

ANNEXE1

Plan guide de développement du territoire Nord

Extrait

PARTIE 1 : Stratégie territoriale 2030
Ambition 1 : Un territoire connecté
pour une cohérence urbanisme transport
optimale

Deux entrées pour guider le développement du territoire Nord

DE NOUVELLES LIGNES DE TCSP : L'OPPORTUNITÉ D'UNE URBANITÉ NOUVELLE ET DÉSIRABLE

Le potentiel de transformation du territoire Nord repose en grande partie sur l'évolution de son offre en transports et plus globalement sur les pratiques de mobilité.

La stratégie vertueuse consistant à articuler intensités urbaines et intermodalités est d'ores et déjà amorcée avec le BUN. Le projet ferroviaire GPSO/AFNT multiplie également les opportunités de mutation et de structuration du territoire.

D'un territoire périurbain, très hétérogène et accueillant les fonctions servantes de la métropole, le territoire Nord va devenir à partir de 2020 un territoire «urbain» très bien connecté au reste de la métropole.

Cette transformation, amorcée par ces deux infrastructures de transports en commun et leurs potentiels d'extension et de renouvellement urbains associés, engage le territoire dans une nouvelle équation métropolitaine : la nécessité de renouveler une partie du tissu à «faible valeur d'usage» pour optimiser les investissements en TCSP consentis d'une part, et la nécessité de réinterpréter l'identité et le cadre de vie proposé sur le territoire d'autre part.

Cette équation doit permettre de mettre en perspective à court, moyen et long termes le potentiel de développement urbain tout en renforçant les possibilités d'échanges et le maillage tous modes. Enfin, il apparaît également essentiel de questionner et de générer une dynamique de mutation et de développement urbain dans le « couloir des infrastructures ».

La prise en compte de cette transformation fonctionnelle doit être nécessairement accompagnée d'un questionnement stratégique sur l'identité urbaine du territoire Nord. Il s'agit en d'autres termes de réfléchir au cadre de vie et à l'intensité urbaine que le territoire Nord doit proposer dans les années à venir.

Aujourd'hui caractérisé par une urbanisation peu contrôlée, qui s'est faite sur un modèle de surconsommation de l'espace, le territoire Nord doit promouvoir dans les années à venir une stratégie d'aménagement qui soit plus raisonnée, plus diversifiée dans les usages et les typologies, combinée avec les infrastructures de transports en communs et les espaces naturels productifs et récréatifs.

L'enjeu est donc bien de transformer progressivement l'identité périurbaine existante tout en amorçant une forme d'urbanité nouvelle, respectueuse de l'histoire et du patrimoine.

Trois ambitions pour le territoire Nord



AMBITION 1 : UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET MAILLÉ POUR UNE COHÉRENCE UR-BANISME/TRANSPORTS OPTIMALE

Le développement durable du territoire Nord repose pour beaucoup sur la capacité des réseaux de transports collectifs à générer des reports modaux et à structurer l'urbanisation.

Le projet du BUN (Boulevard Urbain Nord) représente à ce titre une première application du principe «ver-tueux» qui consiste à articuler polarités urbaines et pôles intermodaux. Selon la même logique, le Grand Projet Sud Ouest/Aménagement Ferroviaire du Nord toulousain (GPSO/AFNT) multiplie les opportunités de mutation et de structuration du territoire nord.

La croissance potentielle due à ces grands projets doit être évaluée à court, moyen et long termes. Elle doit être mise en regard des possibles en matière de maillage du territoire en réseaux de transports collectifs et de développement de l'intermodalité, en combinant intelligemment et efficacement:

- offre en transports publics (TER cadencé, BUN, Bus, Métro),
- desserte routière,
- et liaisons douces (vélos et piétons).

Ainsi, le territoire Nord sera à même d'offrir à tous ceux qui le pratiquent un cadre agréable, de qualité, présentant une pluralité d'espaces, de caractères et d'environnements.



AMBITION 2 : UN TERRITOIRE ECO² POUR UNE NOUVELLE DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE

Si l'on considère la place qu'y occupent les universités, grandes écoles et secteurs économiques innovants, la métropole toulousaine apparaît comme une « ville des savoirs ».

Afficher vis-à-vis de l'extérieur cette image de marque liée à une politique de promotion et de soutien à l'« économie de la connaissance » pose la question de la diffusion de la culture scientifique, voire de la culture au sens le plus large.

Pour les territoires, l'enjeu ne se limite pas au développement des filières technologiques. Il réside davantage dans leur capacité à créer des conditions propices à la production continue d'innovations, et ce quelles que soient les filières concernées (aéronautique, artisanat, services etc.). L'économie résidentielle (économie de services notamment) n'est pas déconnectée de ces problématiques, dans la mesure où la qualité des services à la personne et aux entreprises constitue un facteur déterminant d'attractivité vis-à-vis des secteurs et activités innovants.

La stratégie consiste donc à engager une gestion dynamique du développement du territoire Nord, en privilégiant à court terme les filières « faciles » à mettre en œuvre, et en développant sur le plus long terme des positionnements plus complexes mais dont la vocation stratégique est affirmée :

- en proposant une démarche qui vise à valoriser « les ressources latentes du territoire ».
- en développant les aménités urbaines attractives du point de vue des activités innovantes, en lien avec la stratégie proposée autour des notions de « ville des proximités » avec une politique volontariste sur le développement d'une offre en transports et services, « ville renouvelée » annonçant une transformation qualitative du paysage urbain et « ville nature » où l'espace ouvert du nord trouve une valorisation plus affirmée de ses atouts.

Trois ambitions pour le territoire Nord



AMBITION 3 : UN TERRITOIRE DE PLEINE NATURE POUR UNE ATTRACTIVITÉ MÉTROPOLITAINE

Le territoire Nord offre de riches et nombreux espaces ouverts, de la Garonne jusqu'aux Coteaux. Leur valorisation permettrait de connecter :

- les circuits économiques courts (existence d'une filière maraîchère et « circuit court » en Haute Garonne) avec la filière agricole qu'il s'agit de favoriser en prenant notamment appui sur le projet de couveuse ValTerra,
- l'écologie et la disponibilité des ressources naturelles avec la ressource en eau,
- le cadre de vie et le bien-être avec les loisirs, sachant qu'une politique agri-urbaine est en train d'émerger à travers la signature d'une charte.

Il s'agit également de profiter de la présence du marché d'intérêt national (MIN), de nombreux marchés de plein air et AMAP pour faciliter la valorisation urbaine et régionale des productions locales.

Cette valorisation peut également prendre appui sur la qualification/ formation supérieure agricole proposée par le lycée d'Ondes et les réflexions en cours sur le projet de pôle de compétitivité AGRIMIP (agriculture écologiquement performante).



AMBITION 1 :

Un territoire connecté et maillé pour une cohérence urbanisme/transports optimale

AXES STRATÉGIQUES

AXE 1. Structurer le maillage du territoire Nord en s'appuyant sur les projets de transports collectifs aux horizons 2020 et 2030

AXE 2. Prévoir un développement à partir des polarités et axes urbains

AXE 3. Coordonner et optimiser la croissance urbaine en fonction des principes de maillage aux horizons 2020 et 2030



AXE 1. Renforcer le maillage des infrastructures aux horizons 2020 et 2030

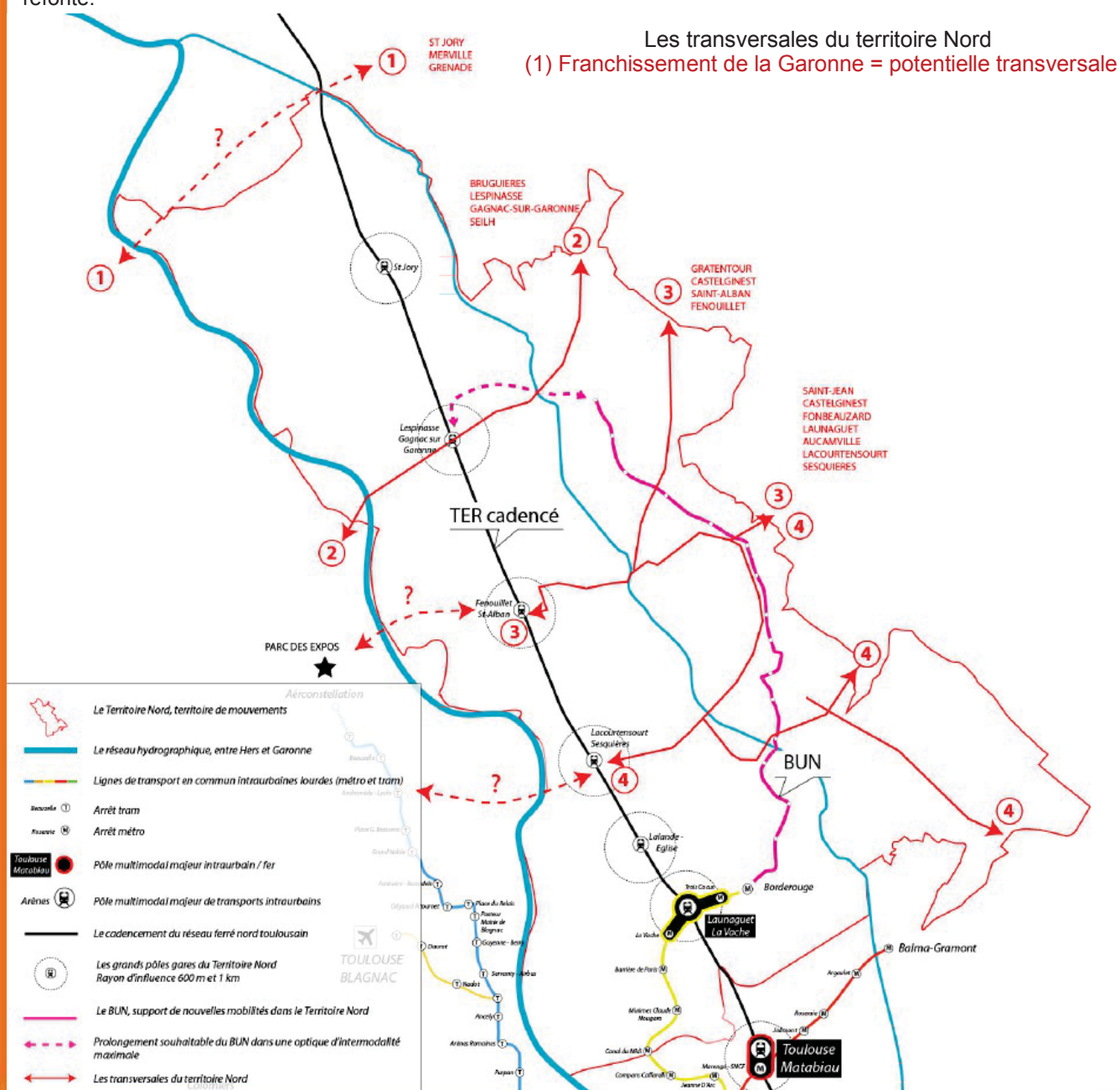
L'atteinte des objectifs visés par la métropole toulousaine, qu'elle soit relative à la capacité d'absorption de la croissance urbaine attendue ou à l'amélioration de la qualité de vie repose sur d'importants changements des pratiques de déplacements. En effet, la refonte de ces dernières, basée sur un report significatif sur les transports en commun et les mobilités douces est indispensable pour éviter un blocage complet du système routier métropolitain.

La mise en service, prévue pour 2024, d'un TER cadencé de Castelnau d'Estrétefonds à Toulouse Matabiau constitue l'armature principale de cette refonte.

Pour autant, ces projets de transports collectifs (BUN et TER cadencé) renforcent une structuration orientée pour l'essentiel en Nord / Sud à l'image des infrastructures existantes (A62, RD820, canal latéral, etc.).

La mise en relation de ces deux systèmes par des transversales stratégiques, qui confortera le statut de certaines infrastructures ou le rôle de certaines centralités, est nécessaire.

Quatre principales transversales accompagnent les infrastructures Nord / Sud.





Elles ont pour fonctions principales de :

- favoriser les transports en commun par rabattement sur les gares les plus proches, en connectant les pôles gares et le BUN,
- permettre de développer les modes doux autour des gares et en rabattement,
- supporter des fonctions urbaines nouvelles et autoriser différents parcours possibles adaptés à chaque catégorie d'usagers,
- relier les polarités et les centralités historiques.

1. Le réseau transport en commun

La nouvelle armature en transport en commun du territoire repose sur :

- l'infrastructure ferroviaire : TER cadencé dont les gares et haltes associées constituent le support et les lieux privilégiés du développement de nouvelles centralités,
- le réseau urbain de bus et métro.

1.1. Le TER cadencé

L'impact du programme GPSO sur l'accessibilité du nord de l'agglomération toulousaine sera plus que significatif sur le développement des gares situées entre Saint-Jory et Toulouse, plus particulièrement pour celles de Lespinasse, Fenouillet, Sesquières-Lacourtenourt et la Vache qui se trouvent au cœur de zones en développement et dont l'attractivité dépassera l'échelle communale.

Le développement du mode ferroviaire, couplé à un rabattement efficace du transport collectif urbain vers l'offre ferroviaire, facilitera le désenclavement du nord toulousain grâce à l'amélioration des temps d'accès et grâce à une augmentation du nombre de circulations quotidiennes depuis et vers Toulouse centre.

En 2024, l'offre TER au Nord de Toulouse se traduira, sur un jour ouvré, par 49 TER circulant dans les deux sens.

Haltes ferroviaires	Nb de services par jour (A/R)	Temps de parcours ferroviaire	Temps de parcours routier moyen
Saint Jory	72	21 mn	27 mn
Fenouillet St Alban	72	16 mn	25 mn
Lacourtenourt	72	13 mn	18 mn
Lalande Eglise	72	9 mn	16 mn
Launaguet La Vache	92	7 mn	11 mn

Source : Estimations extraites des études préliminaires du programme GPSO/AFNT – RFF 2013

Avec la mise en service de ce TER, les perspectives de montées-descentes annuelles sont estimées à 3,7 millions en 2040, avec dès 2025 un million de montées-descentes de plus qu'en 2010.

Les nouvelles gares projetées ne bénéficieront pas toutes de la même attractivité. Parmi elles, celle qui enregistrera potentiellement l'augmentation de trafic la plus importante est celle de La Vache du fait d'un trafic en majeure partie concerné par la correspondance fer/ métro sur la ligne B.

Une part importante des voyageurs en provenance de l'axe nord descend à la gare de La Vache pour atteindre sa destination dans Toulouse en métro.

La gare de Fenouillet aura une clientèle essentiellement locale.

Pour la gare de Lacourtenourt, en 2040, l'aire de chalandise de la gare pourrait être encore considérablement développée avec la perspective d'un nouveau franchissement de la Garonne. Elle recevra alors des flux de rabattement importants en provenance de l'ouest de la Garonne.

La halte de Saint-Jory accueillera une clientèle avant tout locale avec néanmoins des rabattements significatifs en provenance de Bouloc.

Quand à la gare de Lespinasse, non projetée à ce jour dans le cadre des études préliminaires du programme GPSO/AFNT, elle revêt un caractère stratégique pour Toulouse Métropole. En effet, située à proximité du seul franchissement de la Garonne (tous modes) et de l'échangeur autoroutier (A62), elle pourrait permettre de pacifier les flux avec le territoire Ouest.



1.2. Le réseau de bus urbain de l'agglomération toulousaine

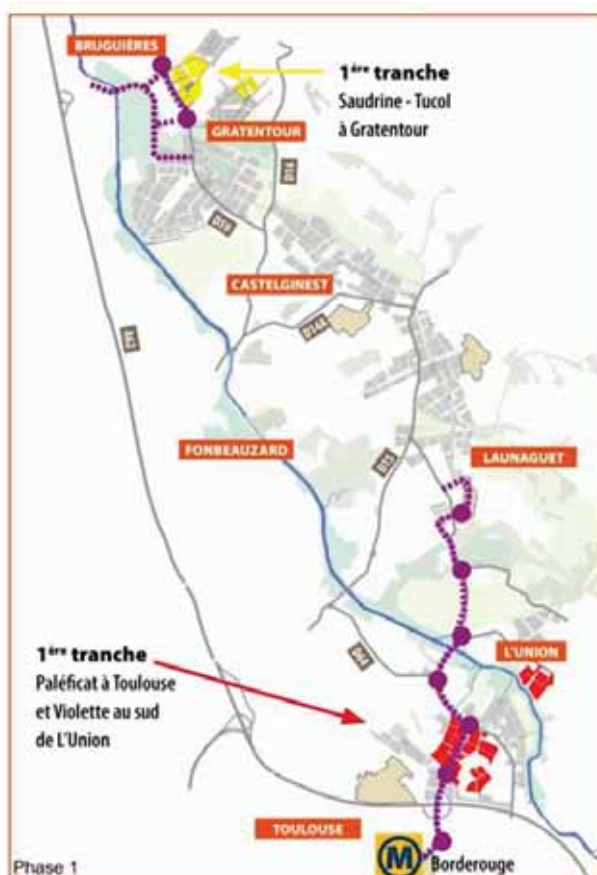
1.2.1. A l'horizon 2020

A horizon 2020, les perspectives d'évolution de l'offre en transports en commun concernent en premier lieu la réalisation de la première tranche du Boulevard Urbain Nord.

Les travaux prévus jusqu'à fin 2016 pour ce qui relève de l'infrastructure et 2020 pour ce qui relève de l'urbanisation concernent deux espaces géographiques différenciés du territoire Nord :

- un premier tronçon sur la commune de Gratentour entre Saudrine et Tucol qui impliquera une augmentation de la capacité de la RD59 au sud de Bruguières,

- un deuxième tronçon depuis Borderouge et le terminus du métro de la ligne B, jusqu'au centre bourg de Launaguet. L'infrastructure BUN devrait être livrée d'ici fin 2016.



Première tranche BUN en Phase 1
(2013-2016)

L'arrivée du BUN implique une réorganisation des lignes de bus urbains. Bien que proposant une gamme de lignes régulières variées, la grande faiblesse du réseau de transport de bus urbains concerne les temps de parcours des bus.

En effet, les bus, ne disposant pas de site propre ou d'aménagements dédiés, circulent sur le réseau routier, saturé aux heures de pointe. Même si l'ensemble des centralités sont couvertes par les lignes, la durée des temps de parcours rendent le service peu attractif et donc sous utilisé.

La qualité et la performance du service seront donc améliorées avec la livraison des deux infrastructures de transport majeures que représentent le BUN à l'Est et le TER cadencé à l'Ouest aux différents horizons de livraison.

L'état actuel des réflexions de Tisséo SMTC propose une évolution de l'offre qui pourrait se traduire à l'horizon 2020 par :

- D'ici 2015, un maintien de la desserte sur les axes historiques avec une fréquence améliorée
Les lignes resteront inchangées mais pourront être adaptées localement en fonction de la demande, et la desserte sera maintenue par les pénétrantes (route de Fronton, route de Launaguet).

Les lignes concernées sont les lignes 30, 69, 60, 61, TAD105. Les lignes 30 et 33 sont également concernées mais touchent surtout les extrêmes Est et Ouest du territoire.



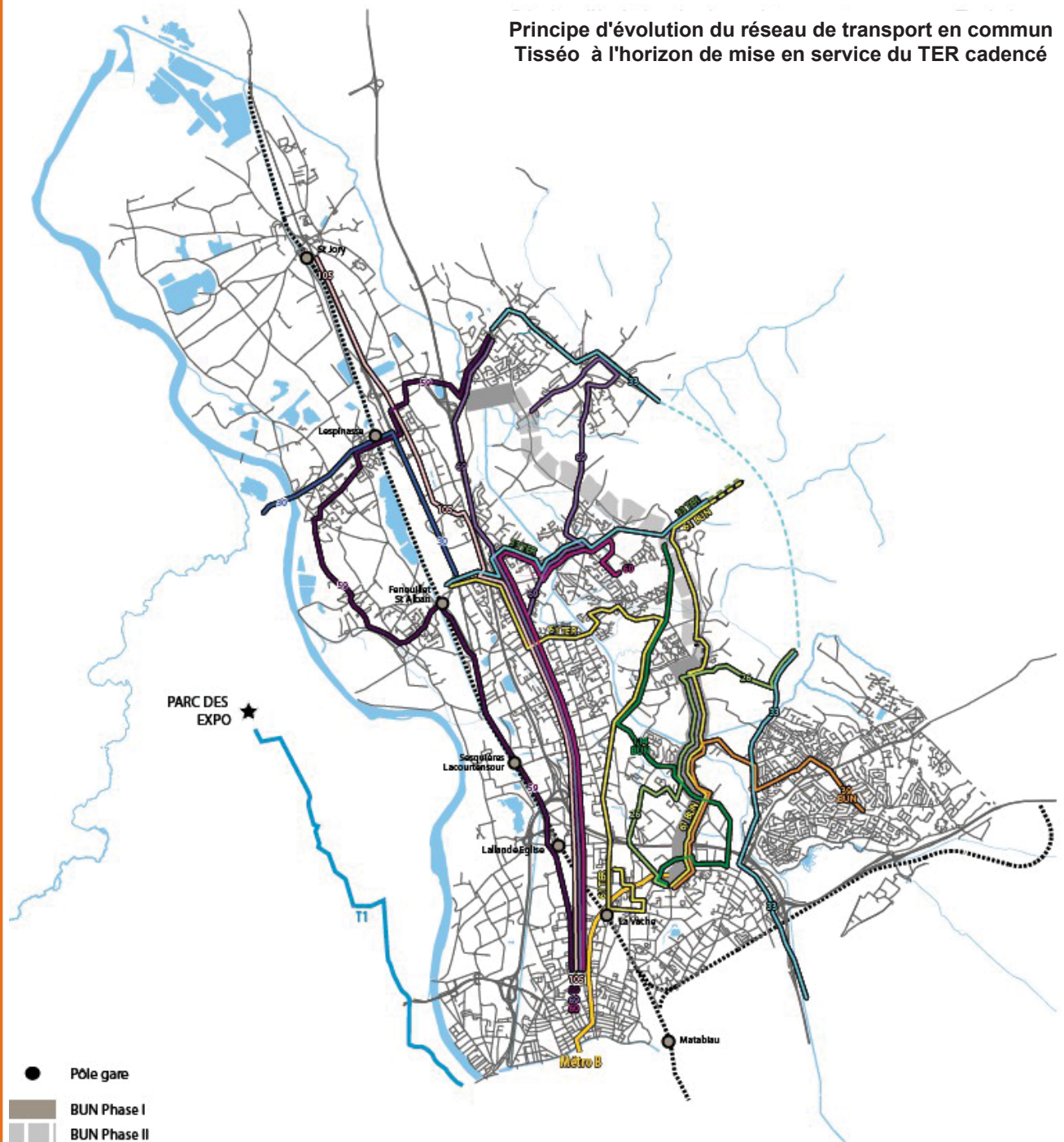
- D'ici 2017, des lignes restructurées pour profiter de l'infrastructure BUN

- Une transversalité recherchée à l'horizon de mise en service du TER cadencé

Dès la livraison programmée début 2017 de la première phase du BUN jusqu'à Launaguat centre, les lignes de bus seront restructurées pour emprunter l'infrastructure. Il s'agit des lignes 114, 26, 39, et 61.

A l'horizon de mise en service du TER cadencé, des adaptations d'itinéraires seront assurées pour un meilleur maillage du secteur entre BUN et pôles gares. Cette adaptation sera faite via la création d'itinéraire « BUN » et « TER » de certaines lignes existantes (33BUN et 33TER, 61BUN et 61TER) et des adaptations de parcours sur des lignes existantes (59).

Principe d'évolution du réseau de transport en commun Tisséo à l'horizon de mise en service du TER cadencé



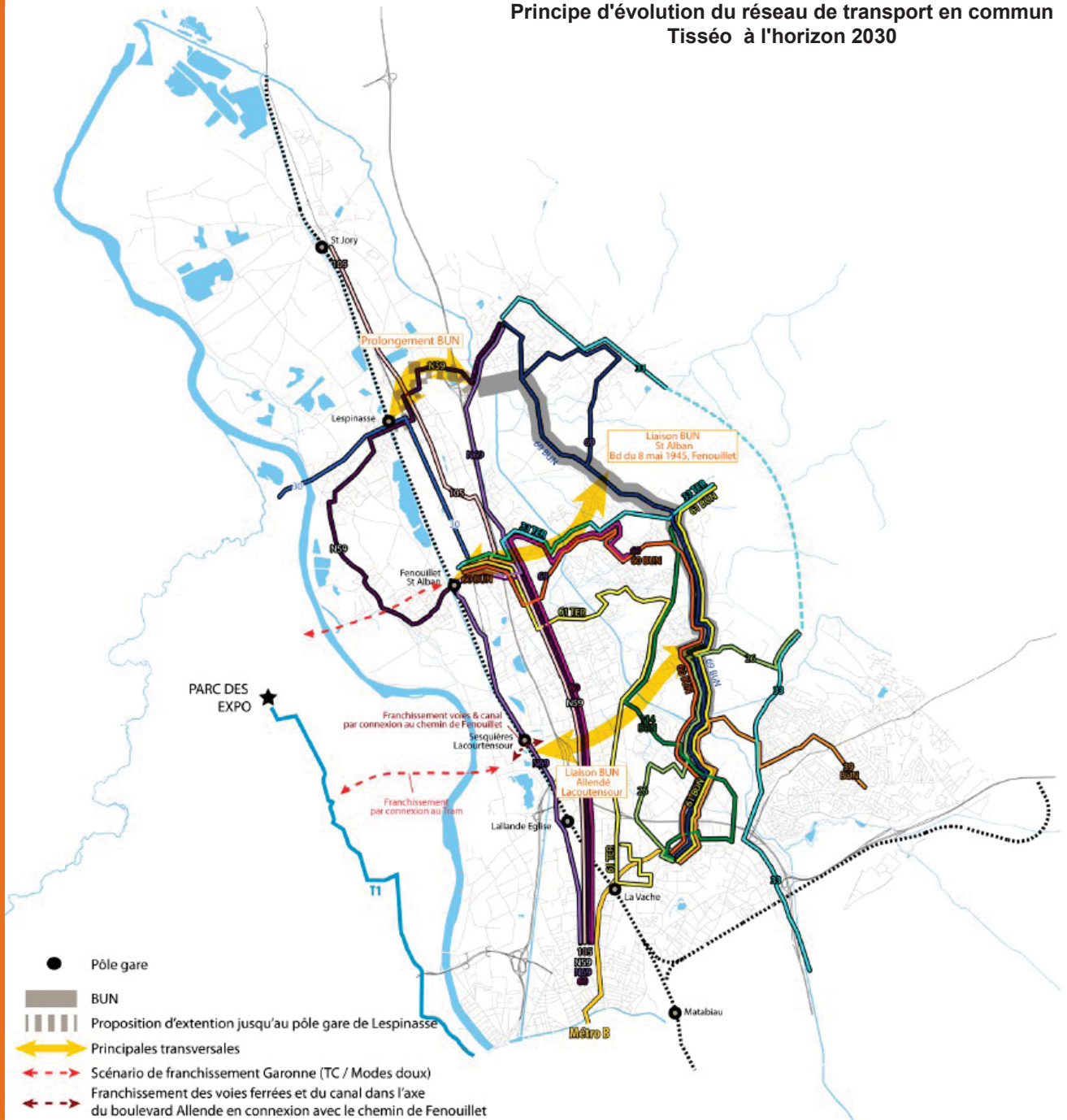


1.2.2. A l'horizon 2030

Dans un second horizon temporel, entre 2021 et 2030, la seconde phase du BUN sera engagée. L'infrastructure BUN se termine aujourd'hui à Bruguières. Mais sa prolongation jusqu'au pôle gare de Lespinasse, si celui-ci se confirme, permettrait une desserte très intéressante d'une zone économique en expansion, Euronord. Au-delà de cette desserte, cette connexion au pôle gare de Lespinasse terminerait la boucle de déplacement en transport en commun est-

ouest en permettant des connexions TC intéressantes entre le Nord et l'Ouest du territoire via le pont de Gagnac. La finalisation de l'infrastructure BUN s'accompagnera d'une généralisation du parcours des bus via cette infrastructure associée à un décrochage de certaines lignes (60) pour rabattre vers les pôles gares du TER cadencé.

Principe d'évolution du réseau de transport en commun Tisséo à l'horizon 2030





La généralisation du principe de transversalité

Ce principe sera particulièrement opportun pour trois pôles gares : Lespinasse, Fenouillet et Lacourtenourt via les transversales stratégiques que représentent :

- le prolongement du BUN vers Lespinasse,
- le boulevard du 8 mai 1945,
- le boulevard Allende.

Un nouveau franchissement de la Garonne selon une approche multimodale

Dans le prolongement de l'axe Allende en connexion avec le pôle gare de Lacourtenourt, ce nouveau franchissement permettra de donner de nouvelles perspectives de développement du territoire Nord vers l'Ouest, vers le réseau tram et la ligne Envol.

L'évolution proposée du PDU

Outre le BUN, le PDU approuvé en 2013 prévoit dans ses orientations à l'horizon 2020 un TCSP nord sur l'axe RD820 Toulouse Fenouillet et l'accompagnement de celui-ci par un contrat d'axe visant à structurer l'urbanisme aux abords des TCSP.

La réalisation d'un TCSP sur la RD820 est à remettre en cause car l'action sur l'axe ferroviaire (cadencement du TER) et sur les abords des points d'arrêt auraient un impact bien plus structurant en matière de mobilité et de rayonnement sur le territoire nord. La mise à 4 voies et l'aménagement des pôles d'échange (notamment à Lespinasse) apparaissent comme des priorités d'action au PDU.

Par ailleurs, le maillage du réseau au sein du territoire nord doit s'appuyer sur des itinéraires en site propre est-ouest connectant le BUN aux futurs PEM, voire au-delà vers la zone aéroportuaire de Blagnac (Franchissement de la Garonne). Ces axes seront à ajouter aux prochaines révisions du PDU.

2. Les liaisons douces

2.1. Les modes doux au sein de la stratégie de déplacements

La réussite de la réorganisation des pratiques de déplacements sur le territoire Nord passe par l'efficacité du système de rabattement vers l'infrastructure ferrée, du réseau de transport en commun mais aussi et surtout du réseau modes doux local.

En effet, pour favoriser l'utilisation du train et augmenter son attractivité, il est nécessaire d'organiser et de développer des liaisons douces sécurisées, attractives et efficaces en direction ou depuis les gares.

Le réseau modes doux fait partie intégrante de la stratégie territoriale: son développement permettra d'une part de renforcer les nouvelles centralités et les échanges entre celles-ci et d'autre part de renforcer l'attractivité des transports collectifs.

La marche est un mode de déplacement de proximité et de rabattement. Les secteurs d'action prioritaires seront les secteurs proches des transports structurants (BUN et gares), les bourgs historiques et les centralités en développement.

La partie 3 de ce plan guide, notamment dédiée à des zooms plus précis sur l'aménagement des futures gares, s'est attachée à prévoir des réseaux fins de rabattement piétons/cycles depuis les quartiers vers les gares en intégrant les infrastructures nécessaires pour le stationnement (couvert et sécurisé) des cycles (B+R).

En tant que nouvelles portes d'entrée sur le territoire, les gares sont un enjeu d'accessibilité prioritaire tant pour les déplacements à pied que pour les déplacements à vélo sur la période de mise en service du TER cadencé. Quel que soit leur rayonnement: gare locale, gare d'agglomération, elles devront être accessibles à pied depuis le périmètre proche (jusqu'à 1km) et à vélo depuis les zones situées entre 3 et 5 km.

Des requalifications importantes sont donc nécessaires sur le réseau viaire autour des gares, notamment la requalification de la RD820 et des zones d'activité proches (Lacourtenourt, Fenouillet, Euronord, ...) pour faciliter ces déplacements.

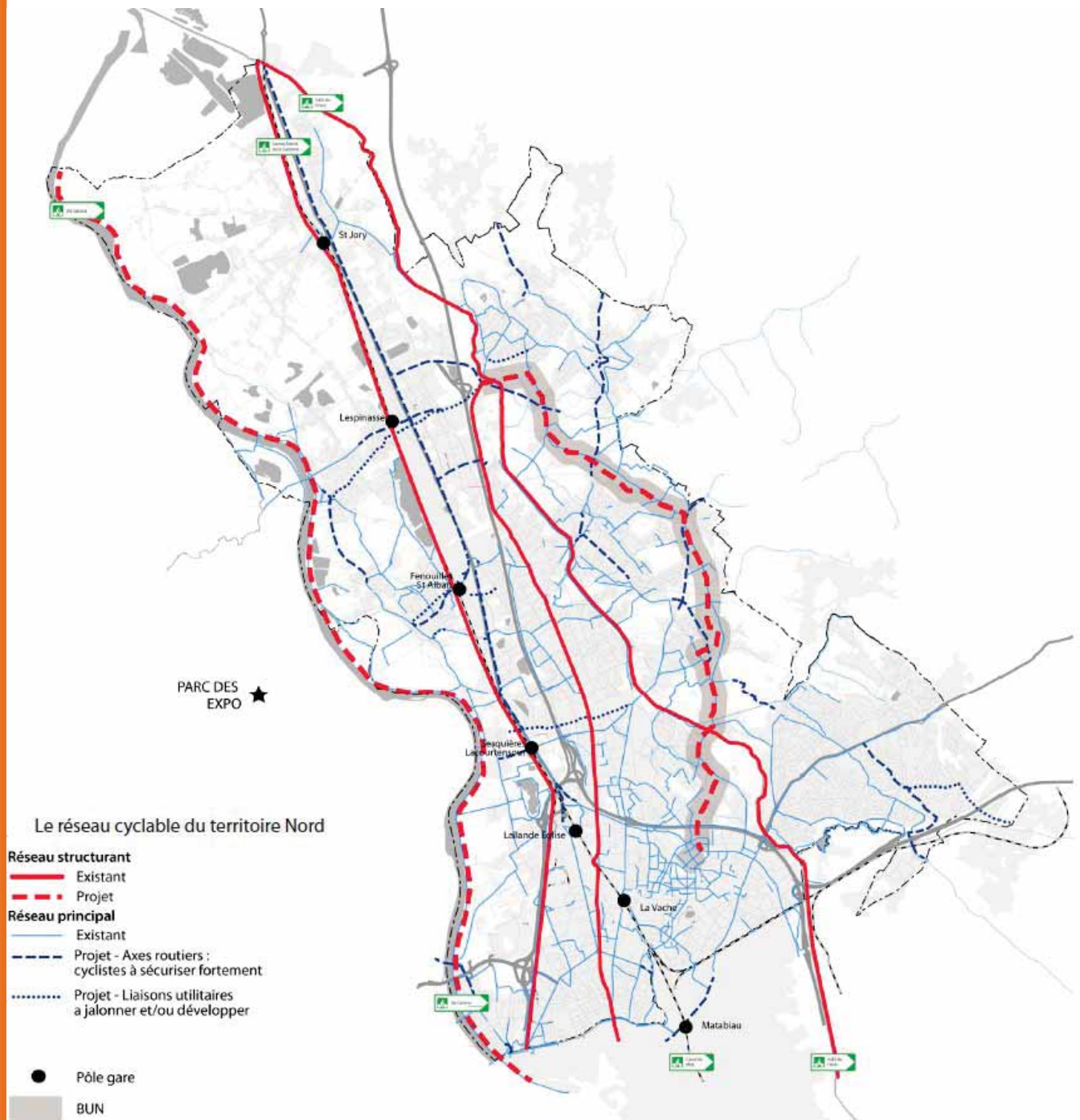


2.2. Privilégier le modèle de la « ville des proximités »

Le concept de « ville des proximités » vise à mailler le réseau de liaisons douces avec celui des espaces publics pour retrouver les pratiques de déplacement de courtes distances entre les espaces publics (environ 200m).

La création de ce type de maillage, valorisant les espaces de récréation présents dans les quartiers, qu'il soit d'un rayonnement inter quartier ou métropolitain, concoure au changement de comportement en faveur de la maille et des cycles.

Valoriser les espaces publics et les liaisons douces autour des centralités pour favoriser un recours « naturel » aux modes doux pour des déplacements de courte distance (inférieur à 1,5 km pour les piétons et à 2,5 km pour les cycles) est un exercice appliqué au territoire de Lalande Nord (cf partie 3) repris dans la carte suivante.





2.3. Les liaisons douces est-ouest

A l'horizon 2030, la perspective d'un nouveau franchissement multimodal de la Garonne, dans le prolongement de l'axe Allende, projette de nouvelles relations en direction de l'Ouest et du Tram.

Par ailleurs, de nouvelles continuités permettront ces échanges Est-Ouest sur le territoire, impliquant notamment la création (ou la requalification) de franchissements (A62, voie ferrée, canal):

-(1): Lespinasse - Bruguières - Castelginest et Gratentour,

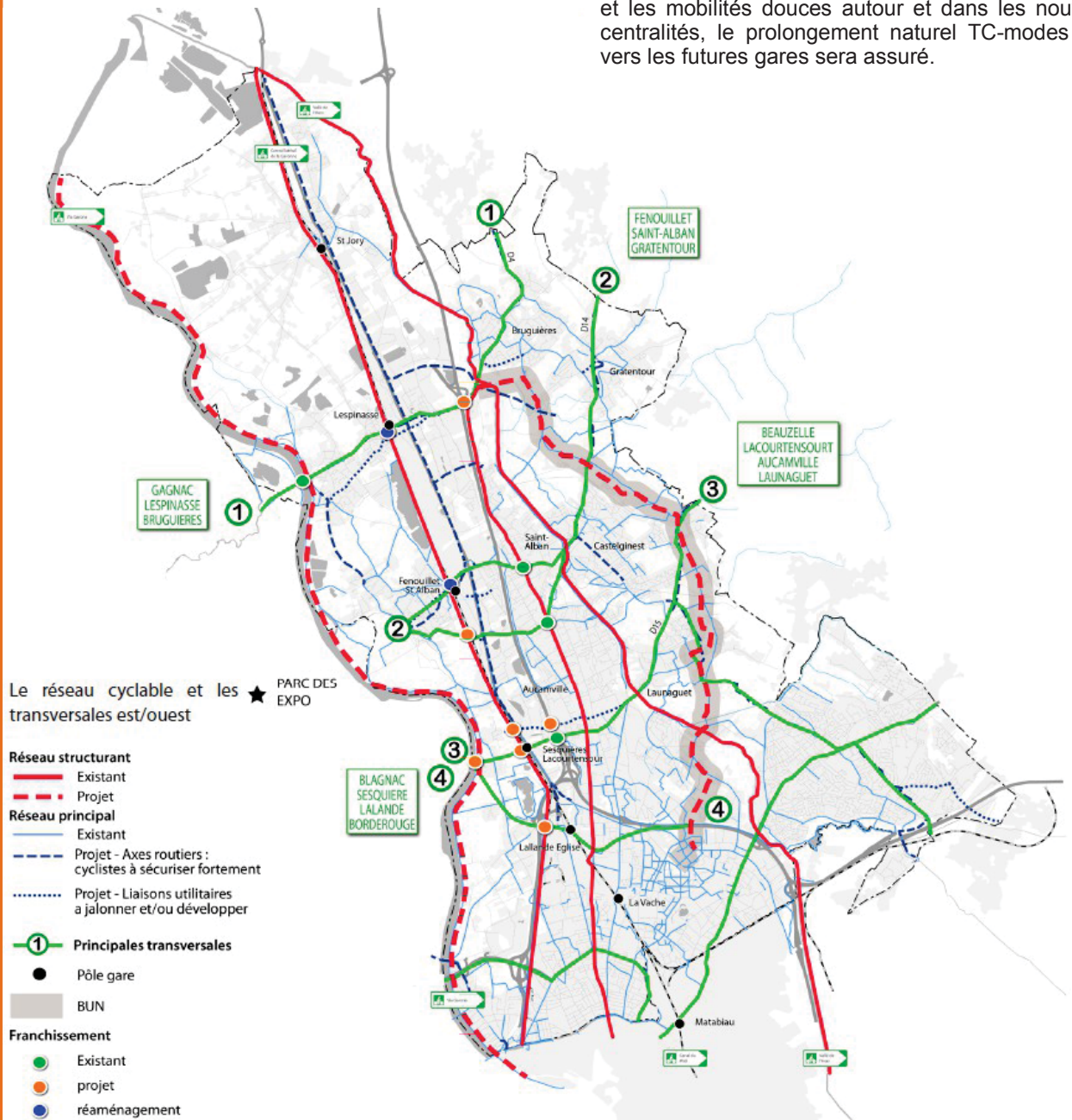
-(2): Fenouillet - Saint-Alban - Gratentour,

-(3): Beauzelle - Lacourtenourt - Aucamville - Launaguet,

-(4): Borderouge - Lalande - Sesquières - Blagnac.

De nombreux aménagements de franchissement pourront être réalisés pour atténuer l'effet de coupe provoqué par les infrastructures linéaires (A62, faisceau ferroviaire, canal latéral) et offrir des possibilités de déplacement à vélo entre les gares, les zones d'activité et les espaces à dominante résidentielle.

Ils doivent se concevoir comme un prolongement naturel des transports en commun. Ainsi, en développant de concert le maillage d'espaces publics et les mobilités douces autour et dans les nouvelles centralités, le prolongement naturel TC-modes doux vers les futures gares sera assuré.





3. L'intermodalité

Le changement des pratiques de mobilités passe prioritairement par un accès facilité aux gares via le réseau de transports en commun (bus de rabattement) et par les modes doux locaux.

Néanmoins, l'usage des voitures privées (VP) doit être pris en considération pour les usagers ne disposant pas de conditions d'accessibilité satisfaisantes au réseau de transports en commun.

Pour optimiser un report modal VP-TER le plus efficace possible, celui-ci doit être organisé le plus en amont possible dans la chaîne de déplacement, soit le plus proche possible du domicile.

3.1. L'organisation du report modal des voitures particulières le long du réseau ferroviaire

La politique de développement des parkings-relais de l'agglomération toulousaine doit s'intégrer aux logiques de rabattement des voitures particulières au plus loin du centre urbain en privilégiant l'intermodalité et le report modal vers des moyens de transports collectifs. Aussi, ces parkings-relais doivent être localisés en majorité avant l'entrée dans les zones urbaines denses.

Les pôles gares de Lespinasse, Fenouillet et Saint-Jory dans une moindre mesure doivent être les seuls à proposer des P+R. La capacité de ces P+R doit suffire à assurer une fonction de report modal VP-TER le long de la voie ferrée.

3.2. L'organisation du report modal des voitures particulières

En dehors des P+R aménagés le long du réseau ferroviaire, des P+R sont prévus le long de l'infrastructure BUN.

3.2.1. Les P+R projetés

A la réalisation de cette infrastructure sont associés deux nouveaux parkings relais (P+R), le premier d'une capacité de 200 places au niveau du terminus projeté et le second d'une capacité de 100 places au niveau de la RD64c à l'Union.

3.2.2. Les P+R existants

Il existe aujourd'hui deux parcs relais sur le territoire Nord, celui de Borderouge (1130 places) et celui de La Vache (440 places). Malgré l'agrandissement récent de Borderouge, ces parkings ont tendance à être complets en journée. Celui de La Vache est complètement saturé ce qui pose des problèmes de sécurité aux abords immédiats du parking.

Le maintien du P+R de La Vache après l'horizon de mise en service du TER cadencé pose question.

En effet, les P+R urbains, situés dans les zones urbaines denses, ne participent pas à la cohérence de la logique d'implantation des P+R au plus loin des centres urbains. Ils favorisent de ce fait le recours à la VP.



Futures stations du TER cadencé



4. La desserte routière

4.1. Les leviers de développement

4.1.1. La saturation du réseau routier

Le réseau routier du territoire Nord se caractérise par une structure radiale. Orientées selon un axe Nord-Sud, les principales pénétrantes, de statuts différents, impactent de manière significative l'accessibilité du territoire :

- L'A62 constitue une desserte autoroutière dont un seul échangeur dessert le territoire, via les communes de Saint Jory et Lespinasse.

- La RD 820 (ou route de Paris) constitue l'axe structurant du secteur. Elle assure le prolongement de l'Avenue des États Unis depuis Toulouse et permet la desserte des principales polarités situées sur cet axe : Aucamville, Fenouillet, Lespinasse et Saint Jory.

- La RD 4/ RD 14 constitue la seconde pénétrante d'importance, qui assure le prolongement de l'Avenue de Fronton. Elle dessert les communes de Bruguières, Saint-Alban, Castelginest, Gratentour et Aucamville.

Cette structuration induit des points de convergence de flux (échange, transit et interne) à l'entrée de la ville de Toulouse sur le périphérique, l'avenue des États- Unis, la Route de Fronton et la Route de Launaguet (cf. CARTE DIAGNOSTIC PARTIE I, p.23). Ces axes sont saturés, notamment aux heures de pointe, et les conditions de circulation sont de plus en plus difficiles. De ce fait, le trafic se propage sur les axes secondaires ayant la même conséquence de saturation que sur les axes principaux.

L'exemple le plus criant de ce phénomène est celui de la RD820 qui fonctionne en limite de capacité, et ce tout au long de la journée. Elle reçoit tous les types de trafics routiers, des déplacements domicile-travail aux déplacements à motif professionnel, scolaire, universitaire, personnel. Ce fonctionnement en limite de capacité explique le report important que l'on observe sur les axes secondaires de la D4 et de la D14.

Pour assurer une amélioration significative de cette situation, il sera nécessaire, en complément du report significatif des flux vers les TC de prendre des mesures de gestion des flux VP en amont des zones urbaines denses (modification des régimes de vitesse,...).

4.1.2. Les liaisons routières est-ouest

Actuellement, les déplacements Est-Ouest sont contraints par la configuration du réseau routier. Seule la RD 63 qui relie Seilh à Lespinasse permet de traverser la Garonne. De ce fait, cet itinéraire est soumis à des charges de trafics élevées aux heures de pointe. Les communications avec les territoires situés à l'Ouest (Blagnac, Cornebarrieu, Aussonne, Seilh) sont fortement contraintes.

4.2. Les perspectives d'évolution du réseau routier

4.2.1. A l'horizon 2020

Trois projets routiers pourraient avoir un impact majeur sur l'accessibilité du Nord de l'agglomération toulousaine.

- RD29 : Réalisation d'un nouveau franchissement routier de la Garonne au niveau d'Eurocentre

Inscrit au SCoT et au PDU, ce projet, porté par le Conseil Général de la Haute-Garonne permettrait, via l'échangeur d'Eurocentre existant sur l'A62 et la RD29 de permettre de diffuser et fluidifier le trafic routier venant du Nord et allant vers l'ouest du territoire (Blagnac, Aussonne, Beauzelle) par un nouveau franchissement de la Garonne.

Il permettrait de pacifier la RD820, saturée aux heures de pointe en délestant cette pénétrante du trafic routier en direction de l'Ouest (Aussonne, Seilh, Beauzelle, Blagnac,...).

- Réalisation de la première tranche de l'infrastructure du Boulevard Urbain Nord

Les travaux de la première tranche de l'infrastructure du BUN, prévu jusqu'à fin 2016 pour ce qui relève de l'infrastructure et 2020 pour ce qui relève de l'urbanisation concernent deux espaces géographiques différenciés du territoire Nord :

- un premier tronçon sur la commune de Gratentour entre Saudrine et Tucol qui impliquera une augmentation de la capacité de la RD59 au sud de Bruguières,

- un deuxième tronçon depuis Borderouge et le terminus du métro de la ligne B, jusqu'au centre bourg de Launaguet. L'infrastructure BUN devrait être livrée d'ici fin 2016.

Grâce à la réalisation de ces aménagements, et à la mise en service du TCSP, les transports collectifs seraient substantiellement favorisés impliquant une



attractivité claire du réseau de transport en commun notamment au regard de sa performance.

- Périphérique : Réalisation de l'échangeur de Borderouge sur le périphérique

Le Boulevard Urbain Nord se connectera au terminus de la ligne B du métro, à Borderouge, sur le boulevard André Netwiller déjà équipé d'un TCSP.

Le franchissement du périphérique entre les rues des Vignes et Frédéric Chopin s'accompagnera de la création d'un échangeur, de ses accès et de voies d'entrecroisement sur la rocade avec les échangeurs de part et d'autre (Les Izards et Croix-Daurade).

L'ensemble permettra des échanges, au sud, avec le quartier Borderouge et le parking relais du terminus du métro, au nord, avec les quartiers Paléficat, La Violette et la commune de Launaguet.

A terme, cet équipement routier délestera le trafic des échangeurs des Izards et de Croix Daurade.

4.2.2. A l'horizon 2030

- Finalisation de l'infrastructure du Boulevard Urbain Nord

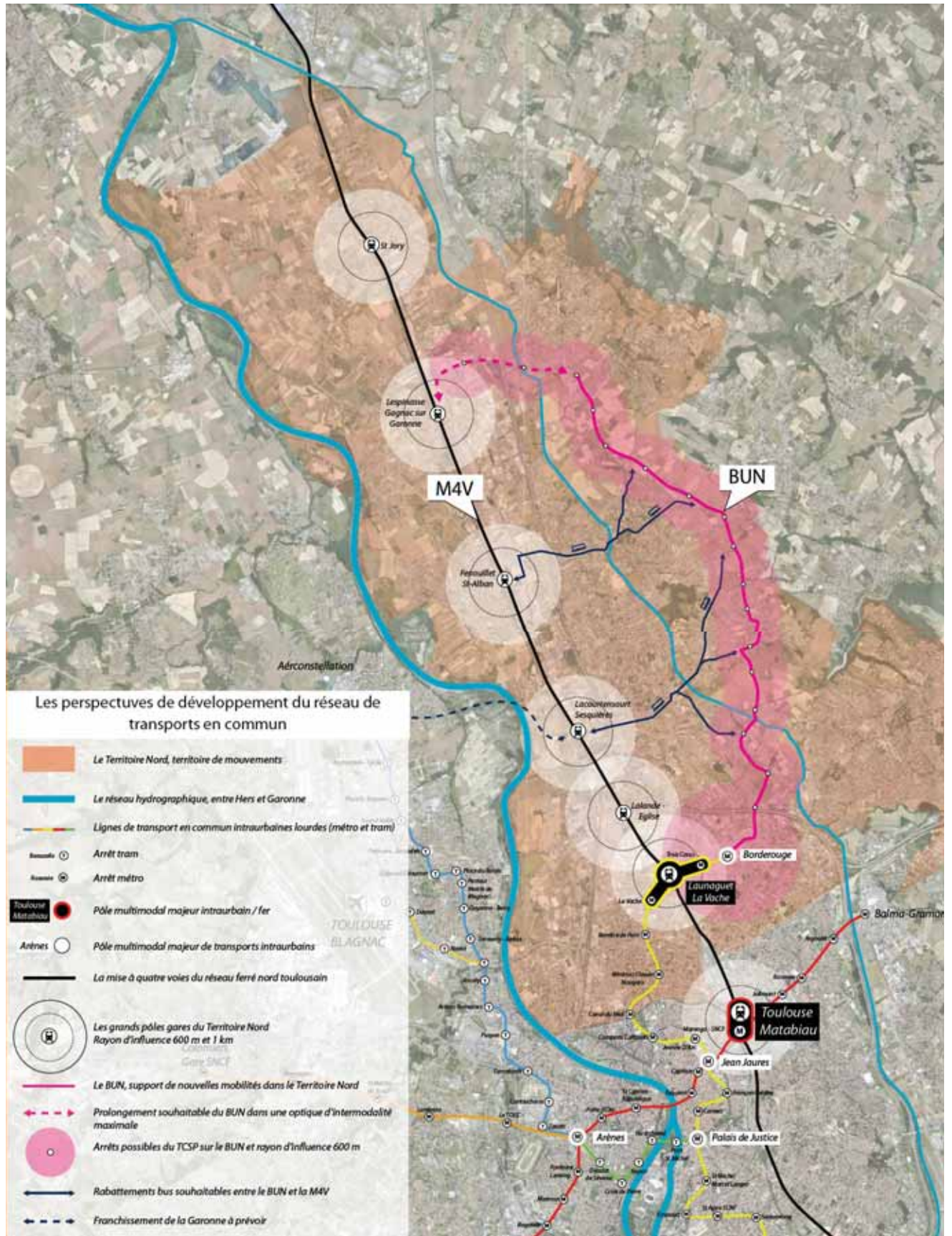
L'infrastructure du BUN se terminera par le tronçon manquant, du sud au Nord depuis le centre de la commune de Launaguet jusqu'à Tucol à Gratentour. Elle sera complétée par la création de deux nouveaux P+R, tous deux localisés sur la commune de Castelginest et d'une capacité de 100 places, le premier au niveau de la D15 et le deuxième au niveau de la D14.



Perspective d'évolution du réseau routier à l'horizon 2020



Perspective d'évolution du réseau routier à l'horizon 2030



AXE 2. Prévoir un développement à partir des polarités et axes urbains



La nouvelle offre en TC présentée dans l'axe 1 révèle un potentiel d'extension et de renouvellement urbain conséquent:

- le long du BUN et autour des futures gares du programme AFNT,
- mais aussi le long de certains axes urbains structurants (supports de TC ou de mobilité douce).

Cette nouvelle offre implique une logique d'intensification (programmative, morphologique) des centralités de bourgs / historiques, des centralités de quartier le long du BUN et le long de certains axes structurants. Un processus de polarisation au droit des futures gares complète le potentiel de renouvellement urbain dont les principes sont développés dans l'axe 3.

Cette nouvelle organisation du territoire Nord met en exergue un certain nombre d'espaces stratégiques dont les fonctions doivent permettre :

- de renforcer la cohérence d'ensemble du territoire,
- de requalifier une image peu attractive.

1- Les centralités historiques (de bourgs et de quartiers à Toulouse)

La structuration historique du territoire Nord s'appuie sur le maillage polycentrique déterminé par les centralités communales et les coeurs de quartiers du Nord de Toulouse, resserré.

Support de commerces et services aux habitants, ces centralités doivent maintenir leur statut et renforcer leur impact structurant.

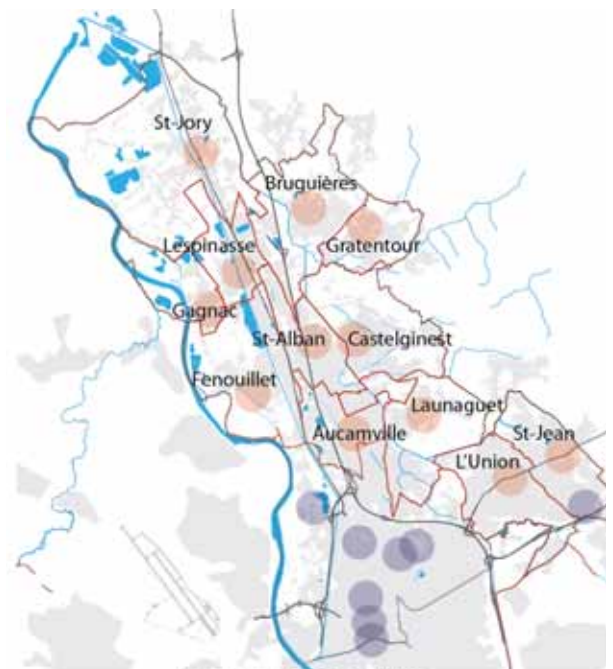
La démarche U/T vise à conforter le rôle structurant de ces espaces identitaires en révélant le potentiel de rénovation ou de renouvellement des tissus existants avec l'objectif d'accroître l'offre en commerces / services et leur qualité d'usages et d'espaces publics. Elle implique également de tenir un objectif d'intensité et de diversité des typologies résidentielles.

2- Le BUN et les nouveaux quartiers

Le projet BUN combine un processus de développement avec la structuration d'un axe de transports en commun.

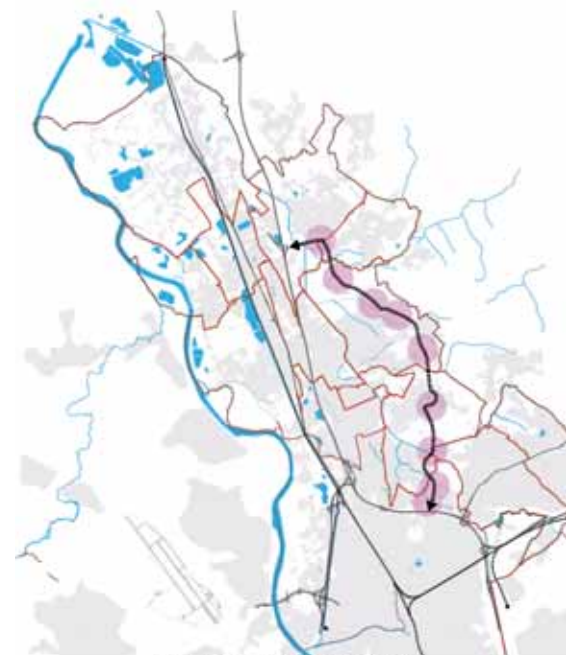
La démarche U/T concerne en premier lieu les espaces de développement localisés dans un rayon de 400m autour des stations. La structuration urbaine linéaire détermine un chapelet de nouveaux quartiers accompagnés de quelques pôles de proximité (espace public, services et commerces de proximité,...)

Les tissus périurbains situés au delà sont également concernés par des dynamiques de mutation et de spéculation foncière. La continuité d'un maillage transversal détermine l'une des conditions de réussite de ces greffes avec le tissu existant.



Les centralités historiques

- coeur de quartier
- coeur de bourg



Les polarités liées au BUN



3- L'offre TER cadencé et les gares associées

L'opportunité de la démarche U/T réside dans la constitution de nouveaux quartiers gares dont la nature et la structure diffèrent en termes d'échelle, de formes, de positionnement (communal, inter communal, métropolitain) et de programmation (économie, habitat, équipements, services,...).

L'aire de rayonnement des pôles gares est plus large que celle d'une station du BUN. Elle concerne un rayon de l'ordre de 600 m et implique une logique de mixité plus équilibrée et plus riche. Cette nouvelle armature donne à Toulouse Métropole l'opportunité d'en faire un véritable terrain de démonstration des logiques de renouvellement urbain durable.

4- Les axes urbains structurants

Les dynamiques de mutation foncière agissent également le long d'axes primaires de liaisons.

Deux axes transversaux sont appelés à devenir des liaisons structurantes entre le BUN et les futurs pôles gares, à savoir l'avenue du 8 mai 1945 et l'avenue Allende. L'axe historique de la route de Fronton irrigue le cœur du territoire entre ces deux axes transversaux, ce qui lui confère un devenir spécifique.

La démarche U/T nécessite un cadre de prescriptions répondant à des objectifs d'intensité urbaine, de programmation thématique et de (re)qualification des infrastructures tout en intégrant une offre TC qui peut être en site propre.

Le potentiel de transformation concerne en premier lieu un fuseau de 100 m de part et d'autre des axes et la nature différenciée de ces axes implique une logique séquencée en termes d'aménagement.



Les polarités liées au TER cadencé

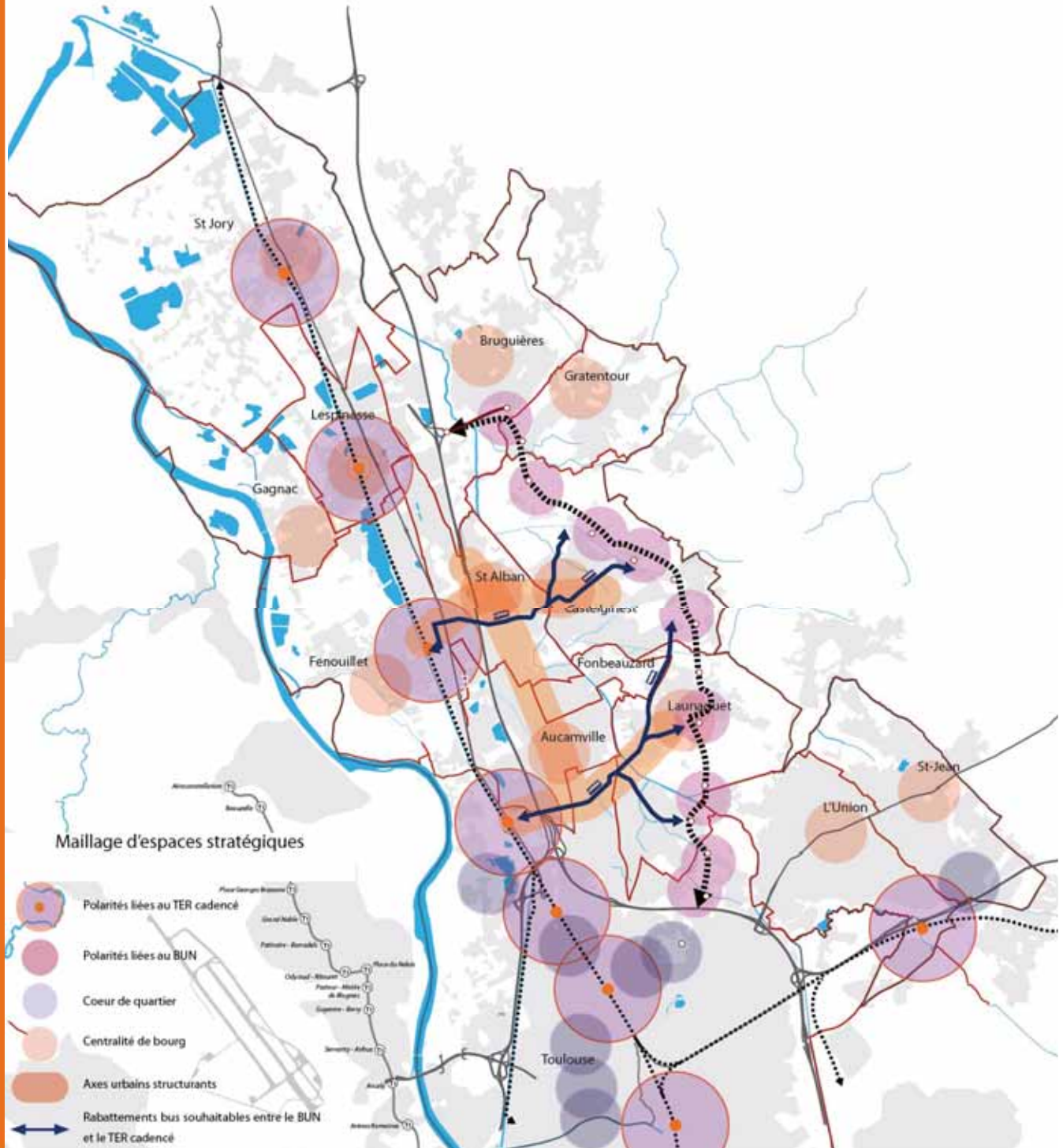


Les axes urbains structurants



La combinaison des différents supports de développement et de renouvellement et leur mise en réseau déterminent le maillage des espaces stratégiques pour le territoire Nord.

Les éléments de structuration (pôles, centralités, axes,...) proposent une diversité de situations urbaines impliquant une offre démultipliée de cadres de vie, de typologies résidentielle, de mixité spatiale et sociale.





AXE 3. Coordonner et optimiser la croissance urbaine en fonction des principes de maillage aux horizons 2020 et 2030

1. L'évolution historique du territoire Nord

1.1. L'impact du développement des infrastructures lourdes sur l'urbanisation

Les premiers bassins de vie du territoire nord, structurés autour de bourgs et hameaux, se sont développés en lien étroit avec l'activité agricole de la plaine de Garonne, particulièrement fertile. La construction progressive des grandes infrastructures de communication irriguant Toulouse et traversant le territoire Nord a modifié en profondeur cette morphologie (canal latéral de Garonne, voie ferrée et A62).

L'accessibilité nouvelle a autorisé un développement urbain considérable faisant la part belle à la maison individuelle et entraînant du même coup une consommation importante des ressources foncières disponibles. Les habitants de la conurbation urbaine qui résulte de ce processus pâtissent aujourd'hui de l'engorgement des infrastructures routières.

Cette évolution se caractérise par un tissu périurbain peu lisible, déstructuré dans sa forme et ses fonctions, qui résulte de la logique d'opportunisme foncier qui a prévalu dans les dernières décennies. Une grande hétérogénéité dans la qualité urbaine est visible, opposant les centre-bourgs historiques et les espaces constitués en rapport aux infrastructures de communication.

Cette densité globale assez faible, résidentielle comme relative à l'activité, se traduit spatialement par des espaces urbanisés s'entremêlant avec des espaces naturels et agricoles, de plus en plus fractionnés pour leur part.

Le bassin de vie reste ainsi très dépendant de la performance du réseau routier, avec un taux d'usage de la voiture de 78%.

1.2. L'application de la démarche de cohérence urbanisme/transports

La perspective de la mise en service des deux infrastructures de transports en commun que représentent le TER cadencé et le BUN a poussé Toulouse Métro-pole à repenser ses principes d'urbanisation.

Le premier enjeu pour le territoire Nord est d'identifier le potentiel de rénovation ou de renouvellement des tissus existants avec l'objectif :

- d'accroître leur intensité programmatique (fonctions de services, d'équipement, quartier mixte,...) et leur qualité d'usages (espaces publics) ;
- d'augmenter les densités et de diversifier les typologies d'habitat.

Le deuxième est de veiller à ce que la programmation soit bien équilibrée en portant une attention particulière aux typologies de logements proposées le long du BUN ou du TER pour éviter les effets de concurrence ou de ségrégation.

2. Les perspectives de production de logements

Le potentiel d'extension et de renouvellement urbain du territoire Nord, conséquent, ainsi que sa capacité à proposer une offre de déplacements en transports collectifs alternative à la voiture particulière, le font bénéficier de conditions optimales pour développer son offre de logements.

Les perspectives de croissance démographique de la métropole toulousaine montrent que le territoire Nord peut constituer une terre d'accueil importante aux horizons temporels 2020 et 2030.

Au regard du potentiel conséquent de construction de logements, des choix programmatiques, temporels, typologiques et financiers devront être faits.

2.1. Les perspectives à horizon 2020

Prenant principalement appui sur la réalisation de la première phase du BUN, la production de logements estimée sur la période 2014-2020 sur le territoire Nord (hypothèse minimale) devrait se répartir de la manière suivante :

- plus de 8500 logements neufs devraient voir le jour dans le cadre d'une production maîtrisée: opérations programmées le long du BUN ainsi qu'à Lalande Nord, Moulis Croix Bénite, Grand Selve, Paleficat, Piquepeyre et autres opérations bailleurs;
- près de 7500 logements dans des opérations diffuses.

D'un point de vue territorialisé, les hypothèses de production de logements au cours de la période 2014-2020, opérations programmées et diffuses confondues, donnent à voir une répartition des nouveaux logements principalement dans les communes suivantes :

- Toulouse secteur nord, avec une hypothèse de production de 10000 nouveaux logements,
- Castelnau, avec une hypothèse de production de 1000 nouveaux logements,
- Gratentour, avec une hypothèse de production de 850 nouveaux logements,
- Launaguet, avec une hypothèse de production de 760 nouveaux logements,
- Saint-Jean, avec une hypothèse de production de 560 nouveaux logements,
- Fenouillet, avec une hypothèse de production de 480 nouveaux logements.



Pour ce qui est de la logique de renouvellement urbain complexe, il s'agira de développer de nouveaux quartiers aux abords des gares, offrant une mixité programmatique (habitat, équipements) combinée avec un processus d'intensification.

Pour ce faire, Toulouse Métropole doit anticiper ces développements en réalisant de la veille et des acquisitions foncières de grande envergure autour des pôles gares.

La réalisation des quartiers gares devrait entrer en phase opérationnelle vers 2020.

2.2. Les perspectives à horizon 2030

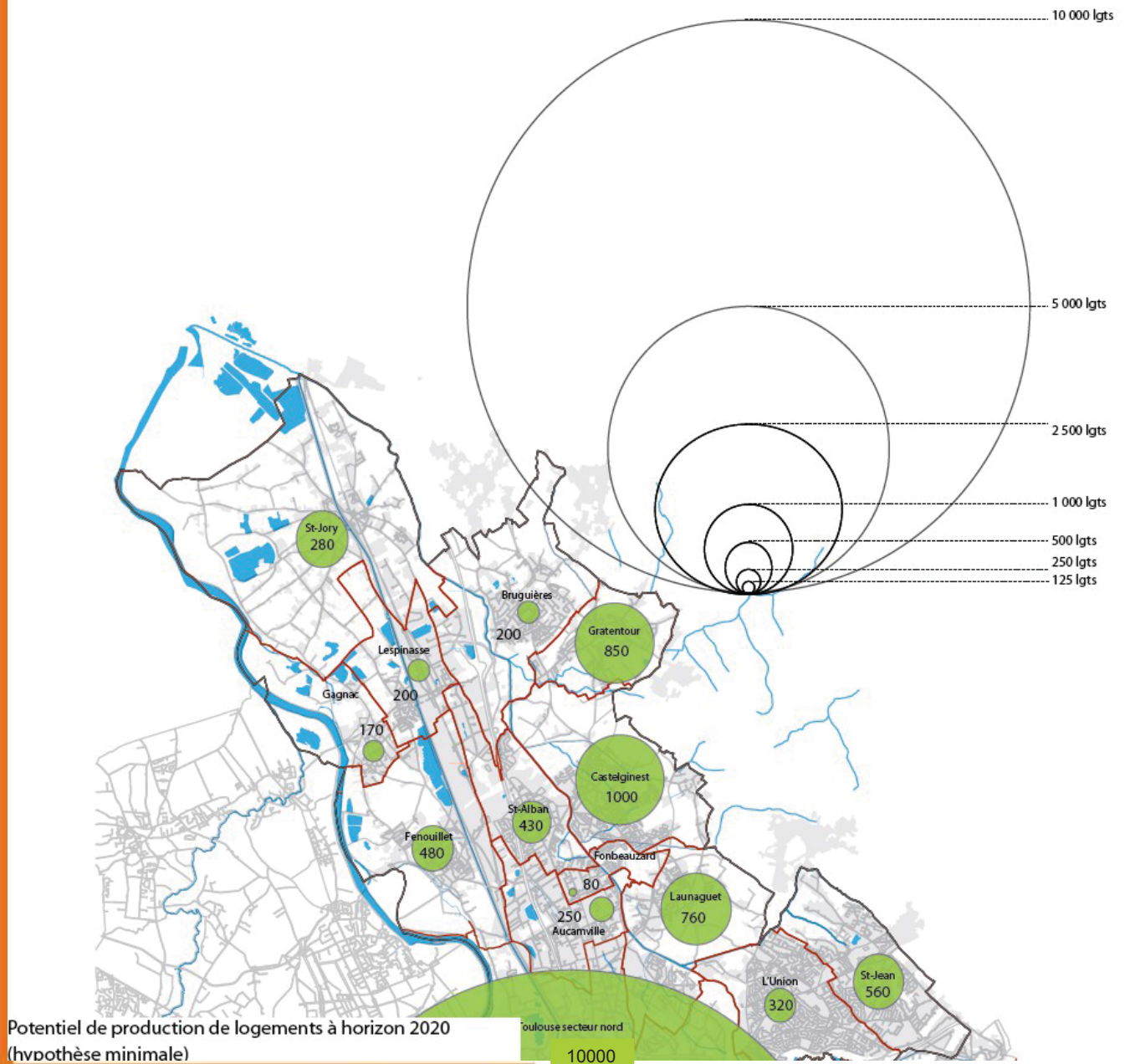
La réalisation du BUN (phases 2 et 3) devrait permettre de construire près de 5000 logements entre 2010 et 2030.

Indépendamment du BUN, plus de 13000 logements devraient être produits au travers d'autres opérations programmées et en diffus sur le territoire Nord.

Au total, sur la période 2021-2030, ce sont quelque 18800 logements qui devraient voir le jour, production maîtrisée et production en diffus confondues.

Sur ce total,

- 11000 logements devraient être produits sur Toulouse secteur nord,
- 1250 à Castelnau,





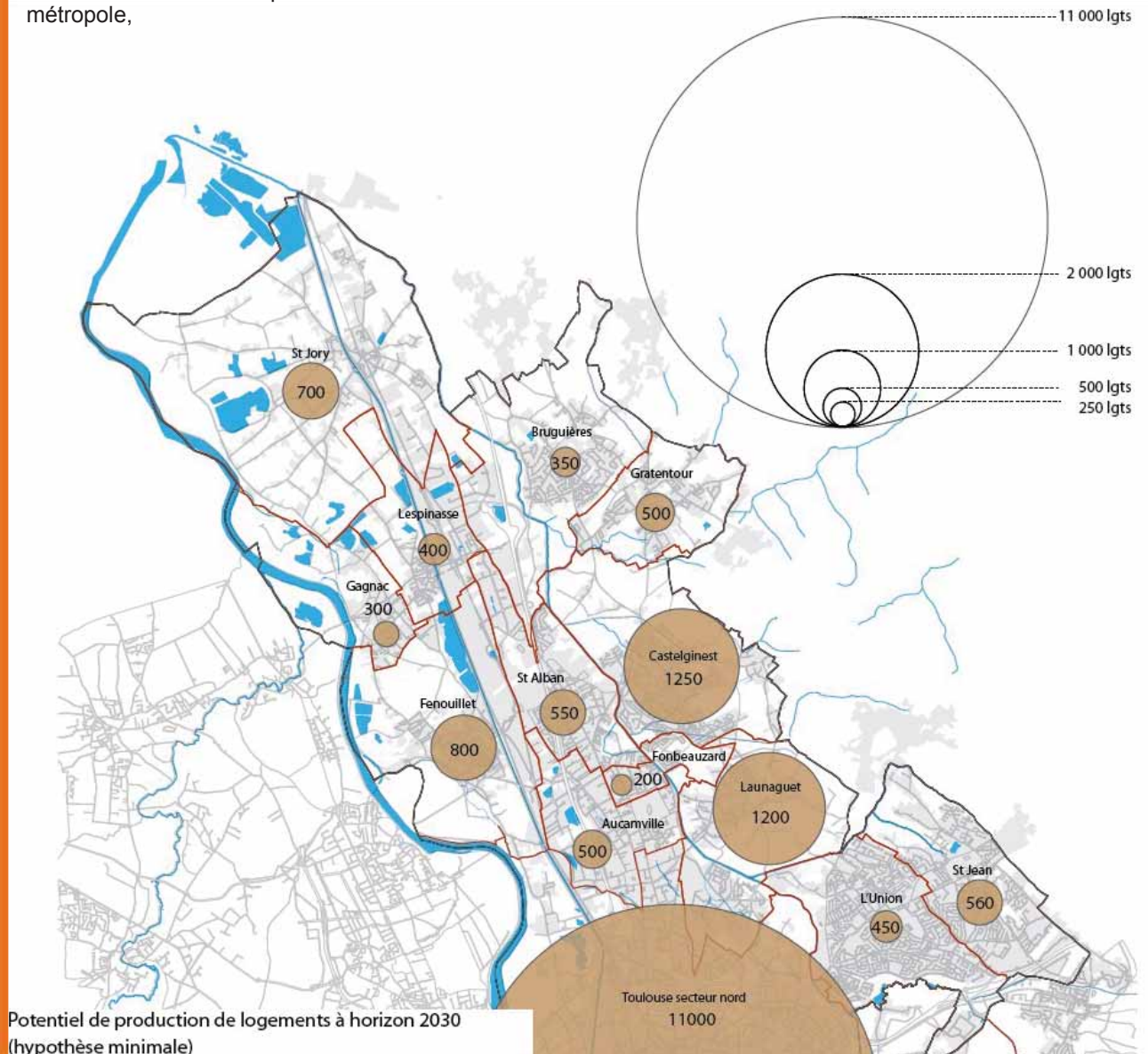
- 1200 à Launaguet,
- 800 à Fenouillet,
- 700 à St-Jory,
- 560 à St-Jean.

La production de logements devra être régulée à l'échelle du territoire nord afin de respecter les objectifs qualitatifs et fonctionnels fixés par la démarche «Urbanisme - Transport».

L'émergence de nouveaux «quartiers d'équilibre» au droit des pôles gares (Lespinasse, Fenouillet, Lacourtenour notamment) doit permettre :

- de requalifier l'ensemble de la frange centrale (entre le canal et l'A62),
- de dynamiser les relations (fonctionnelles et program-matiques) avec les pôles / centralités historiques,
- d'optimiser l'intermodalité (Bus - Train), le rabattement routier et le report modal au nord de la métropole,

- renforcer les liens est-ouest à travers les 3 transversales stratégiques identifiées (BUN - AFNT).



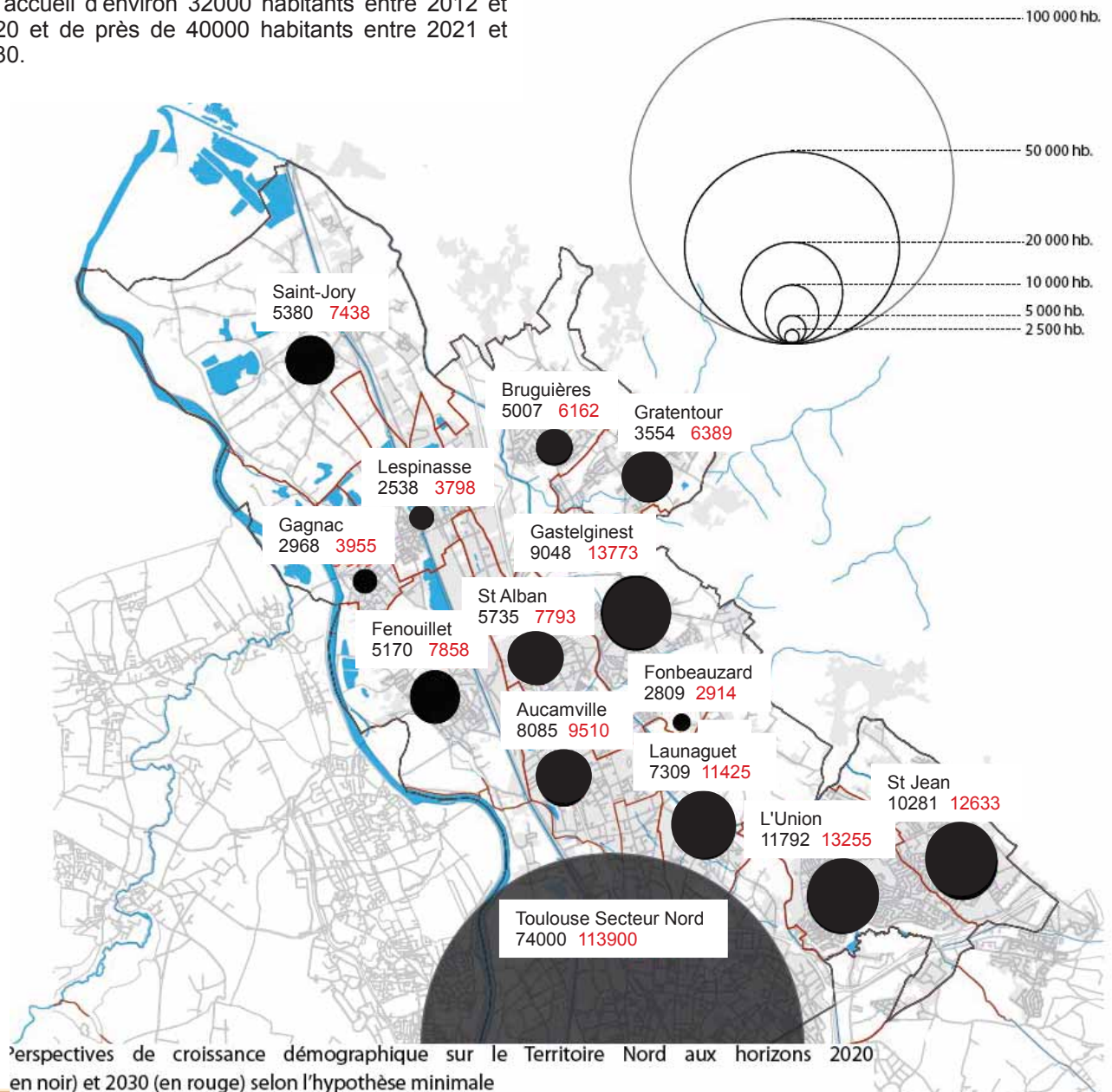


LES PERSPECTIVES D'ACCUEIL DE POPULATION SUR LE TERRITOIRE NORD AUX HORIZONS 2020 ET 2030

Avec un potentiel de renouvellement urbain très fort, les estimations en matière de production de logements montrent que le territoire Nord sera une terre d'accueil particulièrement importante aux horizons temporels 2020 et 2030: potentiel de production sur le territoire Nord de plus 15500 logements sur la période 2012-2020 et de quelques 18800 logements sur la période 2021-2030.

En effet, si l'on s'en tient au taux d'occupation moyens des logements de 2010, la croissance urbaine projetée sur le territoire Nord se traduit par un accueil d'environ 32000 habitants entre 2012 et 2020 et de près de 40000 habitants entre 2021 et 2030.

Ces chiffres mettent en avant l'absolue nécessité de mettre en œuvre un cadre d'arbitrages permettant de prioriser les opérations.





ANNEXE2

Plan guide de développement du territoire Nord

Extrait

PARTIE 3 : Les marqueurs métropolitains
Espace de renouvellement
Les quartiers gares

Statut et potentiel du réseau des gares

Chaque halte ferroviaire s'inscrit dans une situation urbaine particulière caractérisée par :

- des conditions d'accessibilités, d'environnement et de programmation existante,
 - un potentiel de transformation identifié en renouvellement urbain dans le périmètre d'influence.
- Toutes les haltes ont le potentiel de devenir une nouvelle polarité urbaine pour équilibrer et réorganiser les fonctions mixtes situées dans la «frange entre le canal Latéral et l'autoroute». Leur niveau de rayonnement diffère sur le plan fonctionnel et suivant le cadre programmatique mais toutes les haltes initient un processus de mutation et de renouvellement du tissu. Trois typologies de gare se distinguent :

Des nœuds multimodaux, indispensables au fonctionnement de la métropole :

- Lespinasse
- Matabiau.

Des gares à rayonnement territorial :

- Fenouillet Saint-Alban
- Sesquières - Lacourtenourt
- La Vache

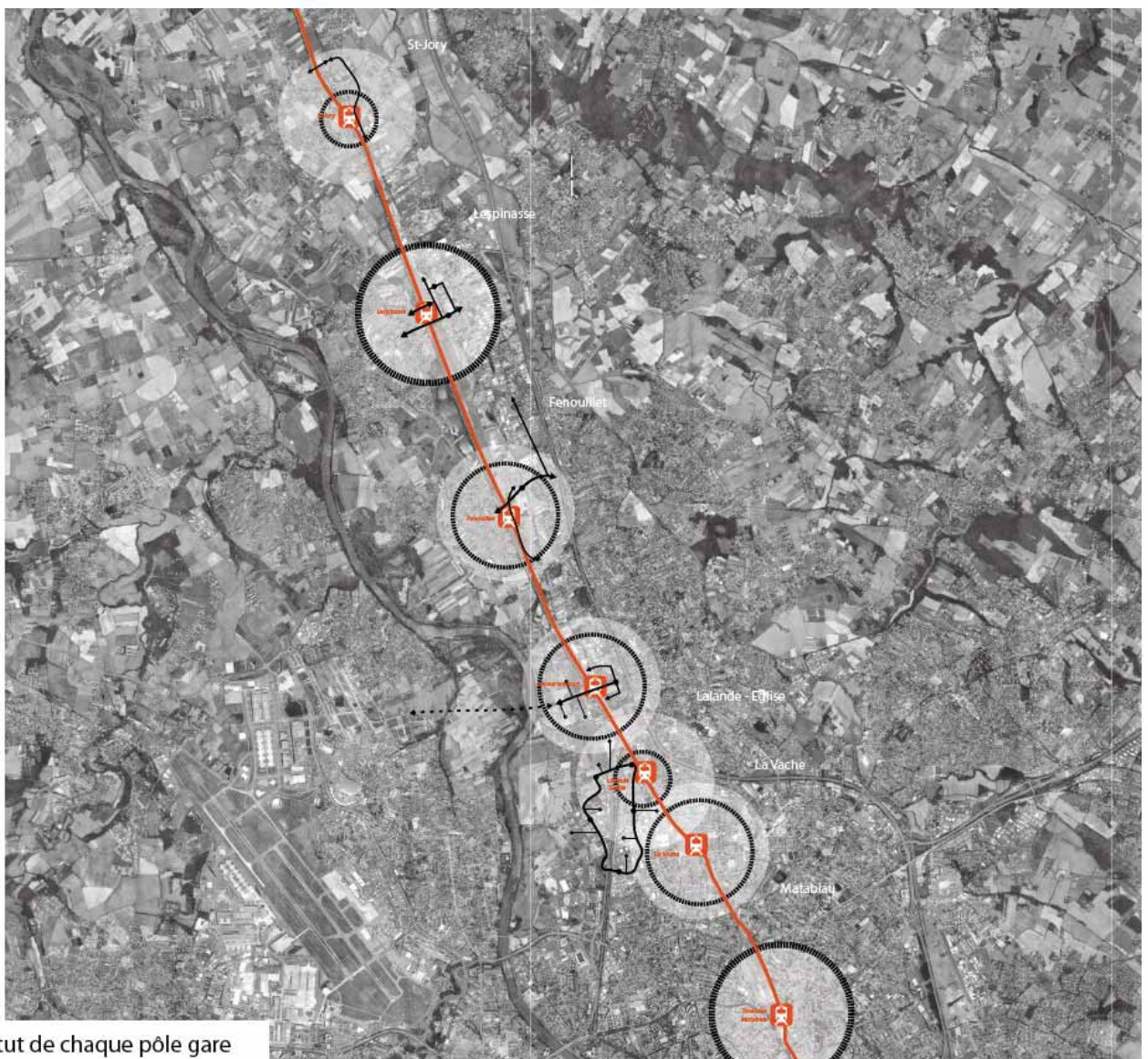
Des gares à rayonnement plus local :

- Lalande Eglise et Sant Jory

Le développement des projets urbains autour des haltes complète et met en perspective les autres grands projets du territoire. Ces nouveaux pôles gares accueillent tous une programmation mixte et se déclinent de manière complémentaire.

L'aménagement de ces projets de pôles gare accompagnés de programmes de logements et d'activités implique que la RD 820 soit également intégrée dans ce processus de transformation.

Sa requalification est donc programmée par séquence en fonction des échéances d'aménagement des différents secteurs gare.



Statut de chaque pôle gare

Gare de Saint-Jory

Contexte territorial

Le pôle gare constitue une opportunité pour qualifier un projet urbain d'ensemble qui conforterait une polarité mixte au sud de la commune, en complément du centre historique. La programmation urbaine intéresse le développement résidentiel de la commune.

Le rayonnement de la gare est intercommunal avec l'accueil d'un P+R.



Contexte territorial

Gare de Saint-Jory

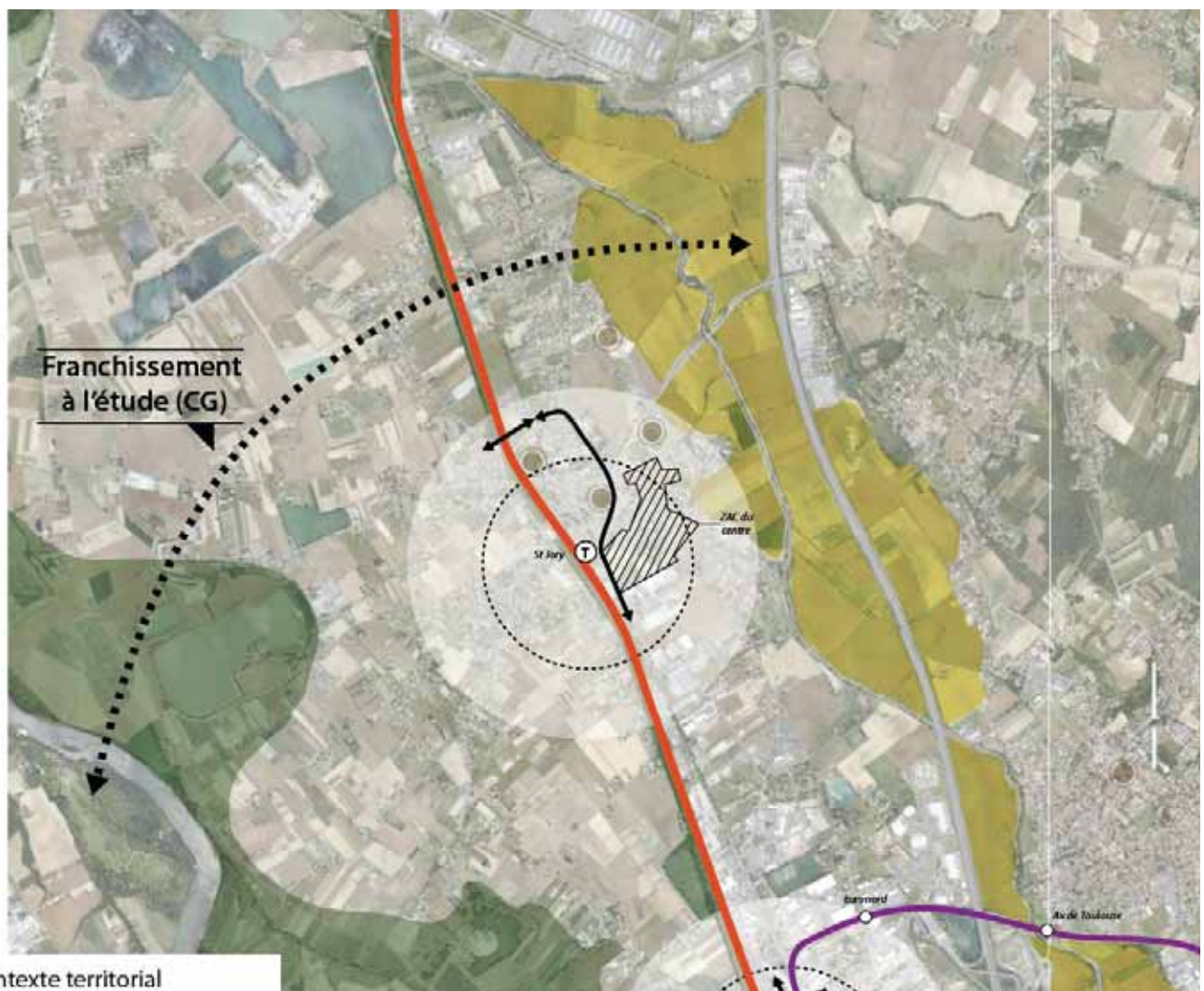
Enjeux stratégiques

Affirmer un projet urbain pour le futur quartier gare :

- Développer un quartier gare qui permette de diversifier les typologies et formes bâties de la commune (habitat intermédiaire et collectif notamment)
- Maîtriser le développement des deux parties Est/Ouest de la commune au regard des conditions de circulation induites par la capacité du pont,
- Créer une solution de stationnement intégrée à une opération urbaine.

Intégrer le nouveau franchissement de Garonne à l'étude par le Conseil Général :

- Impact de la localisation sur le rabattement du trafic routier et la capacité de stationnement nécessaire ?



Gare de Saint-Jory

Potentiels de développement



Infrastructures supports
 Pôle gare de Saint Jory
 RD 820 route de Paris
 RD 20 et pont de l'écluse
 Chemin de Ladoux et chemin de la Plaine

Les propositions d'intervention 2014 - 2022

Recomposer les abords du pôle gare :

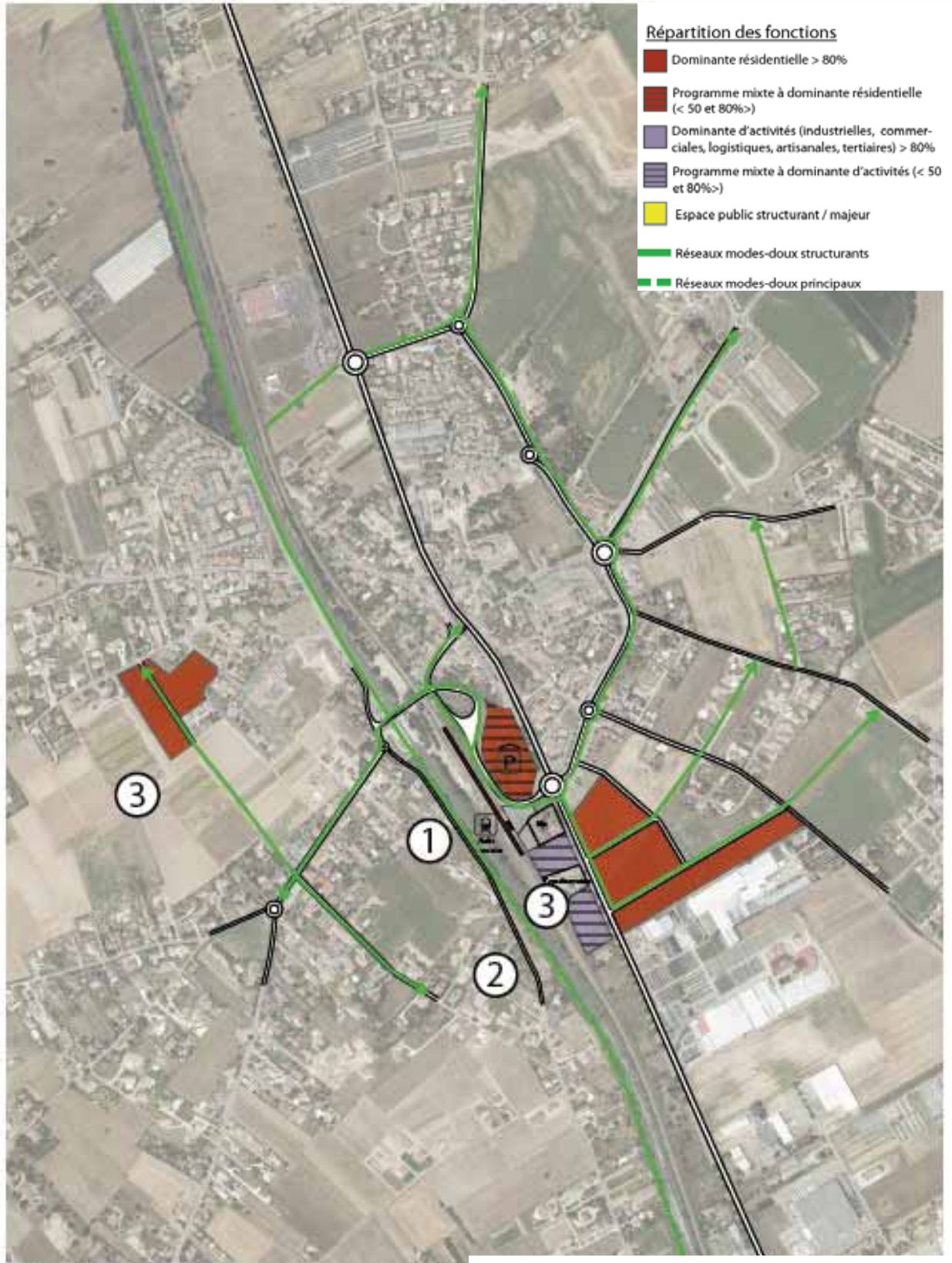
- ① Développement d'un programme mixte à dominante résidentielle comprenant une offre en stationnement
- ② Requalification de l'activité économique existante le long de la RD820
- ③ Amorcer la diversification de l'offre de logements aux abords du pôle gare



Trame verte de principe
 Canal corridor
 Continuité écologique avec la plaine de Garonne

Gare de Saint-Jory

Potentiels de développement



Potentiel en phase 1 (2014 - 2022)

Illustration donnée à titre indicatif

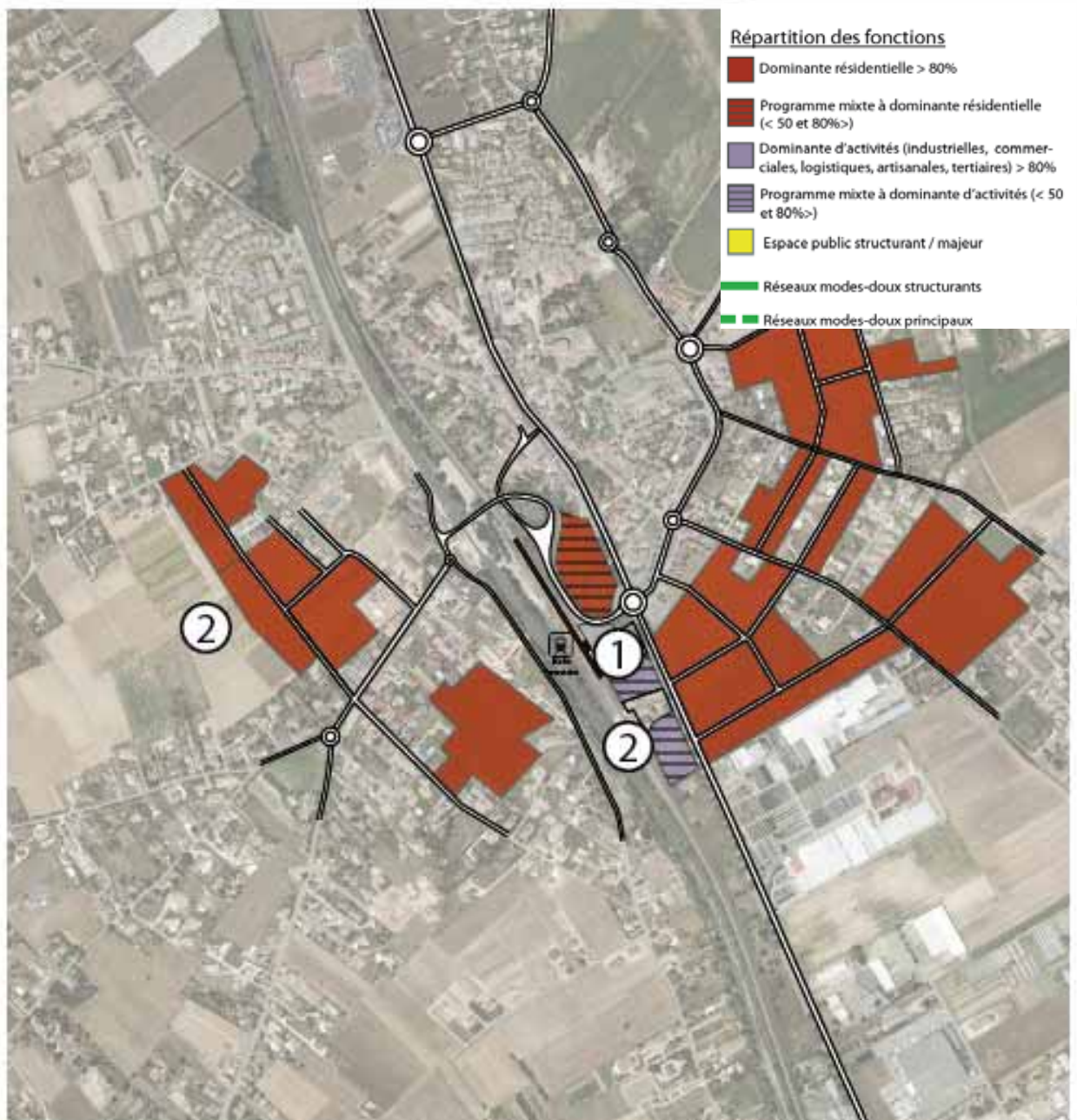
Gare de Saint-Jory

Potentiels de développement

- ① . Les abords du pôle gare sont recomposés par une opération mixte avec une offre en stationnement intégrée pour la halte ferroviaire
- ② . Développement de la ZAC du Ladoux

Superficies renouvelées : 29 ha, comprenant la ZAC du Ladoux elle-même pour laquelle un objectif de construction de 700 logements a été fixé.

Potentiel de logements et d'emplois :
 1 000 à 1 200 logements
 20 emplois



Potentiel à long terme (2022 et +)

Illustration donnée à titre indicatif

Gare de Lespinasse

Contexte territorial

Le pôle gare constitue un espace d'échanges multimodal qui permet le rabattement du trafic routier issu de l'A62 et une liaison en direction de l'Ouest grâce au pont de Gagnac. Cette dynamique d'échanges au rayonnement métropolitain implique la réalisation d'un cadre spatial et fonctionnel adapté. La centralité administrative amorcée de Lespinasse s'élargit dans le cadre d'un projet mixte de renouvellement urbain associant habitat et activités. A terme, Lespinasse sera la seule commune du territoire Nord disposant d'un centre bourg associé à une gare.



Contexte territorial

Gare de Lespinasse

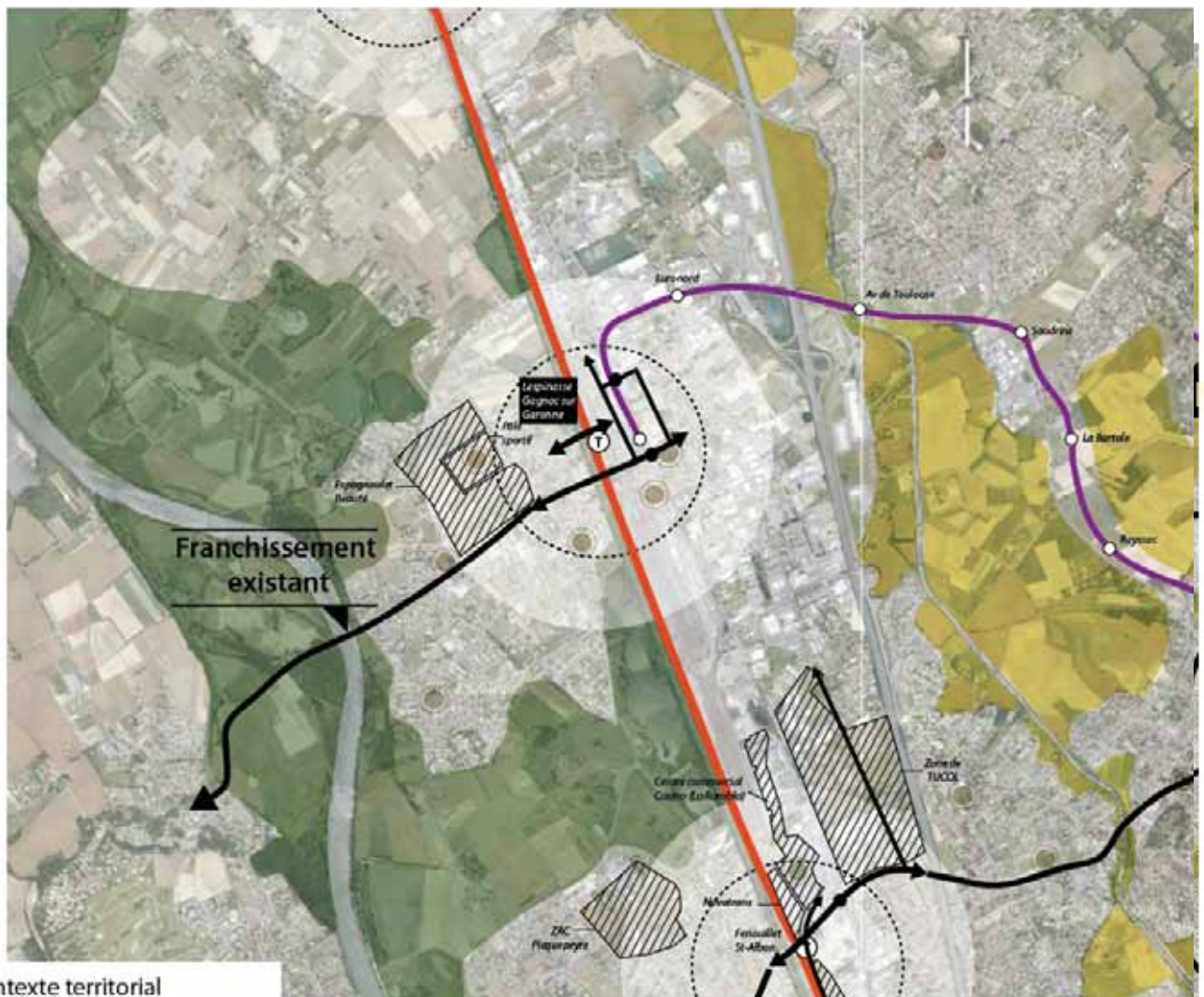
Enjeux stratégiques

Positionner un pôle d'échange multimodal de rayonnement métropolitain pour assurer :

- le rabattement du trafic routier issu de l'A62 et du pont de Gagnac vers un P+R,
- les connexions Est-Ouest BUN/M4V et Ouest du territoire.

Utiliser l'arrivée du pôle d'échanges pour recomposer le centre urbain de lespinasse

Positionner le quartier gare comme un espace urbain d'interface :



Contexte territorial

Gare de Lespinasse

Potentiels de développement



Infrastructures supports
-Pôle gare de Lespinasse + pôle d'échanges Bus
-RD 820 route de Paris
-RD 63 route de la plage



Trame verte de principe
-Canal corridor
-RD 820 et RD 63
-Réseau secondaire

Les propositions d'intervention 2014 - 2022

Recomposer et valoriser l'îlot RFF dans la perspective du pôle multimodal

- ① . Création du P+R silo,
- ② . Aménagement d'un terminal bus,
- ③ . Intégration d'un espace public majeur pour lier le pôle gare à la centralité de Lespinasse,
- ④ . Développement d'une offre économique (création ou relocalisation d'entreprises) sur 3ha.

Aménagement de l'entrée de ville :

- ⑤ . Création d'un giratoire sur la RD820 pour desservir le pôle multimodal (accès routier au P+R et au terminal bus)
- ⑥ . Prolongement de l'Allée des Mûriers,
- ⑦ . Aménagement de la voie dite « Voie Sesso » pour apaiser la RD820 et faciliter l'accès au P+R,
- ⑧ . Création d'un ouvrage de franchissement modes doux pour assurer le lien entre le P+R, la gare bus, la halte ferroviaire et l'ouest de Lespinasse,
- ⑨ . Reprise des ouvrages d'arts de la RD63 : élargissement pour insertion d'une voie bus et modes doux

Gare de Lespinasse

Potentiels de développement



Gare de Lespinasse

Potentiels de développement

- ① . Une nouvelle entrée de ville est créée et permet de desservir le pôle d'échanges et le centre ville de Lespinasse avec l'aménagement d'un nouveau giratoire sur la Route de Paris, le prolongement de l'allée des Mûriers (à l'Est), la création d'un nouveau barreau de liaison avec la «rue Sesso» pour la desserte du pôle d'échanges.
- ② . Le pôle d'échange s'installe sur l'ancien îlot RFF avec l'implantation d'un P+R en Silo au Nord, la création d'une gare de bus (rabattement BUN) au droit de l'esplanade et la création de l'ouvrage de franchissement (voies ferroviaires et canal) modes-doux pour connecter la halte ferroviaire.
- ③ . L'offre résidentielle est confortée en continuité du centre-ville avec une requalification des zones d'activités (industrielles, commerciales...) de part et d'autre de la Route de Paris et la création d'espaces publics interconnectés.
- ④ . L'aménagement de la rue «Sesso» est réalisé pour garder la connexion au Nord avec la Rue du Champ de Bousquet.

Superficies renouvelées : 28 ha

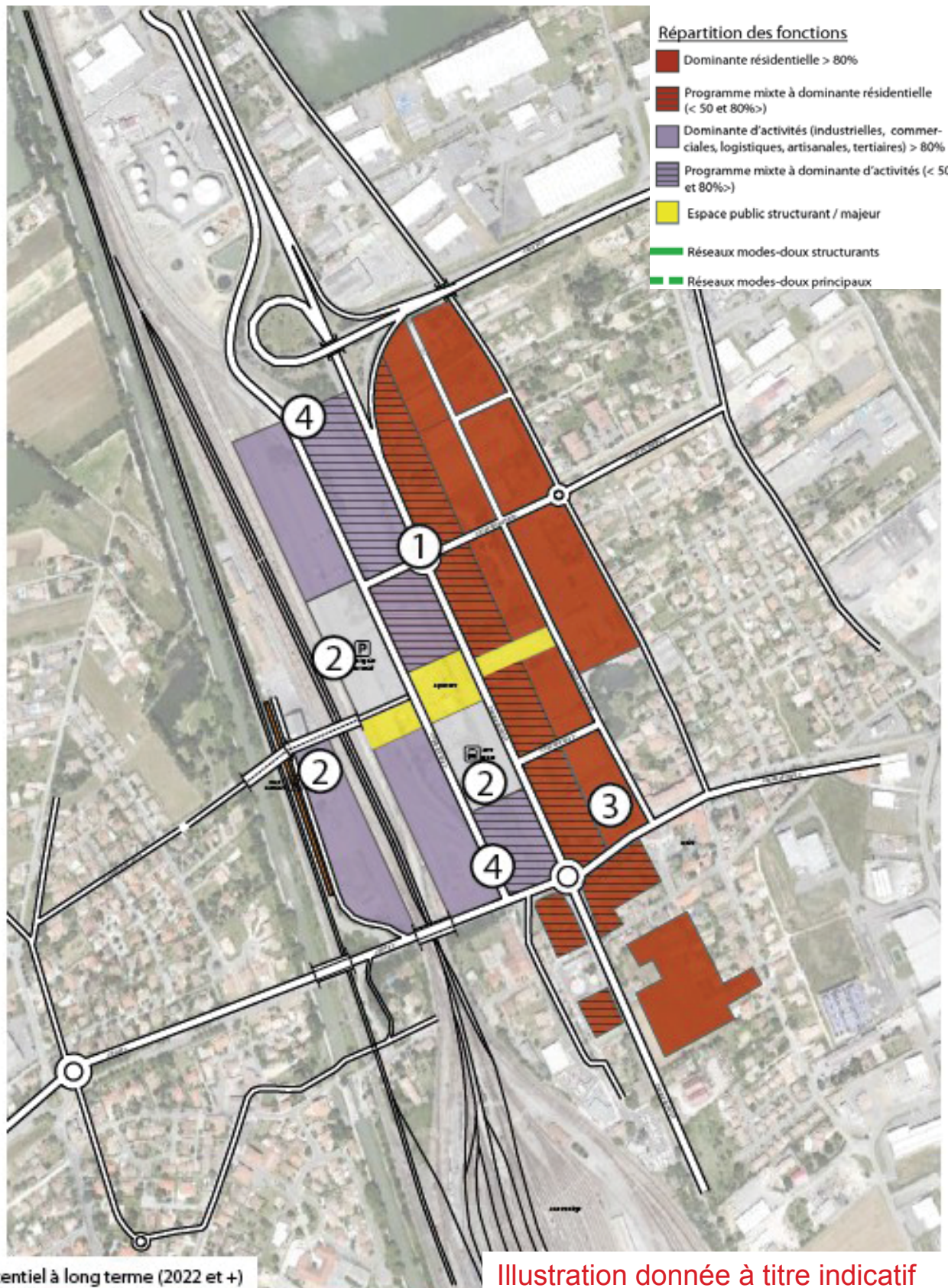
Potentiel de logements et d'emplois :

1 300 logements

240 emplois

Gare de Lespinasse

Potentiels de développement



Gare de Fenouillet Saint-Alban

Contexte territorial

Le pôle gare incorpore la dynamique de développement commercial à fort rayonnement et intègre un pôle d'échange bus avec un P+R. Il conforte la fonction destination du secteur avec la perspective du positionnement d'un équipement métropolitain (à confirmer), Il structure une dynamique de renouvellement sur des sites identifiés tels que la friche SOFERTI sur Fenouillet ou la zone de TUCOL sur Saint Alban.



Contexte territorial

Gare de Fenouillet Saint-Alban

Potentiels de développement



Infrastructures supports

- Pôle gare de Fenouillet + pôle d'échanges Bus
- Avenue du 8 mai 1945, Avenue des Sports
- RD 820 route de Paris



Trame verte de principe

- Canal corridor
- Axe urbain route de Paris

Les propositions d'intervention 2014 - 2022

La recomposition urbaine du site SOFERTI avec une dépollution à réaliser d'ici juin 2015 (Rétia),

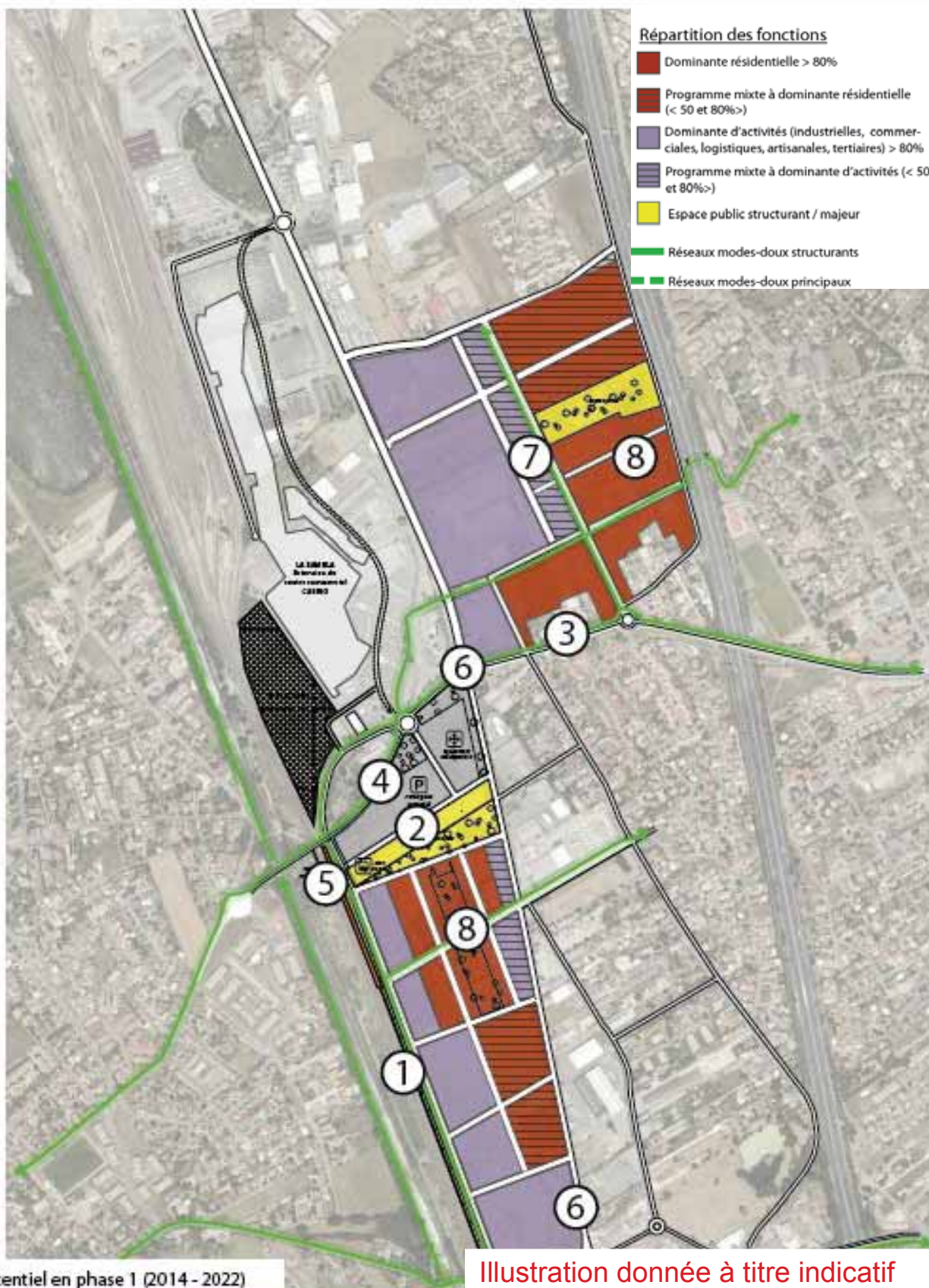
- ① Dévoisement de la rue Sévésou :
 - Aménagement de la piste cyclable le long du merlon pour préfigurer le futur tracé de la voie Sévésou fin 2015,
 - Aménagement de la voie routière et bus d'ici 2022,
 - ② Aménagement d'une esplanade articulant l'espace gare, le P+R, l'équipement métropolitain et la RD820,
- L'aménagement du pôle d'échanges :
- ③ Reconfiguration de l'«avenue du 8 mai 1945- Rue de Fenouillet » pour intégrer un TCSP vers le futur pôle gare,
 - ④ Création d'un P+R mutualisé à l'interface entre l'équipement métropolitain et le pôle d'échange,
 - ⑤ Aménagement de la gare routière pour le rabattement des bus,
 - ⑥ Aménagement de deux giratoires à l'intersection RD820/rue de Fenouillet et à l'intersection Route de Paris / Nouvelle voirie de l'îlot SOFERTI.

Le développement de la zone de Tucol (St Alban)

- ⑦ Création d'une voirie de liaison Sud-Nord,
- ⑧ Production de logements, programmes mixtes et activités en fonction de la capacité du marché à absorber les nouvelles opérations sur la zone (en évitant les effets de concurrence avec SOFERTI).

Gare de Fenouillet Saint-Alban

Potentiels de développement



Gare de Fenouillet Saint-Alban

Potentiels de développement

- ① . Le quartier gare devient une nouvelle centralité urbaine accueillant un équipement métropolitain, un P+R en silo mutualisé avec l'équipement, une esplanade avec sa «frange active».
- ② . Le site [SOFERTI + Ilot Midi-Soleil devient un nouveau quartier mixte de Fenouillet.
- ③ . Le site Tucol devient un nouveau quartier mixte de St Alban avec la création d'une bande mixte à l'interface des espaces d'activités et des espaces résidentiels, la réalisation d'espaces publics structurants.
- ④ . Un nouveau giratoire est réalisé au niveau à l'intersection RD820 et Av. du 08 Mai 1945 afin de mieux gérer l'organisation des flux avec des liens Est-Ouest privilégiés, un apaisement de la RD820 en boulevard urbain au Sud du giratoire et une insertion de TCSP sur l'avenue du 08 Mai 1945.

Superficies renouvelables : 82,5 ha.

Potentiel de logements et d'emplois :

1 350 logements

1 750 emplois

RÉFÉRENCES QUARTIERS MIXTES



Eco-quartier de Bonne, Grenoble, France



Confluence, Lyon, France



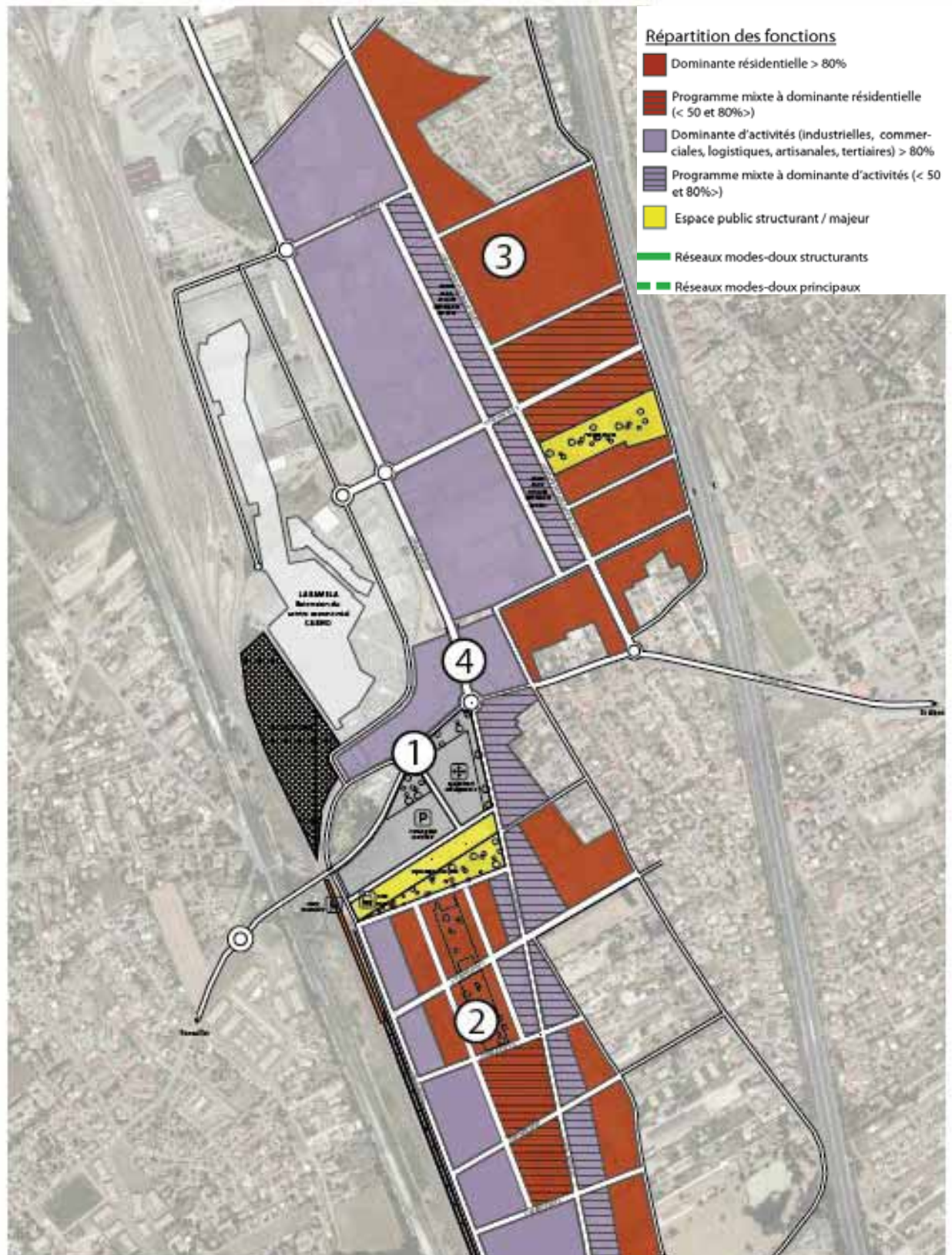
Le Ruban Bleu, Saint-Nazaire, France



Quartier Lucien-Rose, Rennes, France

Gare de Fenouillet Saint-Alban

Potentiels de développement



Potentiel à long terme (2022 et +)

Illustration donnée à titre indicatif

Gare de Lacourtensourt

Contexte territorial

Le pôle gare se situe au point de carrefour d'axes majeurs que sont le RD820 et l'avenue Allende qui sera prolongée plus à l'Ouest, au delà des voies ferrées et du canal. Cette situation de carrefour propose un espace vitrine pour les activités économiques et détermine sur un secteur élargi intégrant la base de loisirs de Sesquières, un positionnement de rayonnement métropolitain.

En franchissant la Garonne, une liaison transports en commun avec le PEX compléterait la logique d'axe transversal majeur du territoire Nord.



Contexte territorial

Gare de Lacourtenourt

Enjeux stratégiques

Garantir le positionnement stratégique de la zone de Toulouse-sesquières par :

- Un nouveau franchissement au-dessus de la M4V et du canal dans l'axe du boulevard Allende,
- La perspective d'un prolongement au delà de la Garonne pour permettre une connexion avec l'aéroport, Aéroconstellation et le futur PEX.

Aménager une vitrine économique au droit de la gare et dans l'axe du boulevard Allende :

- Créer un espace public structurant au droit de la Gare et en lien avec les activités économiques de la zone,
- Engager une requalification de la route de Paris en boulevard urbain,
- Transformer l'image du site de Sesquières et de sa base de loisirs en combinant les fonctions économiques et récréatives
- Mettre en œuvre les conditions foncières et d'images pour garantir la pérennité des entreprises leaders (Liebherr et Microturbo) sur site,



Gare de Lacourtenourt

Potentiels de développement



Infrastructures supports

- Pôle gare de Lacourtenourt
- Avenue Allende
- Nouveau franchissement de la voie ferrée et du canal
- RD 820 route de Paris



Trame verte de principe

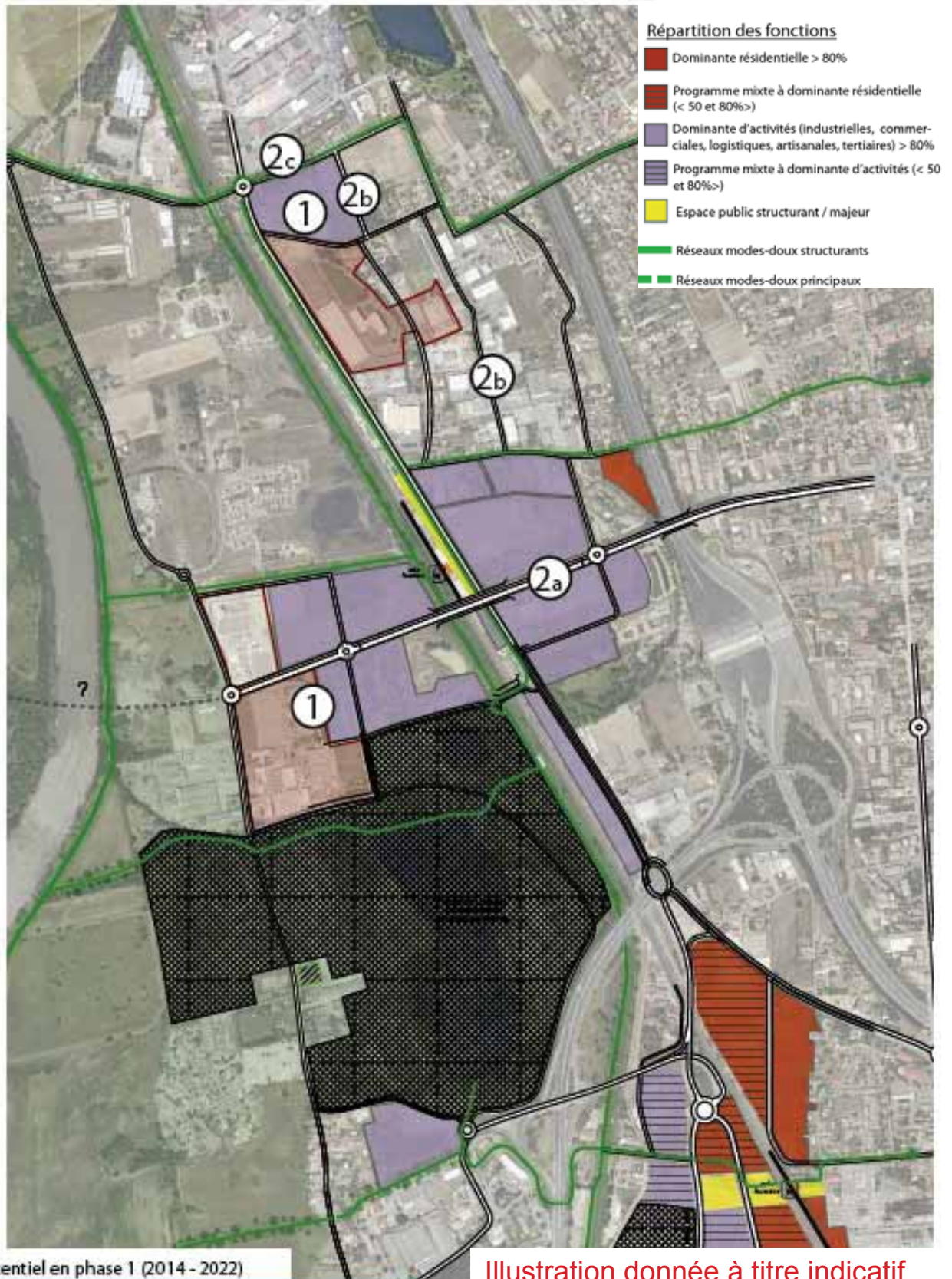
- Avenue Allende
- Canal corridor
- Continuité avec parc Garonne

Les propositions d'intervention 2014 - 2022

- ① Permettre l'optimisation foncière des entreprises Leader : à l'Est pour Microturbo et au nord pour Liebherr.
- ② Améliorer l'accessibilité du site :
 - 2a - Dans le prolongement de l'axe Allende vers Sescquières : connexion efficace entre la M4V et le BUN par desserte routière, TC (rabattement bus) et modes doux
 - 2b - Amorcer l'aménagement d'une voirie Sud-Nord entre Aucamville et Toulouse pour décharger la RD820 en desserte locale
 - 2c - Créer la nouvelle voie de desserte de la zone économique et le nouveau giratoire du Pont de Lacourtenourt

Gare de Lacourtenourt

Potentiels de développement



Gare de Lacourtenourt

Potentiels de développement

- ①. Les implantations des entreprises leader sont confortés.
- ②. Une polarité économique est structurée au droit de la halte ferroviaire.
- ③. L'ouvrage de franchissement de la voie ferrée et du canal est crée assurant une desserte tous modes de la zone de Sesquières depuis le Boulevard Allende.
- ④. La connexion du Boulevard Allende avec la route de Paris est réaménagée avec une nouvelle voie créée (à l'Est du concessionnaire Volkswagen) qui permet depuis Allende d'accéder à la route de Paris par le Sud, et la rue d'Oc (existante) permet de connecter Allende à la route de Paris par le Nord.
- ⑤. Le carrefour du Pont de Lacourtenourt est réaménagé avec la création d'une nouvelle voie de desserte (Est-Ouest) de la zone économique, dans l'alignement du nouveau giratoire.
- ⑥. Un nouvel ouvrage de franchissement de la Garonne serait destiné aux déplacements doux et TC.

Superficies renouvelables : 83,3 ha

Potentiel de logements et d'emplois :

450 logements

2 200 emplois

RÉFÉRENCES PARCS D'ACTIVITÉS MIXTES À HAUTE VALEUR ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE



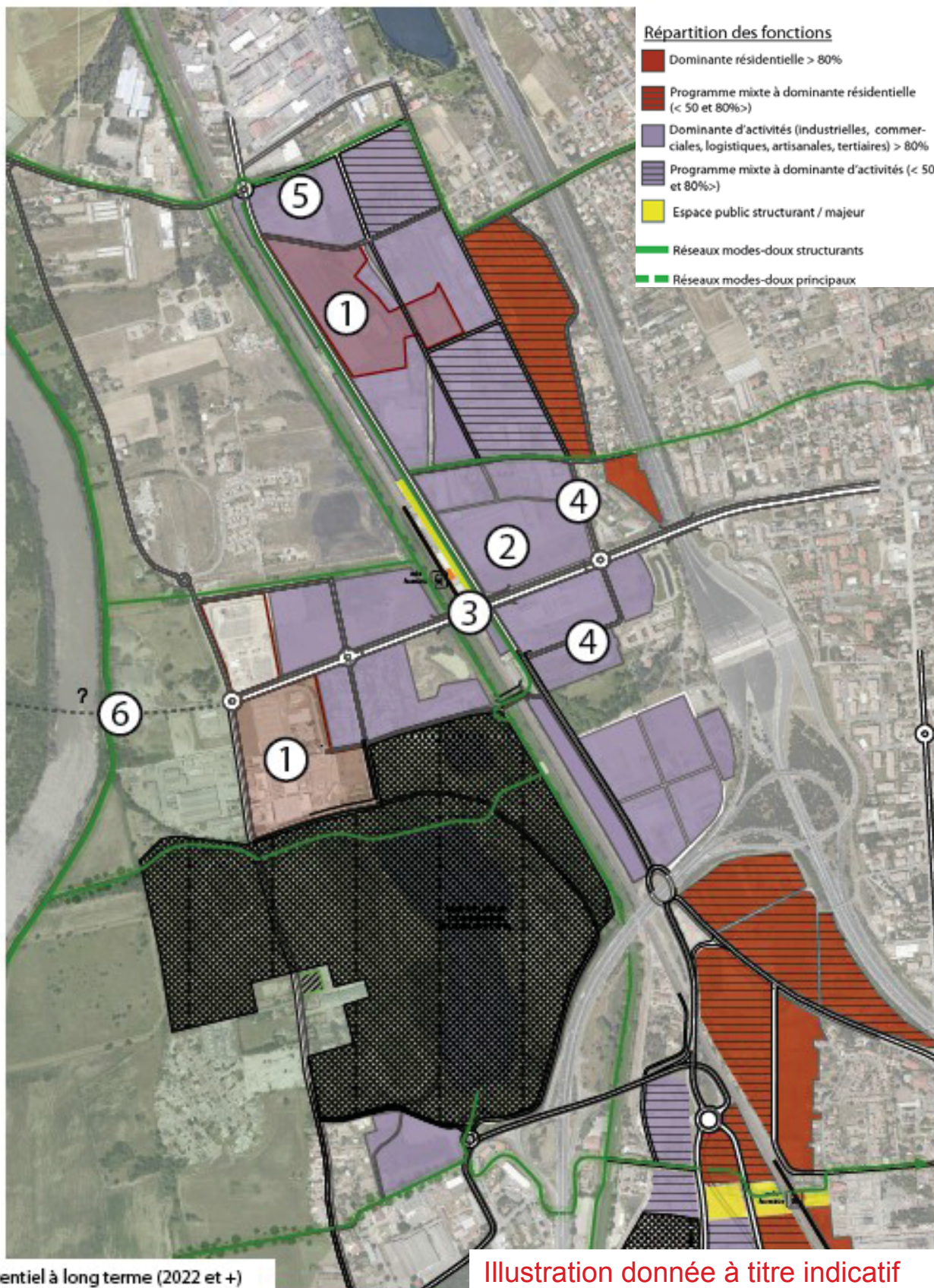
TECHNOPARC, Lyon, France



PAPENDORP, Utrecht (Pays Bas)

Gare de Lacourtenourt

Potentiels de développement



Gares de Lalande Église et La Vache

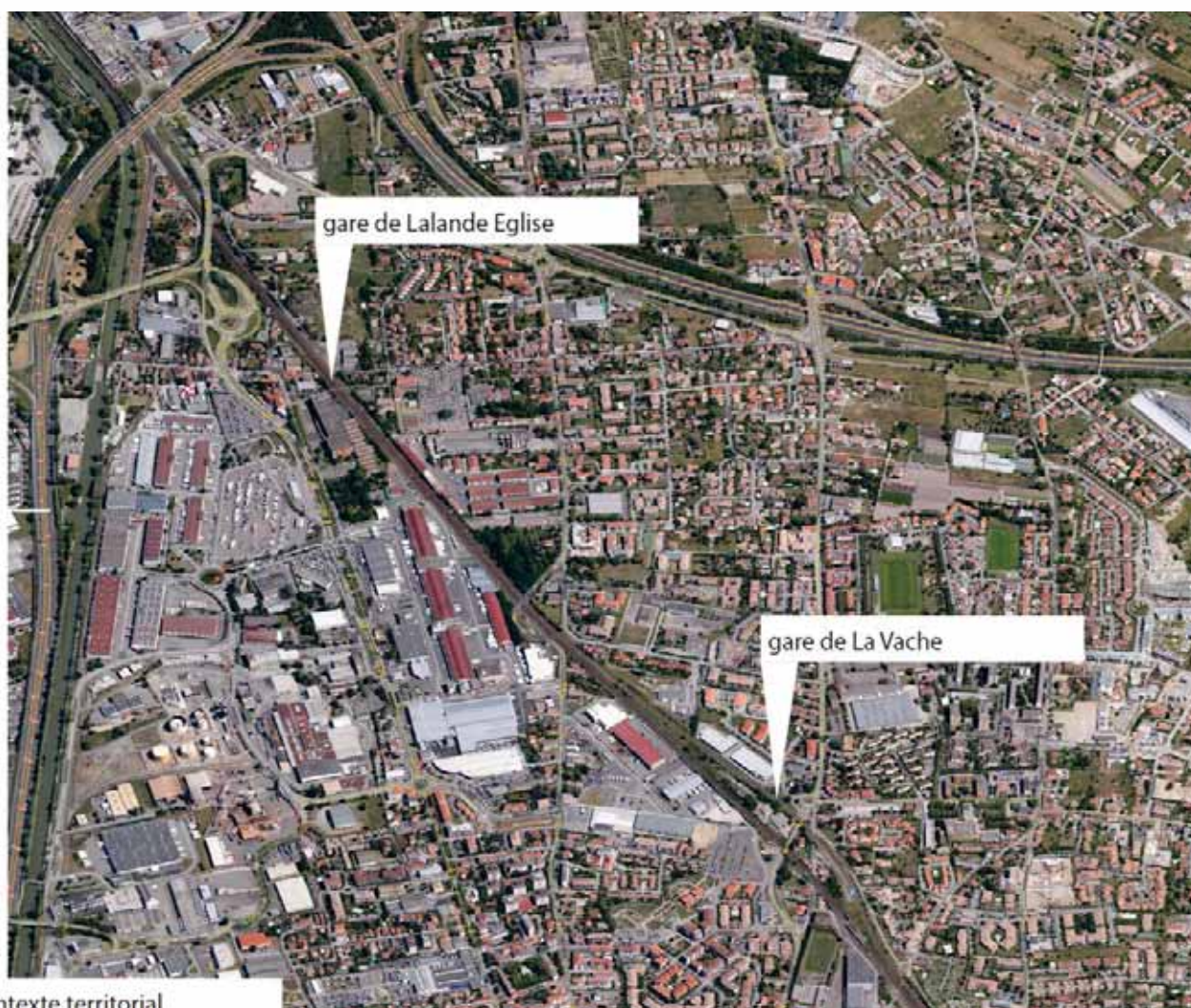
Contexte territorial

La Vache

Le pôle gare assure une fonction multimodale en relation directe avec le métro, Borderouge et le futur quartier d'affaires de Raynal à Toulouse Matabiau. Il est en mesure de générer quelques opérations de renouvellement urbain.

Lalande Église

Le pôle gare de rayonnement local assure la desserte des quartiers environnants (Izards et Lalande Nord) et constitue un espace d'échanges pour les activités économiques existantes.



Contexte territorial

Gares de Lalande Église et La Vache

Enjeux stratégiques

La Vache

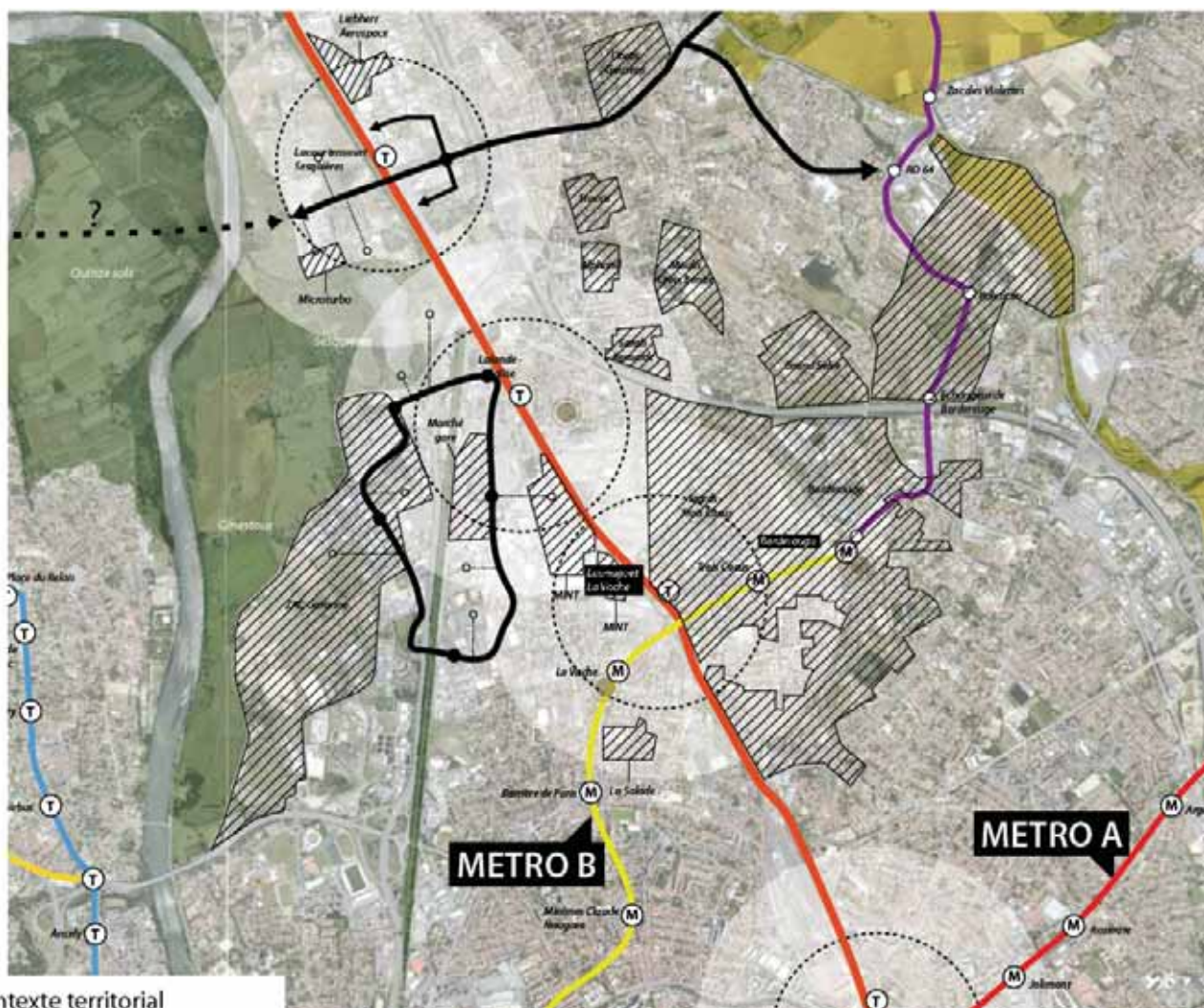
Affirmer un projet urbain autour de la halte :

- Structurer une offre de logements conséquente au droit de la halte en renouvellement du tissu économique dégradé.
- Optimiser la connectivité entre la halte et les stations de métro pour en faire un pôle multimodal
- Qualifier les espaces publics et faciliter les liaisons douces.

Lalande Église

Faire de cette halte la desserte TC de la zone économique de Toulouse - Sesquières :

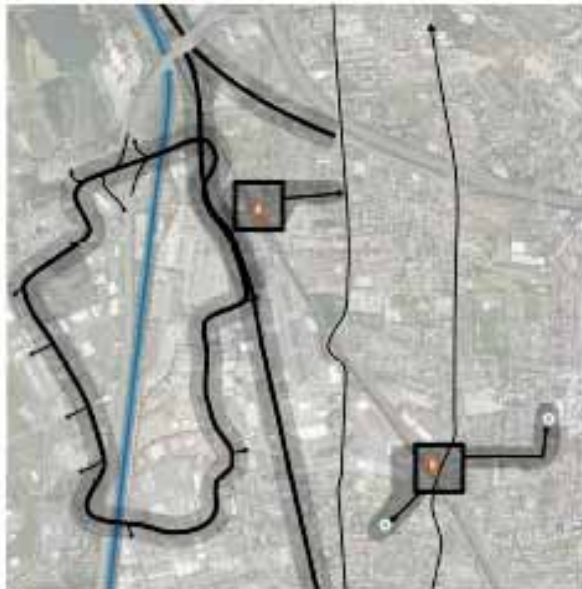
- La halte doit irriguer l'ensemble des zones économiques existantes (MINT, Marché de Gros, ZAC Garonne) requalifiées (Site ESSO, zones de Toulouse Nord) et développées (Sesquières Sud) via l'anneau économique.
- Elle doit permettre d'engager le renouvellement urbain de la route de Paris et de l'ensemble de l'entrée de zone.
- Assurer une desserte fine du pôle gare pour les Izards Nord et les opérations de Lalande Nord :
- Permettre l'accessibilité au pôle gare pour les quartiers Izards et Lalande Nord, en proposant des itinéraires de rabattement bus et modes doux performants.



Gares de Lalande Église et La Vache

Potentiels de développement

Maturation des quartiers gares



Infrastructures supports

- Pôle gare de La vache
- Pôle gare de Lalande / Eglise
- Boulevard des Etats Unis
- Anneau de desserte



Trame verte de principe

- Anneau vert
- Canal corridor
- Armature végétale transversale

Les propositions d'intervention 2014 - 2022

- ①. Aménagement d'un anneau de desserte structurant, lisible, permettant de :
 - Connecter la ZAC Garonne et Sesquières au pôle gare de Lalande Eglise,
 - Supporter des fonctions innovantes de services aux entreprises.
- ②. Engagement de la régénération et du renouvellement urbain autour des pôles gares :
 - 20,7 ha dédiés à la production de logements.
 - Près de 9ha dédiés à l'optimisation de l'activité économique.
- ③. Requalification amorcée de la façade urbaine du boulevard des Etats Unis :
 - Création d'une façade urbaine mixte plus attractive pour qualifier le boulevard urbain de part et d'autre,
 - Remise à niveau (suppression des trémies) de l'avenue des Etats Unis avec une répartition entre les flux VL et les flux PL reportés sur l'anneau économique.
- ④. Restructuration / Optimisation du MINT et du centre routier suite à l'étude menée par la DAEDE.
- ⑤. Aménagement de rabattements modes doux vers les pôles gares en assurant des connexions aux stations de métro et aux centralités existantes (Lalande Nord, Izards,...)

Les premières mesures conservatoires

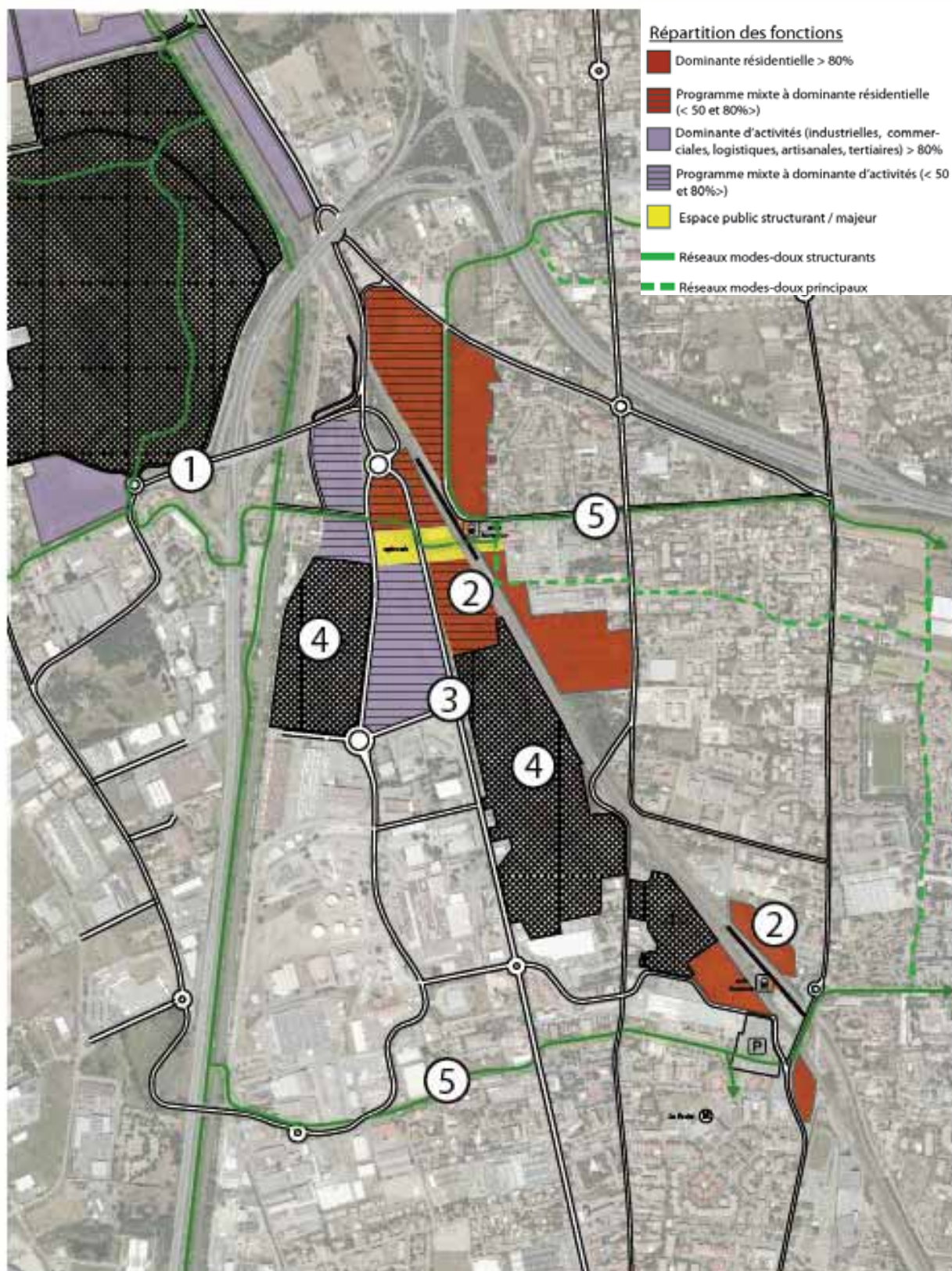
Maîtriser les franges stratégiques des pôles gares

- Maîtriser le foncier de La Poste,
- Mener une politique foncière active sur les tènements stratégiques,
- Instaurer des périmètres de sursis à statuer L-111-10 pour les secteurs d'intervention prioritaires,
- Optimiser les tènements fonciers du parking PL, de la fourrière municipale et du centre routier pour la création du barreau manquant de l'anneau économique et la mutation / implantation de fonctions mixtes en façade du boulevard des Etats Unis.

Eléments d'arbitrages en faveur du maintien ou du déplacement du site Esso sur la base de coûts incompressibles de chaque scénario et des capacités de relocalisation.

Gares de Lalande Église et La Vache

Potentiels de développement



Potentiel en phase 1 (2014 - 2022)

Illustration donnée à titre indicatif

Gares de Lalande Église et La Vache

Potentiels de développement

②. Des quartiers gares renouvelés, socle de nouvelles centralités urbaines :

- Création de façades urbaines mixtes,
- Aménagement d'un espace public majeur retenant le pôle d'échanges et l'anneau économique
- Structuration d'une offre en habitat de part et d'autre du pôle gare de La vache.

. La poursuite de la requalification du boulevard des Etats-Unis.

. Des espaces économiques renouvelés, mieux structurés et valorisés (mais conditionnés par la relocalisation du dépôt de Fondeyre) :

③ -Optimisation du site avec implantation d'un centre de logistique urbaine.

④. La création d'un espace économique signal à l'entrée nord de la ZAC Garonne :

- fonctions économiques à haute valeur ajoutée (R&D),
- services aux entreprises,
- réaménagement du giratoire d'entrée.

Superficies renouvelables : 116 ha

Potentiel estimé de logements et d'emplois à long terme :

2 200 logements

1 350 emplois

Gares de Lalande Église et La Vache

Potentiels de développement

