit A63 CD
 Risques Industriels/technologique
 Plan de Prévention du Risque Inondation
 Classement sonore des Infrastructures de Transport

Périmètres d'études permettant le Sursis à Statuer

PÉRIMÈTRES DE SURSIS À STATUER LIÉS À LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO



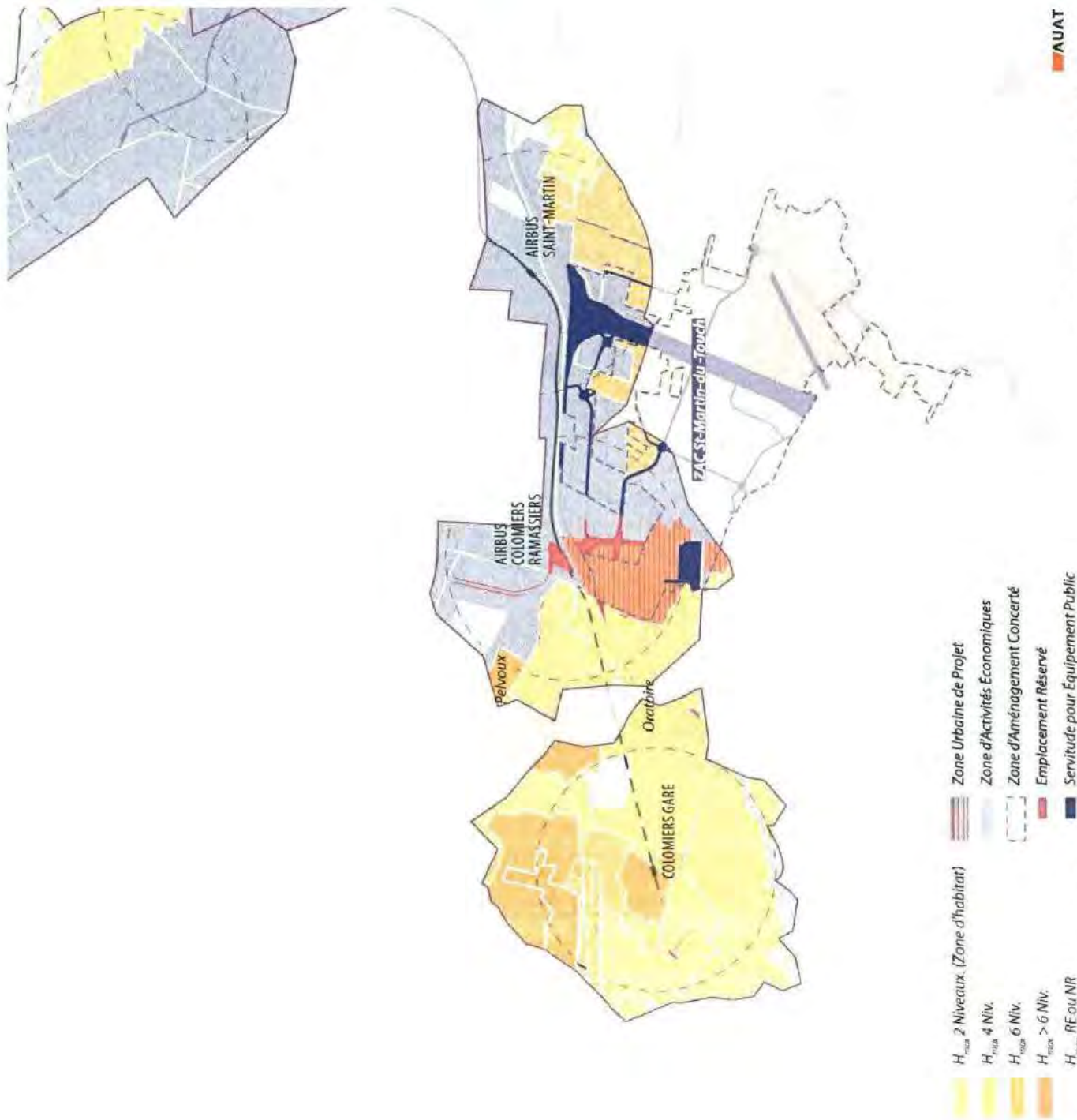
Diagnostic Urbain / Décembre 2020

PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 46

SECTEUR NORD-OUEST CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

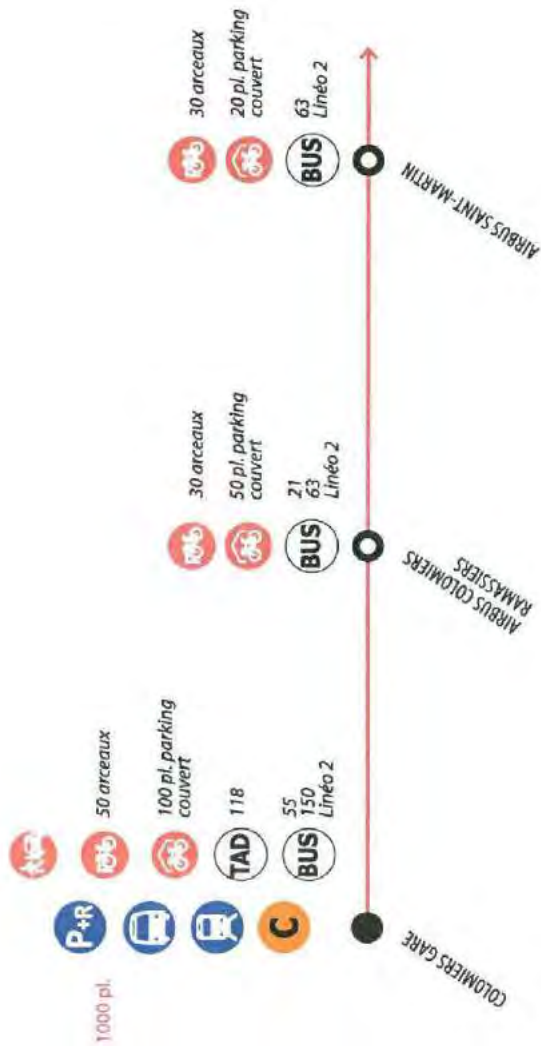
ANALYSE PLUI-H

- Une proximité des échangeurs de l'axe RN124, un éloignement relatif des polarités desservies et la proximité de fonciers économiques stratégiques qui conditionnent les mutations foncières.
- Station Colomiers Gare : à la fois pôle multimodal et site d'intensification urbaine dans une vision de centre-ville de la commune : des enjeux de mutation des tissus urbains proches et notamment du quartier du Vignemale.
- Station Airbus Colomiers : à l'interface entre des secteurs à renouveler au Nord (zone industrielle et commerciale), à recomposer à l'Ouest (quartiers Oratoire et Pelvoux) dans un objectif de composition d'une entrée Est de Colomiers en cohérence avec l'entrée du site aéronautique. Elle devra aussi accompagner au Sud la ZAC des Ramassiers.
- Station Airbus Saint-Martin : des emprises foncières importantes appartenant à Airbus avec des fonctions de stationnement très proches qui auront vocation à évoluer en cohérence avec une desserte métro. Des tissus urbains peu denses du secteur de Saint-Martin du Touch contraindront par les courbes de bruit de l'aéroport qui limitent la vocation urbaine et la densité possible.
- En dehors de la station Colomiers Gare, une large partie des territoires encadrés (ZAC, OAP) ou en secteur économique.

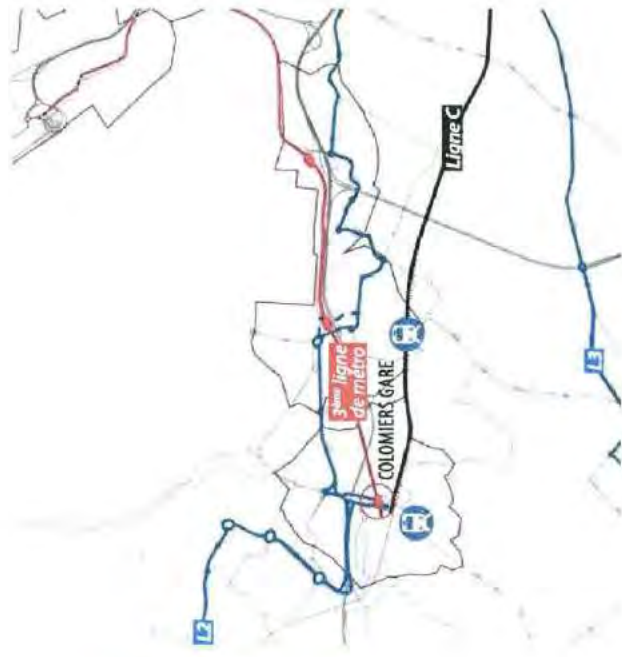


SECTEUR NORD-OUEST

MOBILITÉS



500 5000 Capacité de la voirie (véhicules/h)
 <80 <100 <120 >120 Volume de véhicules/Capacité de la voirie (%) en heure de pointe du soir



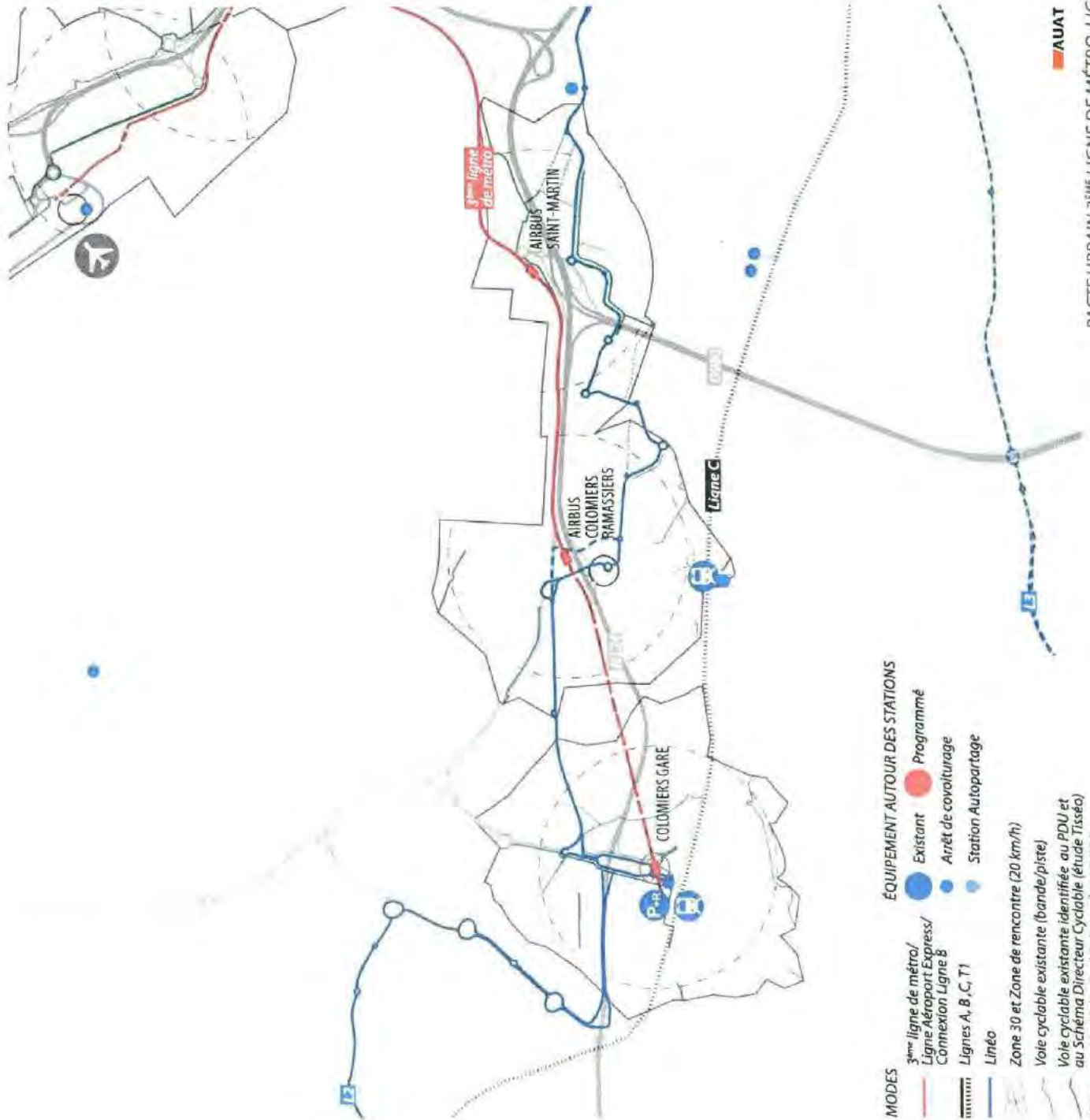
RÉSEAU BUS CLASSIQUES
 LIGNEO
 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO/CONNEXION LIGNE B
 AUTRE TRANSPORT EN COMMUN LOURD



10 MINUTES AUTOUR DE LA STATION
 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO À VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE
 SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE (PROJET)

SECTEUR NORD-OUEST

MOBILITÉS



- Un territoire caractérisé par la dimension métropolitaine avec l'axe RN124 en entrée Ouest d'agglomération et des enjeux d'accès aux grands sites économiques qui impactent fortement les contraintes de mobilité du secteur (fortes congestions en heures de pointe).
- La gare de Colombiers, point de convergence des offres de Transport en Commun du Nord-Ouest.
- Une desserte radiale par la Ligne C et par Linéo
- 2. Une offre transversale moins performante (lignes 21, 55...) voire inexistante (pas de liaison directe Colombiers-Blagnac par exemple).
- Un P+R fortement utilisé à Colombiers. Des P+R « boudés » aux gares des Ramassiers et de Saint-Martin.
- Un environnement routier très important autour des futures stations.
- Mode actifs : des coupures, blocages et un manque de lisibilité sur les secteurs Colombiers Gare et Airbus Colombiers Ramassiers.
- Halte ferroviaire ligne C Ramassiers située à 10 minutes à pied de la station Airbus Colombiers Ramassiers.

SECTEUR NORD-OUEST

ENJEUX

→ Ces enjeux déclinent les préconisations développées au chapitre II (pages 20 à 28)

PRINCIPAL ENJEU DU SECTEUR NORD-OUEST

CONCILIER DE GRANDES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES (MOBILITÉS ET ÉCONOMIE) AVEC LA DIMENSION DE PROXIMITÉ DE QUARTIERS MIXTES EN DÉVELOPPEMENT

COLOMIERS GARE + AIRBUS RAMASSIERS

- Permettre aux quartiers environnants et aux communes de l'Ouest toulousain de se connecter au pôle d'échanges multimodal du projet 3^{ème} ligne de métro.

AIRBUS RAMASSIERS + COLOMIERS SAINT-MARTIN

- Donner une façade urbaine au pôle aéronautique de Ramassiers à Saint-Martin : constituer une vitrine métropolitaine,
- Favoriser l'optimisation et la polarisation des tissus économiques autour de la desserte métro : services aux entreprises, cadre de vie, parcours piétons et cycles internes aux sites, concentration des fonctions d'accueil et de flux, densité d'emploi,
- Articuler, relier les emprises économiques aux quartiers mixtes au Sud, jusqu'aux haltes Ramassiers et Saint-Martin-du-Touch,
- Privilégier et développer l'intermodalité transport en commun et modes actifs
- Dissuader le rabattement des véhicules particuliers, malgré la proximité immédiate des échangeurs.

COLOMIERS GARE

- Conforter le rôle du centre de Colomiers comme porte Ouest de la métropole : rabattement, mobilités et intermodalité, armature urbaine, polarité d'équipements et de commerces,
- Inscire le pôle gare de Colomiers dans la continuité et la dynamique du grand centre-ville de Colomiers
- Constituer un double parvis Nord-Sud,
- Désenclaver le pôle gare en reconfigurant ses accès pour éviter la congestion :
 - Favoriser l'usage des modes actifs,
 - Étudier l'optimisation du réseau de transport en commun (bus),
 - Diversifier les parcours d'accès en véhicules particuliers à la gare et aux stationnements de rabattement.

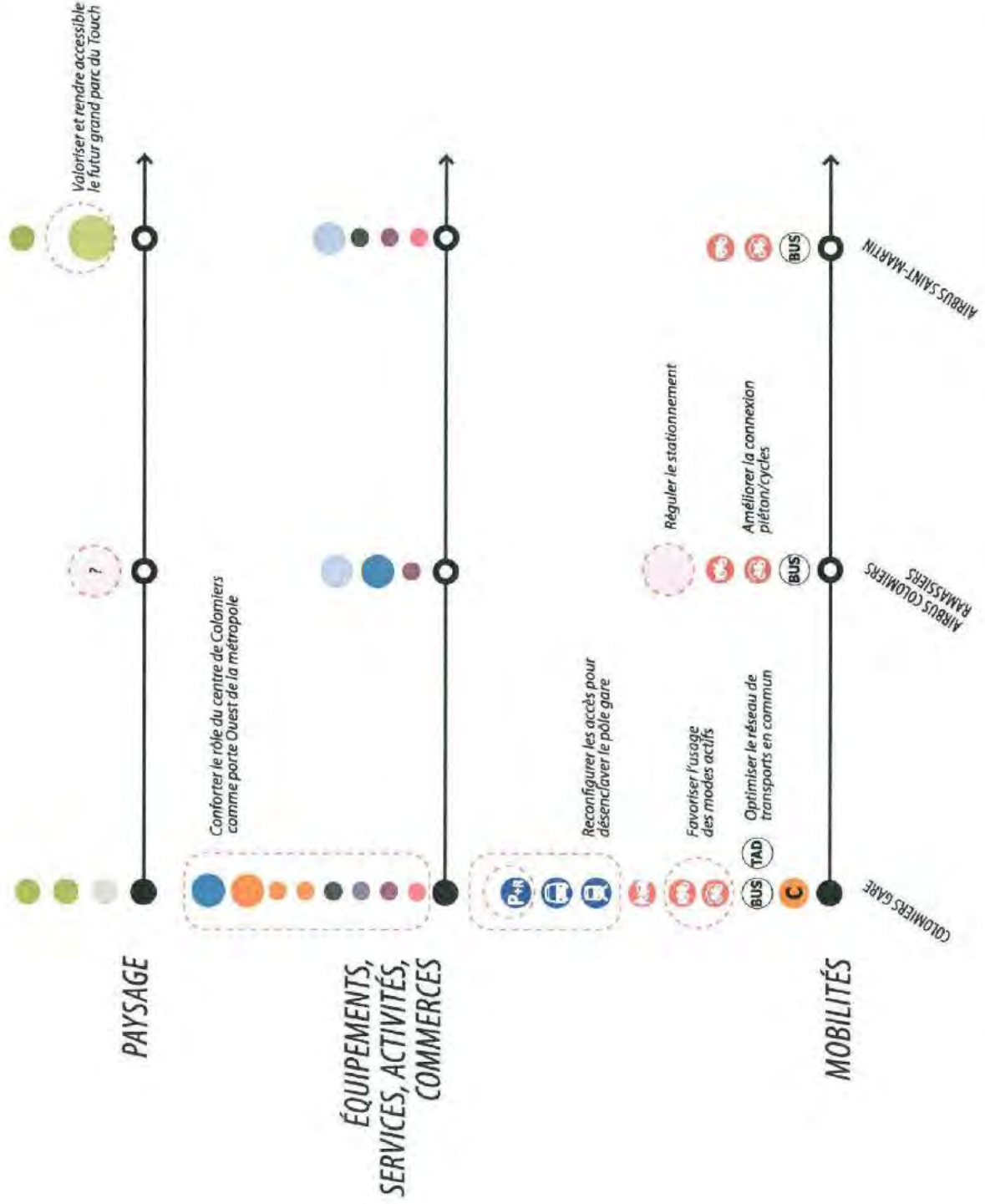
AIRBUS RAMASSIERS

- Favoriser la structuration d'un projet de pôle économique et d'activités en lien et en cohérence avec l'entrée du site aéronautique,
- Anticiper les potentiels d'accueil de population dans les zones d'habitat situées à l'Ouest et au Sud de la station,
- Gérer et réguler le stationnement public,
- Améliorer la connexion piétons/cycles entre les quartiers récents et en devenir au Sud de la RN124 et les quartiers situés au Nord.

COLOMIERS SAINT MARTIN

- Mettre en valeur et rendre accessibles (modes actifs) les bords du Touch (futur grand parc) depuis la future station de la 3^{ème} ligne de métro et le bourg de Saint-Martin-du-Touch.

SECTEUR NORD-OUEST VOCATIONS



1. SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

Le secteur Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine est caractérisé par la dimension économique de la zone aéroportuaire (plus de 70 000 emplois) dont le renforcement de l'accessibilité est essentiel à son développement.

Territoire économique majeur, il se doit de conforter son positionnement de site premium dédié aux activités tertiaires et productives de l'aéronautique. La station Jean Maga devient un lieu majeur d'interconnexions.

La Ligne Aéroport Express optimise l'accès à l'aéroport et la desserte des territoires de l'économie aéroportuaire de l'Ouest blagnacais, en substitution de la ligne de tramway T2.

Le Tramway (ex T1) permet au Nord la liaison avec Odysseus, le centre de Blagnac, le nouveau quartier Andromède, le MEETT (parc des expositions) ; au Sud, il dessert l'hôpital Purpan, le nouveau quartier de la Cartoucherie, le Zénith...

La station Jean Maga se situe à proximité de la confluence du Touch avec la Garonne, un site à l'important potentiel paysager. Station située sur le territoire de Blagnac, elle doit concilier cadre de vie local et dimension métropolitaine.

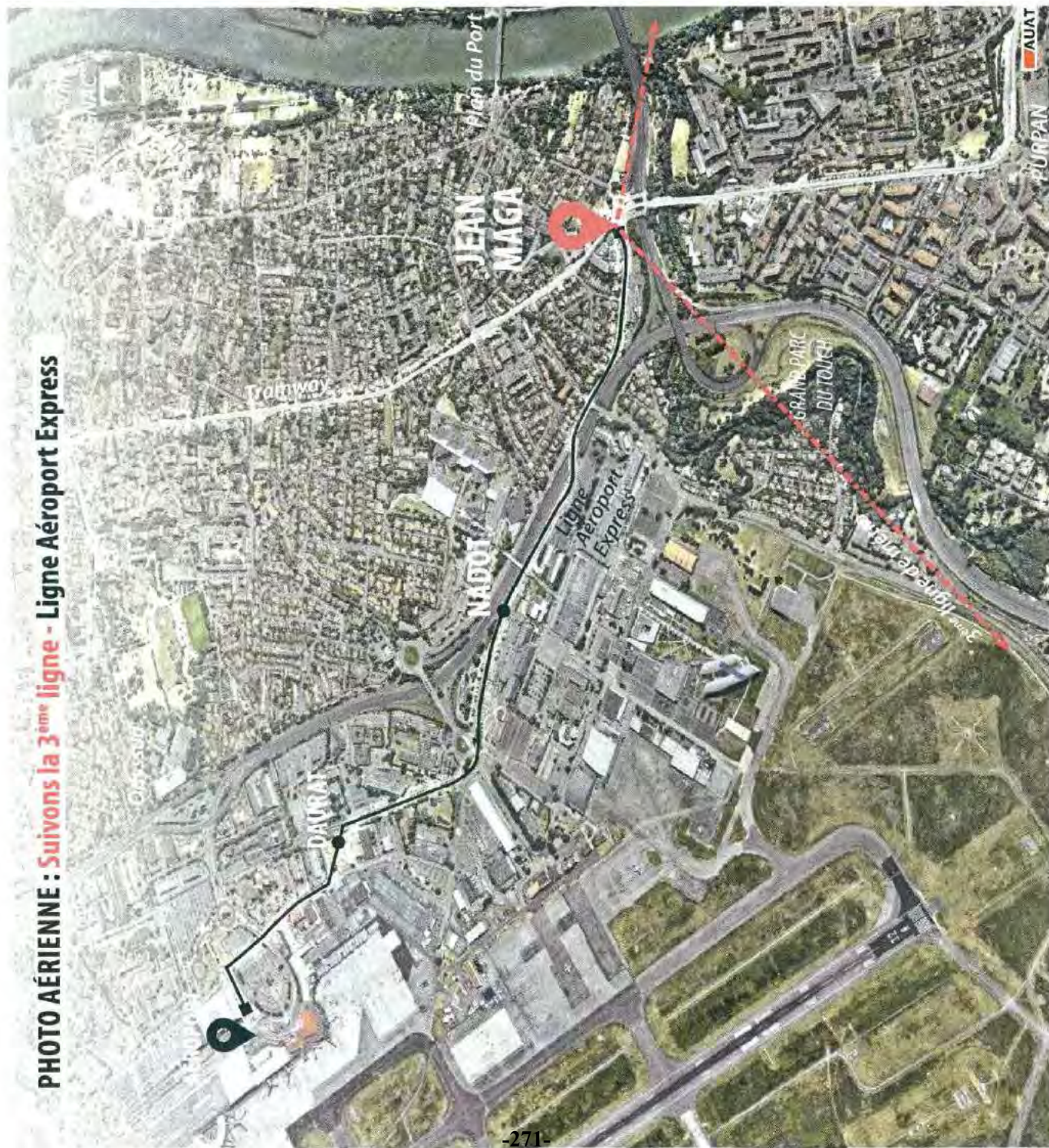
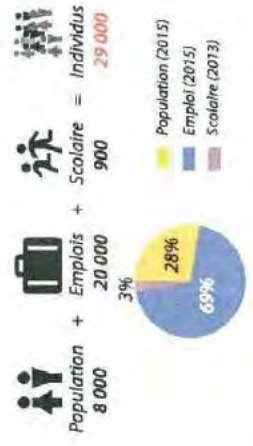


PHOTO AÉRIENNE : Suivons la 3^{ème} ligne - Ligne Aéroport Express

SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) SOCIO-DÉMO, ÉCONOMIE

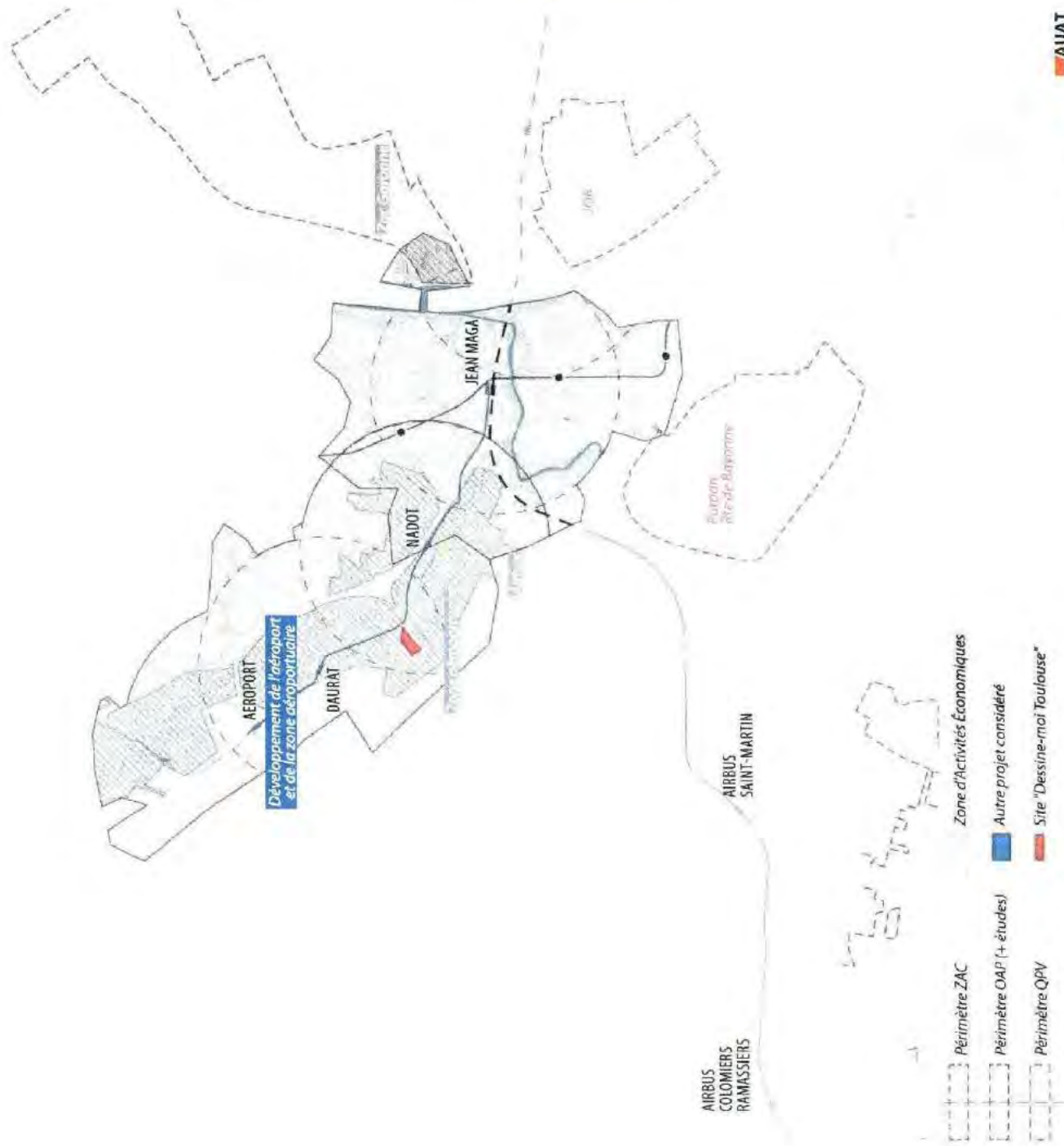


- La station Jean-Maga dessert les quartiers Sud de Blagnac et le quartier Ancely à Toulouse.
- L'hôpital Purpan (plus de 15 000 emplois) est situé à 10-15 minutes à pied ou quelques minutes en tramway.
- L'itinéraire de la Ligne Aéroport Express est caractérisé par un territoire économique monofonctionnel avec une très forte concentration d'emplois tertiaires (22 000 à moins de 10 minutes des stations).
- Des établissements importants sont desservis : siège et sites d'Airbus, ATR, Orange...



SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

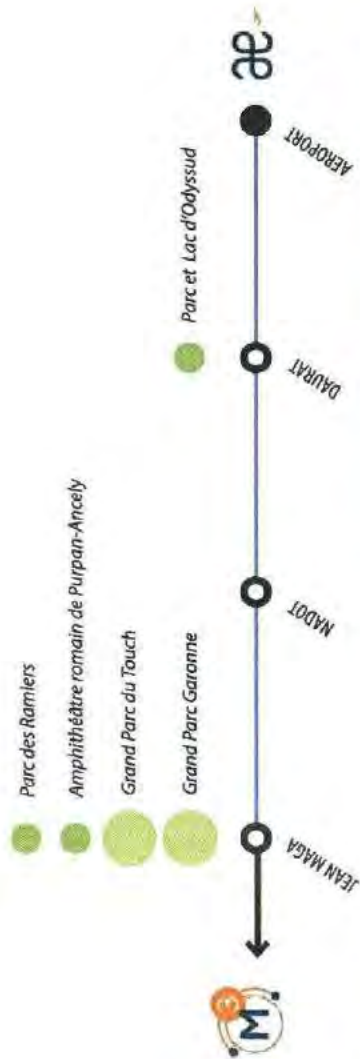
DYNAMIQUE DES PROJETS EN COURS ET TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE



Programmation des projets du territoire d'emploi

Projet	Programme	Prog. 2025		Prog. à terme	Source
		réalisés en 2020	dont réalisés		
OAP Purpan Rt Bayonne	Activité Commerce				Source
					PLU-H

SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



Amphithéâtre romain de Purpan-Ancely

© Vanessa FELIX



Parc des Ramiers

© Pascal NANTES



Parc et lac d'Odysseus

© David BÉCLUS

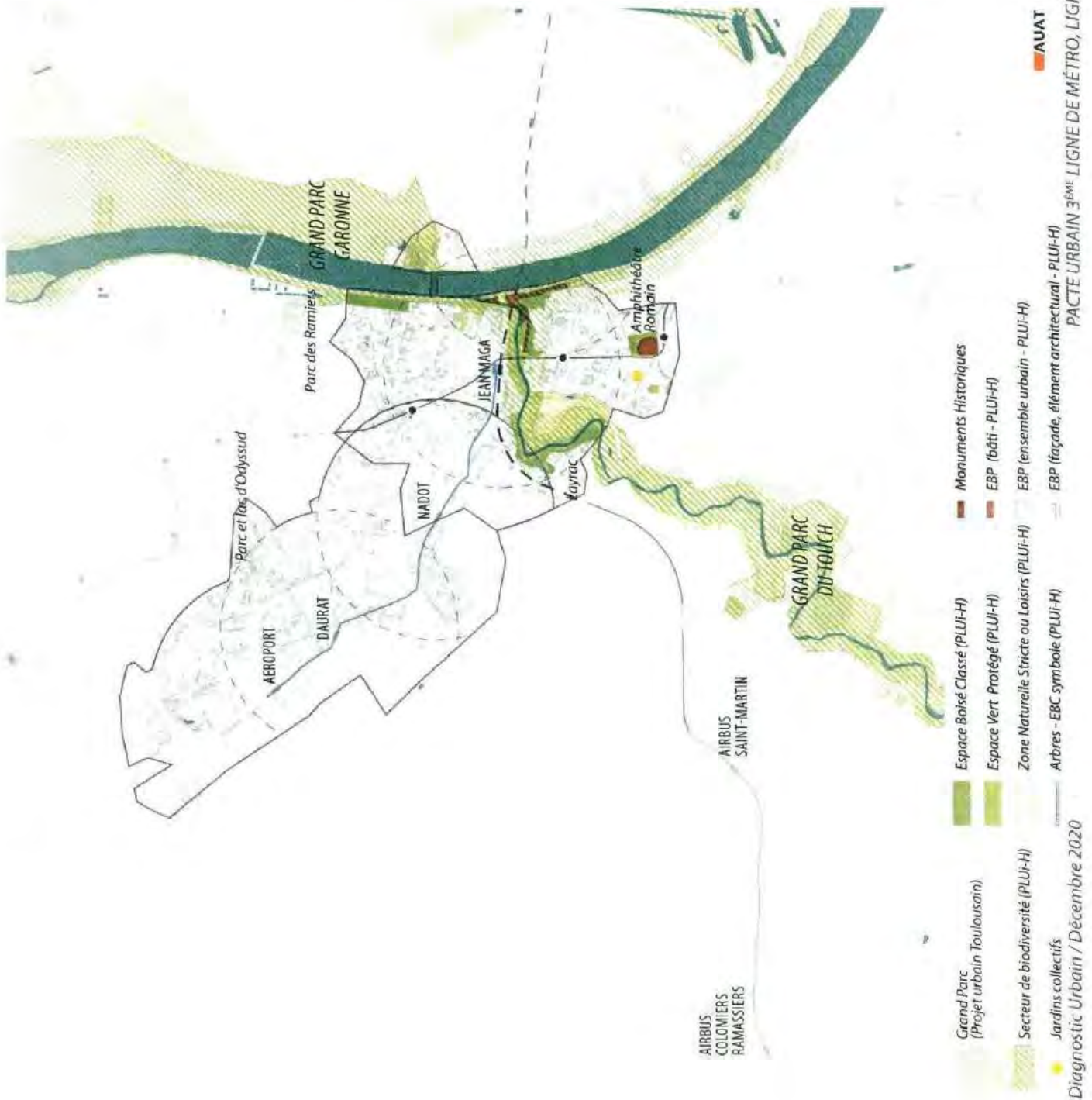


Grand Parc du Touch

Grand parc Garonne

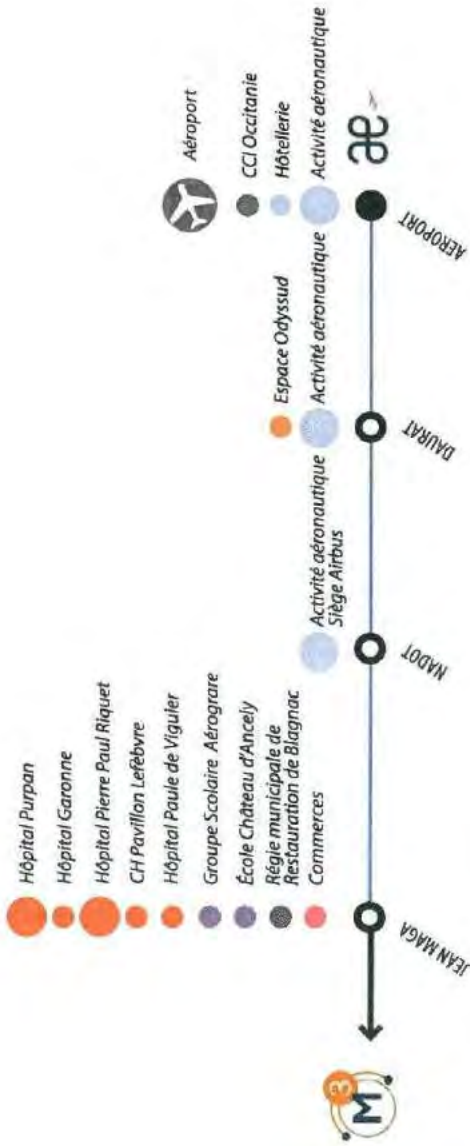
SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)

- Station Jean Maga :
- Une station à la fois très proche du Touch et de la Garonne (Grands Parcs), mais paradoxalement éloignée par les coupures des nombreuses infrastructures routières.
- Un tissu urbain pavillonnaire dont les nombreux jardins privés participent à la qualité de l'espace public. Peu de parcs et de squares.
- Le quartier Layrac, isolé par l'infrastructure et la géographie des quartiers Sud de Biagnac, mais en lien direct avec le Touch.
- Stations Ligne Aéroport Express :
 - Les abords de la ligne offrent une présence végétale, plus ou moins marquée selon les stations et les séquences.
 - Une offre en espaces verts de proximité quasi-inexistante.
 - Les emprises urbaines alentours dédiées aux fonciers économiques sont très imperméabilisées. Les grandes emprises de stationnement sont peu arborées et peu végétalisées.



SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



Hôpital Garonne



Hôpital Purpan



Hôpital Paule de Vigulier



Espace Odysseus



Hôpital Pierre Paul Riquet



Siège d'Airbus, Blagnac

© AFP - Remy Gabalida



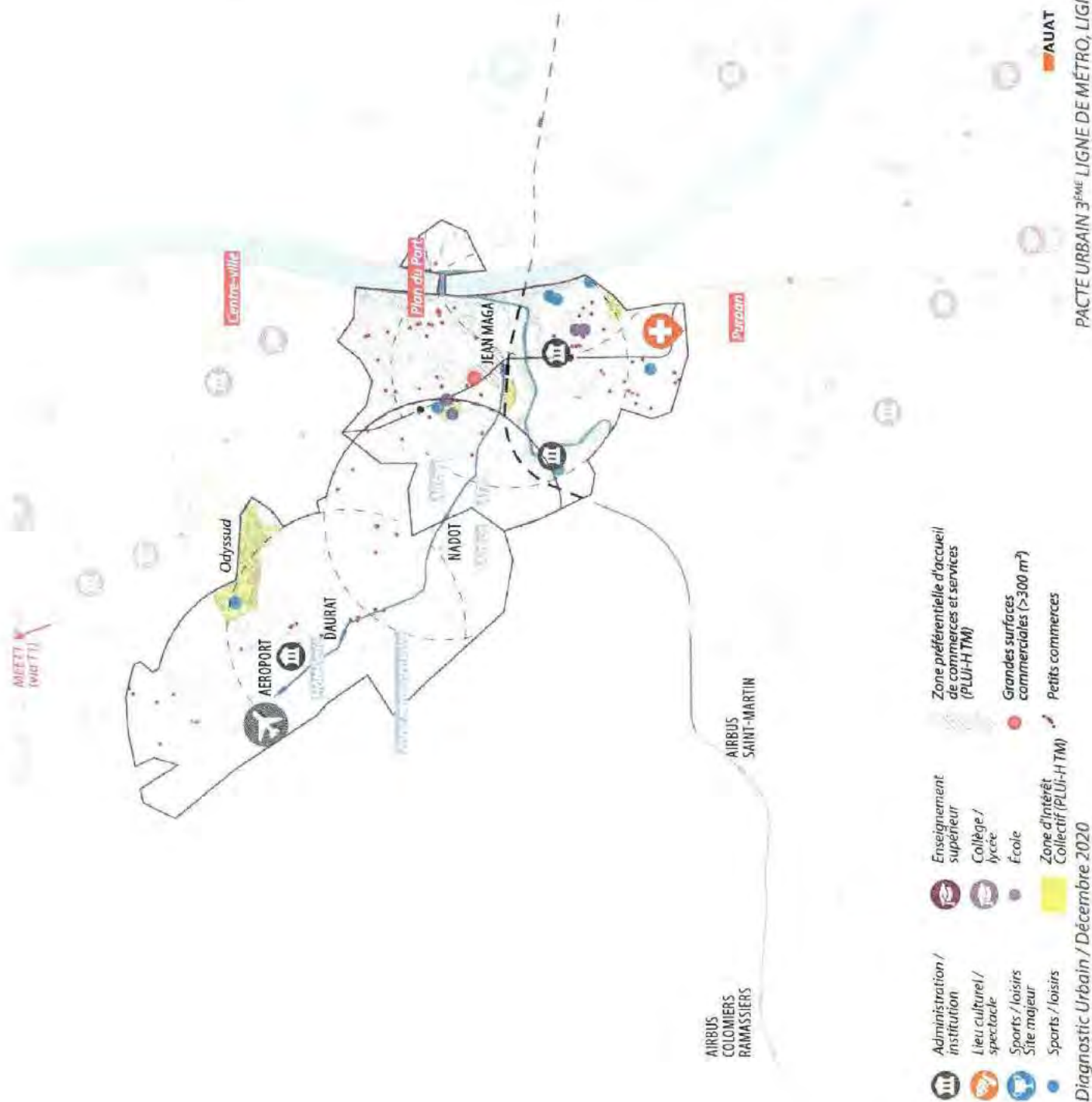
Aéroport Toulouse Blagnac

SECTEUR NORD-OUEST

(LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES

- Une desserte directe de l'aéroport et de la zone d'activité aéronautique.
- Un rabattement tramway en correspondance à la station Jean Maga qui permet une desserte améliorée de l'hôpital Purpan au Sud et de la salle de spectacles Odysseus au Nord.
- Des équipements et commerces de proximité proche de la station Maga à Blagnac et dans le quartier Ancely à Toulouse.
- Un accès aux bords de Garonne à valoriser et aux bord du Touch à aménager.



SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE



Extrait de la révision 1 du
SCoT approuvée le 27 Avril 2017

COHÉRENCE URBAINE



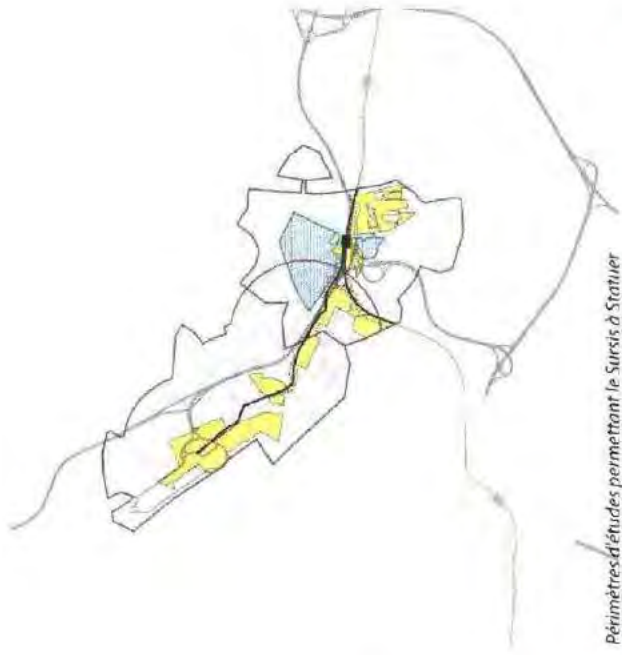
DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION

Diagnostic Urbain / Décembre 2020



RISQUES ET NUISANCES

Plan d'Exposition au Bruit Aérien
Risques Industriels/technologique
Plan de Prévention du Risque Inondation
Classement sonore des Infrastructures de Transport



PÉRIMÈTRES DE SURSIS À STATUER LIÉS À LA 3ÈME LIGNE DE MÉTRO

3^{ème} LIGNE DE MÉTRO
Station et projets urbains
(délib. Toulouse métropole
02/17, 10/17, 10/18, 06/19)

3^{ème} LIGNE DE MÉTRO
Infrastructure
(délib. Tisséo Coll. 07/17, 03/18)

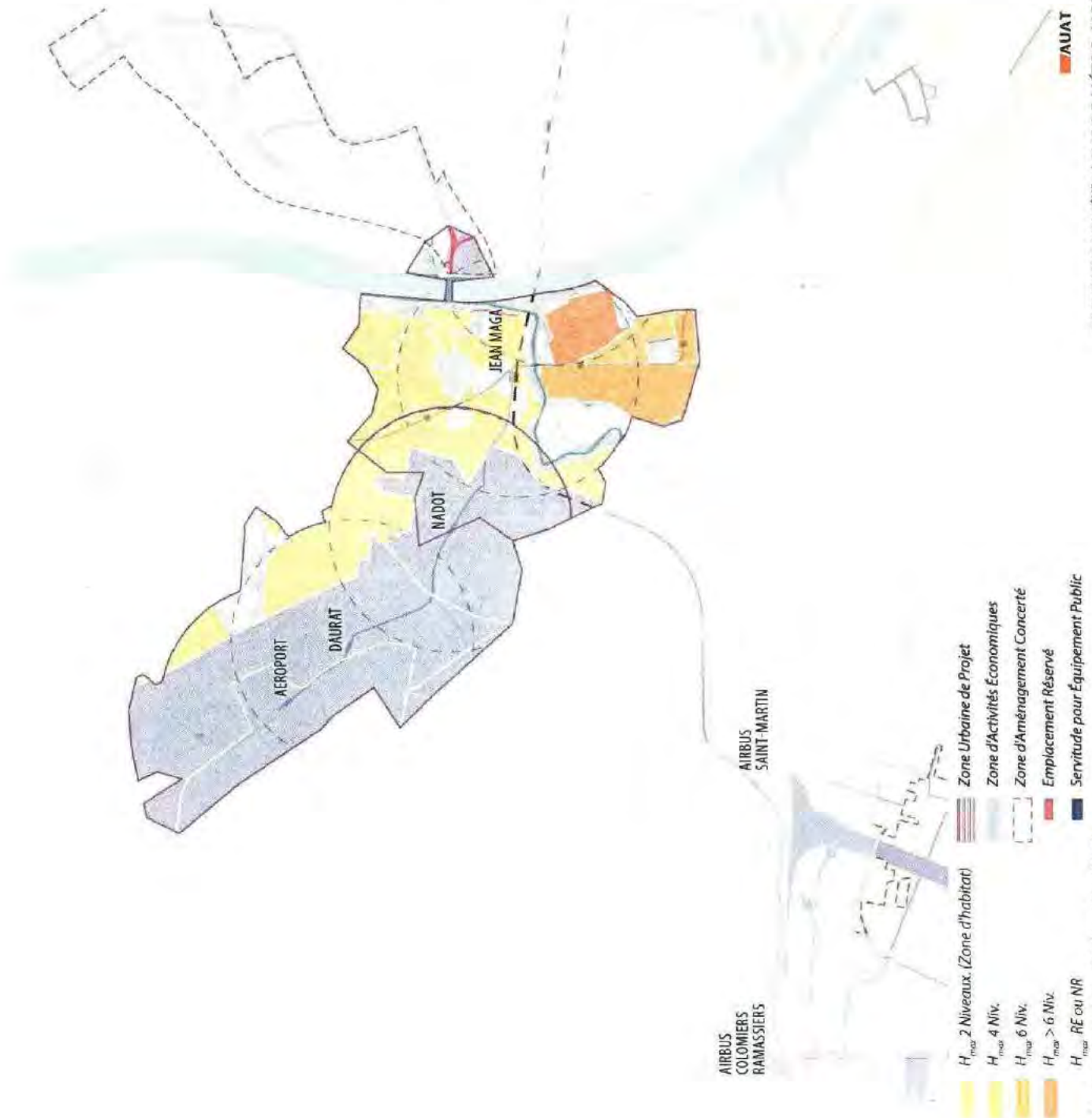
PACTE URBAIN 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B P. 60

SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

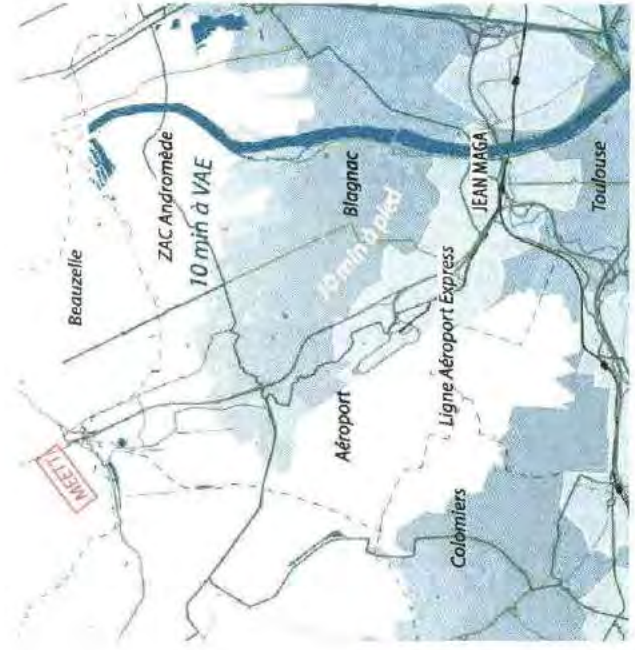
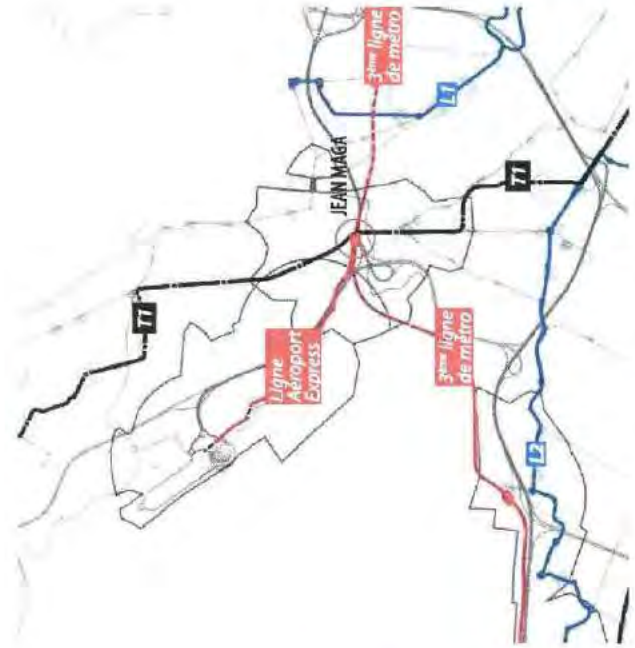
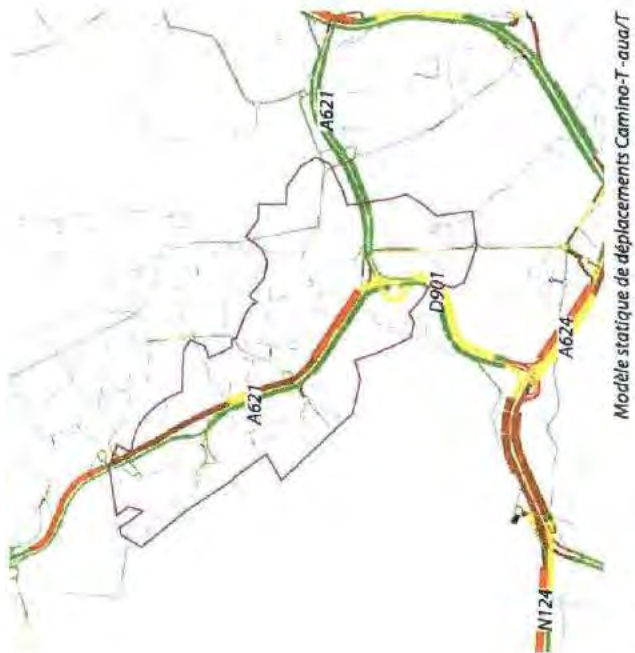
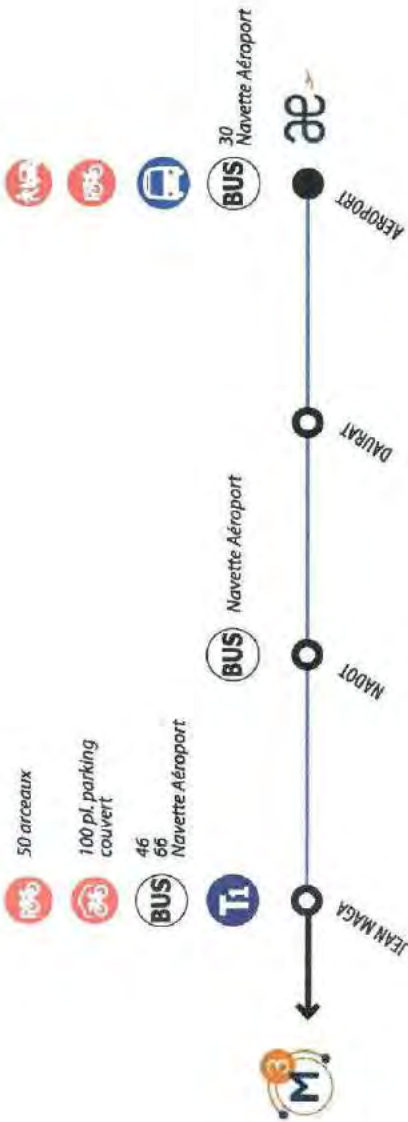
ANALYSE PLUI-H

- Station Jean Maga : les enjeux fonciers sont en partie liés à l'ambition de renouvellement urbain d'une entrée Sud de Blagnac portée par la commune (lien vers la zone économique, transformation des abords de la RD2, mise en scène de la Garonne et du Touch...). La dimension paysagère et d'accès aux espaces de nature, à la confluence entre Garonne et Touch, est très importante.
- Stations Nadot, Daurat : des emprises foncières largement liées aux activités économiques qui pourront s'inscrire dans une démarche d'intensification, notamment à partir d'une redistribution d'importants espaces dédiés au stationnement.
- Station Aéroport : des emprises foncières occupées d'une part par l'équipement aéroportuaire (aérogare, parkings...) et, d'autre part, par des entreprises proches (Orange...). Une dynamique de renouvellement engagée par SATB qui devrait encore évoluer avec la future gouvernance de l'aéroport.



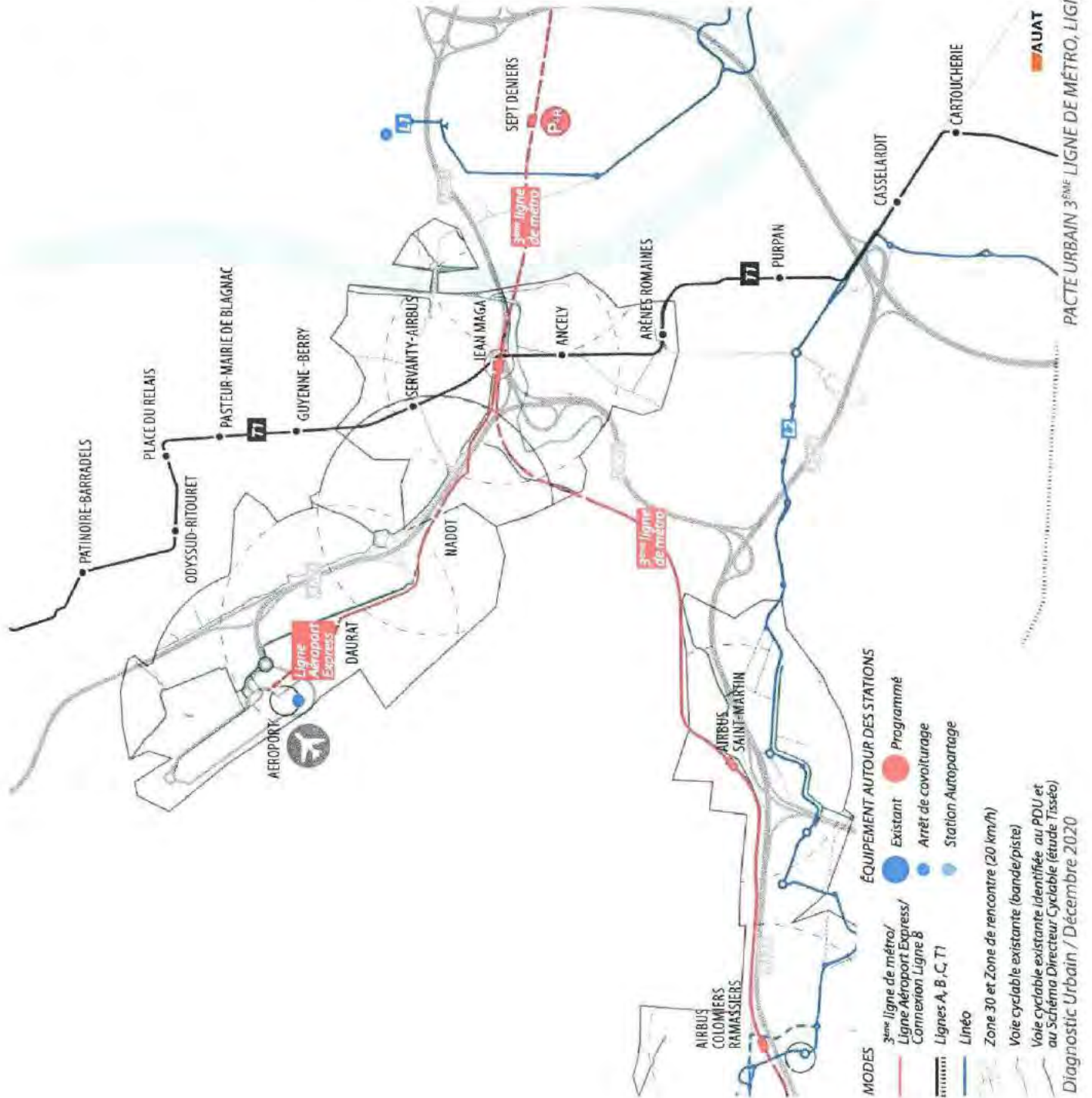
SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

MOBILITÉ



SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) MOBILITÉS

- Un carrefour autoroutier important distribuant d'une part l'A621 reliant Toulouse à l'aéroport et d'autre part le « Fil d'Ariane » vers Colomiers et Auch.
- Une desserte autoroutière complétée par la RD2 vers Purpan au Sud et vers le centre de Blagnac au Nord.
- Une desserte en transport en commun structurée par la ligne de tramway entre Toulouse et Blagnac et complétée par quelques lignes de bus à Toulouse (lignes 46 et 66) et à Blagnac (lignes 30 et 70).
- Une desserte multimodale de l'aéroport : tramway, navette aéroport, bus (ligne 30), parkings, taxis...
- La station Jean Maga, futur pôle d'interconnexion métro / Ligne Aéroport Express / tramway / Bus.
- Un réseau vélo discontinu, le départ d'un aménagement cyclable en bord de Garonne depuis le pont de Blagnac vers le Nord en rive gauche et vers le Sud en rive droite.
- Une place du piéton aujourd'hui contrainte par le caractère routier de l'environnement.



SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

ENJEUX

→ Ces enjeux déclinent les préconisations développées au chapitre II (pages 20 à 28).

PRINCIPAL ENJEU DU SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

CONCILIER UNE PORTE D'ENTRÉE MÉTROPOLITAINE ET UNE POLARITÉ MAJEURE CONNECTÉE AUX TERRITOIRES ÉCONOMIQUES AVEC LA DIMENSION DE CENTRALITÉ ET DE PROXIMITÉ DU QUARTIER

STATIONS LIGNE AÉROPORT EXPRESS

- Développer et intensifier la zone aéroportuaire,
- Donner une visibilité au siège d'Airbus,
- Renforcer les liaisons urbaines entre la ville de Bagnac et son secteur aéroportuaire.

JEAN MAGA

- Redynamiser un territoire tout en assurant un développement qualitatif et mesuré de sa mutation au travers du projet de quartier conduit par la ville.
- Permettre une mutation urbaine où l'implantation de la 3^{ème} ligne de métro et la programmation du foncier Causat agirait comme des " locomotives ".
- Créer une centralité de quartier qui soit également une porte d'entrée métropolitaine, interface entre Bagnac, Toulouse, la Garonne et l'aéroport, tout en respectant le caractère et l'identité du quartier. Intégrer à la réflexion le projet de développement du quartier porté par la ville au travers de l'étude de mutation urbaine et l'aménagement des espaces publics.
- Ancrer le secteur de Layrac à la dynamique du Sud de Bagnac par la continuité et la qualité des aménagements (liaisons urbaine et paysagère),
- Constituer un parc pour le Sud de Bagnac - à l'instar des autres secteurs de la commune (Les Ramiers, Odyssud, Grand Noble, Andromède) - participant aux Grands parcs du Touch et de la Garonne.

- Amplifier et redéployer l'offre commerciale.
- Élargir l'action sur les mobilités actives au-delà du rabattement vers les stations de métro/Ligne Aéroport Express, mais prendre en compte également les besoins de dessertes locales (vers les équipements scolaires, commerces,

équipements publics, etc).

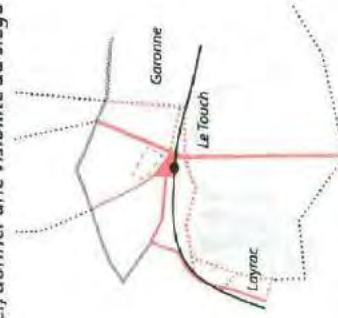
- Limiter et encadrer le stationnement sur le domaine public, notamment pour les usagers de l'aéroport, dans les secteurs résidentiels voisins du pôle d'échange,
- Favoriser l'intermodalité en intégrant une station de bus au pôle d'échanges et en assurant la qualité et la sécurité des traversées de voies,
- Promouvoir la capacité de rabattement et de desserte de la trame verte et bleue. Utiliser le paysage comme support des mobilités actives du quotidien et non uniquement comme élément de loisirs.

SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS)

ENJEUX



Renforcer les liaisons urbaines entre la ville de Blagnac et son secteur aéroportuaire, le développer et l'intensifier, donner une visibilité au siège d'Airbus.



Créer un pôle d'échanges métro-tramway-bus afin de connecter la 3^{ème} ligne à la zone aéroportuaire, à la commune de Blagnac et à l'hôpital Purpan. Y constituer une porte décalée de l'aéroport. Accompagner l'émergence d'une nouvelle centralité, identité pour le quartier Sud de Blagnac, ancrer le secteur de Layrac à cette dynamique, en s'appuyant sur la proximité du Touch et les capacités intermodales du secteur.



- Secteur d'activités (Zone d'activités)
- Centralité commerciale (Z. préf. d'accueil du commerce)
- Grand équipement (zone d'intérêt Collectif)
- Secteur de développement / mutation à l'étude
- Entité paysagère à renforcer
- Entité paysagère à constituer
- Espace public à requalifier
- Intermodalité à favoriser
- Trame paysagère
- Liaison urbaine majeure
- Liaison secondaire
- Existante ou programmée
- Préconisée

SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) VOCATIONS

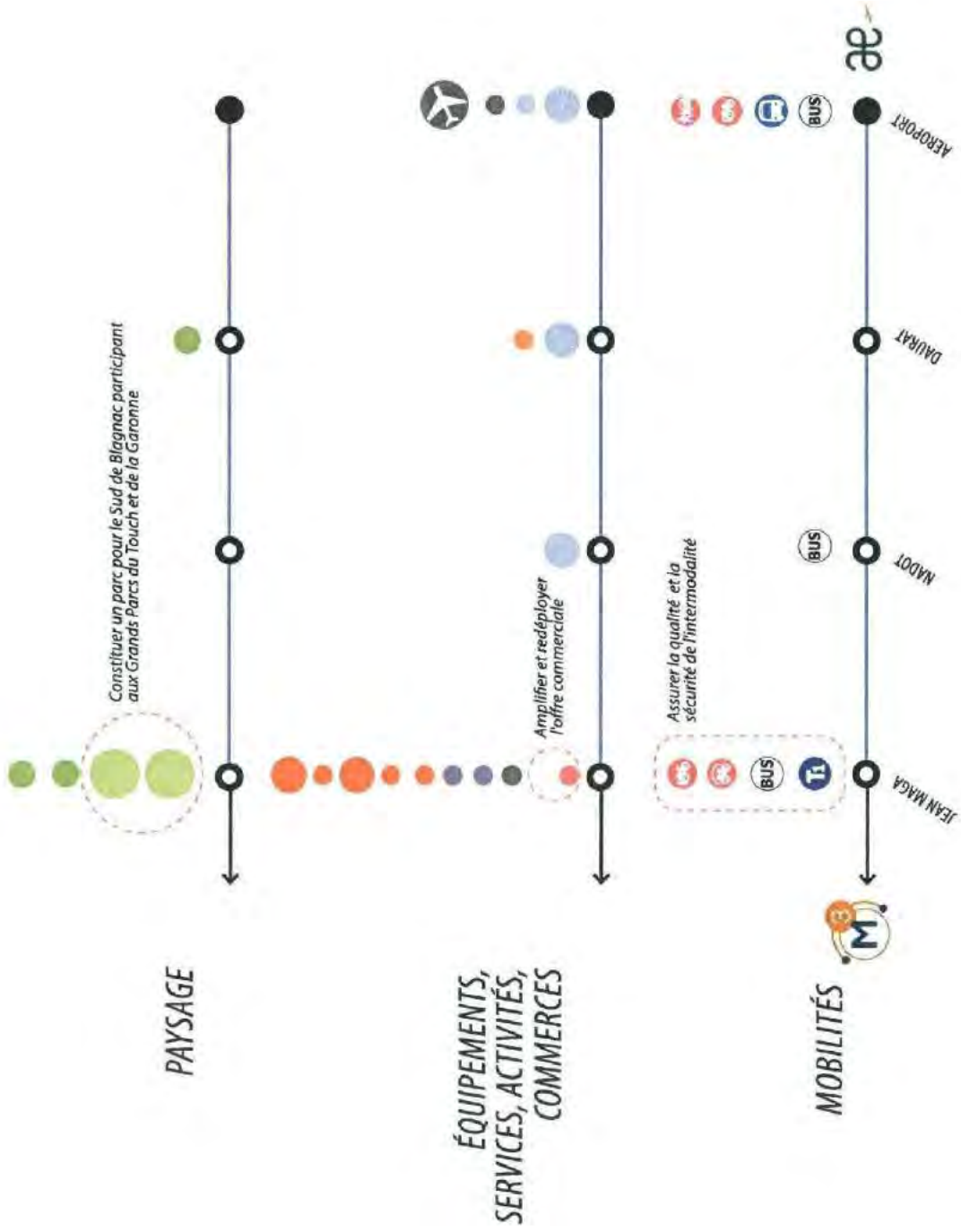


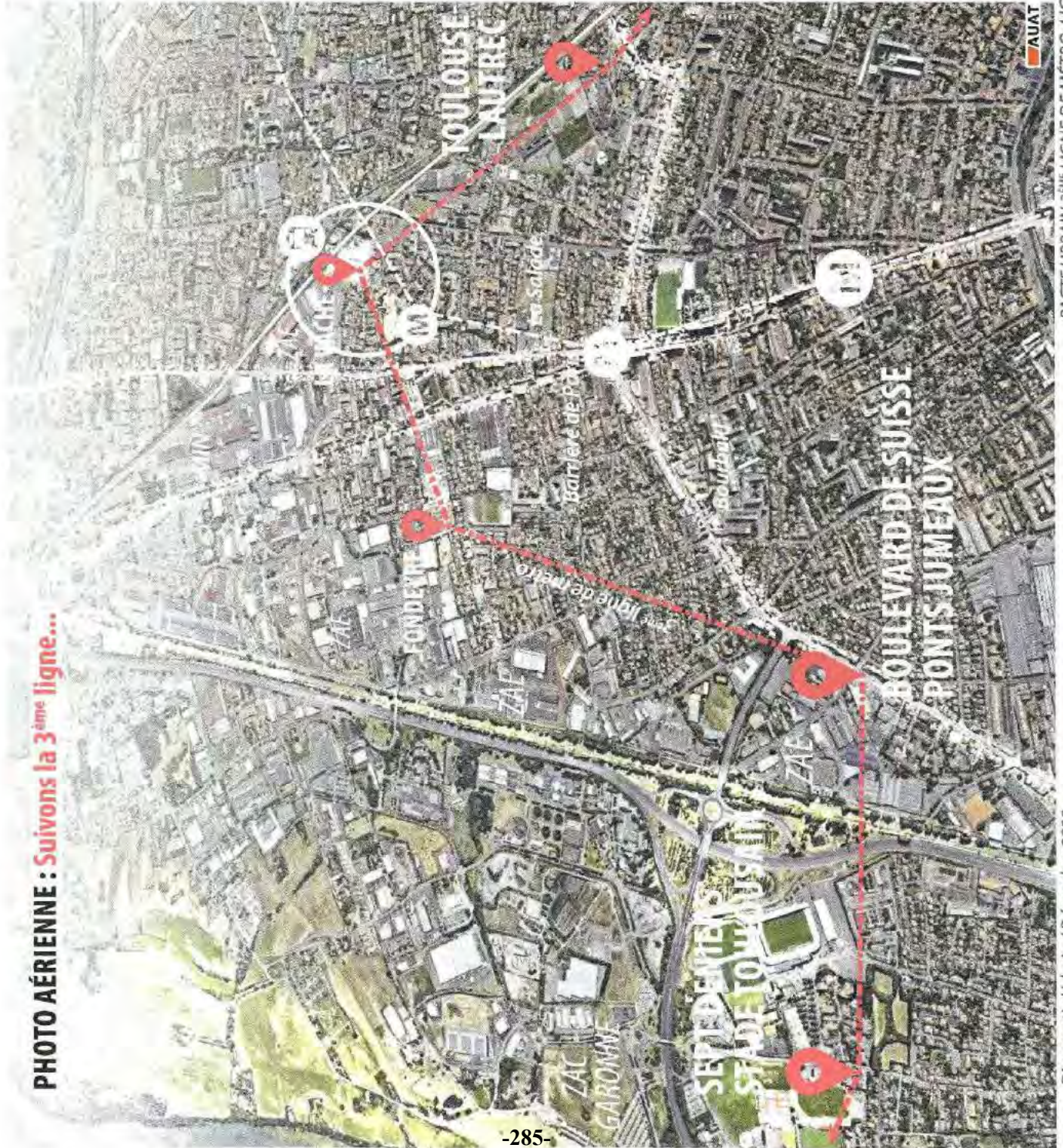
PHOTO AÉRIENNE : Suivons la 3^{ème} ligne...

2. SECTEUR NORD

La desserte des faubourgs Nord doit permettre d'accompagner le développement d'un territoire à fort potentiel et en quête d'identité. Elle doit également renforcer au niveau économique la logistique urbaine et la question de l'approvisionnement de la ville. La 3^{ème} ligne de métro replace ces quartiers sur un positionnement stratégique entre centre-ville et aéroport.

Le tracé retenu permet le renforcement de centralités de proximité (Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux, Fondeyre), l'émergence de centralités métropolitaines (Sept-Deniers, La Vache) et la desserte de générateurs de déplacements importants (stade Ernest Wallon, Toulouse Logistique Urbaine Fondeyre, lycées, conservatoire, Airbus Saint-Eloi, MIN...). Il s'inscrit par ailleurs en interface vers des secteurs proches en cours de renouvellement (ZAC Garonne, secteur MIN / Fondeyre, ZAC de Borderouge, PRU Trois Cocus et La Vache). Les stations Boulevard de Suisse - Ponts Jumeaux et Sept Deniers s'installent également dans une dynamique d'élargissement du centre de Toulouse vers ses faubourgs proches.

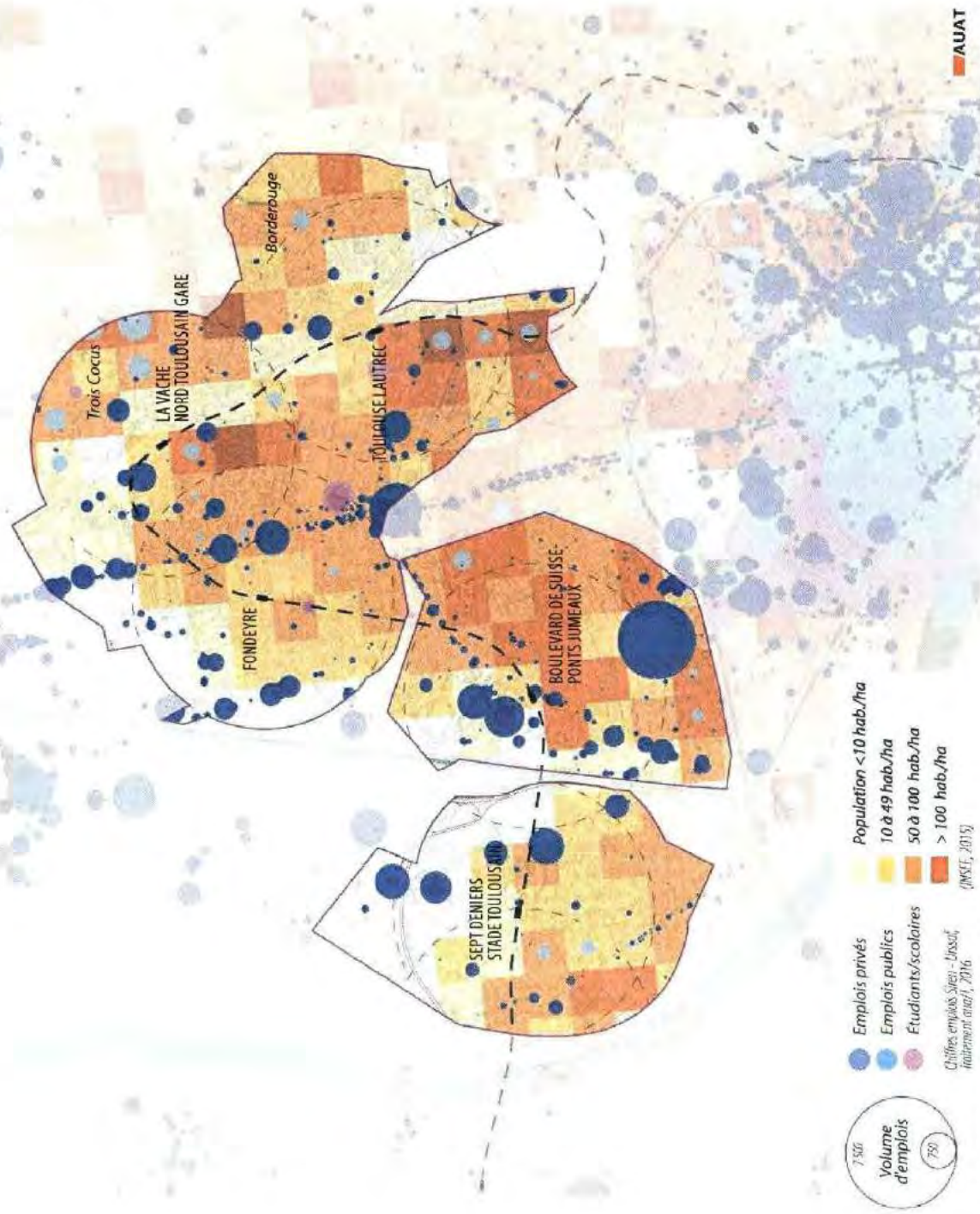
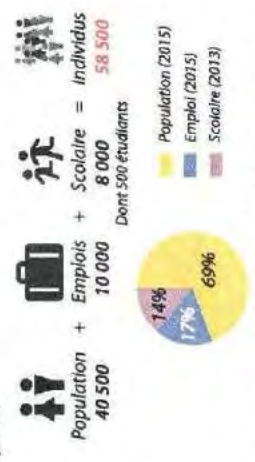
Le pôle d'interconnexion de La Vache / Route de Launaguet met en contact deux lignes de métro, une gare ferroviaire à l'avenir stratégique (projet Aménagements Ferroviaire au Nord de Toulouse, AFNT), un pôle bus. Il constitue le germe d'une centralité métropolitaine qui structure le Nord de l'agglomération.



SECTEUR NORD

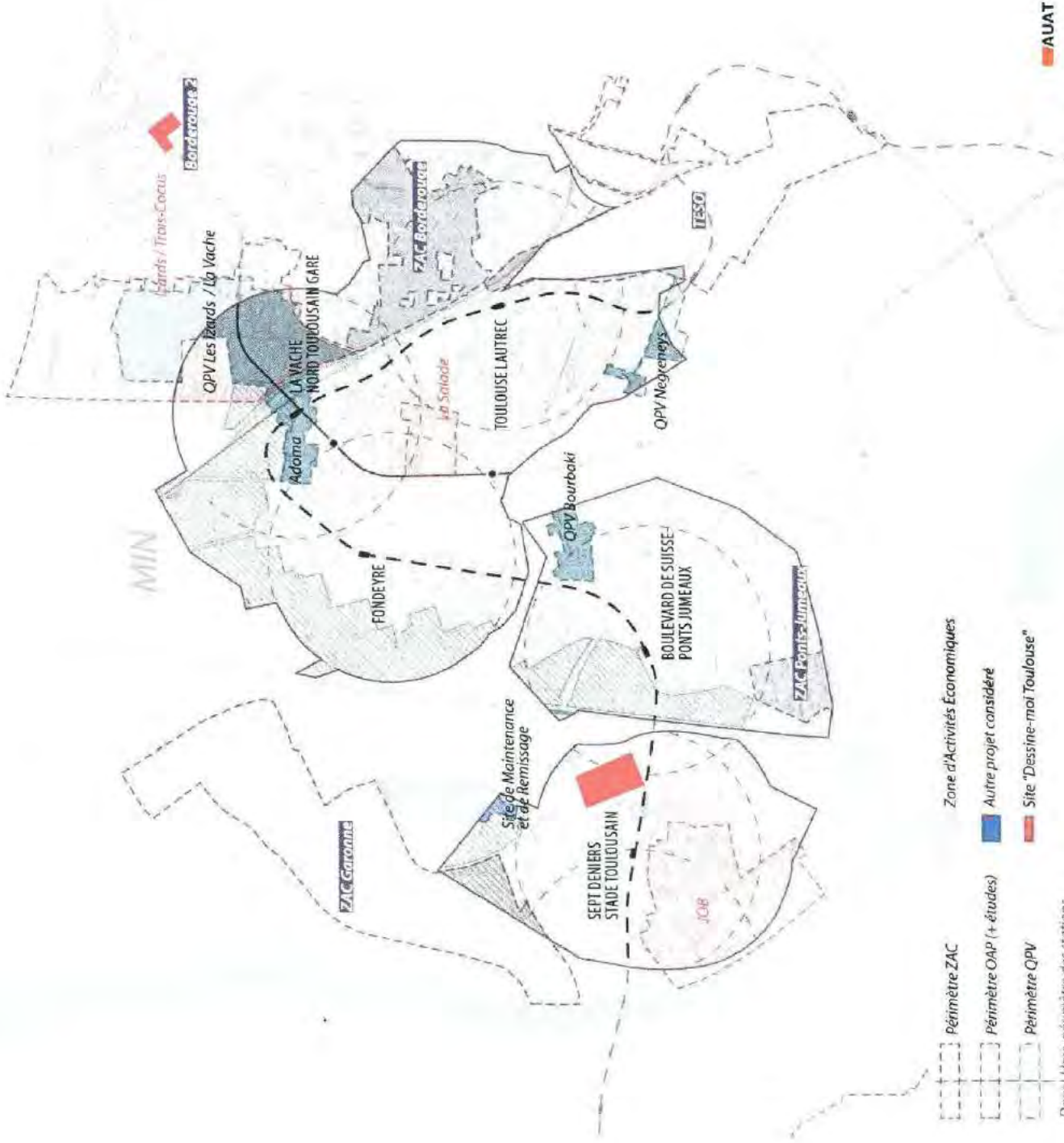
SOCIO-DÉMO, ÉCONOMIE

- Un itinéraire qui relie les faubourgs Nord de Toulouse (Sept-Deniers, boulevard de Suisse, Fondeyre, Trois Cocus et La Vache, Toulouse Lautrec),
- Des secteurs desservis mixtes et denses : plus de 35000 habitants et 15000 emplois situés à moins de 10 minutes des stations (chiffres 2013).
- Une forte dynamique de renouvellement urbain en cours dans un territoire Nord qui accueille une part importante de la croissance de la ville de Toulouse, qui pose des questions d'intégration dans les tissus urbains existants.
- Un renouvellement des secteurs d'habitat social en QPV proches des futures stations : Bourbaki, Les Izards-La Vache, Negreneys, ...
- Des sites économiques importants à 10-15 minutes à pied des stations : ZAC Garonne, Airbus Saint-Eloi, Fondeyre/MIN, Etats Unis...
- Des tissus industriels et artisanaux anciens dans le secteur Fondeyre/MIN et le long du canal Latéral avec un fort potentiel de mutation, identifié comme un des 5 grands territoires économiques du Projet Urbain Toulousain et un des 14 territoires d'actions du SOTE de Toulouse Métropole.



SECTEUR NORD

DYNAMIQUE DES PROJETS EN COURS ET TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE

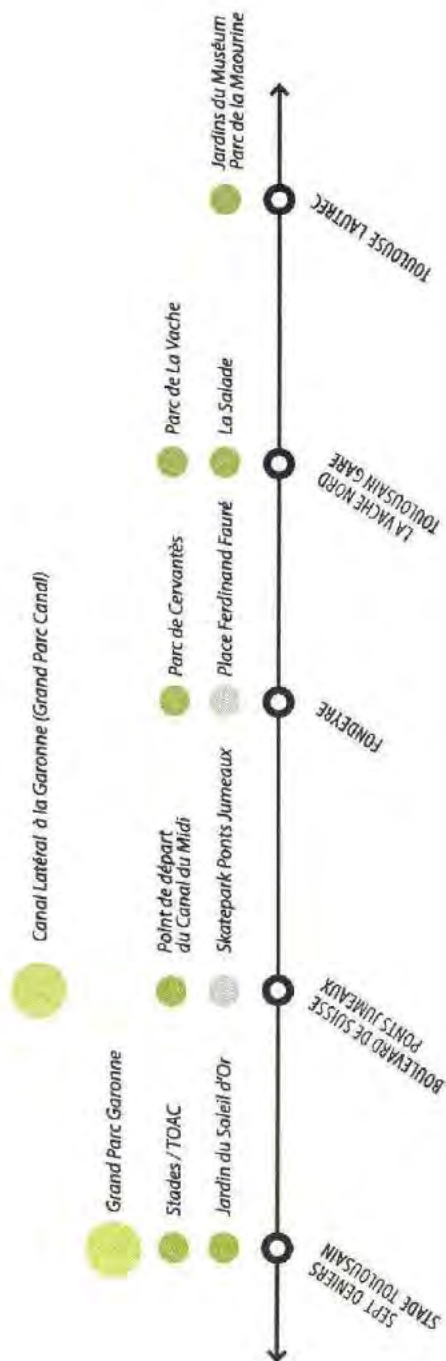


Programmation des projets du territoire d'étude

Projet	Prog.	Prog. 2025		Source
		dont réalisés en 2020	à terme	
ZAC Garonne	Logement Activité		225 050 m ²	Opidea
ZAC Ponts Jumeaux	Logement		1300	
	Activité		5500 m ²	
	Commerce Équipement		5800 m ²	
ZAC Borderouge	Logement		5000	
	Activité Équipement		20 000 m ² 13 000 m ²	PLUH
OAP JOB	Activité Commerce Équipement			PLUH
OAP La Salade	Commerce Équipement			PLUH
OAP Izards / Trois-Cocus	Logement Activité Équipement		900	POA & PLUH
OAP Les Izards / La Vache	Logement		1200	ANRU
	Activité Équipement			
	Logement			
Adoma ZAC Vache (hors QPV)	Logement			

SECTEUR NORD

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



SECTEUR NORD

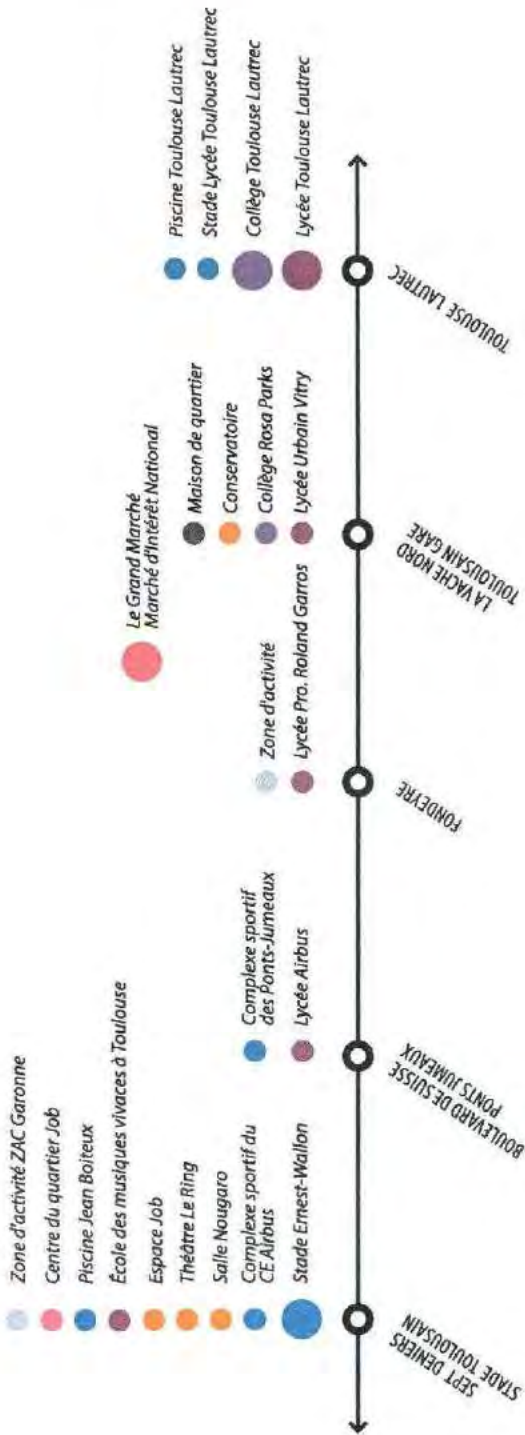
NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)

- Des espaces publics aux gabarits contraints, sans aucune plantation ni arbre. Un lien vers le Canal à inventer, lié au déploiement du Grand Parc Canal. Une trame verte à valoriser en bord de Garonne.
- Boulevard de Suisse, Fondeyre, La Vache et Toulouse Lautrec : de grandes emprises économiques où les équipements sont très peu plantés.
- Boulevard de Suisse : une proximité du canal Latéral à la Garonne, mais rendue lointaine par les grands fonciers privés économiques.
- Fondeyre : un square rue Cervantes aujourd'hui isolé, à l'emplacement plus lié à une logique d'opportunité foncière qu'à une logique urbaine.
- La Vache : le parc de La Vache fait le lien entre 3^{ème} ligne et ligne B.
- Des franges ferroviaires plantées et arborées formant une continuité végétale linéaire.
- Une vigilance sur les évolutions urbaines d'un tissu urbain où le végétal est porté par le privé.
- Un manque de "confort urbain" dû au faible nombre d'espaces publics arborés.
- La Salade : aménagement d'un parc de grande ampleur entre avenue de Fronton et route de Launaguët.
- Le parc de la Maourine proche de la future station Toulouse Lautrec. Le canal Latéral, un cheminement vert à valoriser aujourd'hui dans un environnement peu qualifié.



SECTEUR NORD

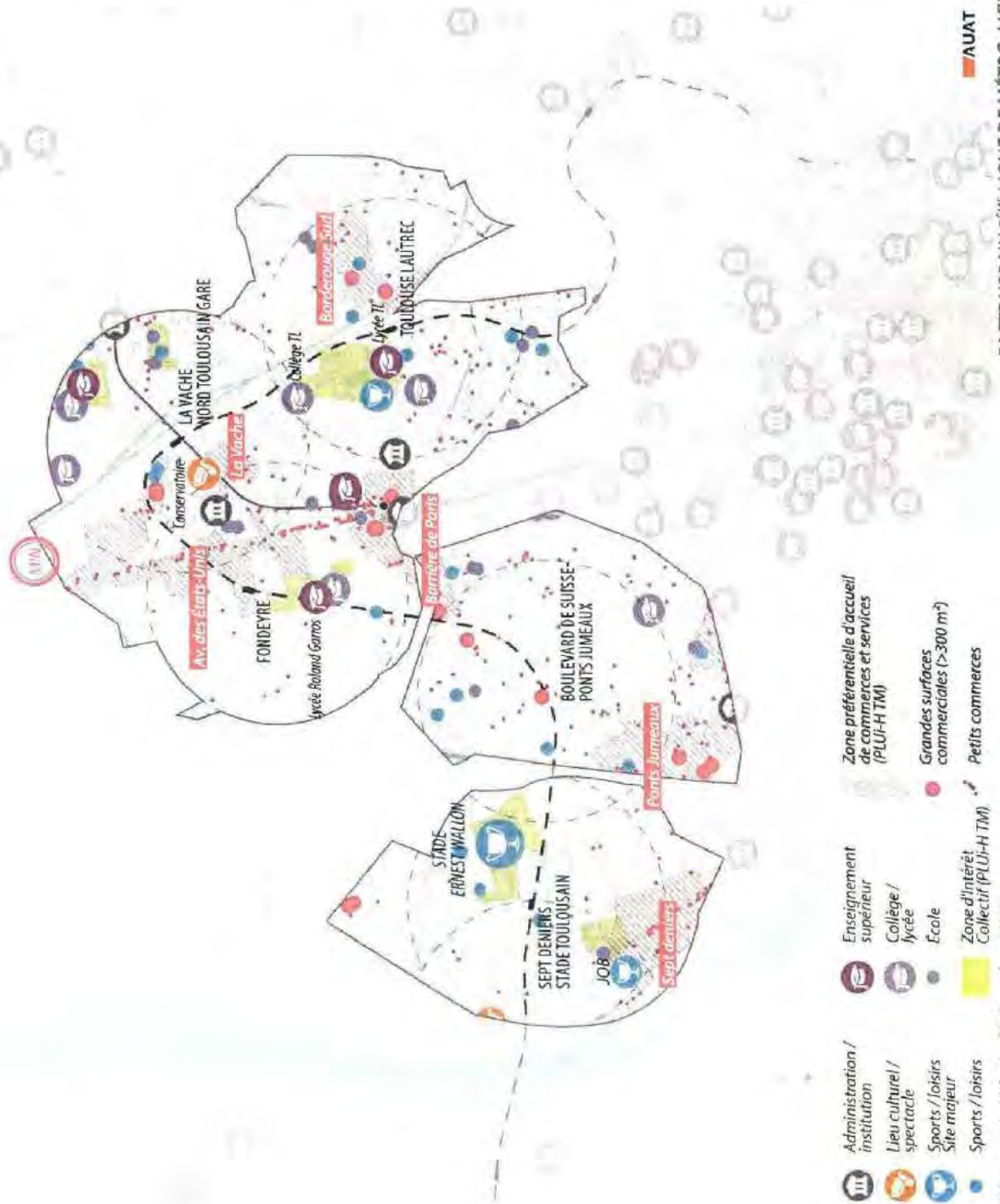
ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



SECTEUR NORD

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES

- Des équipements publics de proximité insérés au cœur des quartiers, une forte dynamique urbaine ces dernières années qui doit être accompagnée par de nouveaux équipements...
- Le stade Ernest Wallon, un équipement de rayonnement régional, en voie de modernisation à travers la démarche " Dessine-moi Toulouse " qui l'accompagnera d'un projet urbain dont la programmation reste encore à définir.
- Des polarités proches des stations à " accrocher " : le centre de quartier Job à Sept Deniers, Ponts Jumeaux, La Vache, Borderouge Sud, le cœur de quartier Micoulaud-Trois Cocus...
- Des fonctions commerciales le long des axes principaux (route de Blagnac, boulevard Trentin, avenue des Minimes...) et plus ponctuellement en cœur de quartiers (La Vache...).
- Une desserte d'équipements scolaires et sportifs importants : lycées Roland Garros et Toulouse Lautrec, lycée urbain Vitry, collège Rosa Parks, école Ernest Renan, piscines JOB et Toulouse Lautrec, conservatoire à La Vache, stades...
- Le MIN et le centre routier de Fondeyre en cours de renouvellement, des équipements majeurs au cœur d'un projet de développement économique plus ouvert sur la ville, qui participe activement à l'approvisionnement de la ville grâce à une logistique organisée du dernier kilomètre.

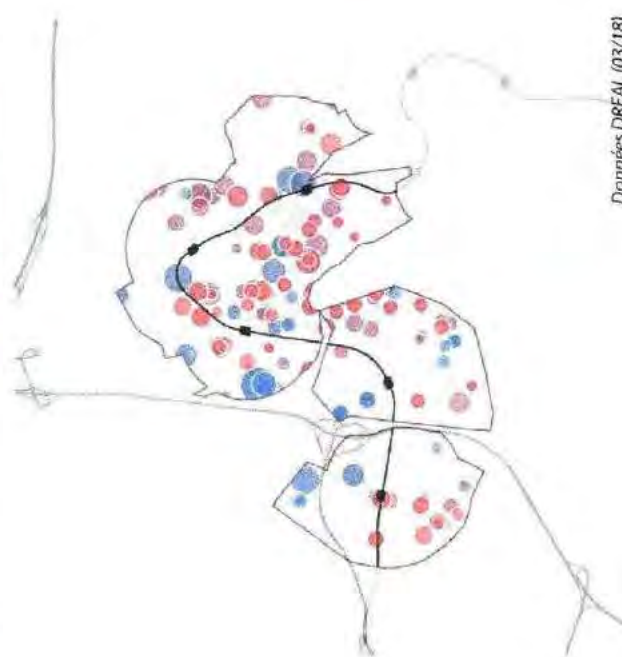


SECTEUR NORD CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE



Extrait de la révision 1 du
SCoT approuvée le 27 Avril 2017

COHÉRENCE URBAINE



Données DREAL (03/18)

DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION

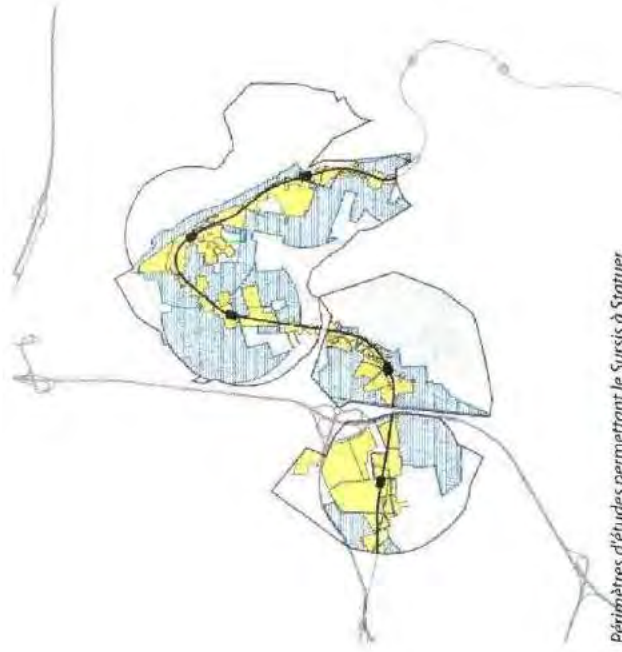


Diagnostic Urbain / Décembre 2020



RISQUES ET NUISANCES

Plan d'Exposition au Bruit Aérien
 Risques Industriel/technologique
 Plan de Prévention du Risque Inondation
 Classement sonore des Infrastructures de Transport



Périmètres d'études permettant le Sursis à Statuer

PÉRIMÈTRES DE SURSIS À STATUER LIÉS À LA 3ÈME LIGNE DE MÉTRO

3^{ème} LIGNE DE MÉTRO
 Station et projets urbains
 (délib. Toulouse métropole
 02/17, 10/17, 10/18, 06/19)
 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO
 Infrastructure
 (délib. Tisseo Coll. 07/17, 03/18)

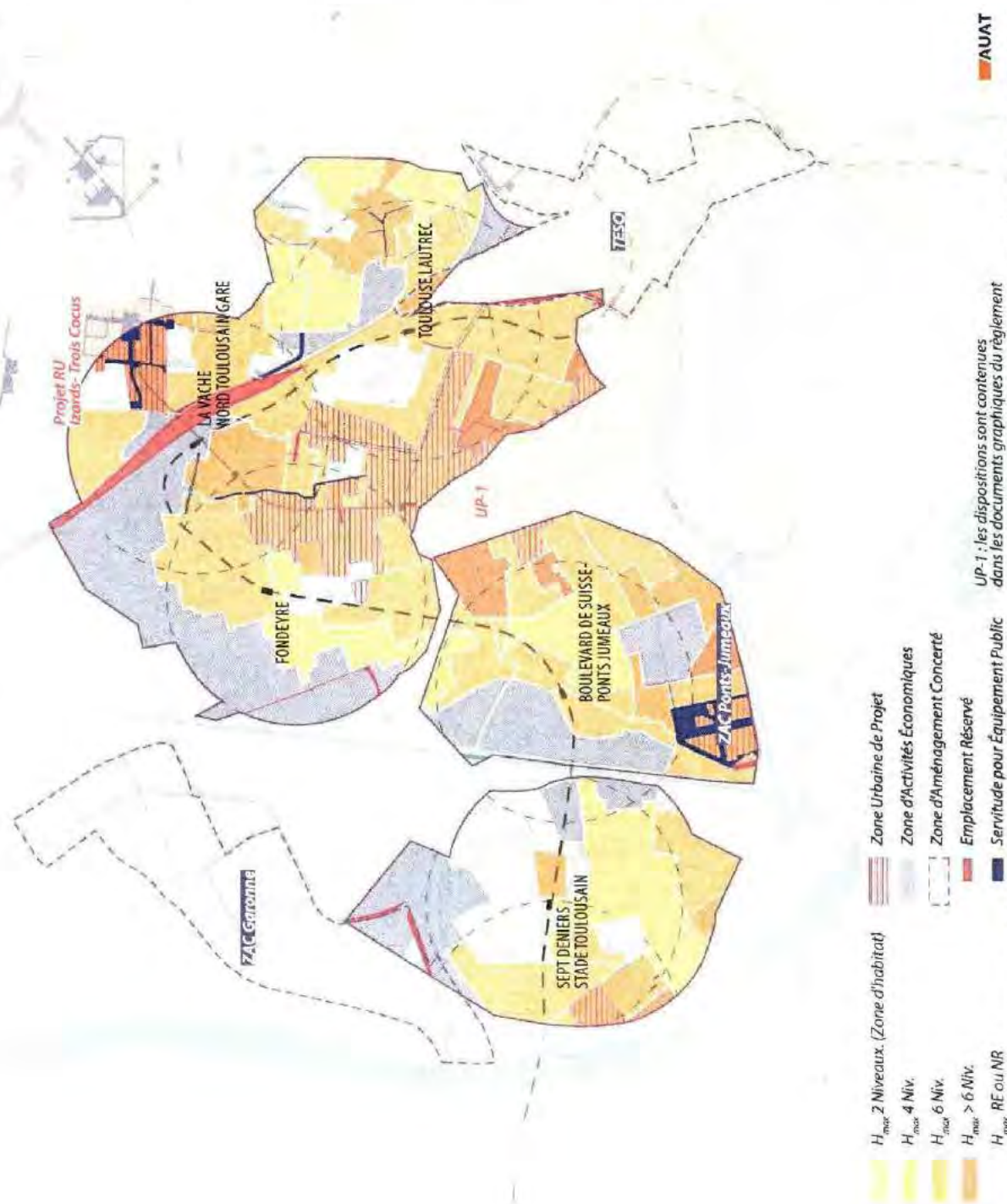
PACTE URBAIN 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 74

SECTEUR NORD

CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

ANALYSE PLUI-H

- Des stations implantées dans des tissus urbains constitués mais où les enjeux de renouvellement urbain sont très importants.
- Sept Deniers : les fonciers liés aux équipements sportifs constituent des espaces stratégiques, en lien avec le projet urbain porté par le Stade Toulousain (cité du sport...). La faible densité du quartier pourrait être à l'origine de dynamiques de renouvellement à encadrer.
- Boulevard de Suisse, Fondeyre et La Vache : des activités inscrites dans un tissu urbain des années 1970-80 dont la vocation est aujourd'hui à débattre. Un lien au canal Latéral et un renforcement ou une création de polarités urbaines constituant des enjeux importants dans les actions de maîtrise foncière.
- La Vache : une ambition de centralité métropolitaine en lien avec le pôle d'échanges nécessitant un dialogue avec les propriétaires fonciers plus ou moins éloignés (entreprises, MIN, SNCF, centre commercial, Adoma...).
- Fondeyre : des emprises de concessionnaires automobiles - sensibles à la reconfiguration du secteur - devenant stratégiques pour l'intensification urbaine et la constitution de maillages viaires Est-Ouest qui font cruellement défaut dans ce secteur de la ville.



SECTEUR NORD

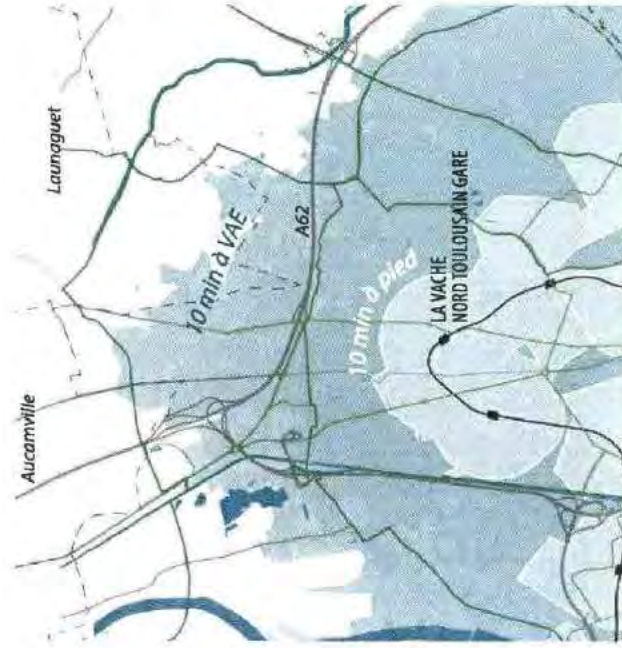
MOBILITÉS



500 5000 Capacité de la voirie (véhicules/h)
 >120 <100 <80 Volume de véhicules/Capacité de la voirie (%) en heure de pointe du soir



3^{ème} LIGNE DE MÉTRO/CONNECTION LIGNE B
 LIGNEO
 AUTRE TRANSPORT EN COMMUN LOURD
 RÉSEAU BUS CLASSIQUES

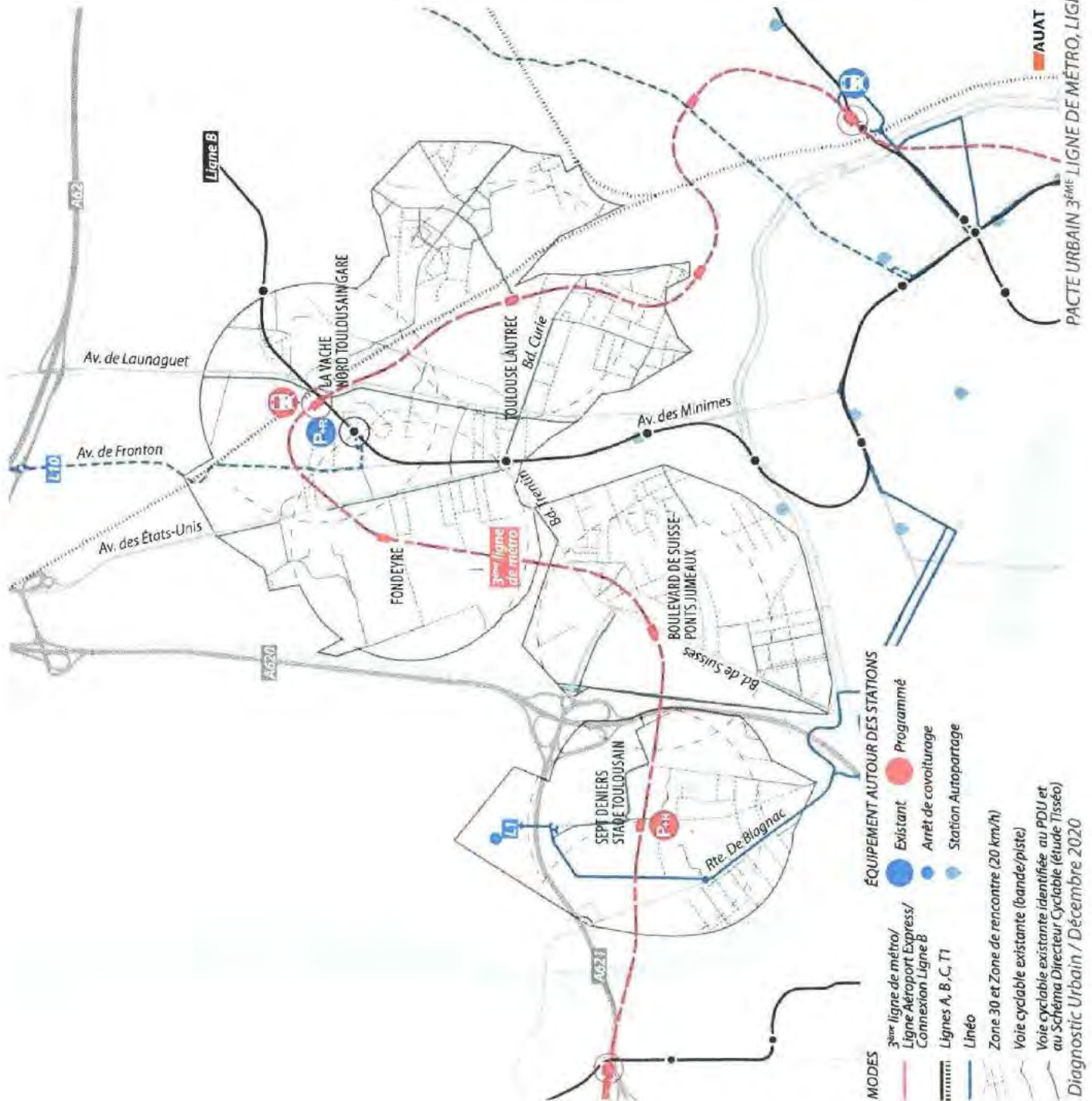


10 MINUTES AUTOUR DE LA STATION
 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO À VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE
 SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE (PROJET)

SECTEUR NORD

MOBILITÉS

- Une desserte routière structurante :
 - Le périphérique (A62, A620) et l'A621,
 - Une trame de boulevards radiaux : route de Blagnac, États-Unis / Fronton / Minimes, route de Launaguët,
 - Boulevards de Suisse / Trentin / Curie : seul itinéraire transversal structurant à l'échelle des faubourgs Nord.
- Une trame viaire existante relativement peu capacitaire au regard de la croissance urbaine.
- Une desserte de transport en commun organisée à partir de la ligne B du métro entre le centre-ville et Borderouge et la Linéo 1 desservant le quartier des Sept Deniers.
- Une desserte ferroviaire des faubourgs Nord, aujourd'hui avec une offre limitée, mais avec un potentiel important porté par le projet AFNT qui vise notamment à conférer un rôle structurant à la gare La Vache / route de Launaguët comme pôle d'échanges avec le métro (Ligne B et 3^{ème} ligne de métro).
- Un maillage cyclable structuré sur les bords de Garonne, le long du canal Latéral et du canal du Midi, et des connections dans les quartiers à conforter - en tenant compte du schéma directeur cyclable.
- Des espaces publics souvent peu partagés où le piéton est peu présent.
- Un maillage transversal à renforcer, notamment pour les modes actifs.
- Le rôle structurant de La Vache comme pôle d'échanges multi-modal (métros, AFNT, P+R).



SECTEUR NORD ENJEUX

→ Ces enjeux déclinent les préconisations développées au chapitre II (pages 20 à 28)

PRINCIPAL ENJEU DU SECTEUR NORD

PRENDRE EN COMPTE LA FORTE DYNAMIQUE URBAINE DU SECTEUR ET VALORISER LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO COMME VECTEUR DE STRUCTURATION TOUT EN PRIVILÉGEANT LA QUALITÉ DE VIE DE CES QUARTIERS

FAUBOURGS NORD : DE BOULEVARD DE SUISSE À TOULOUSE-LAUTREC

- Statuer sur les vocations du secteur par la formalisation d'une vision urbaine stratégique,
- Renouveler et intensifier le tissu économique : mixité, cohabitation, articulation avec la fonction résidentielle,
- Constituer une offre d'équipements de proximité à la hauteur de la densité existante (rattrapage préalable à tout accueil supplémentaire),
- Organiser le potentiel d'accueil de population (foncier, mutabilité, desserte) selon le niveau d'équipements de proximité,
- Anticiper la mutation des grandes emprises à fort potentiel (concessionnaires automobile, sernam...),
- Développer le confort urbain pour réduire les nuisances environnementales existantes (air, bruit, îlot de chaleurs, risques industriels...),
- Compléter la trame radiale par un maillage Est/Ouest interquartiers (mise en réseau des centralités).

SEPT DENIERS STADE TOULOUSAIN

- Structurer un pôle d'échanges multimodal qualitatif (métro, P+R, bus, piétons/vélos...),
- Assurer la connexion avec la polarité de Sept Deniers/ Job au Sud et la ZAC Garonne au Nord,
- Assurer un maillon Est-Ouest entre Touch et Canal en passant par Purpan, Job et le stade,
- Participer à la valorisation du canal Latéral (Grand Parc Canal),
- Accompagner la future Cité du Rugby, une centralité métropolitaine en devenir.

BOULEVARD DE SUISSE - PONTS JUMEAUX

- Valoriser le canal Latéral (maillage structurant et support de projet urbain),
- Poursuivre la mutation des tissus d'activités déqualifiés vers des fonctions plus urbaines,
- Questionner le devenir du site Saint-Eloi.

FONDEYRE

- Accompagner la restructuration urbaine du tissu de faubourg (mutation de grandes emprises foncières stratégiques),
- Questionner la vocation à long terme des emprises économiques, selon leur accessibilité métro et rocade,
- Améliorer la centralité, au delà du pôle d'échange multimodal,
- Valoriser les espaces verts publics et constituer un lien paysager entre canal Latéral et centralités,
- Préserver la possibilité de création d'un échangeur.

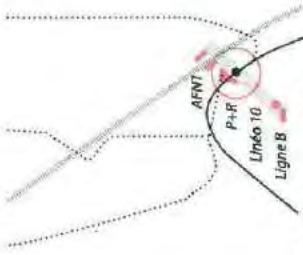
LA VACHE

- Affirmer La Vache comme porte d'entrée Nord de Toulouse en transports en commun, en structurant un pôle d'échanges multimodal qualitatif (métros, bus, et à terme train, piétons/ vélo, P+R...),
- Rendre accessible le PEM depuis le quartier des 3 Cocus : traitement qualitatif du franchissement des voies ferrées,
- Conforter et désenclaver le cœur de quartier de La Vache en connexion et en complémentarité avec les centralités linéaires historiques des pénétrantes du secteur (renouvellement de la résidence sociale ADOMA),
- Valoriser les connexions Est-Ouest (liaisons vertes et modes actifs) entre le Grands Parc Garonne, Grand Parc Canal et Vallée de l' Hers.

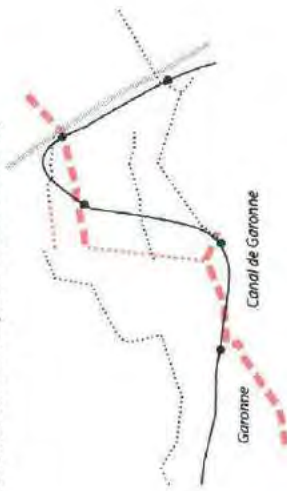
TOULOUSE-LAUTREC

- Encourager la mutation d'un tissu urbain déqualifié, et la requalification du boulevard Pierre et Marie Curie : articulation nécessaire entre Barrière de Paris, Toulouse EuroSudOuest et Borderouge,
- Organiser une connexion efficace et lisible avec les quartiers denses alentours : notamment Raynal (Negreneys) et Borderouge via le franchissement qualitatif de la voie ferrée,
- Désenclaver les ensembles urbains isolés du secteur et les secteurs en impasse (G. Planté, Vitry,...),
- Traiter la frange ferroviaire, comme élément de la trame paysagère et des mobilités actives.

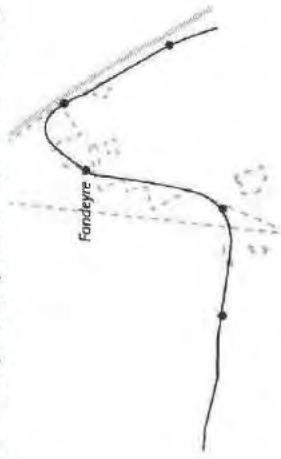
SECTEUR NORD ENJEUX



Affirmer La Vache comme porte d'entrée Nord de Toulouse en transports en commun, à partir d'un pôle d'échange métro-train-bus, bien accessible en modes actifs et structuré d'un point de vue urbain,



Apporter une réponse à l'insuffisance des liaisons Est-Ouest et valoriser le canal de Garonne. Accompagner la vocation sportive et l'identité des quartiers limitrophes (Sept Deniers, Pont Jumeaux),



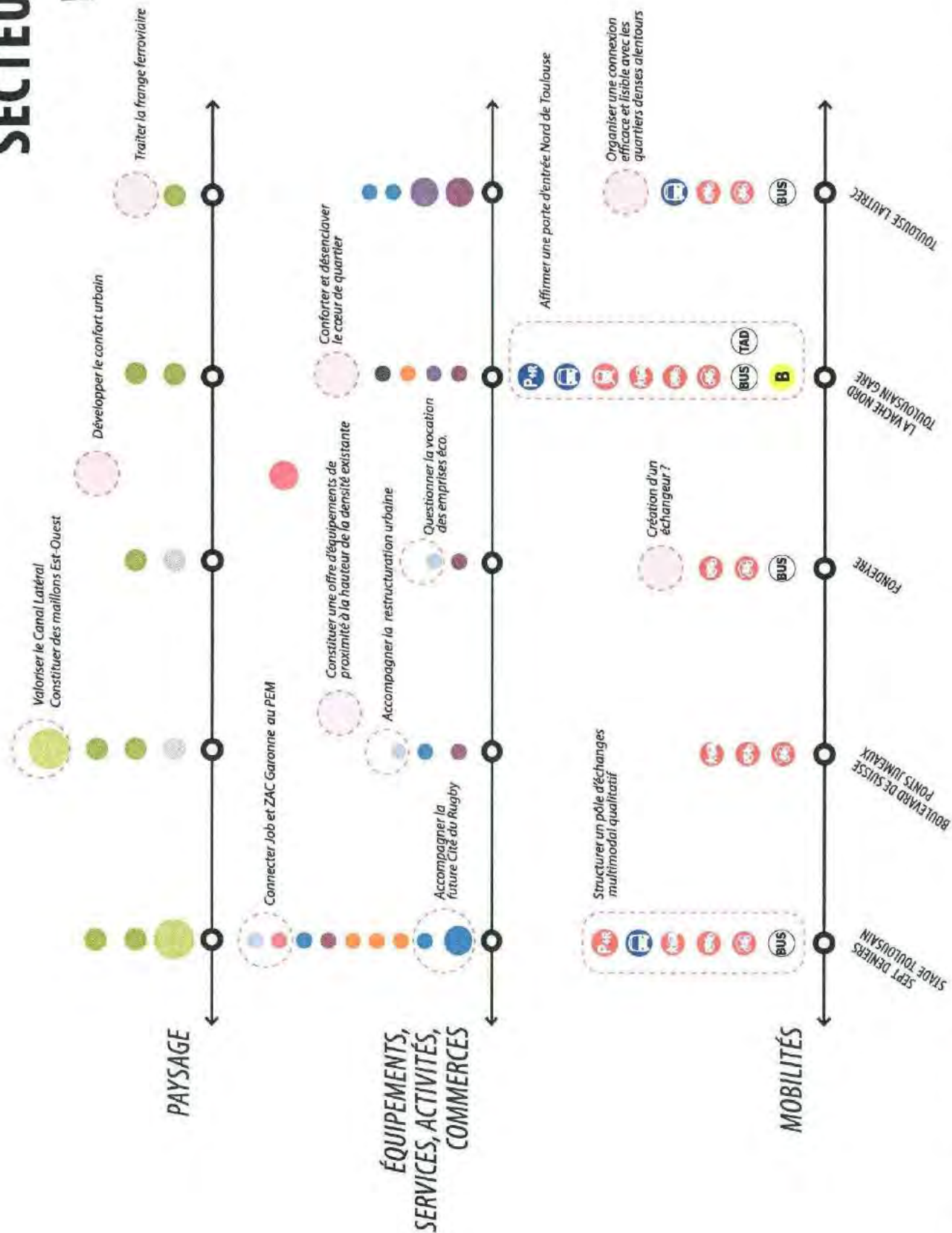
Structurer, proposer une vision de l'intensification urbaine des secteurs économiques, mixtes et à fort potentiel de mutation (Fondeyre, La Vache, Boulevard de Suisse).



PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 79

SECTEUR NORD

VOCATIONS



3. SECTEUR PATRIMONIAL

La desserte du secteur patrimonial permet une connexion au centre de l'agglomération. Le choix du tracé accompagne le projet Toulouse EuroSudOuest, nouveau quartier mixte et d'affaires autour de la gare Matabiau qui se doit d'atteindre un haut niveau de service pour proposer une adresse tertiaire premium devenue indispensable.

Le choix des stations est celui des polarités existantes et à venir tant dans le centre-ville (Matabiau, François Verdier) que dans les faubourgs proches (Bonnefoy, Jean Rieux, quartier Limayrac). Le secteur Patrimonial est caractérisé par un urbanisme d'ores et déjà souvent dense et constitué. L'enjeu est donc d'accompagner certaines mutations en lien avec l'élargissement progressif du centre de Toulouse, sans remettre en cause les éléments identitaires des quartiers concernés.

la station Raynal accompagnera la recomposition urbaine du secteur du Raisin, actuellement occupé par des bâtiments techniques ferroviaires et municipaux. Elle assurera la desserte de l'un des principaux secteurs d'accueil de la programmation de logements du projet TESO à échéance 2022-2030. La station Limayrac permettra une desserte de la Cité de l'Espace à partir d'un itinéraire piétonnier à aménager.

L'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro renforce la multimodalité du pôle d'échanges de Matabiau. Le PEM permettra à terme l'accueil de la LGV et s'ouvrira sur la ville grâce à la création de nouveaux parvis (gare 4 faces).

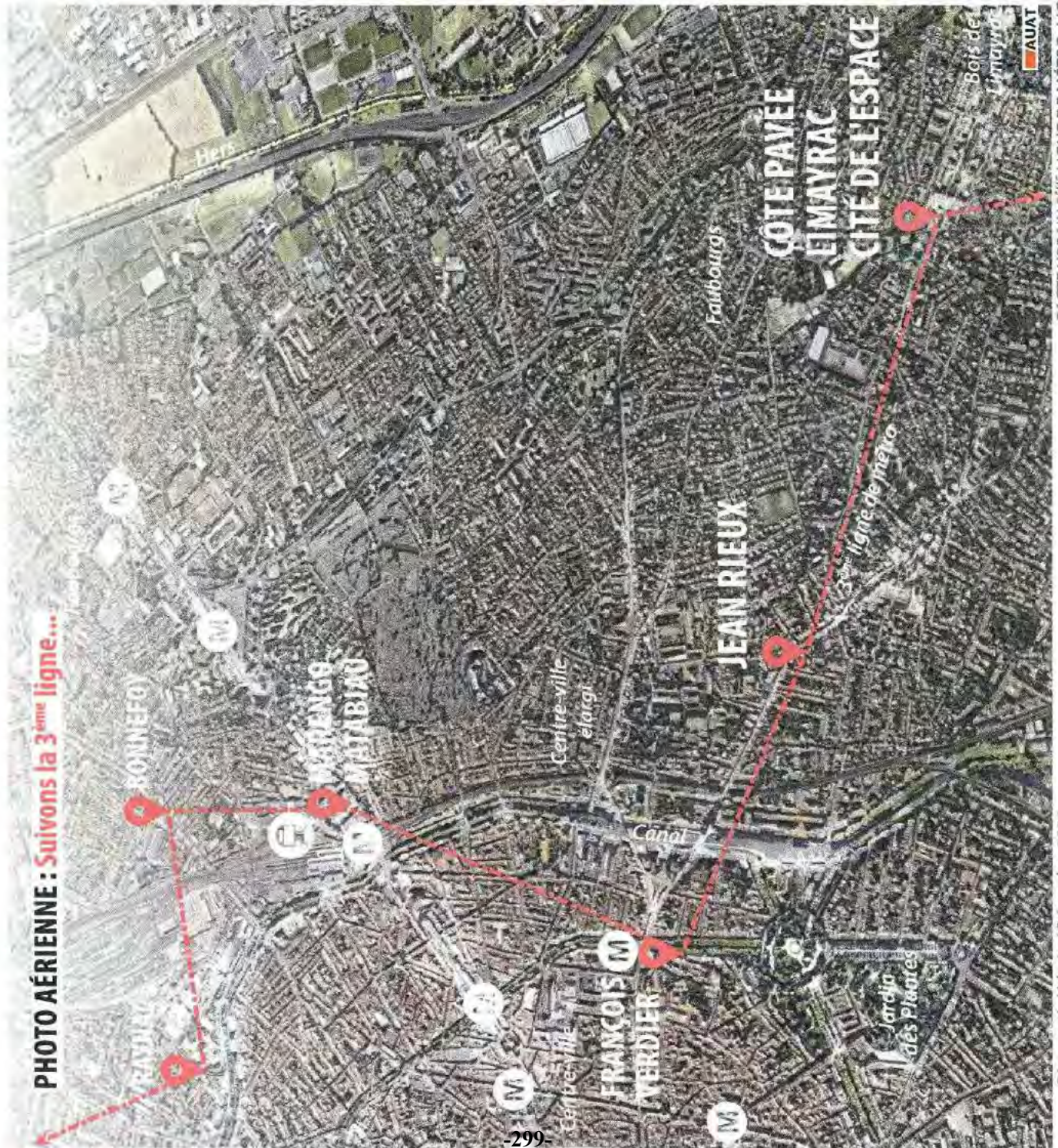
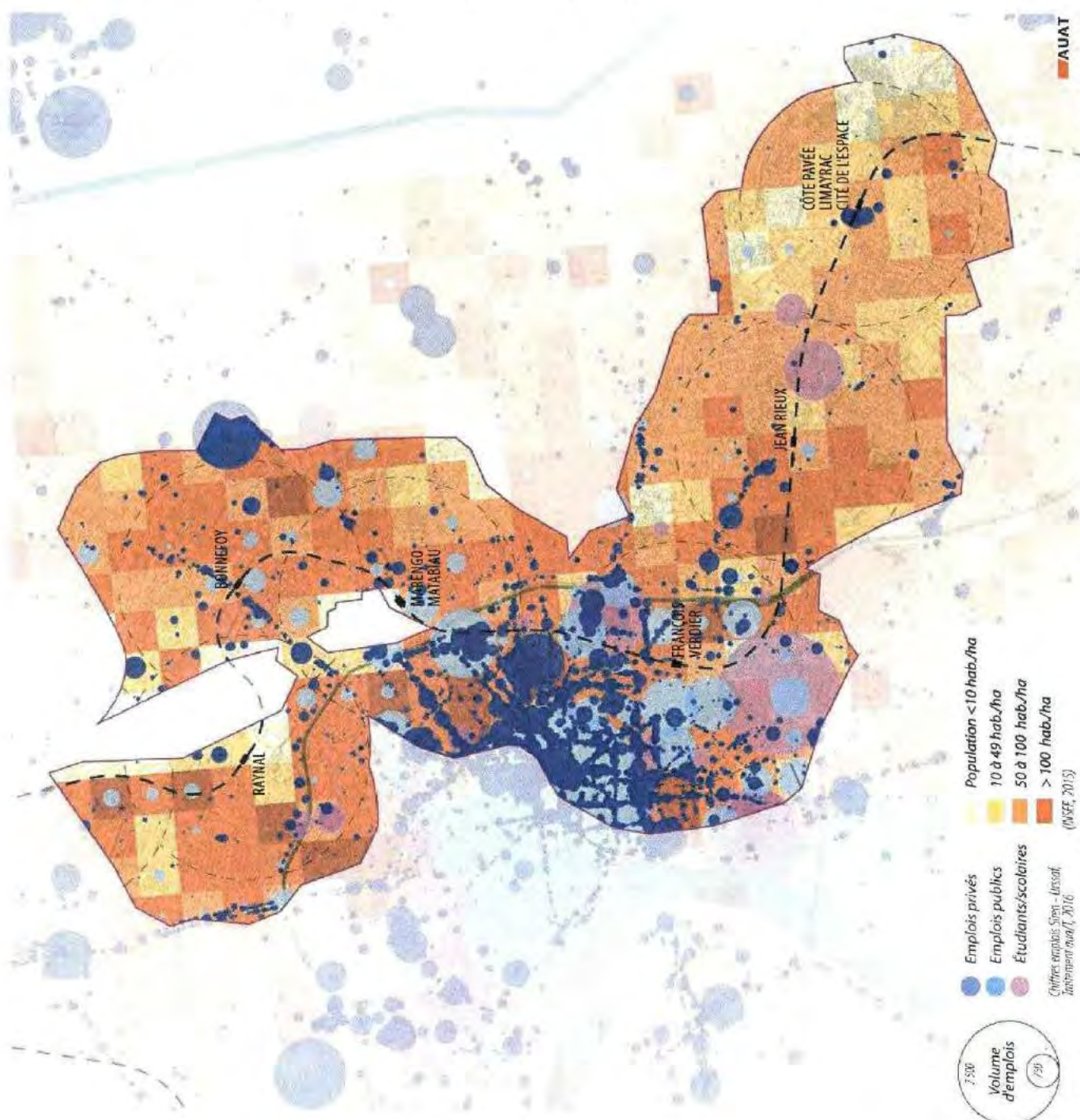


PHOTO AÉRIENNE : Suivons la 3^{ème} ligne...

SECTEUR PATRIMONIAL

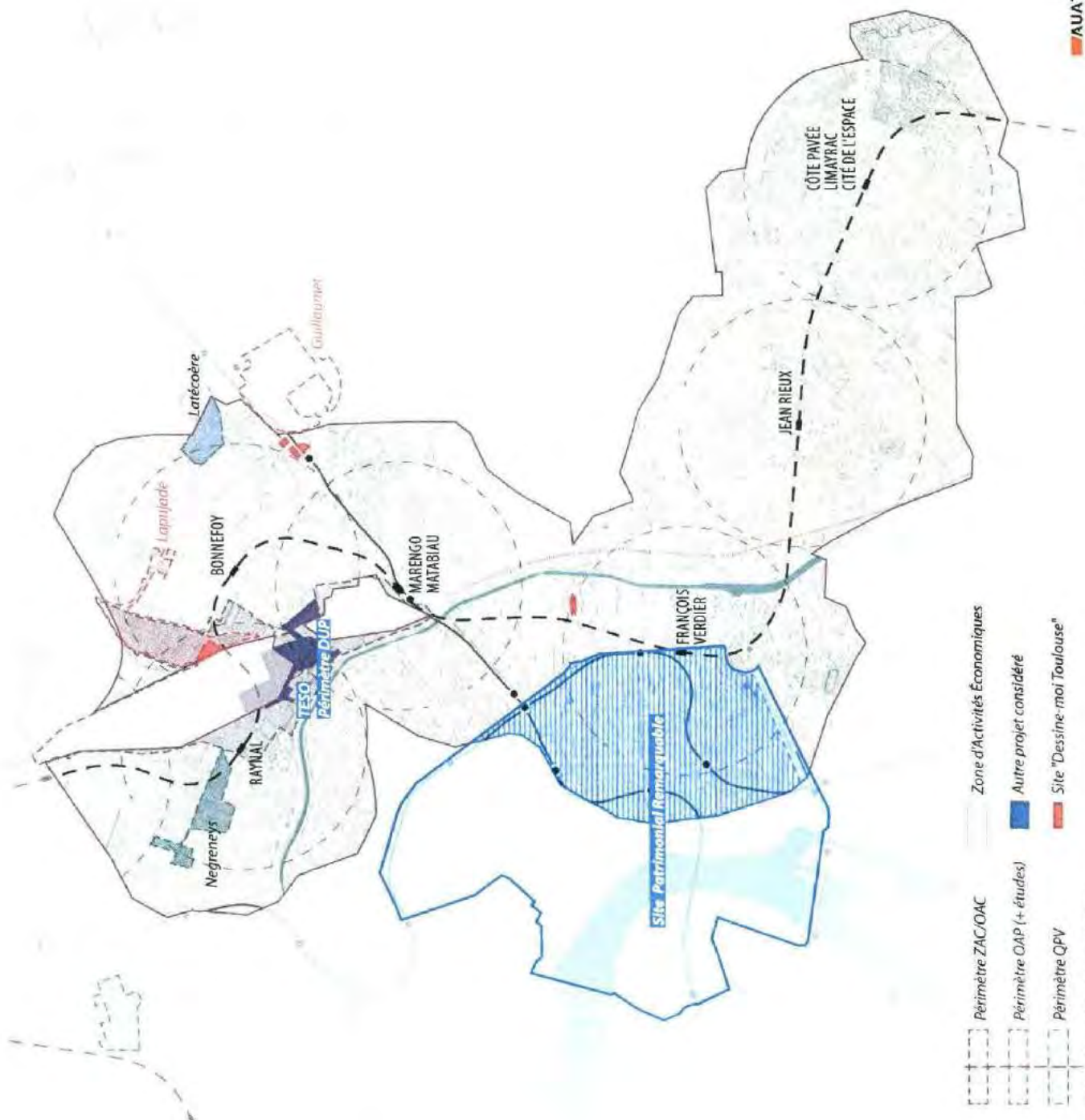
SOCIO-DÉMO, ÉCONOMIE

- Le secteur le plus dense de la 3^{ème} Ligne, à la fois pour les quartiers déjà desservis par les lignes A et B du métro (Marengo, François Verdier) et pour des faubourgs très peuplés (Bonnefoy, Jean Rieux).
- Un environnement urbain mixte, avec près de 90 000 habitants et près de 45 000 emplois à moins de 10 minutes des futures stations.
- Le centre de Toulouse, principal pôle d'emplois de l'agglomération. Une forte attractivité touristique liée aux monuments historiques, au centre ancien et aux sites UNESCO.
- Un Quartier Politique de la Ville proche de la future station Raynal : Negreneys.
- Un territoire qui va encore s'intensifier avec la mise en œuvre du projet Toulouse EuroSudOuest, desservi par les stations Marengo Matabiau, Raynal et un peu plus loin avec le renouvellement urbain du site Guillaumet dans le quartier Jolimont/Roseiraie.



SECTEUR PATRIMONIAL

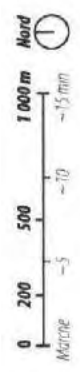
DYNAMIQUE DES PROJETS EN COURS ET TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE



- Périmètre ZAC/OAC
- Zone d'Activités Économiques
- Périmètre OAP (+ études)
- Autre projet considéré
- Périmètre QPV
- Site "Dessine-moi Toulouse"

Dans: Hors périmètre des stations
 Diagnostic Urbain / Décembre 2020

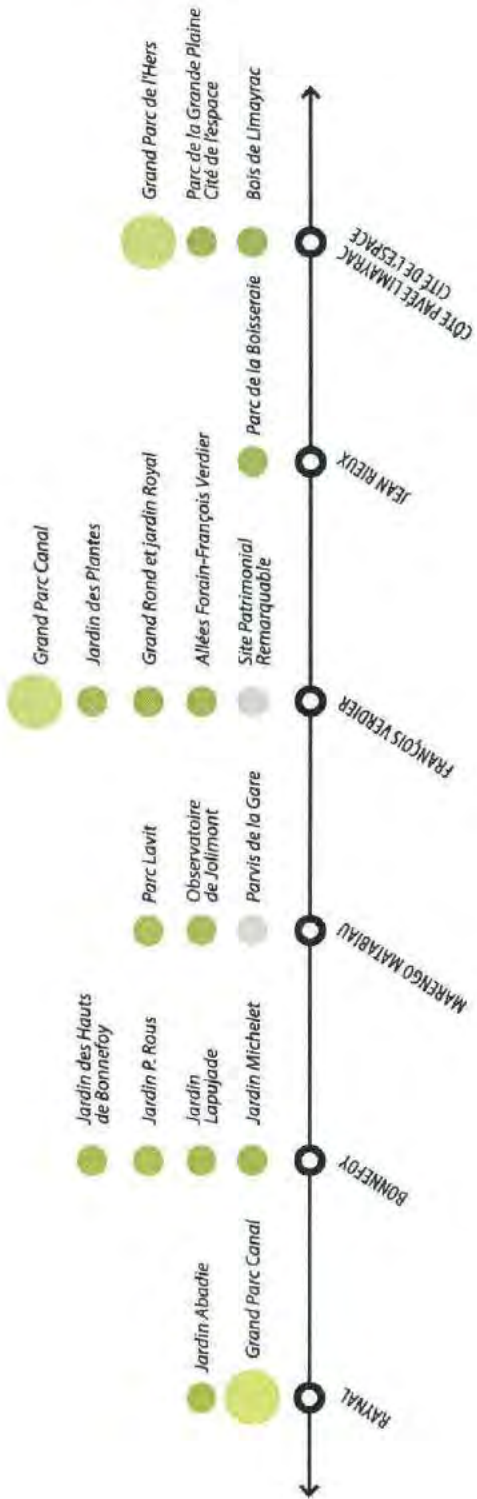
Projet	Programmation des projets du territoire d'enjeu		Source
	Programme	Prog. 2025 dont réalisés en 2020	
ZACTESO	Logement Activité Commerce Équipement		Europôle
		~3000	
		300 000 m ²	
		50 000 m ²	
OAP Lapujade	Logement Services	332	POA PLUH
OAP Guillaumet	Logement Activité Commerce Équipement	400	PLUH
		500	
		1200	



PACTE URBAIN 3^{ÈME} / LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 83

SECTEUR PATRIMONIAL

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



Diagnostic Urbain / Décembre 2020



© Akamy-stock



© D.Viet



© D.Viet

Jardin des Plantes

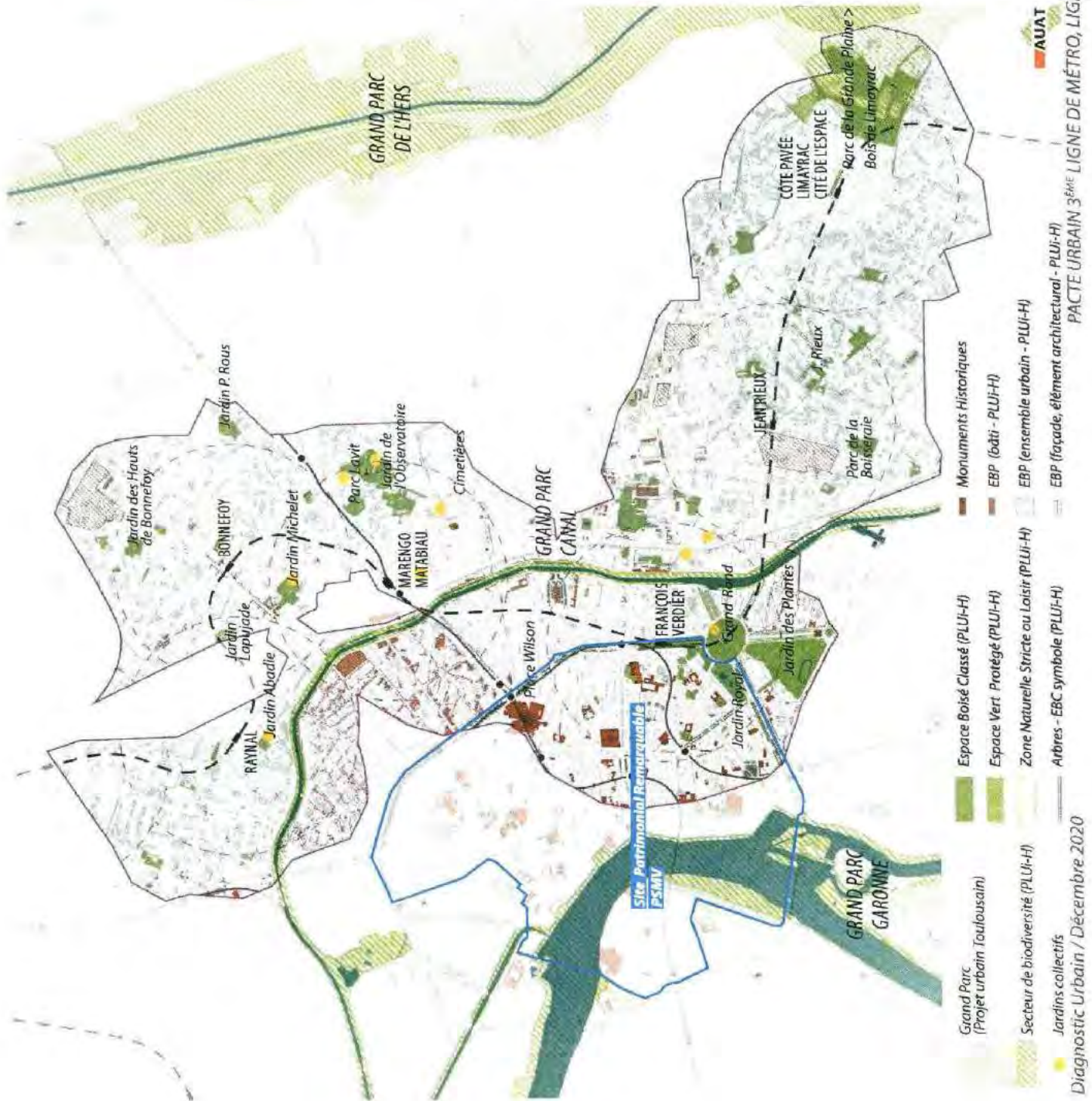


© D.Viet

SECTEUR PATRIMONIAL

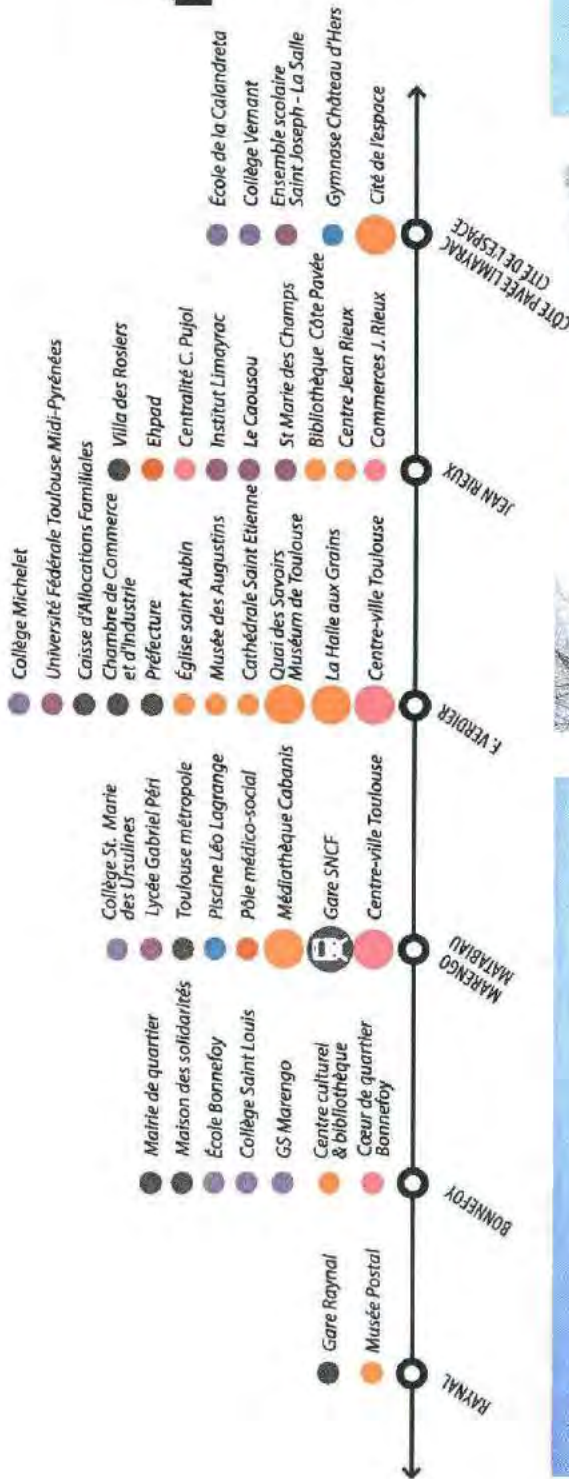
NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)

- Un secteur marqué par la présence de jardins historiques toulousains : Jardin des Plantes, Jardin Royal, Grand Rond et les allées plantées, Jardin de l'Observatoire et deux collines : Jolimont et Côte Pavée.
- A l'exception de ces jardins historiques monumentaux et des allées plantées autour de François Verdier, le secteur Est marqué par une ambiance végétale majoritairement portée par des espaces de nature privés : cœur d'îlots et alignements en retrait.
- De nombreux axes historiques de centre-ville et faubourgs aux gabarits étroits, rarement plantés d'arbres d'alignement.
- Une offre mesurée de squares et jardins publics de proximité, globalement adaptée au tissu urbain actuel.
- Une évolution programmée du canal du Midi, classé au patrimoine de l'UNESCO, pour réaliser le « Grand Parc Canal », espace naturel linéaire à la convergence du centre-ville et des proches faubourgs.
- Raynal, Bonnefoy, Marengo Matabiau, centre-ville : des quartiers "minéraux" vulnérables au phénomène d'îlots de chaleurs urbains.
- François Verdier, Jean Rieux, Côte Pavée-Limayrac : des quartiers où les espaces verts tempèrent le phénomène d'îlots de chaleurs.
- La Cité de l'Espace et le Grand Parc de l'Hers sont tous deux au-delà de l'isochrone des 10 minutes à pied de la station Côté Pavée-Limayrac.



SECTEUR PATRIMONIAL

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



Gare Marengo SNCF



© Yann LEGRAS



Médiathèque José Cabanis

Diagnostic Urbain / Décembre 2020



La Halle aux Grains



Quai des Savoirs



Muséum de Toulouse



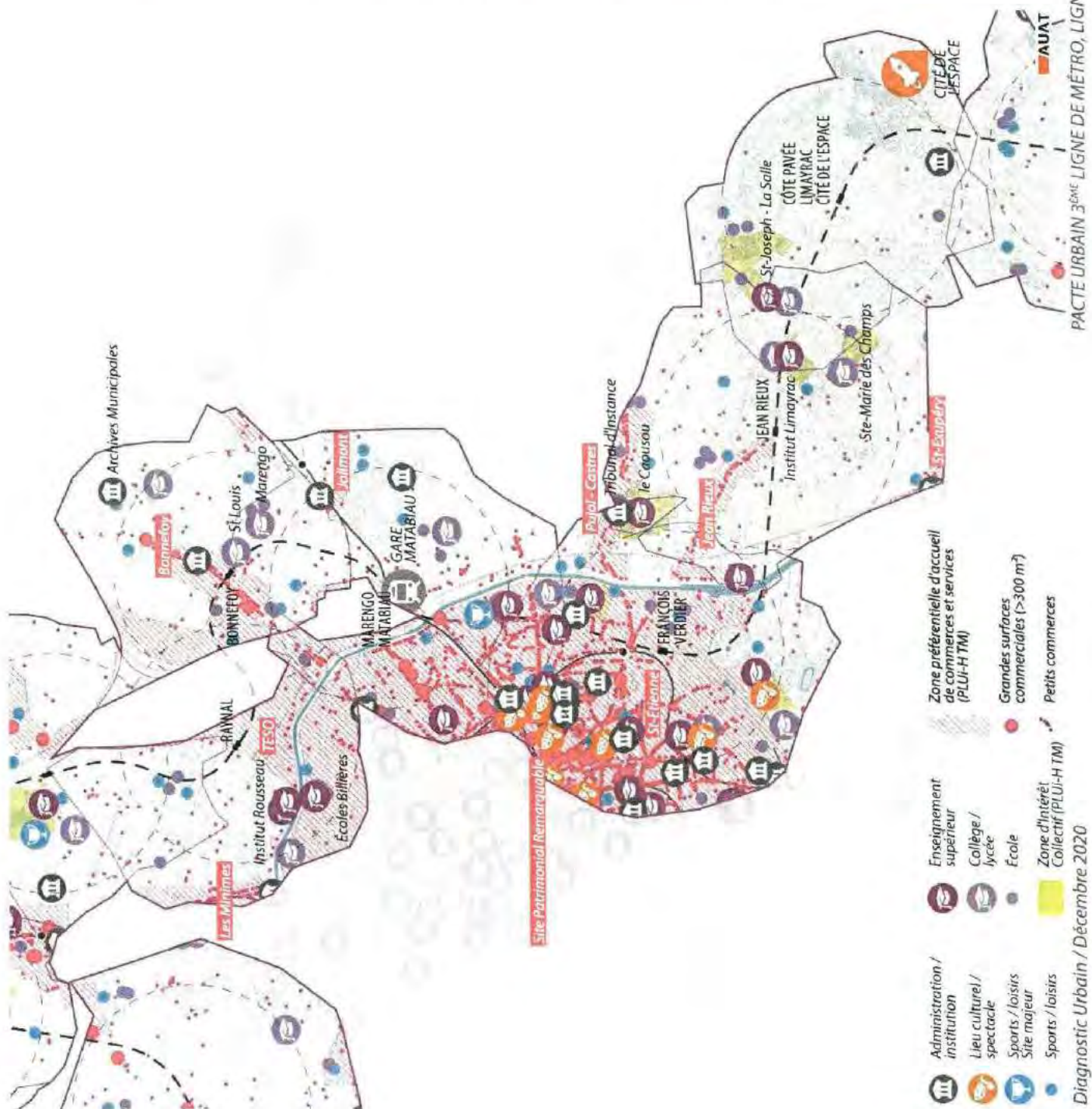
Cité de l'espace

PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 86

SECTEUR PATRIMONIAL

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES

- De nombreux équipements de niveau métropolitain : gare Matabiau, Médiathèque José Cabanis, siège de Toulouse Métropole, Halle aux Grains, Préfecture, Quai des Savoires, Muséum d'histoire naturelle, Musée des Augustins, Cité de l'espace...
- De nombreux équipements publics insérés au cœur des quartiers représentatifs de la vie urbaine des lieux desservis : écoles, collèges, lycées, bibliothèques, administrations, équipements sportifs...
- Des fonctions commerciales concentrées dans l'hypercentre de Toulouse (accessible à partir de la station François Verdier) mais aussi le long de radiales (Jean Jaurès, Bayard), d'axes de faubourgs (Bonnefoy, Jean Rieux) ou plus ponctuellement en cœurs de quartiers.
- Un pôle d'enseignement privé dans les faubourgs Est : le Caousou, Limayrac, Saint-Joseph...

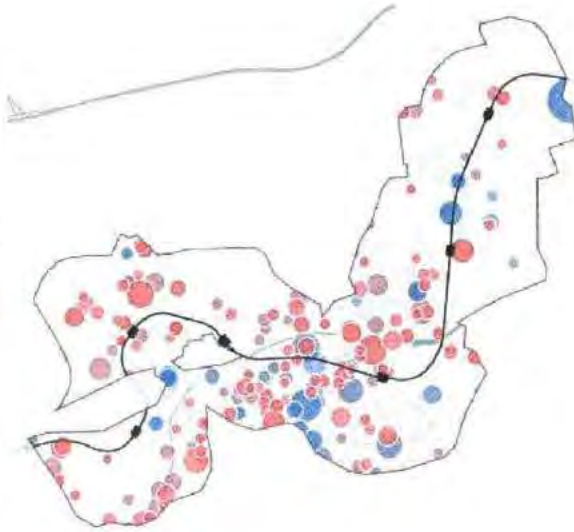


SECTEUR PATRIMONIAL

CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

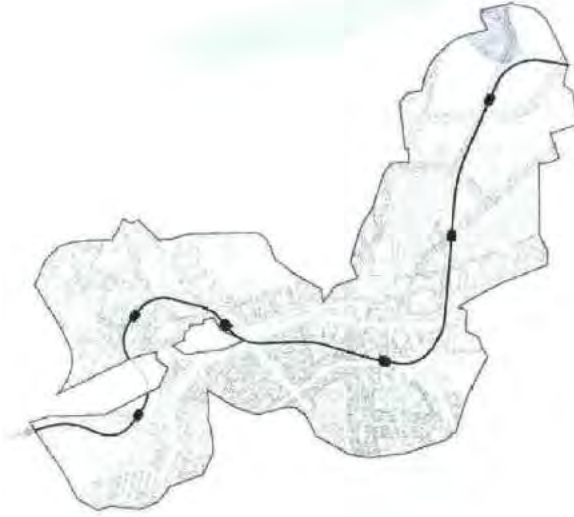
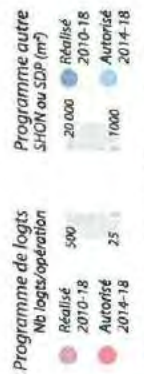
Extrait de la révision 1 du SCoT approuvée le 27 Avril 2017

COHÉRENCE URBAINE



Données DREAL (03/18)

DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION



RISQUES ET NUISANCES

Plan d'Exposition au Bruit Aérien
 Risques Industriels/technologique
 Plan de Prévention du Risque Inondation
 Classement sonore des Infrastructures de Transport



Périmètres d'études permettant le Sursis à Statuer

PÉRIMÈTRES DE SURSIS À STATUER LIÉS À LA 3ÈME LIGNE DE MÉTRO

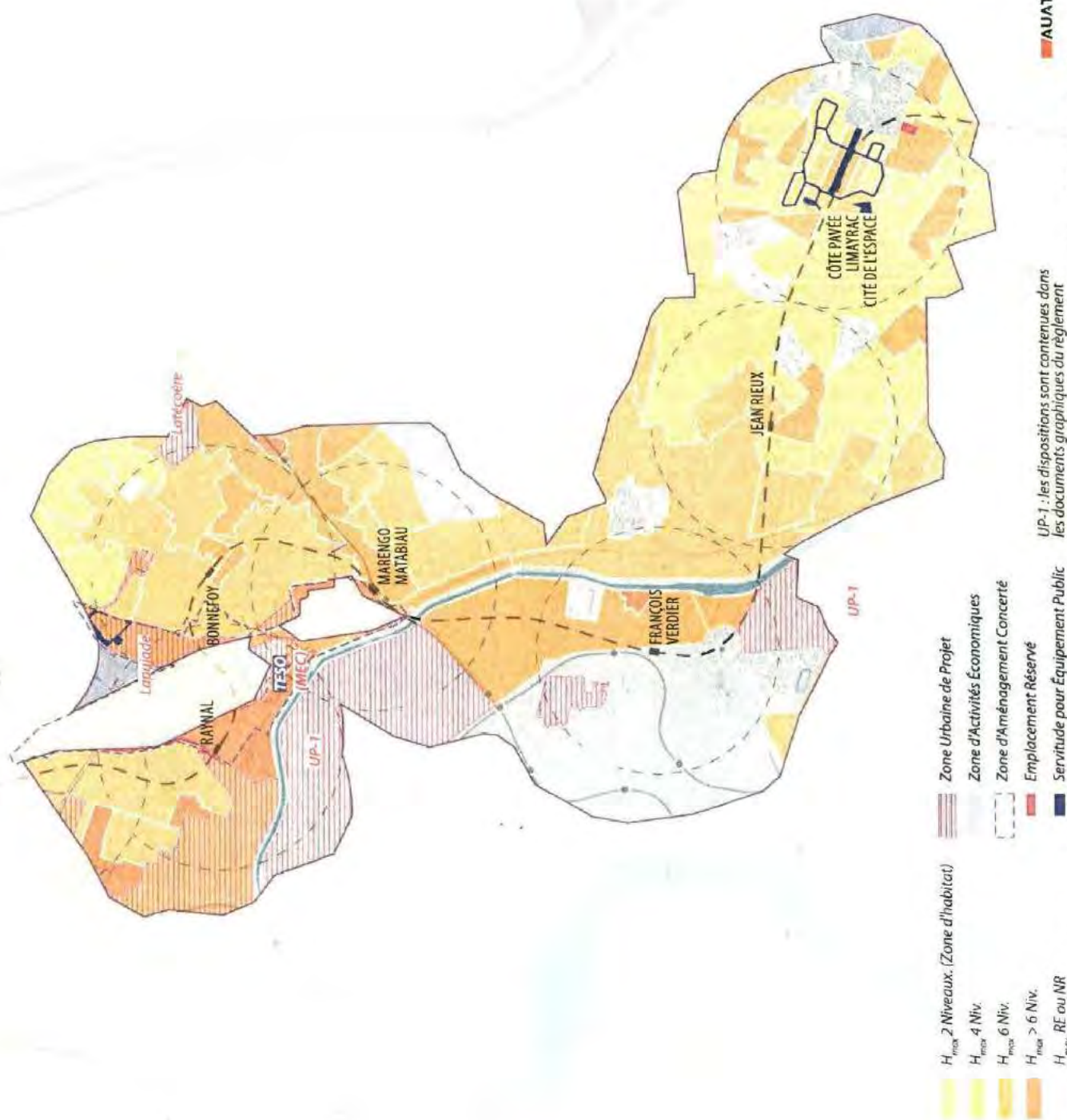
3^{ME} LIGNE DE MÉTRO Station et projets urbains (délib. Toulouse métropole 02/17, 10/17, 10/18, 06/19)
 3^{ME} LIGNE DE MÉTRO Infrastructure (délib. Tisséo Coll. 07/17, 03/18)

SECTEUR PATRIMONIAL

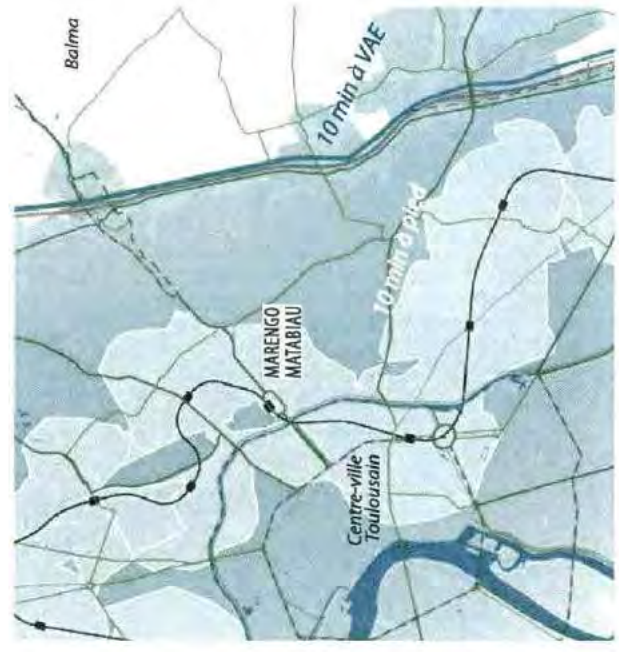
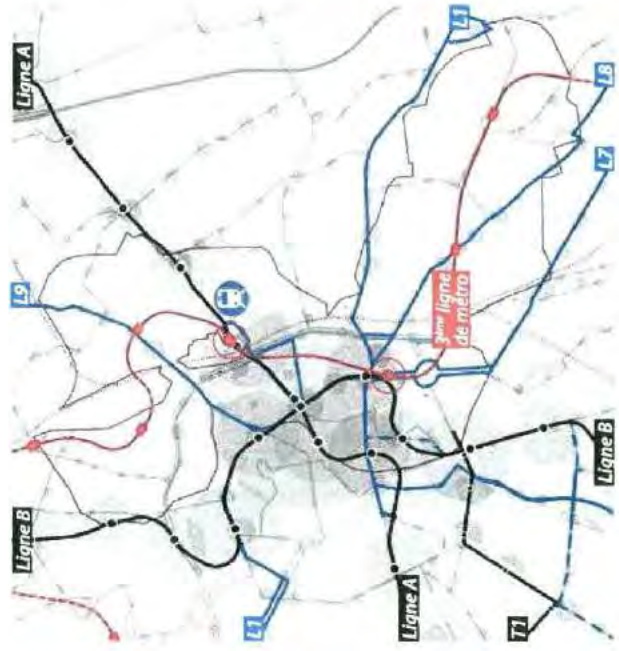
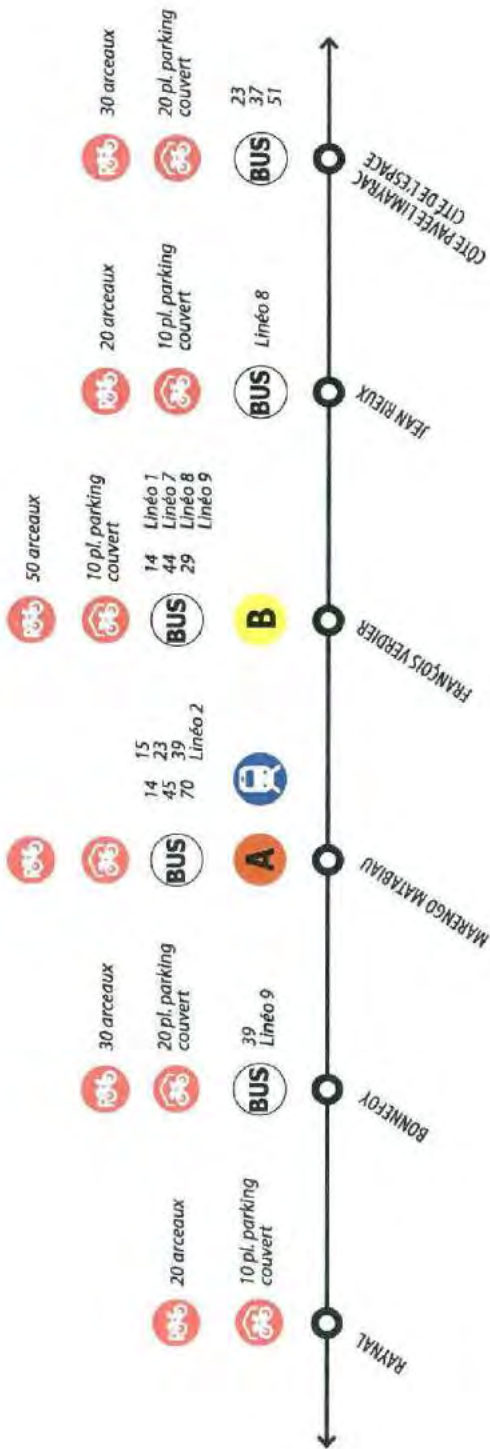
CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

ANALYSE PLUI-H

- Les perspectives de mutation foncière sont importantes et encadrées pour le secteur concerné par le projet Toulouse EuroSudOuest autour des stations Raynal et Marengo Matabiau et, à l'inverse, limitées et fortement contraintes dans la plupart des autres secteurs.
- L'arrivée du métro à la station François Verdier ne devrait pas engendrer de mutation foncière dans ce secteur d'hypercentre. Les enjeux de transformation sont avant tout liés aux espaces publics.
- Les stations Bonnefoy, Jean Rieux et Limayrac sont insérées dans des tissus denses de faubourgs où les dynamiques de renouvellement urbain, bien que limitées, peuvent être réelles à partir d'un tissu de petites maisons encore important. La pérennité des casernes militaires Courrège et Pérignon proches de la station Jean Rieux peut être questionnée et créer des opportunités de mutation à moyen / long termes.



SECTEUR PATRIMONIAL MOBILITÉS



Volume de montées et descentes par station

10 MINUTES AUTOUR DE LA STATION

3^{ème} LIGNE DE MÉTRO À VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

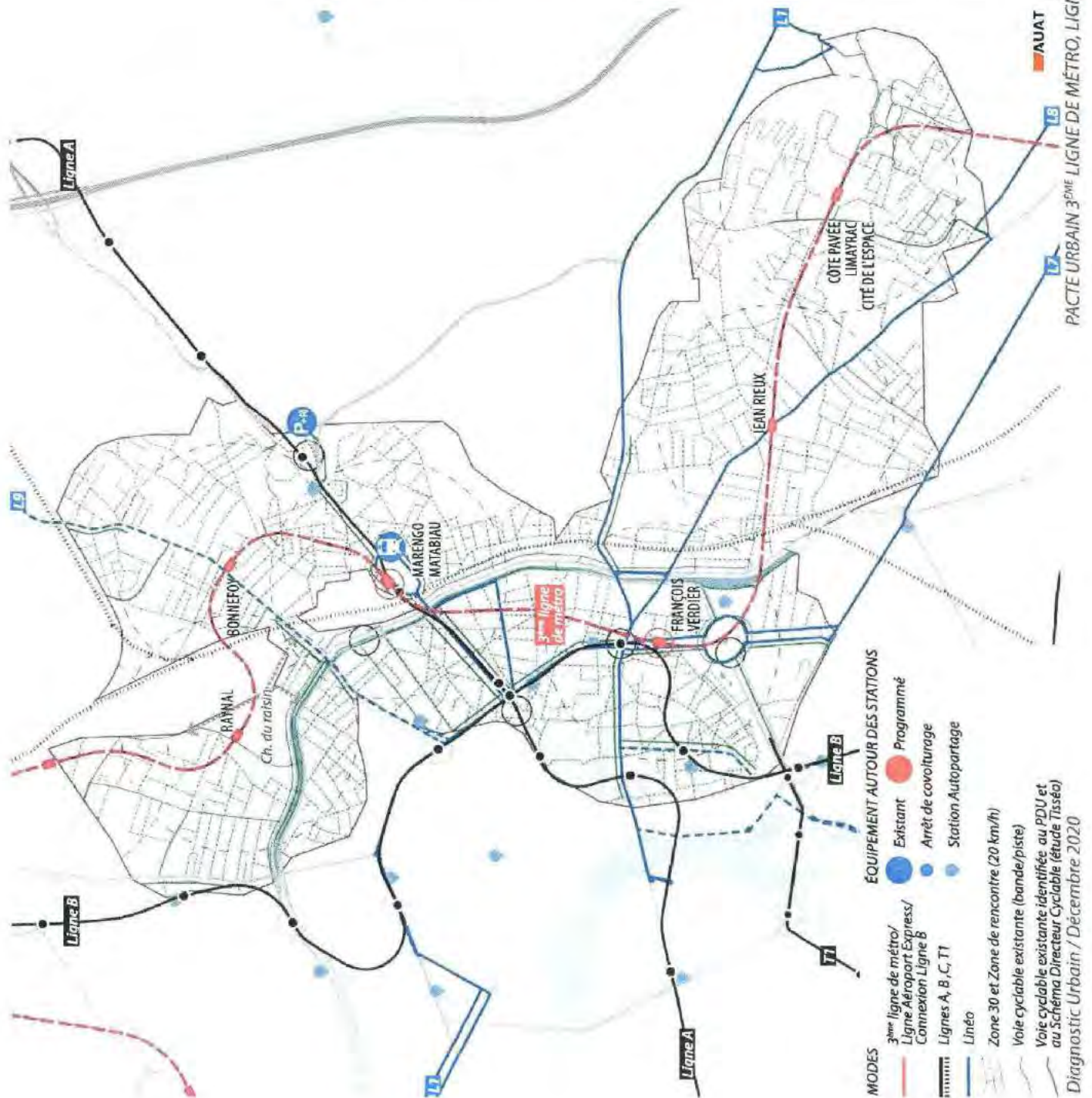
SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE (PROJET)

PACTE URBAIN 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B

p. 90

SECTEUR PATRIMONIAL MOBILITÉS

- Un secteur central où la multimodalité prime.
- La gare Matabiau, pôle d'échanges majeur à l'échelle de la Région Occitanie qui connecte trains, métros, réseau bus Tisséo, cars interurbains, parkings vélo capacitaires, taxis...
- Une offre de transports en commun importante. Le secteur bénéficie des lignes de métro A et B (Matabiau, François Verdier) et de plusieurs lignes Linéo. La desserte est complétée par le réseau de bus classiques.
- Un secteur très dense où les capacités viaires sont réduites et où les leviers d'interventions sont limités.
- Des modes actifs qui gagnent de la place au fur et à mesure des requalifications des espaces publics dans le Site Patrimonial Remarquable et qui devront se prolonger vers les faubourgs.
- Un projet de requalification du canal qui devra passer par une moindre pression du trafic automobile tant sur les voies du canal que sur les avenues qui y mènent.
- Un secteur totalement réglementé en zone 30 à l'exception des voiries principales, notamment des radiales.



SECTEUR PATRIMONIAL

ENJEUX

→ Ces enjeux déclinent les préconisations développées au chapitre II (pages 20 à 28)

PRINCIPAL ENJEU DU SECTEUR PATRIMONIAL

METTRE EN ŒUVRE LE CENTRE-VILLE ÉLARGI EN CONCILIANT NOTAMMENT LA DIMENSION PATRIMONIALE DES FAUBOURGS AVEC LA DYNAMIQUE URBAINE EN COURS ET FUTURE

STATIONS DU PROJET « TOULOUSE EURO SUD OUEST » (RAYNAL, MATABIAU)

- Mettre en œuvre l'élargissement du centre-ville vers la gare Matabiau en lien avec Toulouse EuroSudOuest,
- Connecter le projet Toulouse EuroSudOuest et les stations de métro associées aux quartiers de faubourgs environnants (Negreneys, Raynal, Lapujade, Bonnefoy...),
- Traiter l'insertion urbaine des franges d'emprises ferroviaires,
- Accompagner le projet de Grand Parc Canal.

FRANÇOIS VERDIER

- Créer un pôle d'échanges intermodal majeur et de qualité (métros et linéo) qui affirme un rôle de porte d'entrée vers le centre-ville (pôle de services majeur de l'agglomération),
- Conforter le rôle de la place Dupuy et de François Verdier comme entrée du Site Patrimonial Remarquable depuis les faubourgs Est (Côte Pavée, Busca...),
- Valoriser les espaces publics entre canal/Place Dupuy/boulevards,
- Questionner la vocation de l'axe du canal à la Garonne (rue de Metz).

STATIONS DANS LES FAUBOURGS

- Conforter et développer les polarités de quartier existantes : mise en valeur de l'espace public, confortement des commerces, clarification des maillages, lisibilité du patrimoine bâti et végétal, régulation du stationnement et dissuasion des usages de rabattement des véhicules particuliers,
- Structurer et favoriser l'accessibilité modes actifs et linéo /bus vers le métro, sur les radiales des faubourgs.

RAYNAL

- Assurer la desserte d'un de principaux secteurs d'accueil de la programmation de logements du projet TESO (renouvellement urbain et SRU)
- Accompagner la recomposition urbaine du secteur du Raisin (SRU)
- Caractériser un quartier qui aujourd'hui l'est peu,
- Ouvrir un quartier enclavé et desservir des quartiers denses de la ville constituée, via une trame modes actifs complétée (Negreneys, Raisin, Chalets Nord...),
- Aménager la rue Cazeneuve : nouvel axe inter-quartier, assurant la connexion avec Borderouge.

MATABIAU

- Affirmer le rôle de porte de l'agglomération du pôle d'échanges de Matabiau, dans ses dimensions nationale et locale,
- Rendre lisible le pôle tertiaire majeur porté par Toulouse EuroSudOuest;
- Ancrer le pôle d'échanges dans sa dimension locale : articulation entre le centre-ville et les faubourgs,
- Questionner le lien vers Jolimont et la Roseraie.

BONNEFOY

- Desservir un des quartiers les plus denses du corridor, bénéficiant d'un bon niveau d'équipements,
- Conforter la centralité de quartier existante, sa dynamique commerciale, son caractère de faubourg historique,
- Organiser une porte d'entrée Nord de TESO.
- Créer un espace de respiration sur l'axe de faubourg, en lien avec un réseau de placettes et jardins existants.

JEAN RIEUX

- Renforcer la centralité (pôle de services et de commerces) en créant un espace de respiration sur l'avenue Jean Rieux,
- Créer un nouveau lieu de convergence des faubourgs C. Pujol, J. Rieux et Pont des Demoiselles via une trame modes actifs complétée,
- Permettre un éventuel accueil de population, notamment sur les grandes emprises mutables à terme (casernes Courrège et Pérignon).

CÔTE PAVÉE LIMAYRAC CITÉ DE L'ESPACE

- Encourager le rabattement bus et modes actifs depuis l'Est de la métropole, en dissuadant le rabattement en véhicules particuliers,
- Connecter les faubourgs denses à la vallée de l'Hers (futur Grand parc de l'Hers), élément majeur de la trame verte et du paysage urbain,
- Faciliter l'accès à la Cité de l'espace.
- Renforcer la centralité existante avec une attention particulière aux obstacles topographiques et à la lisibilité et l'usage des espaces publics.

4. SECTEUR SUD-EST

La desserte du secteur Sud-Est est dominée par deux projets urbains : Toulouse Aerospace à Toulouse et Enova à Labège. Ils vont totalement transformer cette porte d'agglomération.

De Toulouse Aerospace à Labège Enova : six kilomètres et cinq nouvelles stations concentrent un écosystème technologique au rayonnement national et international. La localisation des stations va jalonner un axe urbain d'orientation Nord-Ouest/Sud-Est – Piste des Géants pour Toulouse Aerospace, Diagonale pour Enova – et mettre en relation de nombreux générateurs métropolitains (équipements, sites universitaires...).

L'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro doit permettre la transformation d'un site essentiellement économique vers un urbanisme plus mixte et intégré. Les sites d'Airbus Defense and Space vont ainsi être connectés et intégrés à la ville.

La station de l'Ormeau, si elle possède une ambition de desserte de proximité des faubourgs Sud-Est, sera également amené à desservir les territoires d'activités en mutation en frange Nord de la voie ferrée.

Le projet de Connexion Ligne B permettra le désenclavement et l'extension du site d'activités du Parc Technologique du Canal.

Les enjeux d'intermodalité sont multiples. Les connexions avec l'offre ferroviaire aux gares de Montaudran et de Labège (avec un P+R pour cette dernière) donne au projet 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B une dimension clairement métropolitaine.

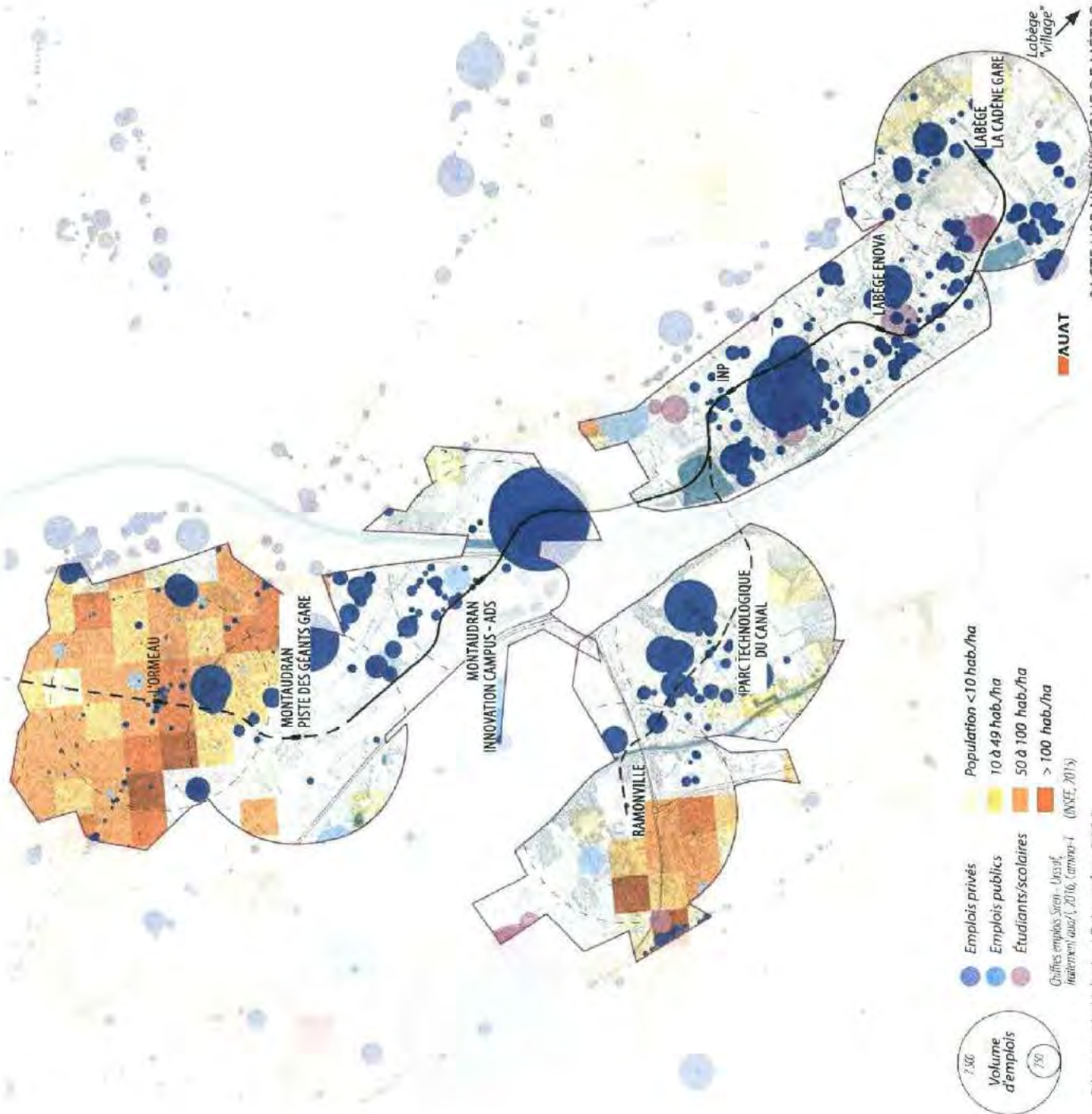
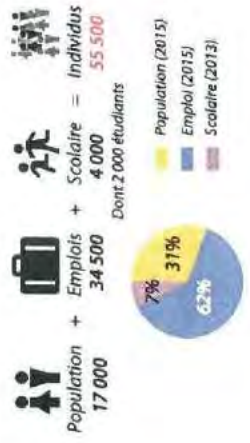


PHOTO AÉRIENNE : Suivons la 3^{ème} ligne... - Connexion-Ligne B

SECTEUR SUD-EST

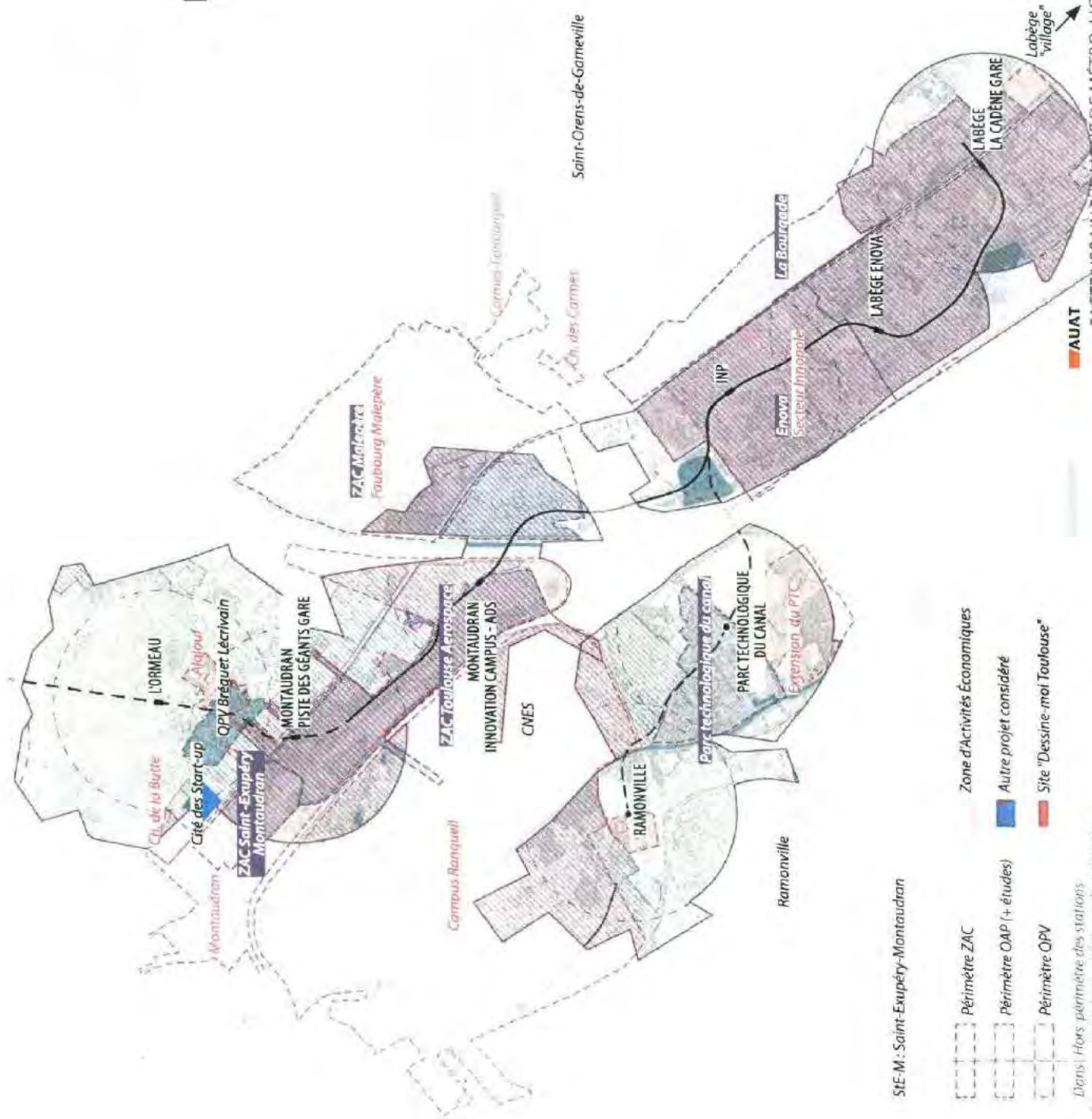
SOCIO-DÉMO, ÉCONOMIE

- Un secteur caractérisé par de grands territoires économiques existants et en devenir : Toulouse Aerospace, Palays, Airbus Defence and Space, Labège Enova, Parc Technologique du Canal.
- Des projets importants de constructions de logements en cours de programmation, proches des futures stations : Toulouse Aerospace, Malepère, Enova.
- Des secteurs urbains de Ramonville, Saint-Orens et Labège "village" qui peuvent se connecter.
- Le complexe scientifique en grande partie au-delà des 10 minutes à pied des futures stations mais très proche à vélo ou en bus (LMSE / Ceinture Sud).
- Une nouvelle lecture pour un vaste territoire d'excellence, connecté par la 3^{ème} ligne, la Connexion Ligne B et Téliéo : Labège Enova, Toulouse Aerospace, Rangueil et Oncopôle, Parc Technologique du Canal.



SECTEUR SUD-EST

DYNAMIQUE DES PROJETS EN COURS ET TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE

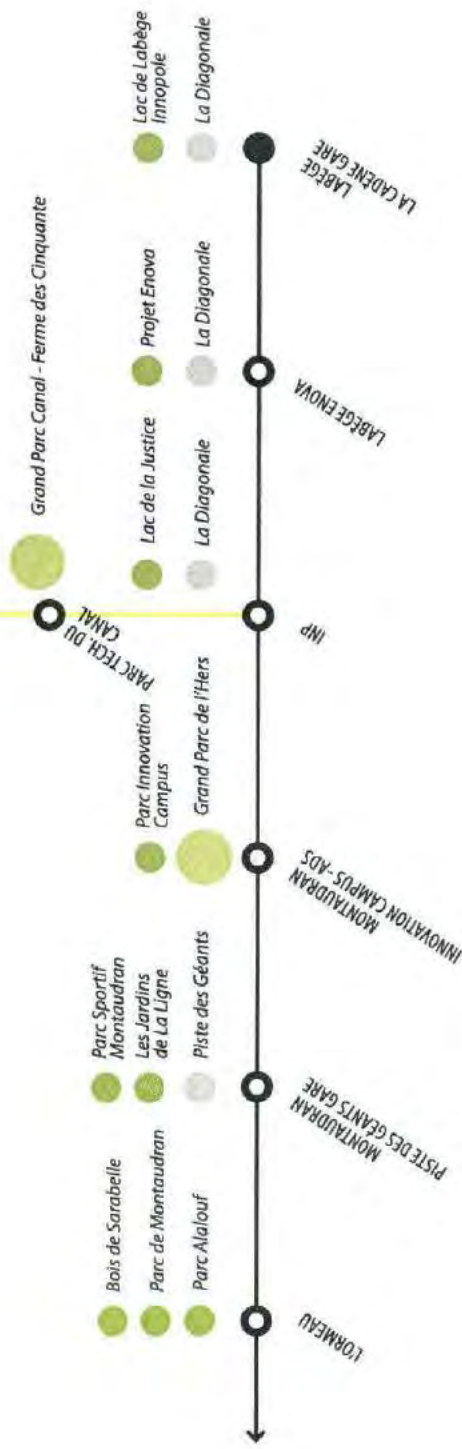


Projet	Programmation des projets du territoire d'enjeu			Source
	Programme	Prog. 2025 dont réalisés en 2020	Prog. à terme	
ZAC Toulouse Aérospatiale	Logement Activité Enseignement Commerce Équipement	1000 16000 11500 3000 15000	200 174000 36500 20000 m ² 15000 m ²	Opéidea & POA
ZAC St Exupéry Montaudran	Logement Commerce Équipement	1500 1300 11000	-1100* 1300 m ² 13000 m ²	TM
ZAC Malpère	Logement	1200	-6700*	Opéidea & POA
ZAC ENOVA	Logement Activité Enseignement Commerce Équipement	-1050* 280 000 m ² 100 000 m ² 40 000 m ² 25 000 m ²		ENOVA aménag.
ZAC la Bourquède	Activité	86 000 m ²		Sicval
ZAC Pr du Canal	Activité	390		POA
OAP Ch de la Butte	Logement Équipement	300		POA
OAP Aldouf	Logement	250		POA
OAP Campus Ranqueil	Université Enseignement			POA
OAP Carmes Fondargent	Logement	200		POA
OAP Ch des Carmes	Logement			POA



SECTEUR SUD-EST

NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



SECTEUR SUD-EST

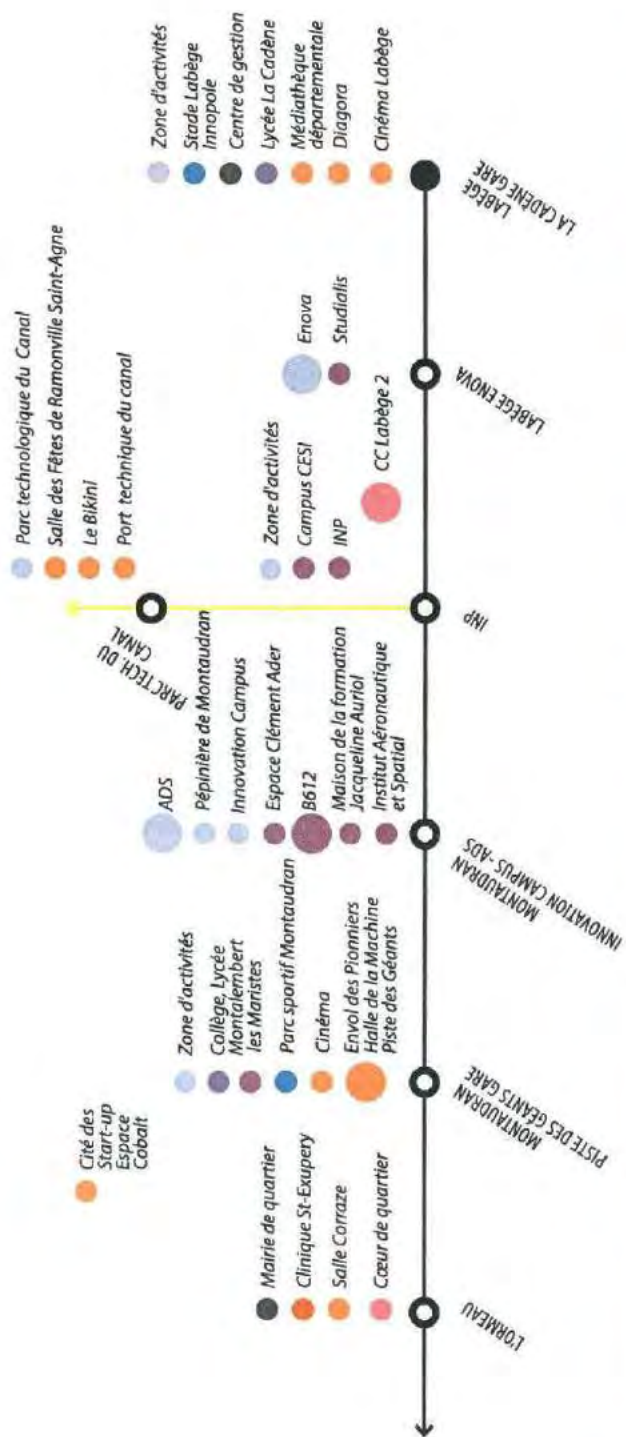
NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)

- De grands espaces de nature proches des stations : Grand Parc de l'Hers, Grand Parc Canal, Piste des Géants, les lacs de la Justice et de Labège, Bouyisset. Proches les uns des autres, ces grands espaces restent pour autant mal connectés entre eux.
- A la station l'Ormeau : une nature en partie privée en cœur d'îlot, qui diminue avec l'intensification du tissu urbain. Un parc Alalouf en voie de revalorisation dans le cadre de l'OAP du même nom.
- Aux deux stations de Montaudran et à Ramonville : les ZAC offrent des espaces de nature variés, 15 hectares d'espaces verts sont en cours d'aménagement sur Montaudran dont la Piste des Géants et La Diagonale sur Enova.
- Aux stations de Labège, INP et Parc Technologique du Canal : des aménagements type campus où les espaces privés non bâtis sont généralement ouverts. Canal, Hers et plans d'eau structurent le paysage.
- Un maillage viaire dénué d'arbres d'alignement.
- De grandes surfaces imperméabilisées impactées par le phénomène d'îlot de chaleur : ancienne piste, grandes infrastructures, parkings aériens.



SECTEUR SUD-EST

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



SECTEUR SUD-EST

ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES

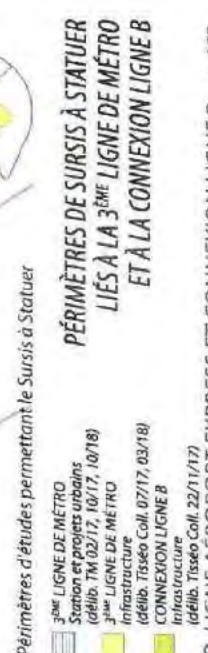
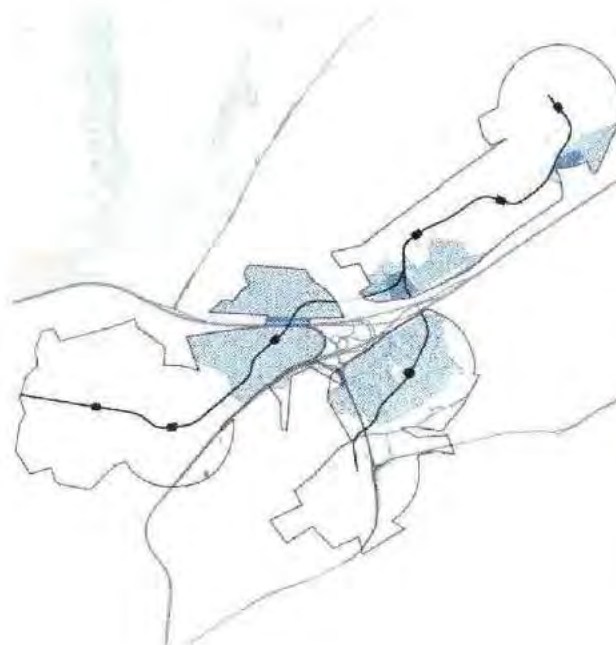
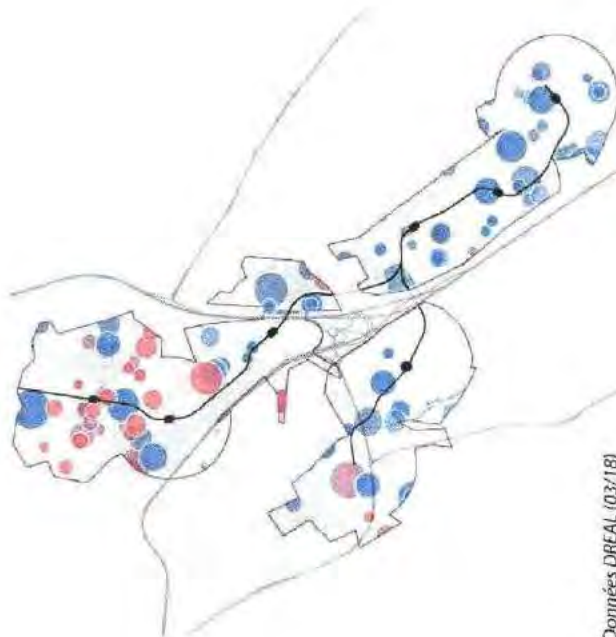
- Labège, zone commerciale métropolitaine pour le Sud-Est de l'agglomération.
- De nombreux équipements culturels, actuels ou programmés, desservis par la 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B : complexes Cinéma à Montaudran et Labège, salle de spectacles du Bikini à Ramonville, Centre de Congrès et d'Exposition Diadora.
- Toulouse Aerospace, pourvoyeurs de nouveaux équipements métropolitains (HalledesMachines, Envol des Pionniers, sites universitaires) et de proximité (commerces, services, parc...).
- A proximité de la 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B : le complexe scientifique (UPS Ranguel, CNES), un site d'enseignement majeur.
- L'INP, un site universitaire de premier plan.
- Des équipements et commerces existants proches de la station L'Ormeau : équipements scolaires, sportifs, médicaux, commerces. Une offre qui se restructure (clinique Saint-Expéry).
- Des équipements et commerces de proximité existants autour de la station Ramonville.
- Le canal du Midi, un équipement de loisirs à valoriser dont l'accessibilité est renforcée par les stations Ramonville, Parc Technologique du Canal, Montaudran-Piste des Géants Gare.
- Des équipements sur le quartier Malepère à proximité et à relier au métro.



SECTEUR SUD-EST CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

Extrait de la révision 1 du
SCoT approuvée le 27 Avril 2017

COHÉRENCE URBAINE

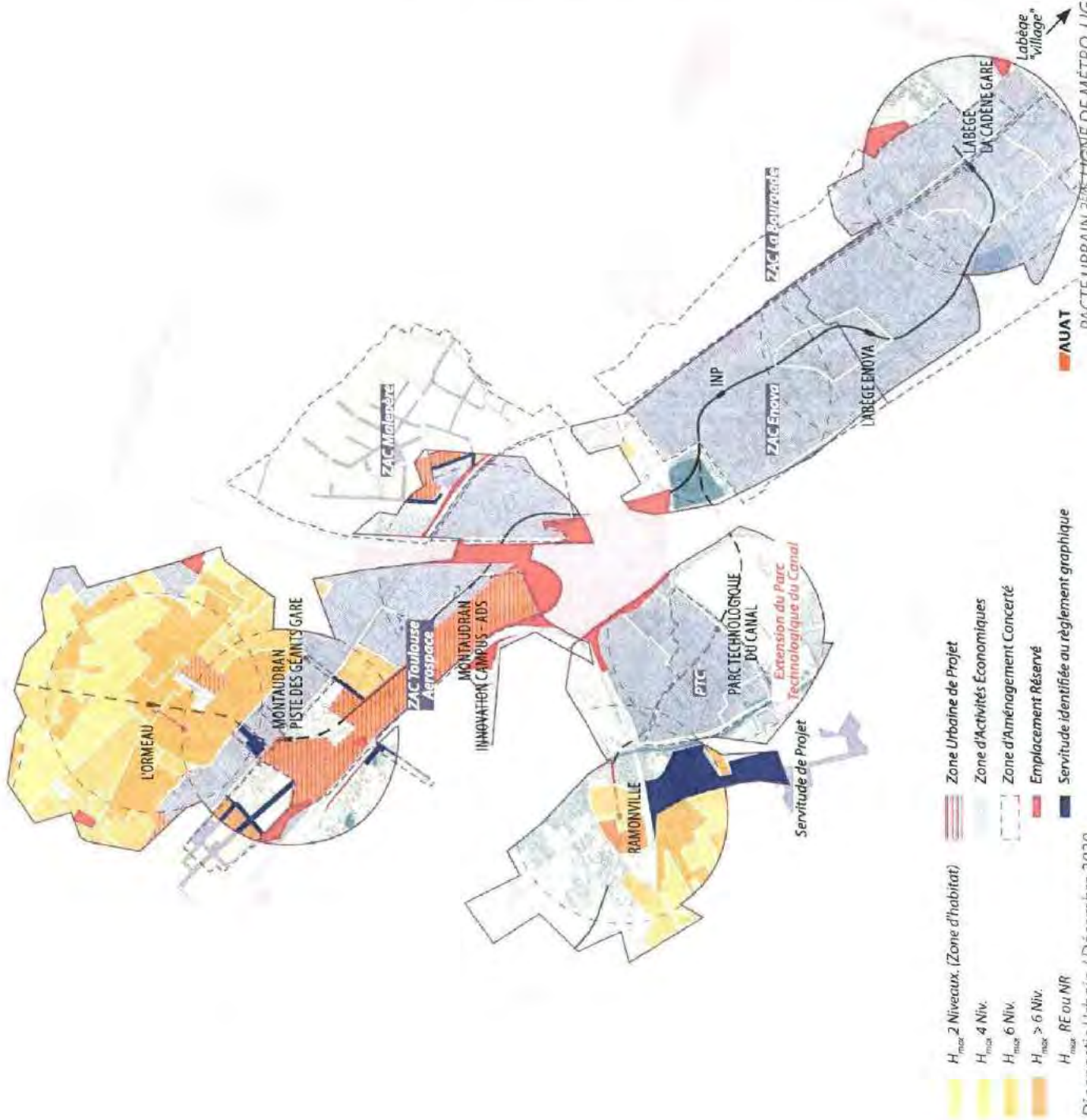


SECTEUR SUD-EST

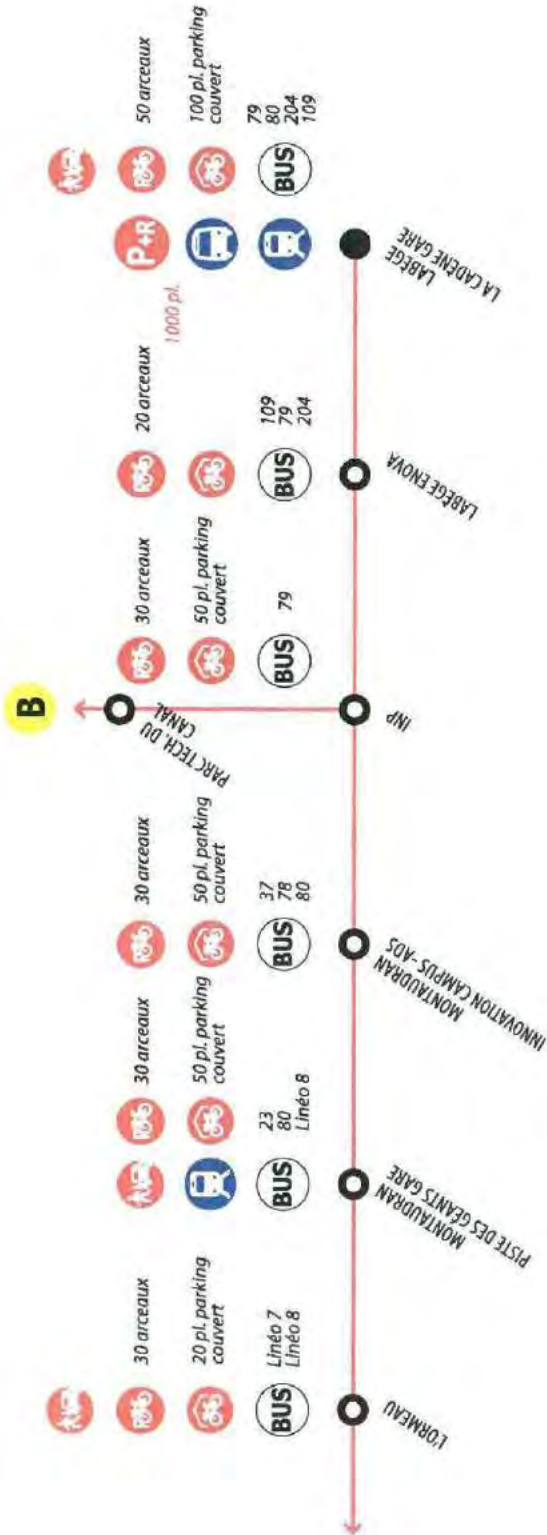
CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE

ANALYSE PLUI-H/PLU

- Une mutation foncière et urbaine autour des stations du secteur Sud-Est largement maîtrisée par les opérations d'aménagement Toulouse Aerospace, Labège Enova et Parc Technologique du Canal, portées par les collectivités. La ZAC Malepère Malepère constituera également une opération publique d'envergure à proximité du métro. Chacun des projets urbains devra se saisir des enjeux d'intensification urbaine à proximité des futures stations.
- Des dynamiques foncières à accompagner pour certains territoires de franges : à Toulouse, entre la ZAC Toulouse Aerospace et l'axe avenue Saint-Exupéry / route de Revel, l'ancien Parc Montaudran, le secteur sur Labège entre la voie ferrée et la RD16 (secteur de la Bourgade...). Dans ces cas, il s'agit d'un tissu économique à adapter à la nouvelle dynamique du secteur Sud-Est, dont la vocation future économique est à affirmer et la forme urbaine reste à définir.
- Station Ormeau : des effets à anticiper sur le renouvellement urbain dans un environnement proche, notamment en lien avec des opportunités foncières (départ des cliniques par exemple).

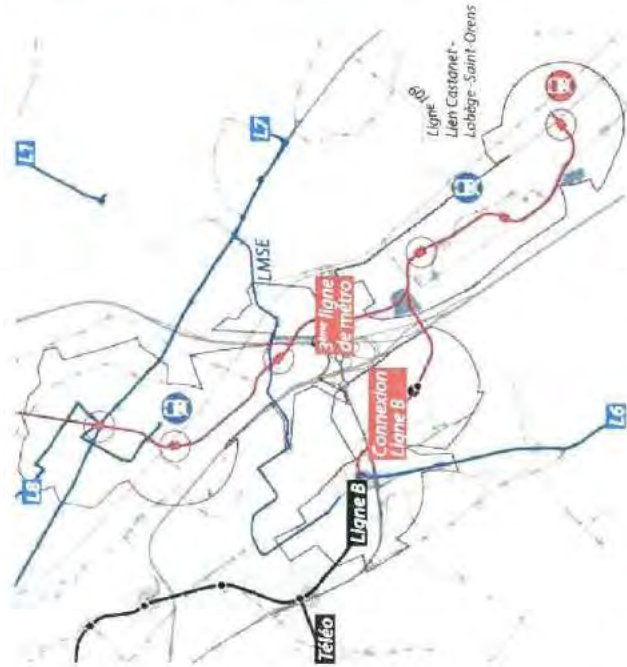


SECTEUR SUD-EST MOBILITÉ



Modèle statique de déplacements Camino-T-qua/T

500 5000 Capacité de la voirie (Véhicules/h)
 <80 <90 <100 <120 >120 Volume de véhicules/Capacité de la voirie (%)
 <80 <90 <100 <120 >120 en heure de pointe du soir



3^{ème} LIGNE DE MÉTRO/CONNEXION LIGNE B
 LINÉO
 AUTRE TRANSPORT EN COMMUN LOURD
 RÉSEAU BUS CLASSIQUES

● Volume de montées et descentes par station

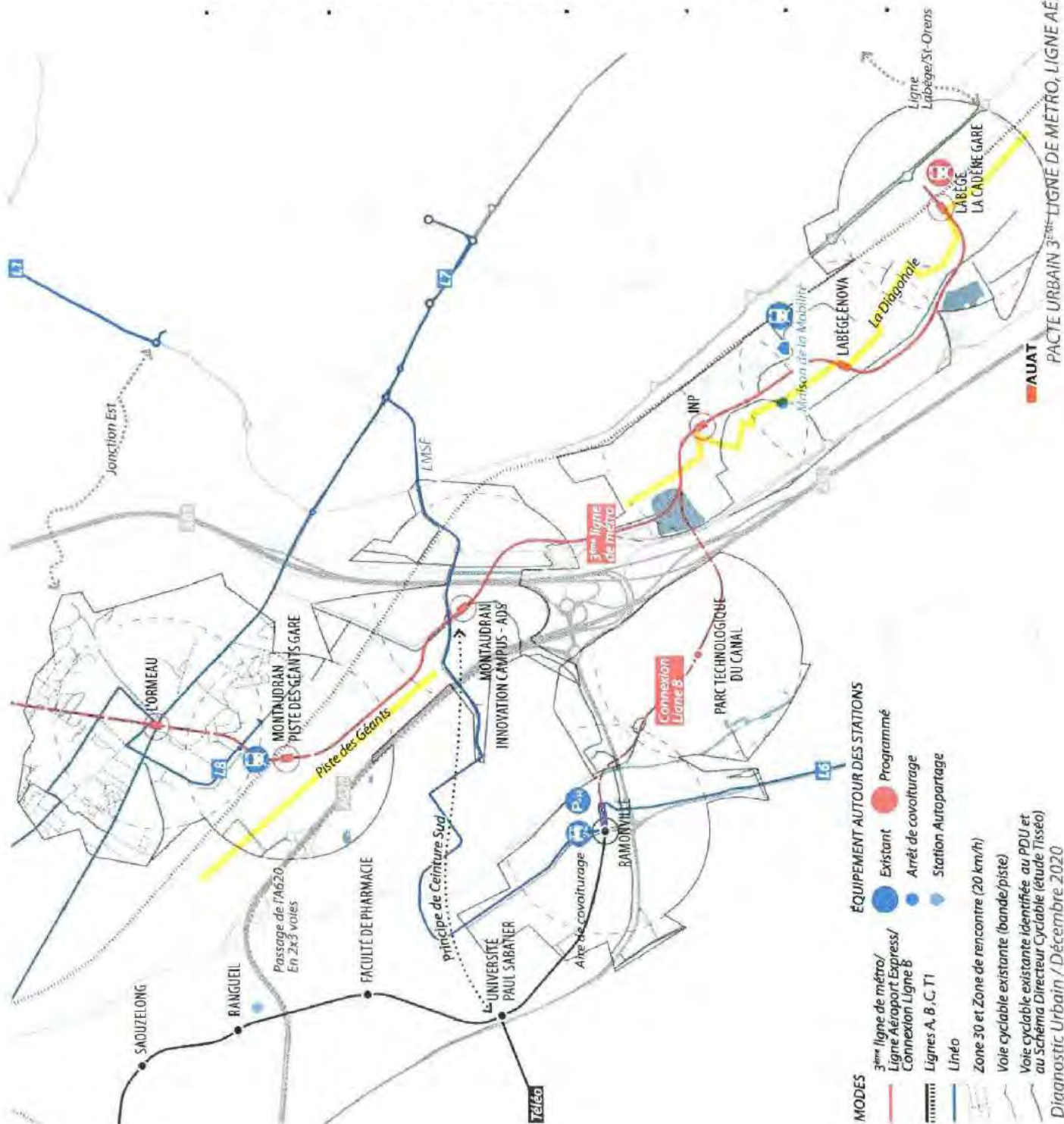


10 MINUTES AUTOUR DE LA STATION
 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO À VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE
 SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE (PROJET)

SECTEUR SUD-EST

MOBILITÉ

- Une accessibilité routière organisée à partir de voies métropolitaines et leurs échangeurs (rocade, Palays, RD916, A623, RD813) et par les voies radiales « historiques » (Route de Revel, Route de Labège, Route de Narbonne)...
- Un secteur caractérisé par des coupures importantes (autoroutes, voie ferrée, canal, sites « étanches »...) rendant les moyens de franchissement stratégiques (rocade, LMSE...) : passerelle des Herbettes, nouveaux passages programmés dans le projet Toulouse Aerospace, nouveaux franchissements actifs au dessus de la voie ferrée (entre l'INP et Labège). A ce titre, la 3^{ème} ligne de métro et la Connexion Ligne B jouent un rôle important de franchissement.
- Une desserte transports en commun actuelle organisée à partir de Linéo (6, 7, 8), de lignes de bus importantes (79, 80...) et de la voie ferrée Toulouse Carcassonne (haltes ferroviaires de Montaudran et de Labège).
- Le pôle d'échanges de Ramonville, point d'entrée fonctionnel au réseau structurant, dont la hiérarchie va être impactée par la Connexion Ligne B.
- Un réseau cycle encore discontinu avec des enjeux de franchissements importants, en particulier le lien Malepère-Montaudran. Le canal, une épine dorsale à valoriser.
- Le piéton, favorisé ponctuellement dans certains espaces publics qualitatifs mais aussi fortement contraint dans un environnement souvent routier (sorties d'échangeurs, franchissements...).



Modes

- 3^{ème} ligne de métro / Ligne Aéroport Express / Connexion Ligne B
- Lignes A, B, C, T1
- Linéo
- Zone 30 et Zone de rencontre (20 km/h)
- Voie cyclable existante (bande/piste)
- Voie cyclable existante identifiée au PDU et au Schéma Directeur Cyclable (étude Tisséo)

ÉQUIPEMENT AUTOUR DES STATIONS

- Existant
- Programmé
- Arrêt de covoiturage
- Station Autopartage

PACTE URBAIN 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B

Diagnostique Urbain / Décembre 2020

SECTEUR SUD-EST

ENJEUX

→ Ces enjeux déclinent les préconisations développées au chapitre II (pages 20 à 28)

PRINCIPAL ENJEU DU SECTEUR SUD-EST

DESSERVIR ET CONNECTER DES PÔLES D'EMPLOIS MAJEURS D'AGGLOMÉRATION EN COURS DE DÉVELOPPEMENT ET DE DIVERSIFICATION

STATIONS LIÉES AUX PROJETS MONTAUDRAN-PISTE DE GÉANTS GARE, ENOVA ET PARC TECHNOLOGIQUE DU CANAL

- Structurer un pôle économique de rayonnement international, vitrine des hautes technologies scientifiques toulousaines. Une image et une programmation cohérente de Montaudran à La Cadène :
 - Porte métropolitaine Sud-Est de l'agglomération (avec Rangueil, Agrobiopôle),
 - Projet territorial au-delà des périmètres d'EPCI et d'opérations d'aménagement,
 - Souvrir vers les quartiers alentour : intégration urbaine, franges de ZAC et coupures urbaines,
 - Renouveler et diversifier les tissus économiques, valoriser les friches et emprises vieillissantes,
 - Fédérer autour de l'axe emblématique du canal du Midi pour le renouvellement du secteur.

STATIONS INP, ENOVA, LA CADÈNE

- S'intégrer dans la stratégie de valorisation du parc d'activités Enova Labège Toulouse, «circuit court de l'innovation »,
- Favoriser les franchissements modes actifs de l'autoroute, du canal (liaison Castanet) et de la voie ferrée (Saint-Orens, Malepère),
- Lier les stations à la Diagonale desservant l'ensemble de la zone jusqu'à Labège "Village".

L'ORMEAU

- Conforter et mettre en réseau la centralité de

l'Ormeau, préserver la vie de quartier tout en conjuguant le développement urbain lié à la 3^{ème} ligne de métro,

- Donner de la lisibilité à un secteur urbain faiblement structuré, en cours de renouvellement ; créer du lien entre l'avenue de Saint-Exupéry et le nouveau quartier de Toulouse Aerospace.

- Affirmer le paysage naturel entre Canal du Midi et Grand Parc de l'Hers comme vecteur d'identité, support de maillage piétons / cycles,
- Structurer et favoriser l'accessibilité modes actifs et linéo/bus vers le métro sur les radiales des faubourgs,

MONTAUDRAN PISTE DES GÉANTS GARE

- Favoriser l'intermodalité avec le train,
- Accompagner l'émergence d'une nouvelle polarité métropolitaine et le potentiel d'accueil d'activités économiques et de population,
- Connecter les quartiers à l'Est de la voie ferrée (Bréguet Lécrivain) à la station,
- Souvrir au Sud-Ouest vers le pôle scientifique de Rangueil et le Grand Parc Canal.

MONTAUDRAN INNOVATION CAMPUS ADS

- Favoriser un écosystème économique complémentaire et intégré, de l'Innovation Campus à la petite activité,
- Connecter les quartiers environnants, (Rangueil, Malepère et Saint-Orens),
- Relier les entités Sud et Nord du pôle économique en modes actifs et transports en commun : Grand parc de l'Hers, Piste des Géants, Diagonale, LMSE.

INP

- Accompagner la mutation et le renouvellement de la zone commerciale,

- Créer un pôle d'échanges structurant 3^{ème} ligne de métro/Connexion Ligne B et autres modes (modes actifs depuis la RD 16),

- Améliorer l'accessibilité et accompagner les évolutions du site universitaire de l'INP.

LABÈGE ENOVA

- Créer un lieu vitrine des circuits de l'innovation,
- Desservir les différents équipements d'Enova existants et programmés,
- Accroître l'accessibilité d'un secteur en cours de développement.

LABÈGE LA CADÈNE GARE

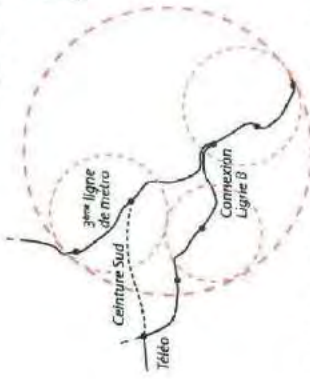
- Créer le pôle d'échanges multimodal de La Cadène avec une nouvelle gare accessible de part et d'autre de la voie ferrée,
- Intégrer la station dans un quartier mixte : services métropolitains et de proximité, et diversification programmatique habitat / économie,
- Créer des liens vers la séquence "nature" et à l'agroécologie de Enova,
- Réguler et gérer le stationnement sur voirie à proximité du P+R,

- Organiser le rabattement VP (P+R à la Cadène),
- Favoriser le report modal vers les modes alternatifs à la VP en provenance du village de Labège et des communes à proximité.

PARC TECHNOLOGIQUE DU CANAL

- Étendre la zone d'activités, accompagner le renouvellement du parc existant,
- Renforcer l'accessibilité d'un parc d'activités majeur à l'échelle de l'agglomération,
- Affirmer les liens vers le Canal, se connecter aux quartiers et aux équipements le long du Canal.

SECTEUR SUD-EST ENJEUX



Profiter de l'interconnexion 3^{ème} ligne de métro et Connexion Ligne B pour développer les territoires du Sud-Est de l'agglomération ; associer le Parc Technologique du Canal à cette dynamique, Université Paul Sabatier, Ranguell, Ramonville, Saint-Orens, Malepère.



Structurer un pôle éco. de rayonnement international. Une programmation et une image cohérente de Montaudran à La Cadène,

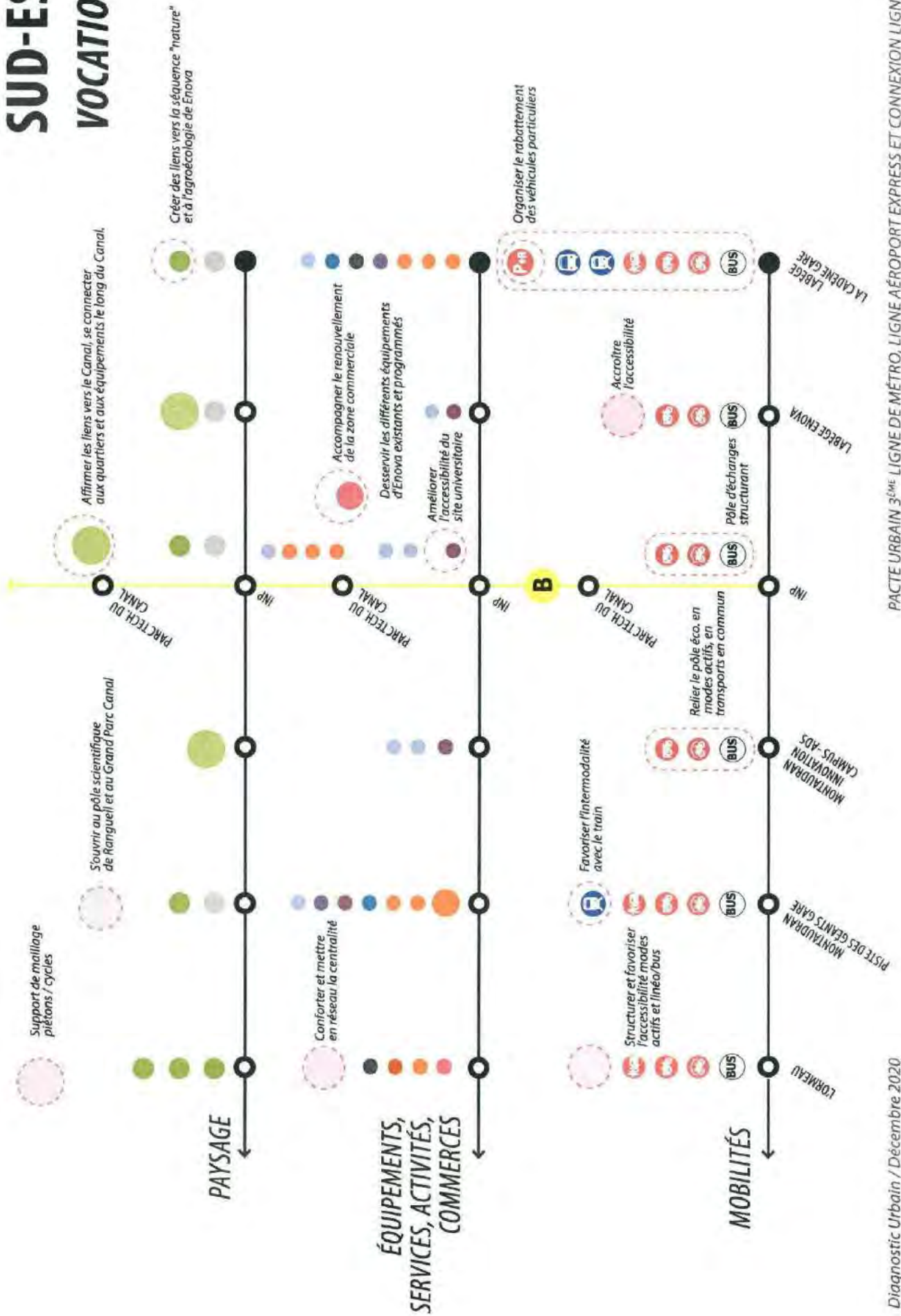
Rétablir des continuités pour optimiser le territoire malgré l'impact des infrastructures.

Accompagner le développement d'un pôle d'échanges métropolitain au terminus amené à devenir une porte Est de la métropole : rabattement, intermodalité, armature urbaine...

PACTE URBAIN 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 107



SECTEUR SUD-EST VOCATIONS



SCÉNARIO-CIBLE

I. UN ACCUEIL POLARISÉ

UNE APPLICATION DU PRINCIPE D'URBANISME DE PROJET

CADRE PROSPECTIF

Documents de planification

PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE-LAE-CLB

> Le Pacte Urbain de la 3^{ème} ligne de métro, Ligne Aéroport Express et Connexion Ligne B se situe à la rencontre des documents-cadres prospectifs, édictés à l'échelle métropolitaine ou au-delà et de la réalité de terrain complexe d'une ville constituée.

BESOINS ET CAPACITÉS
DU TERRITOIRE

Analyse de terrain -> projet urbain



I. Un accueil polarisé

A. Intégration urbaine des projets emblématiques

> La programmation existante des grands projets urbains est confortée, valorisée et accompagnée par le Pacte Urbain.

B. Accueil proportionné au niveau d'équipements

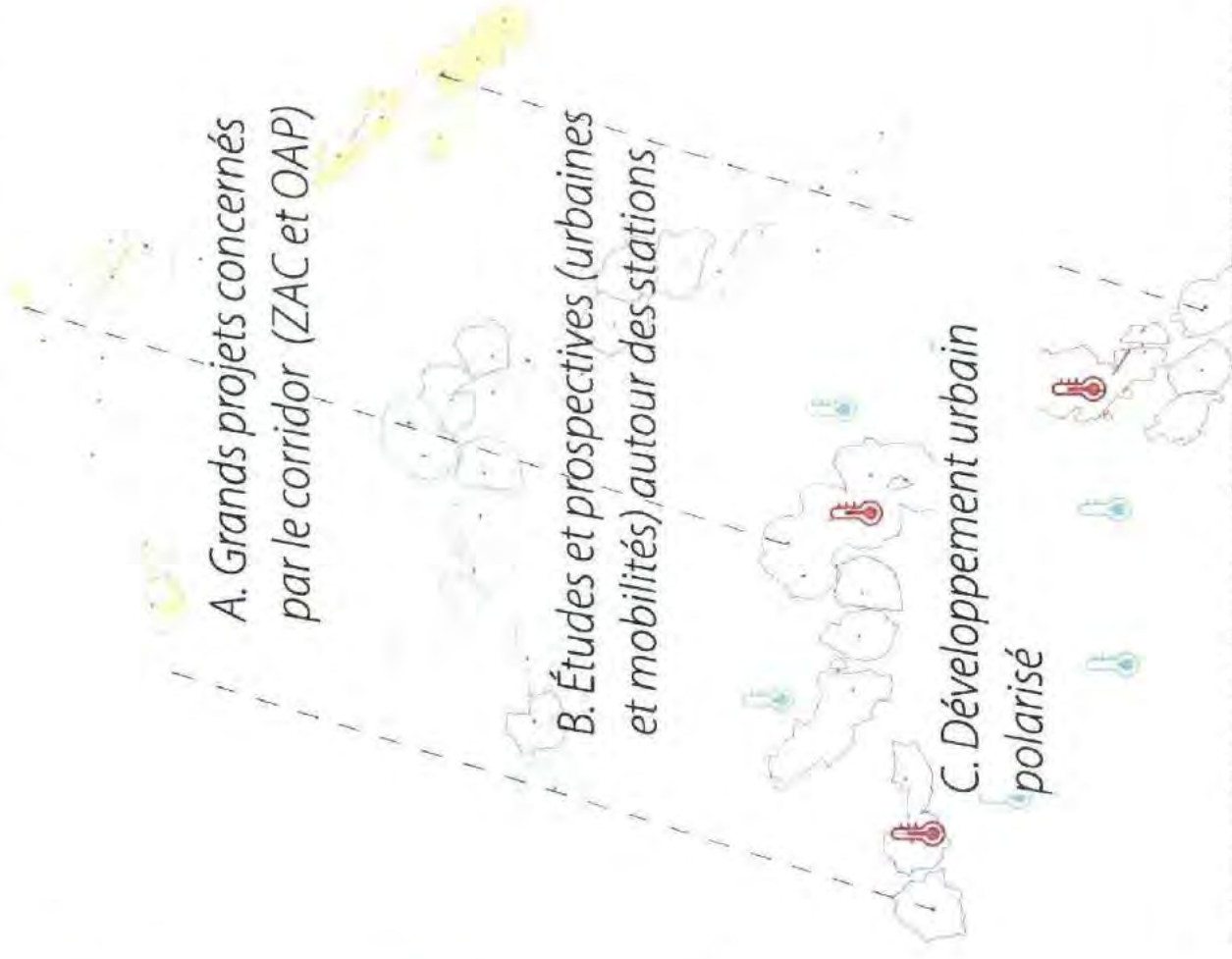
> Le Pacte Urbain permet une fréquentation de la ligne à la hauteur de la qualité de desserte programmée.

> Le Pacte Urbain conditionne la capacité d'accueil et son acceptabilité à un niveau d'équipements suffisant (équipements scolaires de proximité, parcs, pistes cyclables...).

C. Priorisation du développement

> La réussite du projet urbain est conditionnée par la capacité à maîtriser et limiter les autres velléités de développement.

2. PRINCIPES DIRECTEURS



1. Un accueil polarisé



3. UNE MÉTHODE SUR-MESURE POUR LA VILLE CONSTITUÉE

Un Pacte Urbain en territoire constitué

La quasi-totalité de l'accueil d'activités et d'habitat se fera par évolution d'un tissu urbain existant,

Une analyse urbaine fine est nécessaire pour définir, par station, les capacités d'accueil des différents territoires.

On distingue :

Secteurs d'accueil modérés et non prioritaires Secteurs d'accueil prioritaires

PRINCIPE 4 VERBES

PRÉSERVER ACCOMPAGNER RENOUELER RESTRUCTURER

Accueil considéré au Pacte Urbain

3. UNE MÉTHODE SUR-MESURE POUR LA VILLE CONSTITUÉE

1. Un accueil polarisé



Un Pacte Urbain en territoire constitué

La quasi-totalité de l'accueil d'activités et d'habitat se fera par évolution d'un tissu urbain existant,

Une analyse urbaine fine est nécessaire pour définir, par station, les capacités d'accueil des différents territoires.

On distingue :

Secteurs d'accueil modérés et non prioritaires

Secteurs d'accueil préférentiels

PRINCIPE 4 VERBES

PRÉSERVER

ACCOMPAGNER

RENOUVELER

RESTRUCTURER

Accueil considéré au Pacte Urbain

I. Un accueil polarisé



3. UNE MÉTHODE SUR-MESURE POUR LA VILLE CONSTITUÉE

Les secteurs d'accueil préférentiels

On déduit des capacités d'accueil selon deux catégories :

- Les secteurs « à restructurer » (RS), concernés par une opération d'aménagement existante ou préconisée,
- Les secteurs « à renouveler » (RN), pouvant évoluer sur un principe de mutation spontanée dans le cadre des documents d'urbanisme, au besoin révisés.

Correspondance entre 4 verbes et POA/PLH



Comment considérer la production dans le diffus ?

- Le Pacte Urbain intègre une part de la production de logements dans le diffus (secteur en renouvellement hors opération d'aménagement),
- L'évolution « naturelle » dans le diffus (hors renouvellement) ne peut être intégrée à l'estimation. Cette dernière doit donc être considérée comme un objectif mesuré de production de logements.

II. UN ACCUEIL DE QUALITÉ

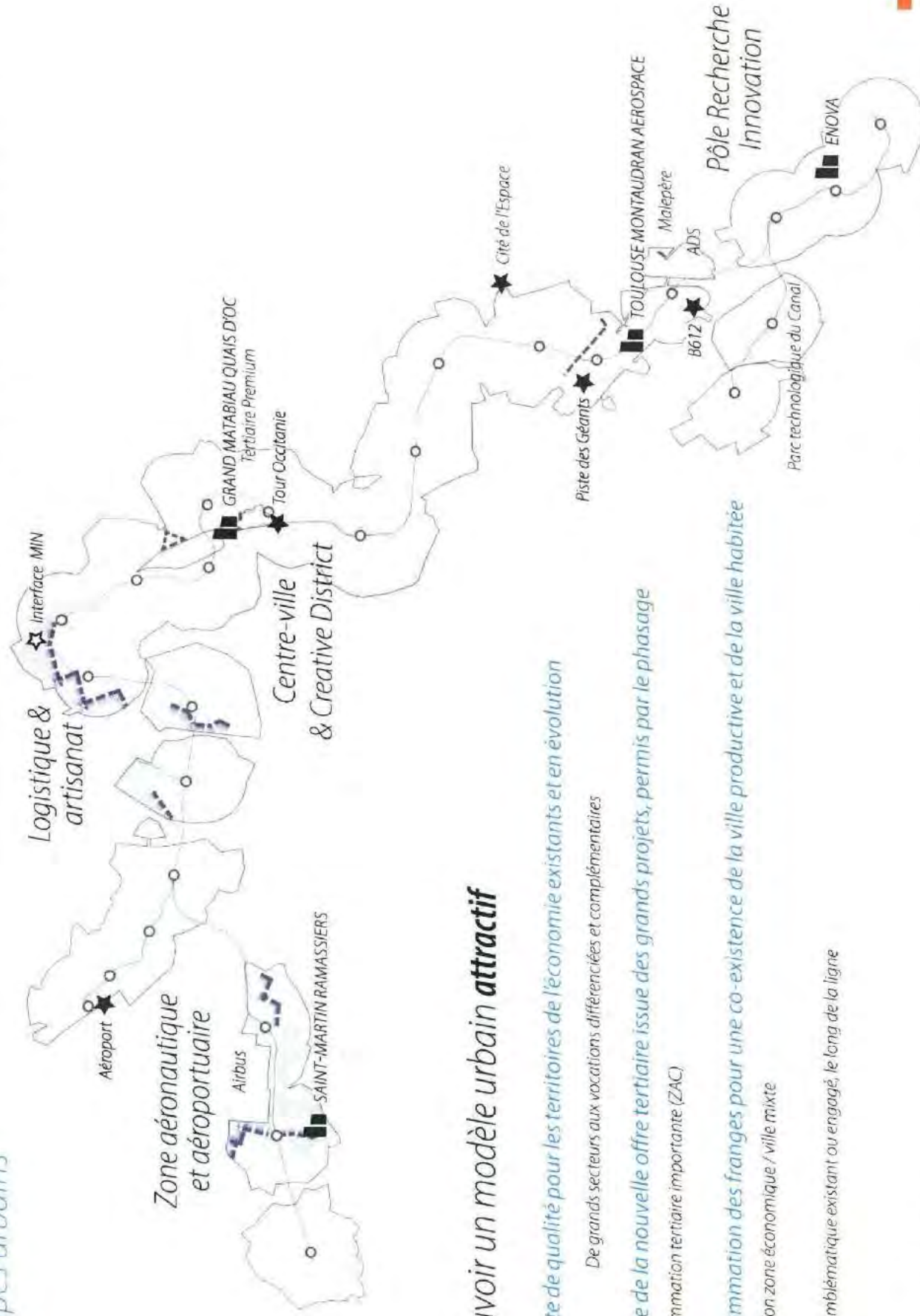
1. PRINCIPES URBAINS

- A. *Socio-démographie, économie*
- B. *Nature en ville et patrimoine(s)*
- C. *Équipements, services, activités, commerces*
- D. *Capacité de mutation foncière*
- E. *Mobilités*

II. Un accueil de qualité

1. Principes urbains

A. SOCIO-DÉMOGRAPHIE, ÉCONOMIE



Promouvoir un modèle urbain attractif

Une desserte de qualité pour les territoires de l'économie existants et en évolution

De grands secteurs aux vocations différenciées et complémentaires

Un équilibre de la nouvelle offre tertiaire issue des grands projets, permis par le phasage

■ Programmation tertiaire importante (ZAC)

Une programmation des franges pour une co-existence de la ville productive et de la ville habitée

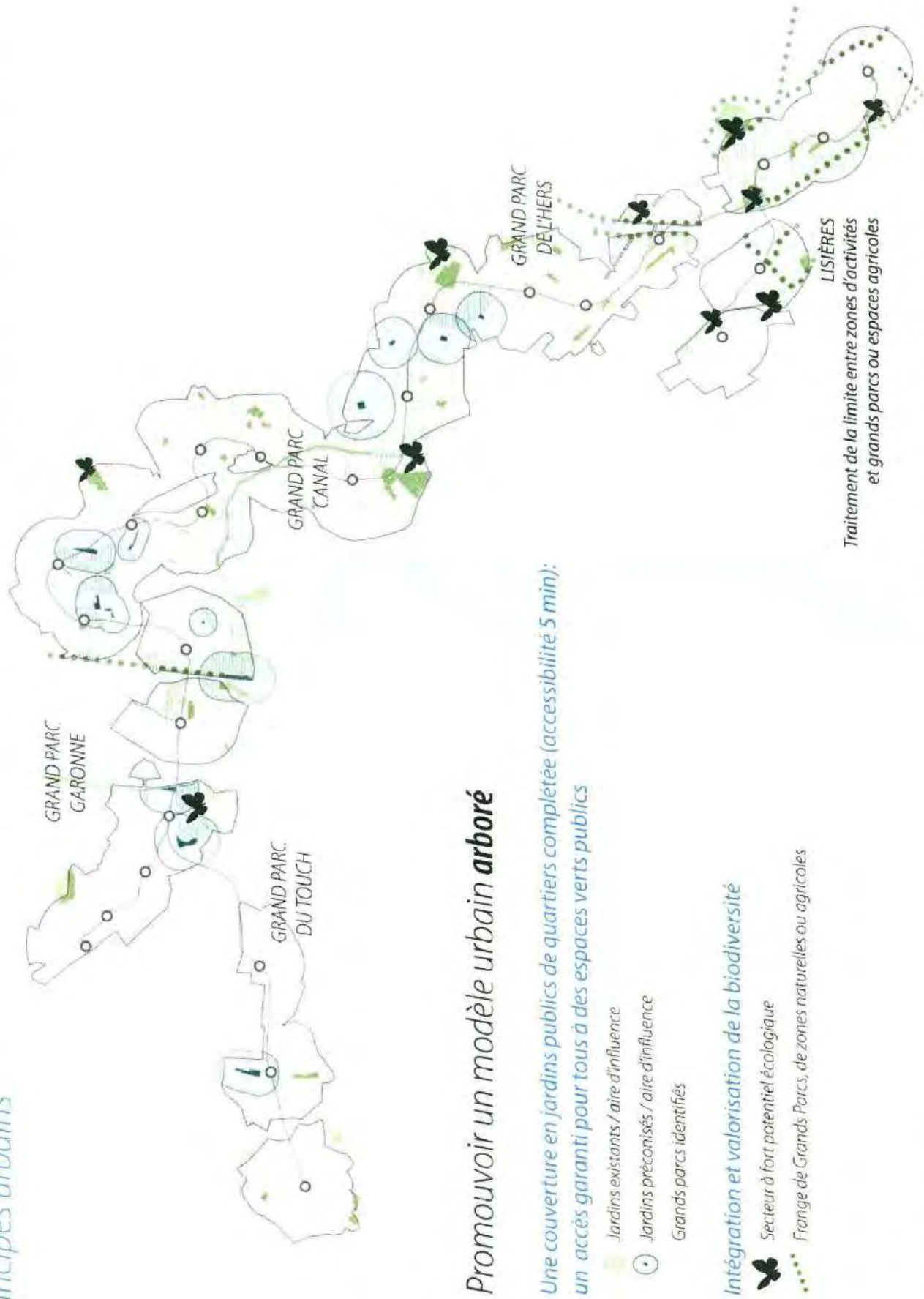
■ Transition zone économique / ville mixte

★ Projet emblématique existant ou engagé, le long de la ligne

II. Un accueil de qualité

1. Principes urbains

B. NATURE EN VILLE ET PATRIMOINE(S)



Promouvoir un modèle urbain arboré

Une couverture en jardins publics de quartiers complétée (accessibilité 5 min): un accès garanti pour tous à des espaces verts publics

- Jardins existants / aire d'influence
- Jardins préconçus / aire d'influence
- Grands parcs identifiés

Intégration et valorisation de la biodiversité

- Secteur à fort potentiel écologique
- Frange de Grands Parcs, de zones naturelles ou agricoles

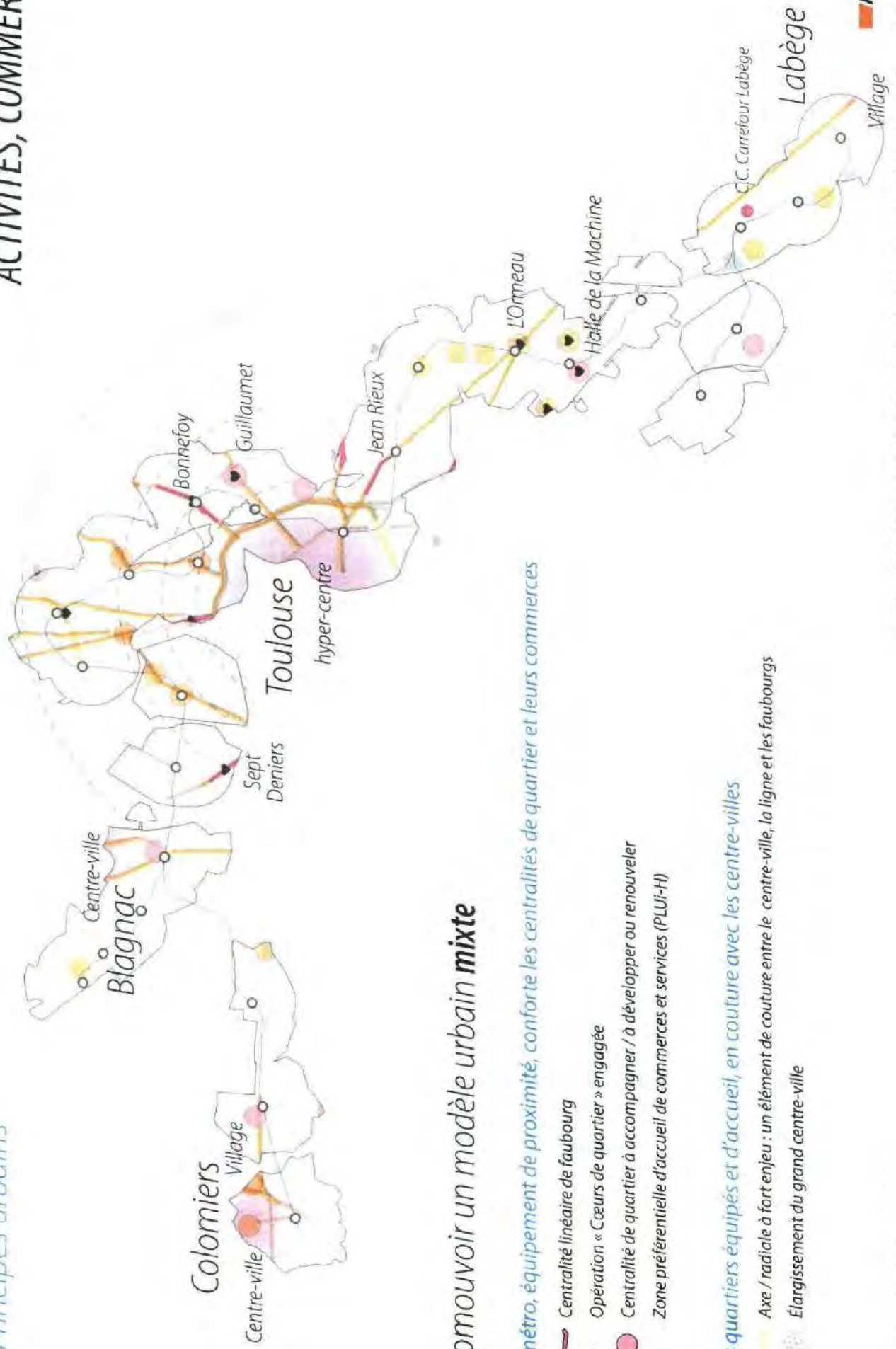
Traitement de la limite entre zones d'activités et grands parcs ou espaces agricoles



II. Un accueil de qualité

1. Principes urbains

C. ÉQUIPEMENTS, SERVICES, ACTIVITÉS, COMMERCES



Promouvoir un modèle urbain mixte

Le métro, équipement de proximité, conforte les centralités de quartier et leurs commerces

- Centralité linéaire de faubourg
- Opération « Cœurs de quartier » engagée
- Centralité de quartier à accompagner / à développer ou renouveler
- Zone préférentielle d'accueil de commerces et services (PLUi-H)

Des quartiers équipés et d'accueil, en couture avec les centre-villes

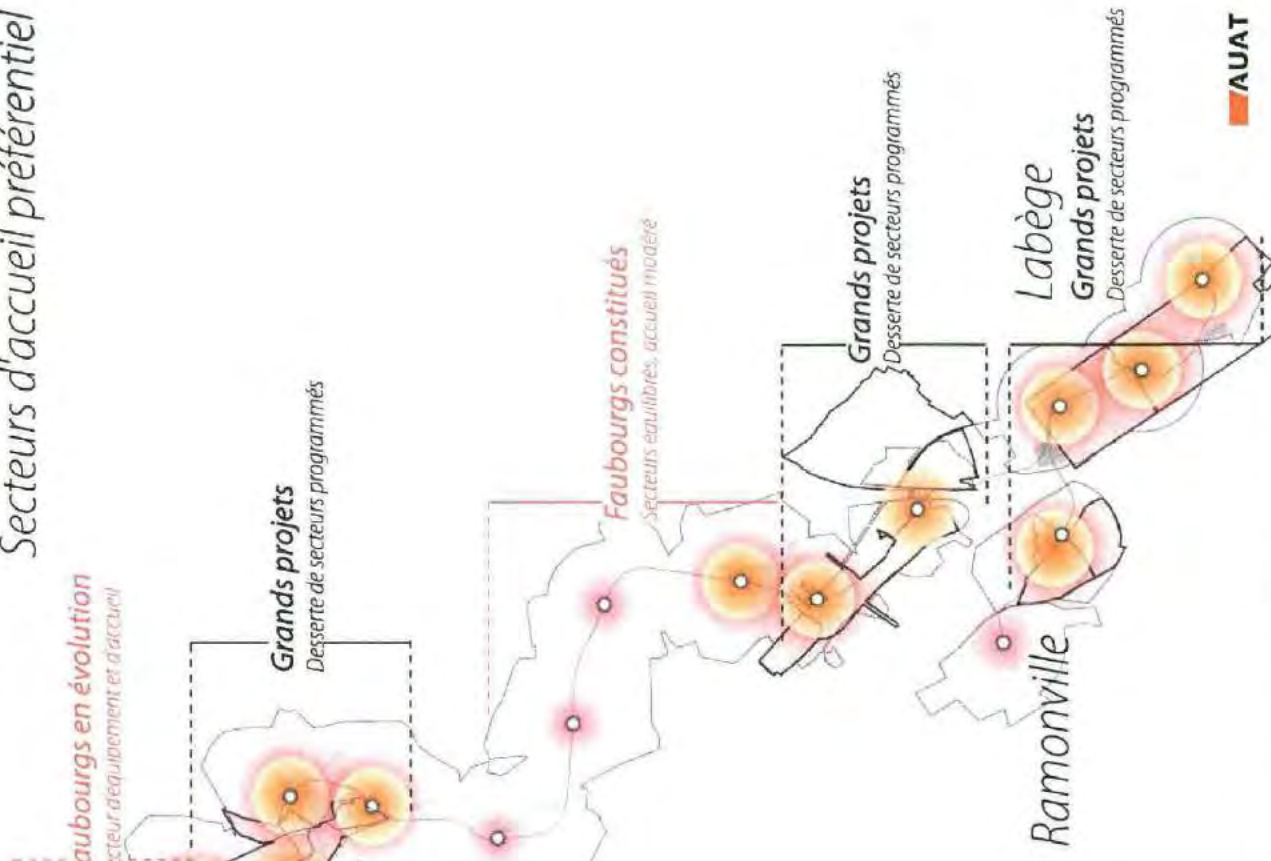
- Axe / radiale à fort enjeu : un élément de couture entre le centre-ville, la ligne et les faubourgs
- Élargissement du grand centre-ville

II. Un accueil de qualité

1. Principes urbains



D. CAPACITÉ DE MUTATION FONCIÈRE :

Secteurs d'accueil préférentiel



Promouvoir un modèle urbain intense

Une amplification équilibrée et diverse dans l'accueil programmé et à venir autour de la ligne

-  Mutations programmées
-  Périmètre projet emblématique

Un projet d'accueil sur-mesure pour les faubourgs constitués

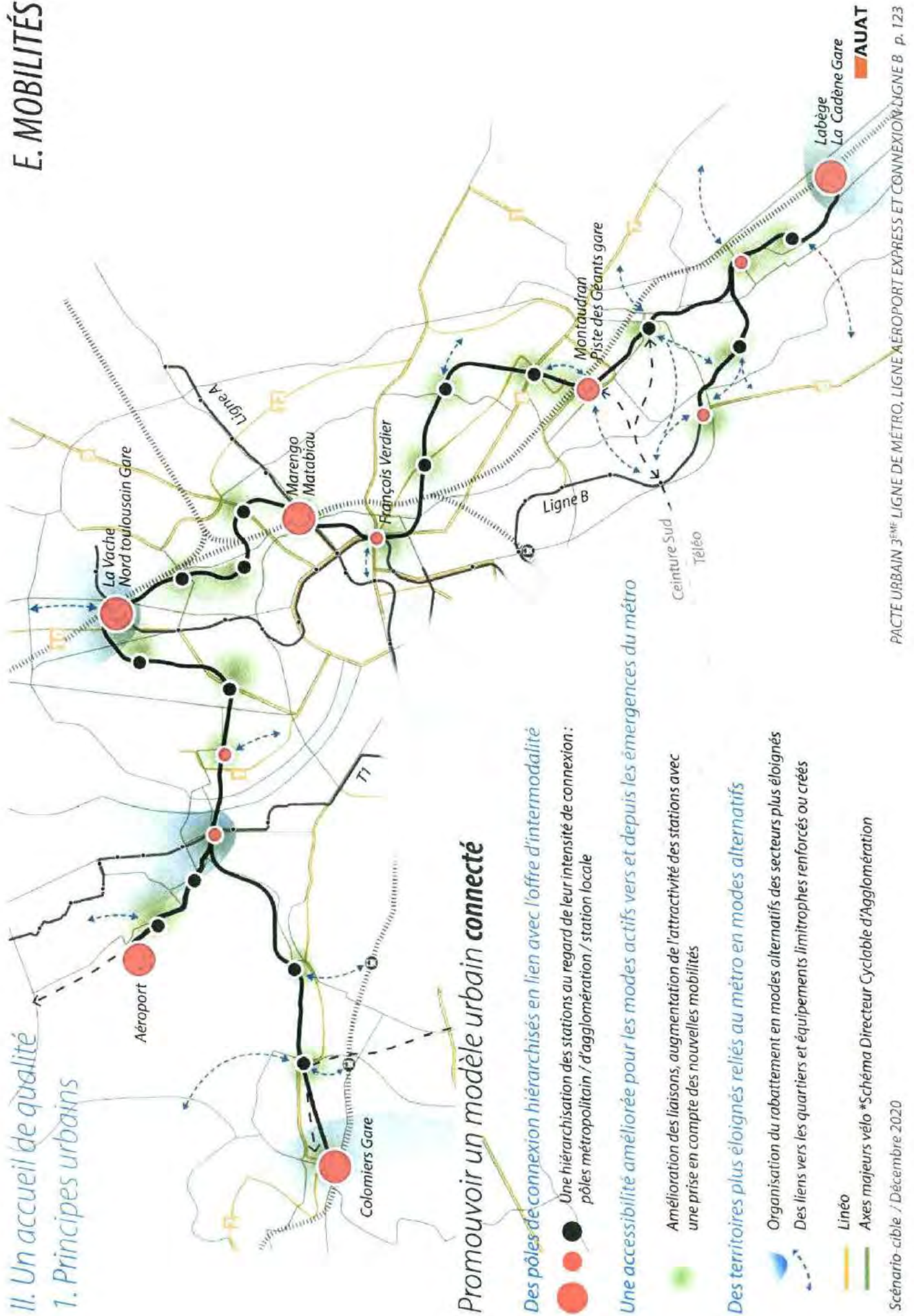
-  Nouvelle mutabilité liée à la 3^{ème} ligne



II. Un accueil de qualité

1. Principes urbains

E. MOBILITÉS



II. UN ACCUEIL DE QUALITÉ

2. LA DÉFINITION D'UN PROJET DE TERRITOIRE

A. Volet Urbain

Clés de lecture

Projet de territoire

B. Volet Mobilités

Clés de lecture

Projet de territoire


II. Un accueil de qualité

2. La définition d'un projet de territoire



Classification
des secteurs
à dominante
d'habitat

-  à préserver
-  à accompagner
-  à renouveler
-  à restructurer

 Secteur à temporisation nécessaire

A. VOLET URBAIN CLÉS DE LECTURE

Un carte d'intentions et un travail de classification pour poser les bases d'un urbanisme de projet

Cette classification du territoire permet de garantir le respect de l'ambiance urbaine d'un quartier, d'une rue. Il n'a pas pour objectif d'imposer mais bien de guider les projets...

PRÉSERVER



Des évolutions faibles
sur les lieux aux identités
marquées

RENOUVELER



Des évolutions moyennes
à fortes pour des sites
bien équipés et facilement
accessibles

ACCOMPAGNER



Des évolutions modérées
qui concernent la plus
grande partie du territoire

RESTRUCTURER



Des évolutions importantes
pour des quartiers
à réinventer

II. Un accueil de qualité

2. La définition d'un projet de territoire

A. VOLET URBAIN PROJET DE TERRITOIRE



II. Un accueil de qualité

2. La définition d'un projet de territoire



Mobilités

- Pôle d'échange d'agglomération
- Isochrone de 10 min à pied autour de la station

Arrêts de transport en commun structurant

- Gare Métro Tram Linéo/bus
- Existant
 - En projet
 - Reporté

Aménagements en faveur de la circulation des bus

- Connexion en modes alternatifs à améliorer
- Traversée en modes actifs à créer ou conforter
- Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs
- Principes de liaisons apaisées existantes ou futures
- Sécurisation des modes actifs

Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues

- Requalification prioritaire
- Création

Une station accessible

Le volet mobilité préconise des enjeux stratégiques pour améliorer l'accessibilité tous modes à la station en privilégiant les modes alternatifs (complémentarité entre les différents réseaux de transports en commun, maillage piéton/cycle...)

Au regard de leur importance, ces thématiques devront être nécessairement approfondies dans la recherche de l'amélioration de l'accessibilité des stations tout en préservant la qualité de vie des habitants.

Les programmes des stations liés aux infrastructures métro, Connexion Ligne B et LAE ne sont pas repris dans les cartographies mais font partis du scénario-cible.

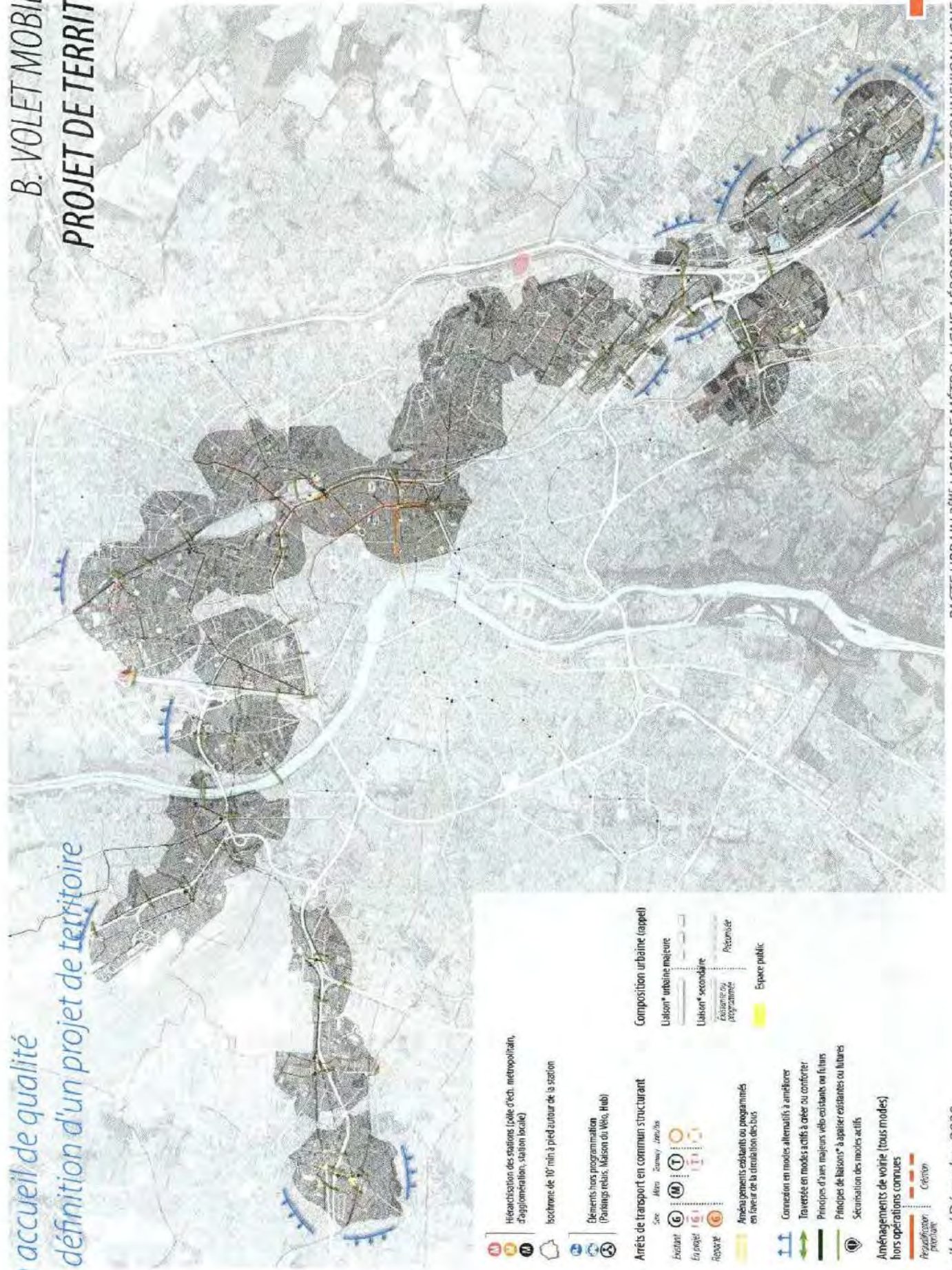
Enjeux autour des stations :

- | | |
|--|----------------------------------|
| | Accessibilité Modes actifs |
| | Restructuration du réseau bus |
| | Évolution du plan de circulation |
| | Gestion du stationnement |
- Faible Moyen Fort

II. Un accueil de qualité

2. La définition d'un projet de territoire

B. VOLET MOBILITÉS PROJET DE TERRITOIRE



Hierarchisation des stations (pôle d'éch. métropolitain, d'agglomération, station locale)

Isocronne de 10' min à pied autour de la station

Éléments hors programmation
(Parkings relais, Maison du Vélo, Hub)

Arrêts de transport en commun structurant

Site: Metro, Tramway, Trolleybus

Existant: (M) (T) (Tram) (Trolleybus)

En projet: (M) (T) (Tram) (Trolleybus)

Reporté: (M) (T) (Tram) (Trolleybus)

Aménagements existants ou programmés en faveur de la densification des bus

Connexion en modes alternatifs à améliorer

Trajectés en modes actifs à créer ou conforter

Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs

Principes de liaisons* à apaiser existantes ou futures

Sécurisation des modes actifs

Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues

Préqualification prioritaire

Célestin

Composition urbaine (appel)

Liaison* urbaine majeure

Liaison* secondaire

Existant ou programmé

Périmètre

Espace public



III. UN ACCUEIL VENTILÉ DANS LE TEMPS

ESTIMATION DE L'ACCUEIL AUTOUR DE LA LIGNE

A. Logements Méthode d'estimation

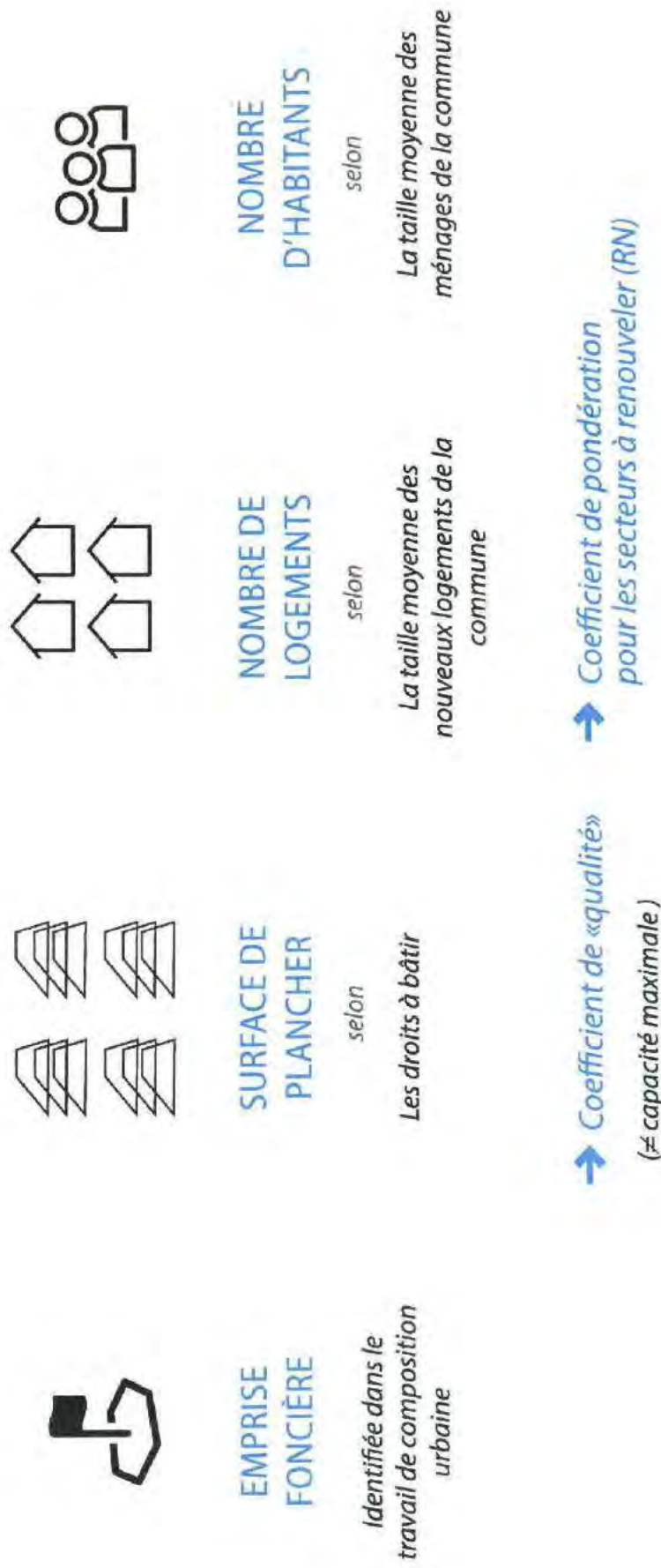
B. Emplois Méthode d'estimation

*C. Estimation
d'accueil*

III. Un accueil ventilé dans le temps

A. LOGEMENTS MÉTHODE D'ESTIMATION

Une méthode adaptée à l'urbanisme de projet



III. Un accueil ventilé dans le temps

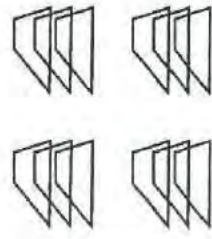
B. EMPLOIS MÉTHODE D'ESTIMATION

Une méthode entre projection et modélisation



**EMPRISE
FONCIÈRE**

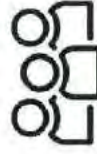
Identifiée dans le
travail de composition
urbaine



**M² D'IMMOBILIER
D'ENTREPRISES**

selon

La vocation économique
destinée et des ratios
d'occupation au sol



**NOMBRE
D'EMPLOIS**

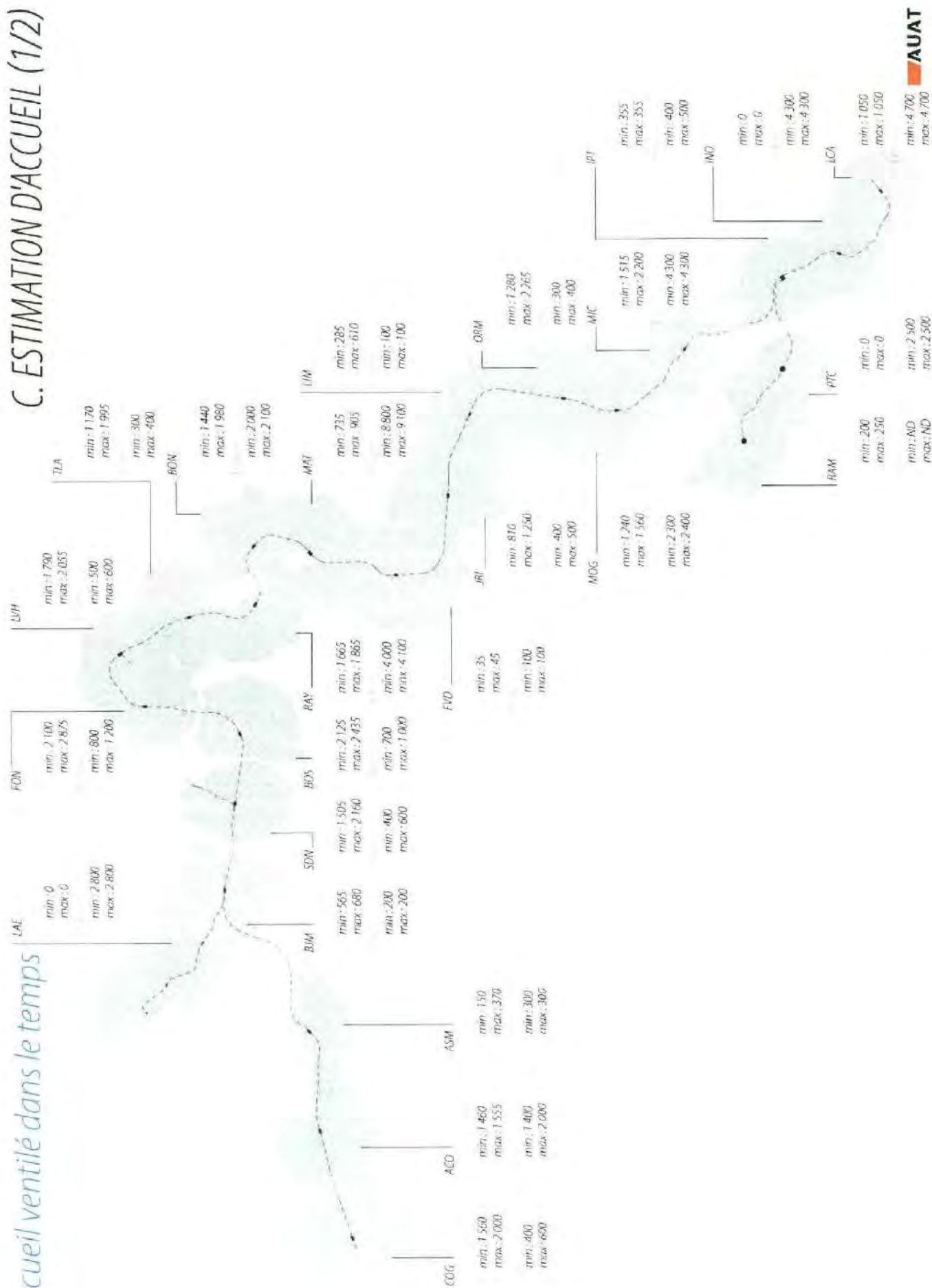
selon

Un ratio de densité
d'emplois par type
d'activités

Confrontation avec
projection d'accueil
du SCoT

III. Un accueil ventilé dans le temps

C. ESTIMATION D'ACCUEIL (1/2)



Dans le périmètre des isochrones :

 De + 41 700
 à + 53 160 habitants + De + 42 000
 à + 44 800 emplois

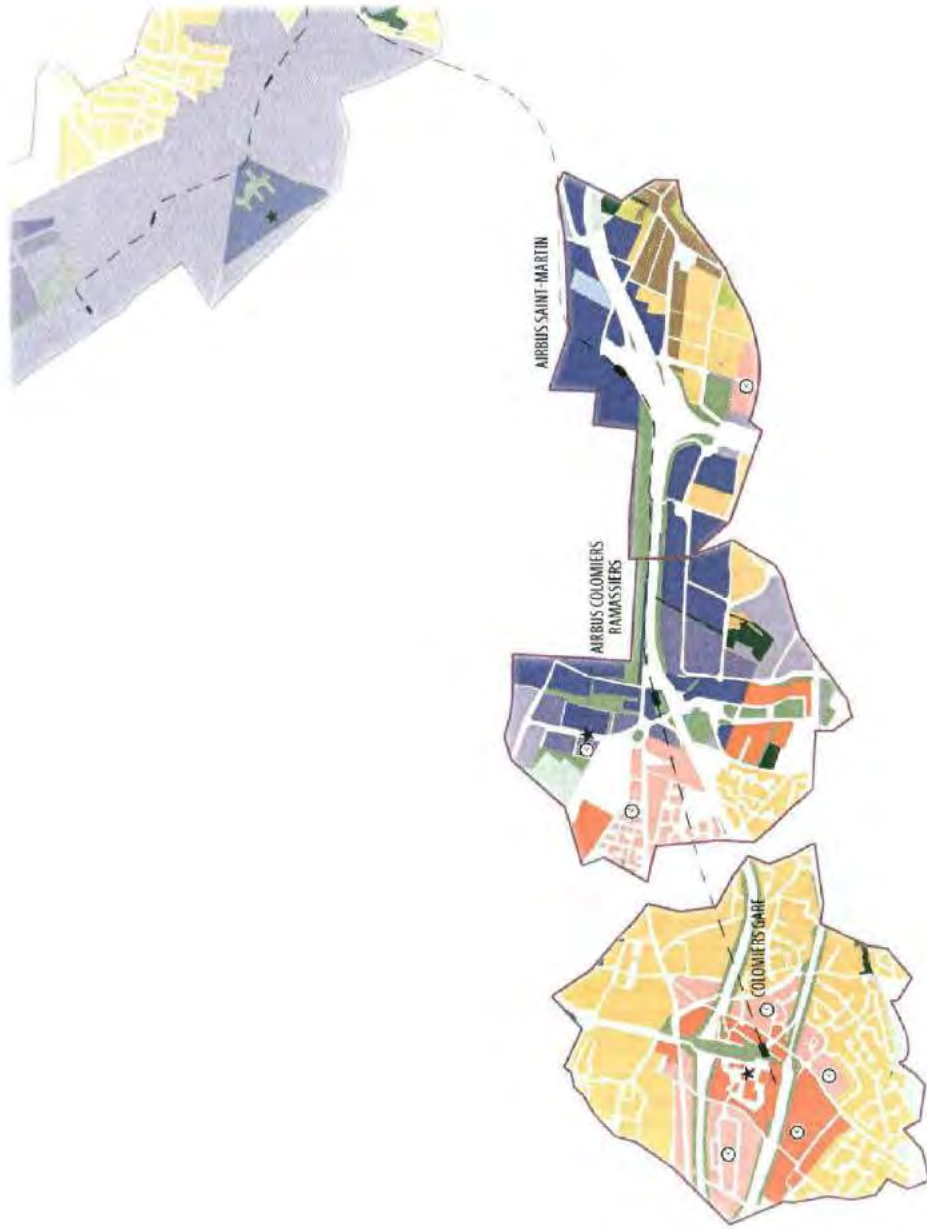


* Habitants max. + emplois max., dans périmètres isochrones (3^{ème} ligne, LAE et CLB) à horizon 2030 et au delà, hors scolaire.

NB : L'évolution « naturelle » dans le diffus (hors renouvellement) ne peut être intégrée à l'estimation. Cette dernière doit donc être considérée comme un objectif mesuré de production de logements.

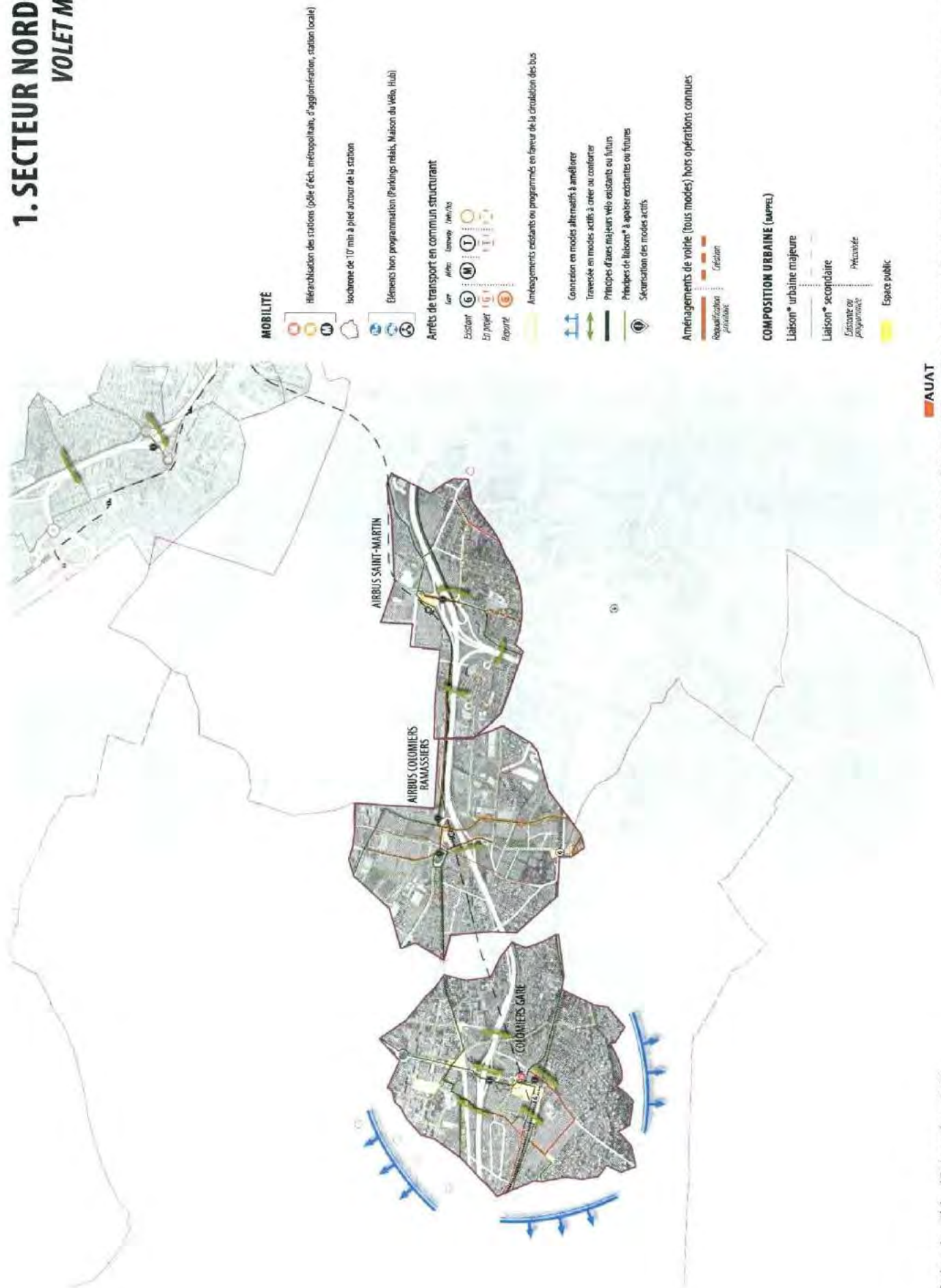
IV. QUATRE SECTEURS D'ÉTUDE

1. SECTEUR NORD-OUEST VOILET URBAIN

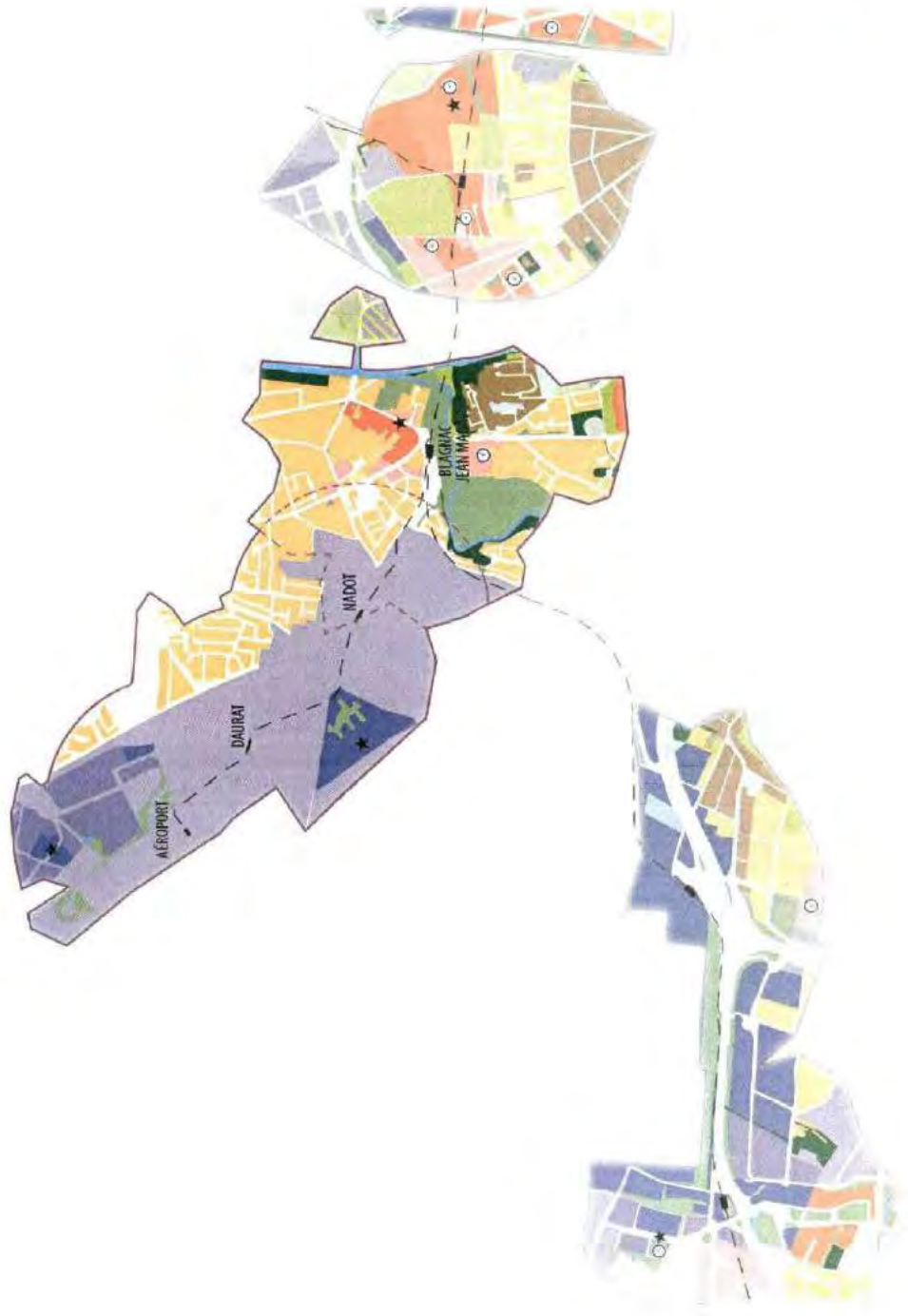


- Mixte**
- à préserver
 - à accompagner
 - à renouveler
 - à restructurer
- Eco**
- à accompagner
 - à restructurer
 - à très fort enjeu urbain
- Paysage**
- infrastructure dans les grands parcs
 - zone agricole
 - zone verte non urbanisable
 - zone verte urbanisable modérément
 - EBK (PLUH-H)
 - EVP (PLUH-H)
- Grand équipement**

1. SECTEUR NORD-OUEST VOLET MOBILITÉS



1'. SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) VOILET URBAIN



- Mairie**
- à préserver
 - à accompagner
 - à renouveler
 - à restructurer
- Eco**
- à accompagner
 - à restructurer
 - à très fort enjeu urbain
- Paysage**
infrastructure dans les grands parcs
- zone agricole
 - zone verte non urbanisable
 - zone verte urbanisable modérément
 - EBK (PLUJ-H)
 - EVP (PLUJ-H)
- Grand équipement**

1'. SECTEUR NORD-OUEST (LIGNE AÉROPORT EXPRESS) VOLET MOBILITÉS



MOBILITE

Hiérandisation des stations (pôle d'éch. métropolitain, d'agglomération, station locale)

Isochrone de 10 min à pied autour de la station

Éléments hors programmation (Parkings-relais, Maison du Vélo, Hub)

Arrêts de transport en commun structurant

G Car
M Métro
T Tramway
L Ligne
I Intermodalité
R Repère

Aménagements existants ou programmés en faveur de la circulation des bus

Connexion en modes alternatifs à améliorer
 Traversée en modes actifs à créer ou conforter
 Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs
 Principes de liaisons* à apaiser existantes ou futures
 Sensibilisation des modes actifs

Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues

Reprogrammation
 Création

COMPOSITION URBAINE (après)

Liaison* urbaine majeure

Liaison* secondaire

Extension ou programmation
 Priorisée

Espace public



2. SECTEUR NORD VOILET URBAIN



2. SECTEUR NORD VOLET MOBILITÉS



MOBILITÉ

Hiéramolisation des stations (pôle d'act. métropolitain, d'agglomération, station locale)

Isochrone de 10 min à pied autour de la station

Éléments hors programmation (Parkings relais, Maison du Vélo, Hub)

Arrêts de transport en commun structurant



Aménagements existants ou programmés en faveur de la circulation des bus

- Connexion en modes alternatifs à améliorer
- Traversée en modes actifs à créer ou conforter
- Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs
- Principes de liaisons* à apaiser, entretenir ou financer
- Sécrétariat des modes actifs

Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues



COMPOSITION URBAINE (suppl.)



3. SECTEUR PATRIMONIAL VOILET URBAIN



- Mixité**
- à préserver
 - à accompagner
 - à renouveler
 - à restructurer
- Eco**
- à accompagner
 - à restructurer
 - à très fort enjeu urbain
- Paysage**
- Infrastructure dans les grands parcs
 - zone agricole
 - zone verte non urbanisable
 - zone verte urbanisable modérément
 - EBC (PLUJ-H)
 - EVP (PLUJ-H)
- Grand équipement**



Seigneur à temporisation nécessaire ★ Étude en cours ou à mener

3. SECTEUR PATRIMONIAL VOLET MOBILITÉS



MOBILITÉ

- Hierarchisation des stations (pôle d'ach. métropolitain, d'agglomération, station locale)
- Isochrone de 10 min à pied autour de la station
- Éléments hors programmation (Parkings relais, Maison du Vélo, Hub)

Arrêts de transport en commun structurant

- Tram
- Métro
- Levage
- Autobus
- Station
- En parking
- Appartir

Aménagements existants ou programmés en faveur de la circulation des bus

- Connexion en modes alternatifs à améliorer
- Traversée en modes actifs à créer ou conforter
- Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs
- Principes de liaisons* à apaiser existants ou futurs
- Sécrétariat des modes actifs

Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues

- Requalification prioritaire
- Célestin

COMPOSITION URBAINE (d'après)

- Liaison* urbaine majeure
- Liaison* secondaire
- Existant ou programmé
- Préconisé
- Espace public

AVAT

4. SECTEUR SUD-EST VOLET URBAIN



- Mixte**
- à préserver
 - à accompagner
 - à renouveler
 - à restructurer
- Eco**
- à accompagner
 - à restructurer
 - à très fort enjeu urbain
- Paysage**
- infrastructure dans les grands parcs
 - zone agricole
 - zone verte non urbanisable
 - zone verte urbanisable modérément
 - EBC (PLUJ-H)
 - EVP (PLUJ-H)
- Grand équipement**

AUAT Secteur à requalification nécessaire Étude en cours ou à mener

PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B p. 146

4. SECTEUR SUD-EST VOLET MOBILITÉS



MOBILITÉ

- Hierarchisation des stations (pôle d'éch. métropolitain, d'agglomération, station locale)
- Isoloigne de 10 min à pied autour de la station
- Éléments hors programmation (Parkings relais, Maison du Vélo, Hub)
- Arrêts de transport en commun structurant
 - Station
 - En projet
 - Report
- Aménagements existants ou programmés en faveur de la circulation des bus

- Connexion en modes alternatifs à améliorer
- Traversée en modes actifs à créer ou conforter
- Principes d'axes majeurs vélo existants ou futurs
- Principes de liaisons* à apaiser existantes ou futures
- Sécurisation des modes actifs

- Aménagements de voirie (tous modes) hors opérations connues
- Requalification provisoire
- Création

COMPOSITION URBAINE (aerial)

- Liaison* urbaine majeure
- Liaison* secondaire
- Espace ou programmation
- Préambule
- Espace public

PHASAGE

I. LES 4 SECTEURS AU REGARD DU SCOT



I. Les 4 secteurs au regard du SCoT (1/2)

1. SECTEUR NORD-OUEST

DENSITÉ RECOMMANDÉE

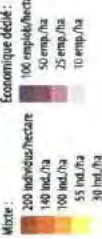


SCoT Planification à 20 ans

Chiffres clés dans le périmètre du secteur : 35 919 individus - 86 ind./ha - 58 emp./ha

PIXELS À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'ENGAGEMENT

Potentiel total des pixels identifiés au SCoT* (extension/intensification)	Pixels mobilisables (ouvert à l'urbanisation en zones U et AUJ)	Consommation des pixels 2010/2016
3 pixels à l'intérieur du périmètre du secteur, soit 27 ha	2 pixels mixtes (18 ha) 1 pixel éco (9 ha)	environ 0,45 pixel, soit environ 4 ha



DENSITÉ RECOMMANDÉE



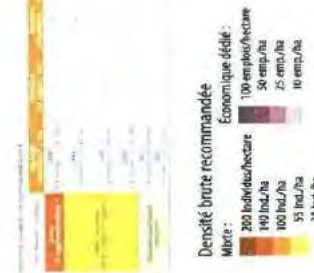
SCoT Planification à 20 ans

Chiffres clés dans le périmètre du secteur : 28 311 individus - 83 ind./ha - 58 emp./ha

PIXELS À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'ENGAGEMENT

Potentiel total des pixels identifiés au SCoT* (extension/intensification)	Pixels mobilisables (ouvert à l'urbanisation en zones U et AUJ)	Consommation des pixels 2010/2016
3 pixels à l'intérieur du périmètre du secteur, soit 27 ha	0 pixel mixte 3 pixels éco (27 ha)	environ 0,5 pixel, soit environ 4,5 ha

DENSITÉ RECOMMANDÉE



*1ère révision du SCoT approuvée le 27 avril 2017

2. SECTEUR NORD

SCoT Planification à 20 ans

Chiffres clés dans le périmètre du secteur : 53 803 individus - 79 ind./ha - 13 emp./ha

PIXELS À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'ENGAGEMENT

Potentiel total des pixels identifiés au SCoT* (extension/intensification)	Pixels mobilisables (ouvert à l'urbanisation en zones U et AUJ)	Consommation des pixels 2010/2016
3 pixels à l'intérieur du périmètre du secteur, soit 27 ha	0 pixel mixte 3 pixels éco (27 ha)	environ 0,5 pixel, soit environ 4,5 ha

Pas de pixel à vocation mixte

3 pixels à vocation économique : 3 pixels mobilisables 0 pixel non mobilisé

*1ère révision du SCoT approuvée le 27 avril 2017

I. Les 4 secteurs au regard du SCoT (2/2)

DENSITÉ RECOMMANDÉE

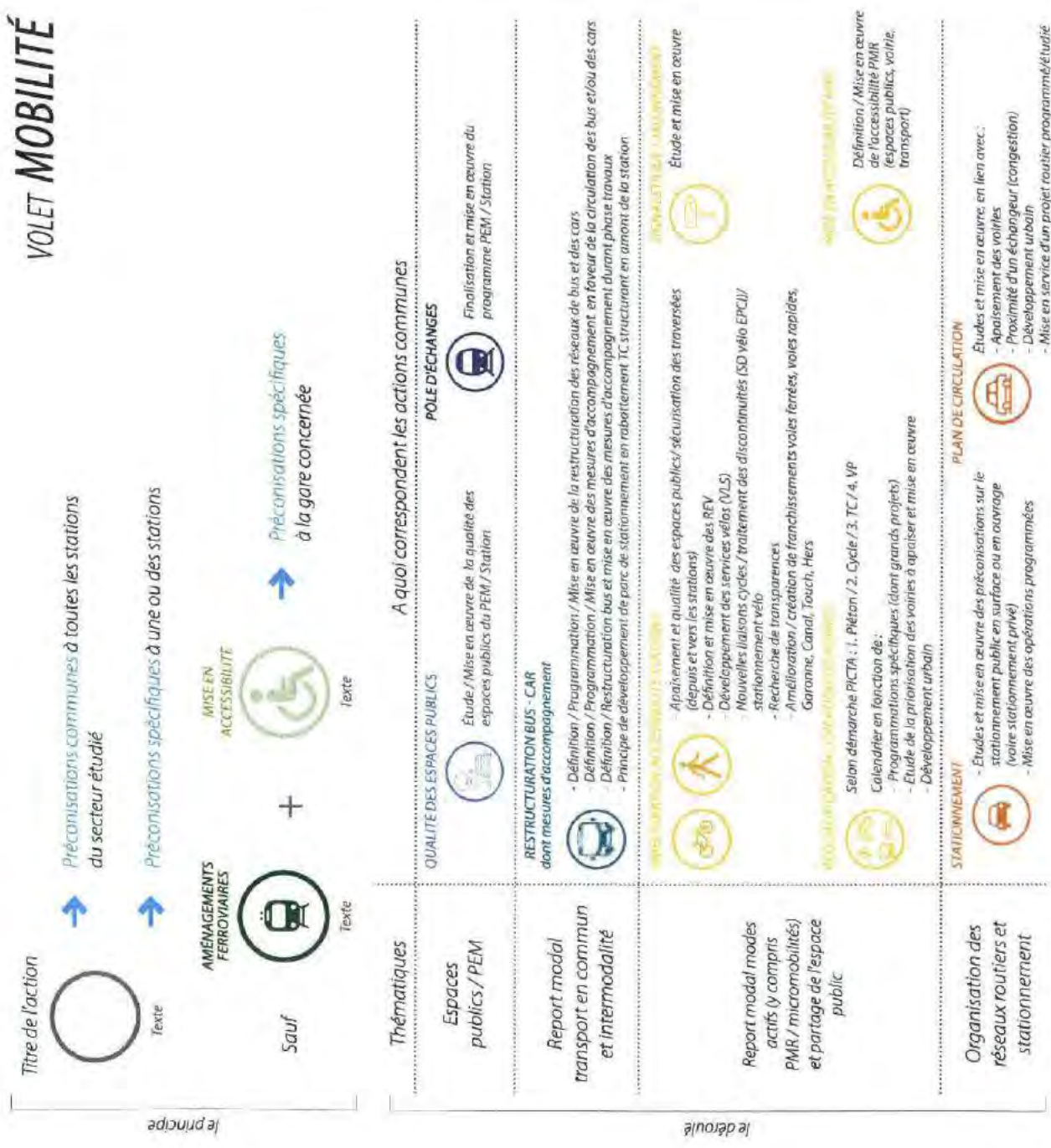


DENSITÉ RECOMMANDÉE



II. CLÉS D'ENTRÉE DES GRAPHIQUES

II. Clés d'entrée des graphiques



VOLET MOBILITÉ

VOLET COMPOSITION URBAINE

le principe

le déroulé

Bonnefoy
Individus (I) + B + S + P
avant 12.0000000000

titre station
rappel nombre d'individus /
habitants existants



pourcentage nombre
de logements et ventilation
dans le temps
■ t1 ■ t2 ■ t3

De + 1 440
à + 1 980 logements
 De + 2 635
à + 3 625 habitants
 De + 2000
à + 2 100 emplois

Nombre total de logements suppl.
(RS + RN)
Nombre total d'habitants suppl.
(logements + salle moyenne de ménage
selon la surface)

A quoi correspondent les actions communes

Thématiques	POLE D'ÉCHANGES	QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS	RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement	STATIONNEMENT	PLAN DE CIRCULATION
Espaces publics / PEM	Étude / Mise en œuvre de la qualité des espaces publics du PEM / Station	Étude / Mise en œuvre de la qualité des espaces publics du PEM / Station	Étude / Mise en œuvre de la qualité des espaces publics du PEM / Station	Étude / Mise en œuvre de la qualité des espaces publics du PEM / Station	Études et mise en œuvre en lien avec : - Apaisement des voiries - Proximité d'un échangeur (congestion) - Développement urbain - Mise en service d'un projet routier programmé/étudié
Report modal transport en commun et intermodalité	Finalisation et mise en œuvre du programme PEM / Station		<ul style="list-style-type: none"> - Définition / Programmation / Mise en œuvre de la restructuration des réseaux de bus et des cars - Définition / Programmation / Mise en œuvre des mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus et/ou des cars - Définition / Restructuration bus et mise en œuvre des mesures d'accompagnement durant phase travaux - Principe de développement de parc de stationnement en rabattement TC structurant en amont de la station 	<ul style="list-style-type: none"> - Apaisement et qualité des espaces publics / sécurisation des traversées (depuis et vers les stations) - Définition et mise en œuvre des REV - Développement des services vélos (VLS) - Nouvelles liaisons cycles / traitement des discontinuités (SD vélo EPCU) / stationnement vélo - Recherche de transparences - Amélioration / création de franchissements voies ferrées, voies rapides, Garonne, Canal, Touch, Hers 	<ul style="list-style-type: none"> - Apaisement et qualité des espaces publics / sécurisation des traversées - Étude et mise en œuvre
Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public			<ul style="list-style-type: none"> - Définition / Programmation / Mise en œuvre de la restructuration des réseaux de bus et des cars - Définition / Programmation / Mise en œuvre des mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus et/ou des cars - Définition / Restructuration bus et mise en œuvre des mesures d'accompagnement durant phase travaux - Principe de développement de parc de stationnement en rabattement TC structurant en amont de la station 	<ul style="list-style-type: none"> - Apaisement et qualité des espaces publics / sécurisation des traversées - Définition et mise en œuvre des REV - Développement des services vélos (VLS) - Nouvelles liaisons cycles / traitement des discontinuités (SD vélo EPCU) / stationnement vélo - Recherche de transparences - Amélioration / création de franchissements voies ferrées, voies rapides, Garonne, Canal, Touch, Hers 	<ul style="list-style-type: none"> - Apaisement et qualité des espaces publics / sécurisation des traversées - Étude et mise en œuvre
Organisation des réseaux routiers et stationnement			<ul style="list-style-type: none"> - Définition / Programmation / Mise en œuvre de la restructuration des réseaux de bus et des cars - Définition / Programmation / Mise en œuvre des mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus et/ou des cars - Définition / Restructuration bus et mise en œuvre des mesures d'accompagnement durant phase travaux - Principe de développement de parc de stationnement en rabattement TC structurant en amont de la station 	<ul style="list-style-type: none"> - Apaisement et qualité des espaces publics / sécurisation des traversées - Définition et mise en œuvre des REV - Développement des services vélos (VLS) - Nouvelles liaisons cycles / traitement des discontinuités (SD vélo EPCU) / stationnement vélo - Recherche de transparences - Amélioration / création de franchissements voies ferrées, voies rapides, Garonne, Canal, Touch, Hers 	<ul style="list-style-type: none"> - Apaisement et qualité des espaces publics / sécurisation des traversées - Étude et mise en œuvre

III. QUATRE SECTEURS D'ÉTUDE

Colomiers Gare (COG), Airbus Colomiers Ramassiers (ACO) et Airbus Saint-Martin (ASM)

ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS	Avant mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	Après mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	Quels sont les éléments qui déclenchent la deuxième phase ?
Espaces publics PEM	<p>Programmatique de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB</p> <p>En lien avec développement urbain et PEM (COG)</p> <p>QUALITE DES ESPACES PUBLICS</p> <p>Intégration PEM (COG)</p> <p>PÔLE D'ÉCHANGES</p>	<p>Poursuite aménagement du PÔLE D'ÉCHANGES</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>Renforcement phasé desserte entre COG et l'Isle Jourdain</p> <p>Complémentarité heures creuses</p> <p>Amélioration accessibilité des gares entre COG et l'Isle Jourdain</p> <p>Stationnement nouvelles mobilités (COG)</p>	<p>Mise en service de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB</p> <p>Mise en œuvre de la restructuration du réseau de bus associée et des premières mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>Poursuite du renforcement de la desserte entre COG et l'Isle Jourdain</p>
Report modal transport en commun et intermodalité	<p>MISE EN ACCESSIBILITÉ</p> <p>Ad'Ap régional (COG)</p> <p>RESTRICTION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>Ceinture Sud / Ligne Express / Robottiers-Ouest et Nord-Ouest (COG)</p> <p>Desserte ZA (ACO)</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>REINVESTISSEMENT DES ESPACES PUBLICS</p>	<p>ADAPTATION RÉSEAU BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>Poursuite des mesures d'accompagnement</p> <p>Adaptation réseau bus-car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain</p>	<p>ADAPTATION RÉSEAU BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>Poursuite des mesures d'accompagnement</p> <p>Adaptation réseau bus-car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain</p>
Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public	<p>Plan de circulation</p> <p>Calendrier en fonction : des programmations spécifiques (études à lancer / en cours : COG) de la priorisation de l'appariement des voiries - au développement urbain</p> <p>STATIONNEMENT</p> <p>REY / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités</p>	<p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>REINVESTISSEMENT DES ESPACES PUBLICS</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>REINVESTISSEMENT DES ESPACES PUBLICS</p>	<p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>REINVESTISSEMENT DES ESPACES PUBLICS</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>REINVESTISSEMENT DES ESPACES PUBLICS</p>
Organisation des réseaux routiers et stationnement	<p>STATIONNEMENT</p> <p>REY / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités</p> <p>PLAN DE CIRCULATION</p> <p>En lien notamment avec : - le parc relais (COG), - l'offre de stationnement public de surface et en ouvrage du centre ville (COG) - les échangeurs (toutes les stations)</p>	<p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>REINVESTISSEMENT DES ESPACES PUBLICS</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>REINVESTISSEMENT DES ESPACES PUBLICS</p>	<p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>REINVESTISSEMENT DES ESPACES PUBLICS</p> <p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>REINVESTISSEMENT DES ESPACES PUBLICS</p>

Colomiers Gare (COG), Airbus Colomiers Ramassiers (ACO) et Airbus Saint-Martin (ASM)

Colomiers Gare
Infrastruct. T3 : 1 150
Infrastruct. T4 : 2 911
Total : 4 061 habit.



De + 1 560
à + 2 000 logements
De + 3 495
à + 4 480 habitants
De + 400
à + 600 emplois

Airbus Colomiers
Infrastruct. T3 : 2 911
Infrastruct. T4 : 1 150
Total : 4 061 habit.



De + 1 460
à + 1 555 logements
De + 2 920
à + 3 110 habitants
De + 1 400
à + 2 000 emplois

Airbus Saint-Martin
Infrastruct. T3 : 1 911
Infrastruct. T4 : 1 150
Total : 3 061 habit.



De + 150
à + 370 logements
De + 275
à + 680 habitants
De + 300
à + 300 emplois

1 / avant mise en service du métro

Nombre de logements : 4 580 (T3) + 1 000 (T4) = 5 580 logements, soit 14 logements par habitant
Nombre d'habitants : 5 165 (T3) + 2 200 (T4) = 7 365 habitants, soit 28 habitants par habitant

Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnalité des programmes attachés à l'infrastructure

- Poursuite des projets engagés**
- Poursuite des études opérationnelles et d'urbanisation de la ZAC Ramassiers / Saint Martin du Touch dans sa programmation logements, activités, équipements publics (~750 logements ; activités en fonction de la commercialisation)
 - Poursuite du renouvellement du quartier Peivoux dans le respect des limites du PCA
 - Réalisation des équipements de proximité programmés

Stratégie foncière

- Action foncière autour de la 3^{ème} ligne de Métro -LAE-CLB : création de secteurs prioritaires d'action foncière, veille foncière (DMA), voire acquisitions

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans la loi les premières modifications du PLU-H : mise en cohérence des droits à construire au regard des évolutions souhaitées d'ici 2025, intégration des servitudes et projets, rédaction du nouveau PCA 2025-2030
- Temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : suris à statuer et adaptations réglementaires dans le PLUIH
- Sur les secteurs non temporisés, mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffusi par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le PCA
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTF

Études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) », secteurs pressentis autour des stations : Colomiers Gare (en lien avec le pôle d'échanges multimodal), Airbus Colomiers Ramassiers (en particulier au nord de la station), et Airbus Saint-Martin
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

2 / sur un éventuel arrêt en service du métro et 3 ans après mise en service

Nombre de logements : 4 580 (T3) + 1 000 (T4) + 2 250 (T2) = 7 830 logements, soit 18 logements par habitant
Nombre d'habitants : 5 165 (T3) + 2 200 (T4) + 4 635 (T2) = 12 000 habitants, soit 17 habitants par habitant

Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

- Mise en œuvre opérationnelle**
- Poursuite des études opérationnelles et de l'urbanisation de la ZAC Ramassiers / Saint Martin du Touch dans sa programmation logements, activités, équipements publics (~200 logements ; activités en fonction de la commercialisation)
 - Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus
 - Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DMA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLU-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffusi par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le PCA
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : suris à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTF

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

3 / 10 ans après mise en service du métro

Nombre de logements : 4 580 (T3) + 1 000 (T4) + 1 750 (T2) + 1 020 (T1) = 8 350 logements, soit 21 logements par habitant
Nombre d'habitants : 5 165 (T3) + 2 200 (T4) + 4 635 (T2) + 2 500 (T1) = 14 500 habitants, soit 48 habitants par habitant
Nombre d'emplois sur l'ensemble des trois phases : 23 620 (T3) + de 2 100 à 2 900 (T4) + de 13 000 à 14 000 = environ de 42 000 à 44 500 emplois

Poursuite des programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

- Mise en œuvre opérationnelle**
- Poursuite de l'urbanisation des CAPZAC
 - Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
 - Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière







- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DMA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLU-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffusi par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le PCA
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTF

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

	Avant mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	Après mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B
ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS	Quels sont les éléments qui ont déclenché le Pacte Urbain ? <ul style="list-style-type: none"> • Programmation de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB 	Quels sont les éléments qui déclenchent la deuxième phase ? <ul style="list-style-type: none"> • Mise en service de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB • Mise en œuvre de la restructuration du réseau de bus associée et des premières mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus
Espaces publics PEM	QUALITE DES ESPACES PUBLICS  En lien avec développement urbain et PEM (BJM) POLE D'ECHANGES  Intégration PEM (BJM - AER)	ADAPTATION RESEAU BUS - CAR  dont mesures d'accompagnement Poursuite des mesures d'accompagnement Adaptation réseau bus - car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain
Report modal transport en commun et intermodalité	RESTRICTION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement Accès Nord Aéroport (AER) Nouveau terminus bus (BJM) Etude d'opportunité pour aider à la décision Amélioration multimodale accès nord (AER)	(UNIVERSITE CAMPUS DE LA QUALITE - L'ARTISANAT ET LES INDUSTRIES ASSOCIEES)
Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public	- Apaisement et qualité des espaces publics depuis et vers le centre-ville de Blagnac (BJM), le nord de l'aéroport, les quartiers limitrophes (toutes stations) et les quartiers isolés (BJM) - Franchissements voie rapide (toutes stations) / Touch / Garonne (BJM) - REV / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités Calendrier en fonction : - des programmations spécifiques (études en cours : BJM) - de la priorisation de l'épaissement des voiries - du développement urbain	(UNIVERSITE CAMPUS DE LA QUALITE - L'ARTISANAT ET LES INDUSTRIES ASSOCIEES)
Organisation des réseaux routiers et stationnement	STATIONNEMENT  En lien notamment avec : - l'aéroport (toutes stations) - les commerces (BJM)	POURSUITE DES MESURES DE STATIONNEMENT  Si besoin POURSUITE DES MESURES DE PLAN DE CIRCULATION  Si besoin

Blagnac Jean Maga LAE · Nadot / Daurat / Aéroport

Urbanisme (0,1) et Mobilité (0,1)



Urbanisme (0,1) et Mobilité (0,1)



De + 565
à + 680 logements
De + 1 185
à + 1 360 habitants
De + 200
à + 200 emplois

0 logements
0 habitants
De + 2 800
à + 2 800 emplois

1. Avant mise en service du métro

Nombre de logements : $4\ 255\ (0) + 0\ (1) = 4\ 255$ logements, soit 14 logements/mètre
Nombre d'habitants : $9\ 515\ (0) + 0\ (1) = 9\ 515$ habitants, soit 24 habitants/mètre

Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnalité des programmes attachés à l'infrastructure

Poursuite des projets engagés

- Poursuite des études opérationnelles et début de l'urbanisation sur le secteur Blagnac1 dans sa programmation actuelle (activités en fonction de la commercialisation)
- Réalisation des équipements de proximité programmés

Stratégie foncière

- Action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : création de secteurs prioritaires d'action foncière, veille foncière (DIA), voire acquisitions

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans la ou les premières modifications du PLU-H : mise en cohérence des droits à construire au regard des évolutions souhaitées d'Ici 2025, intégration des servitudes et projets, Rédaction du nouveau POA 2025-2030
- Temporalisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptations réglementaires dans le PLUIH
- Sur les secteurs non temporisés, mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffusi par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des orientations du projet urbain Blagnac et dans le respect des limites de construction établis par le POA
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) » secteurs pressentis sur les stations Jean Maga (en lien avec le pôle échanges multimodal) et Aéroport (en particulier au nord de la station)
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

2. À un an avant mise en service du métro et 3 ans après mise en service

Nombre de logements : $4\ 255\ (0) + 0\ (1) + 240\ (2) = 4\ 495$ logements, soit 15 logements/mètre
Nombre d'habitants : $9\ 515\ (0) + 0\ (1) + 480\ (2) = 9\ 995$ habitants, soit 24 habitants/mètre

Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle

- Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLU-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffusi par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain Blagnac
- Si besoin, poursuite de la temporalisation de l'urbanisation de certains secteurs : sursis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

3. À 10 ans après mise en service du métro

Nombre de logements : $4\ 255\ (0) + 0\ (1) + 240\ (2) + 440\ (3) = 5\ 435$ logements, soit 18 logements/mètre
Nombre d'habitants : $9\ 515\ (0) + 0\ (1) + 480\ (2) + 880\ (3) = 10\ 875$ habitants, soit 24 habitants/mètre

Nombre d'emplois sur l'ensemble des trois phases : $30\ 120\ (0) + 3\ 000\ (1) + 12 + 123 =$ environ 25 120 emplois

Poursuite des programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle

- Poursuite de l'urbanisation des OAP/ZAC
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro -LAE-CLB : veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLU-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffusi par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain Blagnac
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concertation de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

	Avant mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B	Après mise en service 3 ^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B
<p>ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS</p> <p>Quels sont les éléments qui déclenchent le Pacte Urbain ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programmation de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB 	<p>Quels sont les éléments qui déclenchent la deuxième phase ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en service de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB • Mise en œuvre de la restructuration du réseau de bus associée et des premières mesures d'accompagnement, en faveur de la circulation des bus 	
<p>Espaces publics PEM</p>	<p>QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS</p> <p>POLE D'ÉCHANGES</p> <p>En lien avec le développement urbain et le PEM (SDN - LVH - FON)</p> <p>Intégration PEM et anticipation arrivée nouvelle halte ferroviaire (LVH)</p>	<p>POUR SUITE AMÉNAGEMENT DU POLE D'ÉCHANGES</p> <p>Mise en service halte ferroviaire (LVH) avec création terminus partiel</p>
<p>Report modal transport en commun et intermodalité</p>	<p>RESTRICTION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>Stations rabattement bus - car (SDN dont Ligné 1 - LVH dont Ligné 10 - TLA)</p>	<p>AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES</p> <p>Mise en service AFNT</p>
<p>Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public</p>	<p>Amélioration de la qualité de l'espace public</p> <p>Aménagement et qualité des espaces publics / sécurisation traversées depuis et vers : coeurs de quartier (SDN - LVH) / grands équipements publics, naturels, privés / communes et quartiers limitrophes</p> <p>Amélioration des transparences (TLA)</p> <p>Franchissements : Garonne et/ou Canal Latéral (SDN - BDS) / Canal du Midi (BDS) / voies ferrées (LVH - TLA)</p> <p>REV / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités</p> <p>Calendrier en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des programmations spécifiques: Canal du Midi (BDS) / étude en cours (BDS - LVH - FON) - de la priorisation de l'épaissement des voiries - du développement urbain 	<p>Poursuite des mesures d'accompagnement</p> <p>Adaptation réseau bus - car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain</p>
<p>Organisation des réseaux routiers et stationnement</p>	<p>STATIONNEMENT</p> <p>En lien notamment avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le parc-relais (LVH-SDN) - les commerces (LVH) - les échangeurs (SDN) - l'épaissement des voiries (toutes les stations) <p>PLAN DE CIRCULATION</p> <p>En lien notamment avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proximité de l'échangeur (SDN) - l'épaissement des voiries - le développement urbain - les événements (SDN) 	<p>POUR SUITE DES MESURES DE STATIONNEMENT</p> <p>Si besoin</p> <p>POUR SUITE DES MESURES DE PLAN DE CIRCULATION</p> <p>Si besoin et en lien avec la mise en service éventuel d'un échangeur à Fondéyre (FON)</p>

Sept Deniers



De + 1 505
 à + 2 160 logements
 De + 2 255
 à + 3 950 habitants
 De + 400
 à + 600 emplois

Boulevard de Suisse



De + 2 125
 à + 2 435 logements
 De + 3 880
 à + 4 550 habitants
 De + 700
 à + 1 000 emplois

Fondéyre



De + 1 100
 à + 2 875 logements
 De + 3 845
 à + 5 260 habitants
 De + 800
 à + 2 000 emplois

La Vache



De + 1 790
 à + 2 055 logements
 De + 3 275
 à + 3 760 habitants
 De + 500
 à + 600 emplois

Toulouse Lautrec



De + 1 170
 à + 1 995 logements
 De + 2 140
 à + 3 645 habitants
 De + 300
 à + 400 emplois

1 Stratimise en service du métro

Nombre de logements: 25 700 (SD) + 2 195 (F) + 6 580 (B) = 34 475 logements soit 51 logements par habitant
 Nombre d'habitants: 4 125 (SD) + 4 610 (F) + 13 740 (B) = 22 475 habitants, soit 76 habitants par logement

Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnels des programmes attachés à l'infrastructure

- Poursuite des études pré-opérationnelles et début de l'urbanisation de la ZAC Grand Mariabiau
- Quot d'OC dans sa programmation logements, activités, équipements publics sur le secteur Michel-Ange
- Poursuite, voire clôture de l'urbanisation de la ZAC Banderouge
- Poursuite du renouvellement urbain Izards-3 Cocus conformément à la convention ANRU
- Réalisation des équipements de proximité programmés.

Stratégie foncière

- Action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro-LAE-CLB: création de secteurs prioritaires d'action foncière, veille foncière (DIA), voire acquisitions
- Recherche foncière pour des groupes scolaires
- Recherche foncière d'un collège sur le secteur Izard

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans la ou les premières modifications du PLU-H: mise en cohérence des droits à construire au regard des évolutions souhaitées d'ici 2025, intégration des servitudes et projets, Rédaction du nouveau POA 2025-2030
- Temporisation de l'urbanisation de certains secteurs: susis à statuer et adaptations réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des porteurs de projet dans le cadre des Schémas Directeurs / Plan Guides engagés
- Sur les secteurs non temporisés, mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffusi par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établies par le POA et dans le respect des orientations des Cahiers de projet urbain toulousain.
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTI.

Études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études pré-opérationnelles (autour des stations 7 Deniers et Boulevard de Suisse)
- Études urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) », secteurs pressentis sur les stations 7 Deniers, Boulevard de Suisse et Toulouse Lautrec.
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études: OAP, ZAC, PUP, TAM, ...
- Étude de renouvellement des activités économiques au contact des zones mixte (MN), logistique urbaine, ... à l'ouest des stations Fondéyre et La Vache

2 A un en avant suite au service du métro et 5 ans après mise en service

Nombre de logements: 25 700 (SD) + 2 195 (F) + 6 580 (B) = 34 475 logements soit 51 logements par habitant
 Nombre d'habitants: 4 125 (SD) + 4 610 (F) + 13 740 (B) = 22 475 habitants, soit 90 habitants par logement

Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

- Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro-LAE-CLB: veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLU-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffusi par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établies par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain toulousain.
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs: susis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTI.

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études: OAP, ZAC, PUP, TAM, ...
- Études sur les centralités de quartiers en lien avec le métro, secteurs pressentis sur Boulevard de Suisse, La Vache

3 L'urbanisme autour du métro

Nombre de logements: 25 700 (SD) + 2 195 (F) + 6 580 (B) + 2 745 (H) = 37 220 logements soit 35 logements par habitant
 Nombre d'habitants: 4 125 (SD) + 4 610 (F) + 13 740 (B) + 15 135 (H) = 37 610 habitants, soit 99 habitants par logement

Poursuite des programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

- Mise en œuvre opérationnelle des projets
- Poursuite de l'urbanisation des OAP/ZAC
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (scolaires, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro-LAE-CLB: veille foncière (DIA), voire acquisition en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLU-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le diffusi par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établies par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain toulousain.
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs: susis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTI.

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études: OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

	<p>Avant mise en service 3^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B</p> <p>Quels sont les éléments qui ont déclenché le Pacte Urbain ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programmation de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB 	<p>Après mise en service 3^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B</p> <p>Quels sont les éléments qui déclenchent la deuxième phase ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en service de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB • Mise en oeuvre de la restructuration du réseau de bus associée et des premières mesures d'accompagnement en faveur de la circulation des bus 	<p>QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS</p> <p>POLE D'ÉCHANGES</p> <p>En lien avec le développement urbain et le PEM (MAT)</p> <p>Intégration PEM et anticipation (MAT) - cf. programme Grand Matabiau - Quais d'OC</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>Possibilité rabattement communes Est avec Jonction Est (LIM)</p>	<p>POURSUITE AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGES</p> <p>Poursuite Programme Grand Matabiau - Quais d'OC (MAT)</p> <p>ADAPTATION RESEAU BUS - CAR dont mesures d'accompagnement</p> <p>Poursuite des mesures d'accompagnement Adaptation réseau bus - car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain</p>	<p>ESPACE PUBLICS</p> <p>RESTRUCTURATION BUS - CAR</p> <p>POURSUITE AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGES</p> <p>ADAPTATION RESEAU BUS - CAR</p>	<p>Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public</p> <p>Apaisement et qualité des espaces publics / Sécurisation traversées. Depuis et vers : cœurs de quartier et hyper-centre / grands équipements publics, naturels, privés / quartiers limitrophes</p> <p>Amélioration des transparences (LIM)</p> <p>Franchissements : Canal du Midi (RAY - MAT - FVE) / voies ferrées (RAY - BON - MAT)</p> <p>REV / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités</p> <p>Calendrier en fonction:</p> <ul style="list-style-type: none"> - des programmations spécifiques Grand Matabiau - Quais d'OC (RAY - BON - MAT) / Canal Midi (RAY - MAT - FVE) / Centre-ville Toulouse (MAT - FVE) - de la priorisation de l'apaisement des voies - du développement urbain 	<p>Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public</p> <p>Apaisement et qualité des espaces publics / Sécurisation traversées. Depuis et vers : cœurs de quartier et hyper-centre / grands équipements publics, naturels, privés / quartiers limitrophes</p> <p>Amélioration des transparences (LIM)</p> <p>Franchissements : Canal du Midi (RAY - MAT - FVE) / voies ferrées (RAY - BON - MAT)</p> <p>REV / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités</p> <p>Calendrier en fonction:</p> <ul style="list-style-type: none"> - des programmations spécifiques Grand Matabiau - Quais d'OC (RAY - BON - MAT) / Canal Midi (RAY - MAT - FVE) / Centre-ville Toulouse (MAT - FVE) - de la priorisation de l'apaisement des voies - du développement urbain 	<p>PLAN DE CIRCULATION</p> <p>En lien notamment avec : - l'apaisement des voies - le développement urbain - l'arrivée de la jonction Est (LIM)</p>	<p>STATIONNEMENT</p> <p>En lien notamment avec : - les commerces (BON - JRI - LIM) - l'apaisement des voies (toutes les stations)</p> <p>POURSUITE DES MESURES DE STATIONNEMENT</p> <p>Si besoin</p> <p>POURSUITE DES MESURES DE PLAN DE CIRCULATION</p> <p>Si besoin</p>	<p>Organisation des réseaux routiers et stationnement</p>
--	---	---	---	--	---	---	---	--	---	---

Raynal
INSTRUMENTÉ PAR LE PLAN LOCAL D'URBANISME



De + 1 665 logements
De + 3 045 habitants
De + 4 000 emplois

Bonnefoy
INSTRUMENTÉ PAR LE PLAN LOCAL D'URBANISME



De + 1 440 logements
De + 2 635 habitants
De + 2 000 emplois

Matabiau
INSTRUMENTÉ PAR LE PLAN LOCAL D'URBANISME



De + 735 logements
De + 1 345 habitants
De + 8 800 emplois

François Verdier
INSTRUMENTÉ PAR LE PLAN LOCAL D'URBANISME



De + 35 logements
De + 65 habitants
De + 100 emplois

Jean Rieux
INSTRUMENTÉ PAR LE PLAN LOCAL D'URBANISME



De + 810 logements
De + 1 480 habitants
De + 400 emplois

Limayrac
INSTRUMENTÉ PAR LE PLAN LOCAL D'URBANISME



De + 285 logements
De + 520 habitants
De + 100 emplois

1 / Investir dans le service du métro

Nombre de logements : 51 420 (R1) + 1 550 (R2) = 52 970 logements, soit 65 logements par habitant
Nombre d'habitants : 94 100 (R1) + 4 833 (R2) = 98 933 habitants, soit 1,86 habitant par logement

Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnels des programmes attachés à l'infrastructure

- Poursuite des projets engagés**
 - Poursuite des études opérationnelles et début de l'urbanisation de la ZAC Grand Matabiau Quais d'Or dans sa programmation logements, activités, équipements publics (~950 logements, activités en fonction de la commercialisation)
 - Finalisation de l'étude, approbation et mise en œuvre du Plan de Sauvgarde et de Mise en Valeur
 - Poursuite de l'urbanisation de l'OP Luppé dans le respect des limites du POA
 - Réalisation des équipements de proximité programmés

Stratégie foncière

- Action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro - LAE-CLB : création de secteurs prioritaires d'action foncière, veille foncière (DIA), vente acquisitions
- Recherche foncière pour un groupe scolaire sur le secteur
- Recherche foncière pour un collège sur le secteur élargi

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans la ou les premières modifications du PLUI-H : mise en cohérence des droits à construire au regard des évolutions souhaitées d'ici 2025, intégration des servitudes et projets ; Rédaction du nouveau POA 2025-2030
- Planification de l'urbanisation de certains secteurs : suris à statuer et adaptations réglementaires dans le PLUIH
- Sur les secteurs non temporisés, mise en œuvre du renouvellement urbain dans le différé par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établies par le POA et dans le respect des orientations des Cahiers du Projet Urbain Toulouseain
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) », secteurs pressentis sur les stations Bonnefoy (Laticôbre et franges), Jean Rieux et Limayrac - Cité de l'Espace
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

2 / Un an avant le service du métro et 5 ans après mise en service

Nombre de logements : 51 420 (R1) + 1 550 (R2) = 52 970 logements, soit 61 logements par habitant
Nombre d'habitants : 94 100 (R1) + 4 833 (R2) = 98 933 habitants, soit 1,72 habitant par logement

Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

- Mise en œuvre opérationnelle des projets**
 - Poursuite des études opérationnelles et de l'urbanisation de la ZAC Grand Matabiau Quais d'Or dans sa programmation logements, activités, équipements publics (~250 logements, activités en fonction de la commercialisation)
 - Mise en œuvre du Plan de Sauvgarde et de Mise en Valeur
 - Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus
 - Réalisation des équipements de proximité identifiés (écoles, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro - LAE-CLB : veille foncière (DIA), vente acquisitions en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLUI-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le différé par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établies par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain Toulouseain
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : suris à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...
- Études sur les centralités de quartiers en lien avec le métro, secteurs pressentis sur Bonnefoy, Jean Rieux

3 / 10 ans après mise en œuvre du métro

Nombre de logements : 51 420 (R1) + 1 550 (R2) + 1 935 (R3) = 54 905 logements, soit 65 logements par habitant
Nombre d'habitants : 94 100 (R1) + 4 833 (R2) + 5 994 (R3) = 104 927 habitants, soit 1,79 habitant par logement
Nombre d'habitants sur l'emprise des trois lignes : 34 080 (R1) + de 15 400 à 16 000 (R2 + R3) = environ de 49 480 à 50 000 habitants

Poursuite des programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne

Mise en œuvre opérationnelle

- Poursuite des études opérationnelles et de l'urbanisation de la ZAC Grand Matabiau Quais d'Or dans sa programmation logements, activités, équipements (~850 logements, activités en fonction de la commercialisation)
- Mise en œuvre du Plan de Sauvgarde et de Mise en Valeur
- Poursuite de l'urbanisation des OAP/ZAC
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Réalisation des équipements de proximité identifiés (écoles, parcs, etc.)

Poursuite de la stratégie foncière

- Poursuite de l'action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro - LAE-CLB : veille foncière (DIA), vente acquisitions en fonction de l'avancement des projets
- Recherche foncière pour les besoins ultérieurs en équipements

Mise en œuvre du PLUIH

- Inscription dans les évolutions du PLUI-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel
- Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le différé par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établies par le POA et dans le respect des orientations du projet urbain Toulouseain
- Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : suris à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUIH
- Accompagnement des porteurs de projets dans le cadre des outils opérationnels retenus
- Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTE

Poursuite des études pré-opérationnelles permettant d'anticiper les procédures d'évolution du PLUIH

- Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) »
- Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...

L'Ormeau (ORM), Montaudran Gare (MOG), Montaudran Innovation Campus (MIC), INPT (INP), Inrapole (INO), La Cadène (LCA), Parc Technologique du Canal (PTC), Romarville (RAM)

Avant mise en service 3^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B

Quels sont les éléments qui ont déclenché le Pacte Urbain ?

- Programmation de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB

ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS

Espaces publics PEM

QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS



dont viaduc et rampe métro (MON - INP - LCA - PTC)

POLE D'ÉCHANGES



Création nouvelle halte (LCA) concomitamment avec mise en service métro

Report modal transport en commun et intermodalité

MISE EN ACCESSIBILITÉ



Ad'lip régional (MON)

RESTRUCTURATION BUS - CAR dont mesures d'accompagnement



Ceinture Sud - Linéo T2 (MON) Ligne Express Sud Sicoval (LCA) Rattachements : Molepère, St-Orens / Castanet / Labège, ... (MIC-INP-INO-LCA) Etude opportunité Neau Hub A61 (LCA) Si mise en service CLB avant M3 : phase transitoire (INP)

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES



Alignement quais et matériel plus capacitair (MON) Stationnement nouvelles mobilités (LCA)

Report modal modes actifs (y compris PMR / micromobilités) et partage de l'espace public

ACCÈS À L'ESPACE PUBLIC



Apaisement et qualité des espaces publics / sécurisation traversées depuis et vers : cœurs de quartier (ORM - IRI) et centre-ville (PTC - LCA) / grands équipements publics, naturels, privés / communes et quartiers limitrophes dont Molepère et tranges de ZAC (toutes les stations) Franchissements : voies rapides / voie ferrée / Canal du Midi ou Hers (toutes les stations) REV dont CD 31 + variantes vers Diagonale / VLS / Nouvelles liaisons cycles / Traitement des discontinuités

ACCÈS À L'ESPACE PUBLIC



Calendrier en fonction de : des programmations spécifiques Toulouse Aerospace / ENOVA / PTC - de la priorisation de l'apaisement des voiries - du développement urbain

ACCÈS À L'ESPACE PUBLIC



Calendrier en fonction de : des programmations spécifiques Toulouse Aerospace / ENOVA / PTC - de la priorisation de l'apaisement des voiries - du développement urbain

STATIONNEMENT



En lien notamment avec :
- le parc-relais (LCA - RAM)
- les commerces (ORM - MIC - INP)
- les études d'opportunité nouveau Hub A61 (LCA) et nouveau parc relais RD16 (INP)
- la phase transitoire : si mise en service CLB avant M3 (INP, RAM)

PLAN DE CIRCULATION



En lien notamment avec :
- l'apaisement des voiries (ORM)
- le développement urbain (toutes les stations)
- l'arrivée de la jonction Est (ORM)

Après mise en service 3^{ème} ligne du métro, Liaison Aéroport Express et Connexion Ligne B

Quels sont les éléments qui déclenchent la deuxième phase ?

- Mise en service de la 3^{ème} ligne de métro-LAE-CLB
- Mise en œuvre de la restructuration du réseau de bus associée et des premières mesures d'accompagnement : en faveur de la circulation des bus

ADAPTATION RESEAU BUS - CAR dont mesures d'accompagnement



Poursuite des mesures d'accompagnement Adaptation réseau bus - car si nécessaire et en accompagnement du développement urbain

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES



Etudes - Mise à 4 voies jusqu'à Villefranche - Réseau Express Métropolitain

POURSUITE AMÉNAGEMENTS ACCESSIBILITÉ (TOUTES LES STATIONS)



POURSUITE AMÉNAGEMENTS ACCESSIBILITÉ (TOUTES LES STATIONS)



POURSUITE DES MESURES DE STATIONNEMENT



Si besoin

POURSUITE DES MESURES DE PLAN DE CIRCULATION



Si besoin

4. SECTEUR SUD-EST

L'Ormeau (ORM), Montaudran Gare (MOG), Montaudran Innovation Campus (MIC), INPT (INP), Innopole (INO), La Cadène (LCA), Parc Technologique du Canal (PTC), Ramonville (RAM)

Station	INPT	Montaudran Innovation Campus	Montaudran Gare	Montaudran Innovation Campus	Innopole	La Cadène	Ramonville
17 / avant mise en service du métro	12 / à un an après mise en service du métro et 5 ans après mise en service						
Programmes en cours dans les documents de planification et pré-opérationnalité des programmes attachés à l'infrastructure	Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne	Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne	Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne	Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne	Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne	Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne	Programmes attachés à l'infrastructure et au projet urbain qui l'accompagne
Poursuite des projets engagés	Mise en œuvre opérationnelle	Mise en œuvre opérationnelle	Mise en œuvre opérationnelle	Mise en œuvre opérationnelle	Mise en œuvre opérationnelle	Mise en œuvre opérationnelle	Mise en œuvre opérationnelle
<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'urbanisation de la ZAC Toulouse-Aerospace dans sa programmation (logements, activités, équipements publics (-4-50 logements, ~42 000 m² SUIP activités en fonction de la commercialisation)) Poursuite de l'urbanisation des OAP Chemin de la butte, Alabaut & Montaudran dans le respect des limites du PCA Démarrage travaux d'aménagement ZAC Enova (Voies, Diagonales) et lancement commercialisation et activités économiques Démarrage travaux d'aménagement Parc technologique du Canal et démarrage commercialisation Réalisation des équipements de proximité programmés 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'urbanisation de la ZAC Toulouse-Aerospace dans sa programmation (logements, activités, équipements publics (-90 logements, ~23 000 m² SUIP activités en fonction de la commercialisation)) Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC Enova Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC extension Parc Technologique du Canal Poursuite de l'urbanisation à vocation économique des ZAC Enova et Parc Technologique du Canal et démarrage de la phase habitat de la ZAC Enova en lien avec la mise en service de la 3^{ème} ligne Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus Réalisation des équipements de proximité identifiés (écoles, parcs, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'urbanisation de la ZAC Toulouse-Aerospace dans sa programmation (logements, activités, équipements publics (-4-50 logements, ~42 000 m² SUIP activités en fonction de la commercialisation)) Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC Enova Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC extension Parc Technologique du Canal Poursuite de l'urbanisation à vocation économique des ZAC Enova et Parc Technologique du Canal et démarrage de la phase habitat de la ZAC Enova en lien avec la mise en service de la 3^{ème} ligne Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus Réalisation des équipements de proximité identifiés (écoles, parcs, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'urbanisation de la ZAC Toulouse-Aerospace dans sa programmation (logements, activités, équipements publics (-4-50 logements, ~42 000 m² SUIP activités en fonction de la commercialisation)) Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC Enova Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC extension Parc Technologique du Canal Poursuite de l'urbanisation à vocation économique des ZAC Enova et Parc Technologique du Canal et démarrage de la phase habitat de la ZAC Enova en lien avec la mise en service de la 3^{ème} ligne Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus Réalisation des équipements de proximité identifiés (écoles, parcs, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'urbanisation de la ZAC Toulouse-Aerospace dans sa programmation (logements, activités, équipements publics (-90 logements, ~23 000 m² SUIP activités en fonction de la commercialisation)) Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC Enova Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC extension Parc Technologique du Canal Poursuite de l'urbanisation à vocation économique des ZAC Enova et Parc Technologique du Canal et démarrage de la phase habitat de la ZAC Enova en lien avec la mise en service de la 3^{ème} ligne Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus Réalisation des équipements de proximité identifiés (écoles, parcs, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'urbanisation de la ZAC Toulouse-Aerospace dans sa programmation (logements, activités, équipements publics (-4-50 logements, ~42 000 m² SUIP activités en fonction de la commercialisation)) Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC Enova Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC extension Parc Technologique du Canal Poursuite de l'urbanisation à vocation économique des ZAC Enova et Parc Technologique du Canal et démarrage de la phase habitat de la ZAC Enova en lien avec la mise en service de la 3^{ème} ligne Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus Réalisation des équipements de proximité identifiés (écoles, parcs, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'urbanisation de la ZAC Toulouse-Aerospace dans sa programmation (logements, activités, équipements publics (-4-50 logements, ~42 000 m² SUIP activités en fonction de la commercialisation)) Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC Enova Poursuite de la commercialisation et de l'urbanisation ZAC extension Parc Technologique du Canal Poursuite de l'urbanisation à vocation économique des ZAC Enova et Parc Technologique du Canal et démarrage de la phase habitat de la ZAC Enova en lien avec la mise en service de la 3^{ème} ligne Mise en œuvre des études pré-opérationnelles et/ou accompagnement des premières mutations dans le cadre des outils opérationnels retenus Réalisation des équipements de proximité identifiés (écoles, parcs, etc.) 	
<ul style="list-style-type: none"> De + 1 280 logements De + 2 340 logements De + 4 150 habitants De + 300 emplois De + 400 emplois 	<ul style="list-style-type: none"> De + 1 240 logements De + 2 270 logements De + 2 860 habitants De + 2 300 emplois De + 2 400 emplois 	<ul style="list-style-type: none"> De + 1 515 logements De + 2 770 logements De + 4 025 habitants De + 4 300 emplois De + 4 300 emplois 	<ul style="list-style-type: none"> De + 355 logements De + 650 logements De + 400 habitants De + 500 emplois De + 4 300 emplois 	<ul style="list-style-type: none"> De + 1 050 logements De + 1 890 logements De + 1 890 habitants De + 4 700 emplois De + 4 700 emplois 	<ul style="list-style-type: none"> De + 200 logements De + 398 logements De + 497 habitants ND emplois ND emplois 	<ul style="list-style-type: none"> De + 250 logements De + 398 logements De + 497 habitants ND emplois ND emplois 	<ul style="list-style-type: none"> De + 200 logements De + 398 logements De + 497 habitants ND emplois ND emplois











Stratégie foncière	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux
<ul style="list-style-type: none"> Action foncière autour de la 3^{ème} Ligne de Métro-LAE-CLB : création de secteurs prioritaires d'action foncière, veille foncière (DMA), veille acquisitions Recherche foncière pour un collège sur le secteur élargi 	<ul style="list-style-type: none"> Inscription dans la ou les premières modifications du PLUH-H : mise en cohérence des droits à construire au regard des évolutions souhaitées d'ici 2025, intégration des servitudes et projets, rédaction du nouveau PCA, 2025-2030 Rédaction et mise en œuvre du PLH du Sicaival 2022-2027 Inscription dans le PLU de Labège des mesures d'accompagnement de la mutation urbaine de la ZAC de la Boulogne Temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : survis à statuer et adaptations réglementaires dans le PLUH, PLU de Labège et PLU de Ramonville Sur les secteurs non temporisés, mise en œuvre du renouvellement urbain dans le effort par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le PCA, le PLH du Sicaival et les PLU communaux Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTIE et du Schéma de développement économique du Sicaival 	<ul style="list-style-type: none"> Inscription dans les évolutions du PLUH-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le effort par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le PCA, le PLH du Sicaival et les PLU communaux Si besoin, poursuite de la temporisation de l'urbanisation de certains secteurs : survis à statuer et adaptation réglementaires dans le PLUH, PLU de Labège et PLU de Ramonville Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTIE et du Schéma de développement économique du Sicaival 	<ul style="list-style-type: none"> Inscription dans les évolutions du PLUH-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le effort par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le PCA, le PLH du Sicaival et les PLU communaux Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTIE et du Schéma de développement économique du Sicaival 	<ul style="list-style-type: none"> Inscription dans les évolutions du PLUH-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le effort par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le PCA, le PLH du Sicaival et les PLU communaux Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTIE et du Schéma de développement économique du Sicaival 	<ul style="list-style-type: none"> Inscription dans les évolutions du PLUH-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le effort par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le PCA, le PLH du Sicaival et les PLU communaux Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTIE et du Schéma de développement économique du Sicaival 	<ul style="list-style-type: none"> Inscription dans les évolutions du PLUH-H des servitudes et projets selon leur calendrier opérationnel Poursuite de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le effort par une démarche d'urbanisme de projet, dans le respect des limites de construction établis par le PCA, le PLH du Sicaival et les PLU communaux Accompagnement des mutations dans les zones économiques dans le respect des orientations du SOTIE et du Schéma de développement économique du Sicaival
Stratégie foncière	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux	Mise en œuvre des PLUH et des PLU, PLH communaux
<ul style="list-style-type: none"> Études urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) », secteurs pressentis sur les stations Ormeau (en particulier au sud de l'avenue de Saint-Soubey et de la route de Nevel), Montaudran Innovation Campus (franges économiques de la ZAC Toulouse-Aerospace) et INP Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ... Étude de positionnement économique Finalisation des procédures de ZAC Enova et extension du parc technologique du Canal Études de reconquête urbaine sur la ZAC de la Boulogne (commune de Labège) et du Parc Technologique du Canal (commune de Ramonville-Saint-Agne) et définition des outils de mise en œuvre Études renouvellement urbain ZA Nord, Buchens sur Ramonville et définition des outils de mise en œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) » Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ... Études sur les centralités de quartiers en lien avec le métro, secteurs pressentis sur l'Ormeau et Montaudran Innovation Campus 	<ul style="list-style-type: none"> Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) » Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ... 	<ul style="list-style-type: none"> Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) » Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ... 	<ul style="list-style-type: none"> Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) » Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ... 	<ul style="list-style-type: none"> Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) » Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ... 	<ul style="list-style-type: none"> Études complémentaires urbaines fines de mutabilité de certains secteurs identifiés comme « à restructurer (RS) » et « à renouveler (RN) » Définition d'outils d'aménagement permettant la mise en œuvre et la concentration de ces études : OAP, ZAC, PUP, TAM, ...



Un dispositif de suivi et d'évaluation sera mis en place avec les partenaires signataires pour assurer la mise en œuvre du Pacte Urbain à partir de 2021

SIGNATURES DES PARTENAIRES

PACTE URBAIN 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, LIGNE AÉROPORT EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B

<p> Pour la commune de Colomiers</p>	<p> Pour la commune de Blagnac</p>	<p> Pour la commune de Toulouse</p>	<p> Pour la commune de Ramonville Saint-Agne</p>	<p> Pour la commune de Labège</p>
<p> Pour Toulouse Métropole</p>	<p> Pour le SICOVAL</p>	<p> Pour le Conseil Départemental de la Haute-Garonne</p>	<p> Pour la Région Occitanie</p>	<p> Pour Tisséo Collectivités</p>

