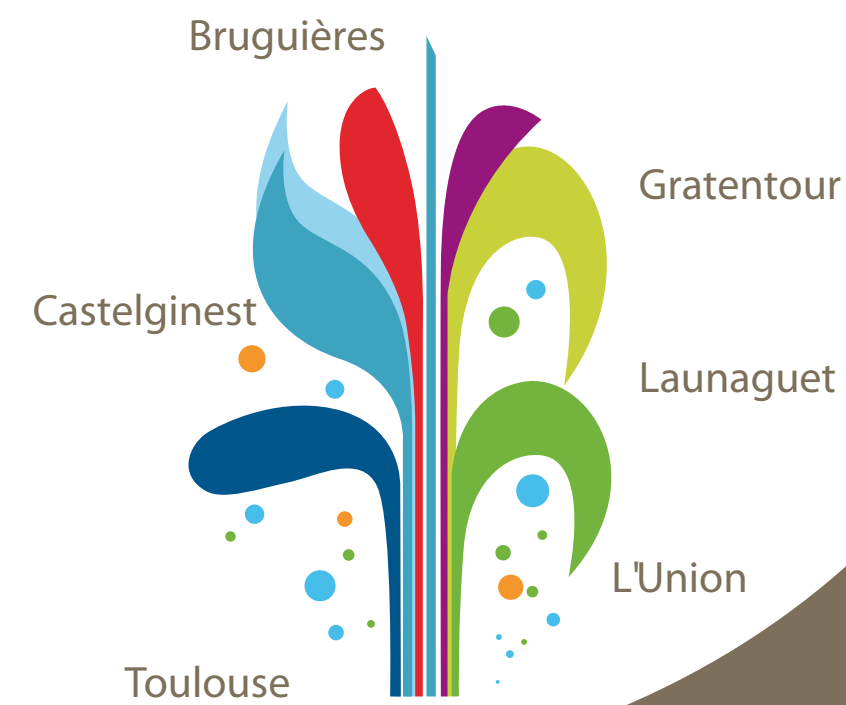


bun

nouveau lien territorial

Dossier de concertation



bun
nouveau lien territorial

Publication : Communauté urbaine du Grand Toulouse et Tisséo-SMTC

Conception rédaction : Campardou Communication

Crédit Photos : ARCADIS, ATTICA, AUAT, Communauté urbaine du Grand Toulouse, Jean Robert Loquillard, Mairie de Bruguières, Tisséo-SMTC ©Saada / Schneider.

Septembre 2011

Sommaire

EDITO DE PIERRE COHEN 5

PRÉAMBULE 7

CHAPITRE 1

Le lien territorial du nord de l'agglomération 11

> Des engagements qualitatifs en matière de paysage, d'urbanisation et de déplacements 13

- Les maîtres d'ouvrage 14
- Les associations locales consultées et informées lors de la conception du BUN..... 14

> Un projet respectueux des espaces naturels et paysagers 15

- Valoriser le patrimoine naturel 15
- Préserver des espaces agricoles significatifs..... 16

> Un projet urbain global autour du boulevard urbain multimodal nord..... 18

- L'application des orientations de développement urbain du Grand Toulouse 18
- Des espaces publics et des polarités autour des stations 20

> Un projet pour des déplacements plus efficaces et plus respectueux de l'environnement 21

- La colonne vertébrale des déplacements du territoire nord..... 21
- Le bus en site propre 22
- La priorité donnée aux transports collectifs 23
- La circulation automobile maîtrisée..... 24
- La place faite aux cheminements doux..... 26
- Un projet Grenelle de l'environnement..... 26

CHAPITRE 2

Une concertation préalable au lancement de l'Enquête Publique 27

> Les objectifs de la concertation 28

- Informer largement..... 28
- Ecouter le public, dialoguer avec lui, l'impliquer 28
- Recueillir des éléments d'aide à la décision..... 28

> Où et comment s'informer sur le bun ? 29

> De quelle manière s'exprimer ? 31

- Les élus..... 31
- Le public 31

> Le bilan de la concertation 32

> La concertation au cœur du projet du bun 33

CHAPITRE 3

Les séquences 35

Séquence 1 Borderouge, Paléficat, Violette 36

Séquence 2 Plaine des Monges, Launaguet, Cazalbarbier 48

Séquence 3 Les Marots, Le Grazidou, Nauzemarelle, Charta 60

Séquence 4 Camilong, Naucou, Saint-Pierre, Rayssac, La Bartole, TucoI, Saudrine..... 68

Phasage de l'infrastructure de transport 78

CHAPITRE 4

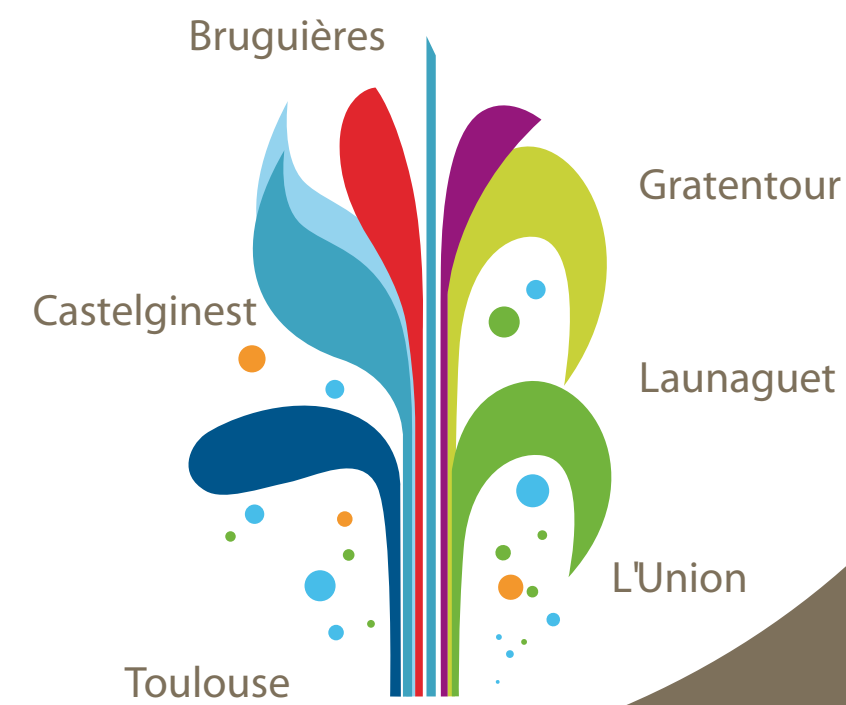
Un projet en évolution constante 81

> D'un simple projet d'infrastructure de déplacements... 82

> ...à un projet urbain..... 83

> Les décisions prises à l'issue de la concertation de 2008 84

> Le choix des scénarios de passage en 2010..... 84



bun
nouveau lien territorial



Le BUN est bien plus qu'une simple desserte entre le quartier de Borderouge, à Toulouse, et Bruguères. Il est conçu pour anticiper et accompagner l'aménagement du secteur nord de l'agglomération toulousaine, un secteur dont la population a pratiquement doublé en 20 ans et qui est susceptible d'accueillir encore nombre d'habitants et d'activités économiques. Ce fort dynamisme ne va pas sans une progression importante des déplacements.

Cette nouvelle liaison, en facilitant les échanges entre Toulouse et les communes du nord-est de l'agglomération, fluidifiera la circulation, en favorisant les services alternatifs à la voiture. Elle offrira en effet un site réservé aux bus à haut niveau de service, performants en terme de régularité et de temps de parcours. Avec les bus à haut niveau de

service, ce sera un quart d'heure de gagné sur les trajets quotidiens, le stress et la fatigue en moins ! Le BUN fera également la part belle aux pistes cyclables et aux cheminements piétonniers, s'inscrivant résolument dans notre objectif de ville durable.

Le BUN, réalisé par la Communauté urbaine et Tisséo-SMTC, est le fruit d'un large consensus entre les élus des six communes concernées : Toulouse, Launaguet, L'Union, Castelginest, Grarentour et Bruguères. Les associations de quartier ont été largement consultées à toutes les étapes de sa conception.

Le projet est aujourd'hui soumis à la concertation du public. Cette étape est rendue obligatoire par la loi. Elle nous permet d'informer les habitants du Grand Toulouse sur le projet, ses enjeux, ses impacts, ses variantes, son financement. Mais au-delà, elle nous offre l'occasion d'écouter, de dialoguer, de prendre en compte les remarques et les suggestions afin de mettre en œuvre un projet compris et accepté par le plus grand nombre.

Je vous invite à être, vous aussi, un acteur à part entière de l'évolution de votre ville en participant à cette phase importante de concertation.

Pierre Cohen,
Député-maire et président de la Communauté urbaine du Grand Toulouse.



c'est déjà **demain**, au **nord** de l'agglomération toulousaine

L'aire urbaine de Toulouse poursuit sa croissance démographique, l'une des plus dynamiques de France, et accueille chaque année une moyenne de 18 200 nouveaux habitants.

Le nord de l'agglomération toulousaine figure parmi les lieux d'accueil stratégiques de ces nouveaux habitants. Sa proximité du centre de l'agglomération – à moins de 20 kilomètres de la place du Capitole – et la possibilité de recevoir une voie structurante, équipée de transports en commun performants, en font un axe de développement majeur de l'agglomération toulousaine.

Le boulevard urbain nord (BUN), sur lequel porte aujourd'hui la concertation, est conçu pour anticiper et accompagner l'aménagement de ce territoire en imaginant des modes de déplacement qui sauront faire la part belle aux transports en commun, aux pistes cyclables et aux cheminements piétonniers.

*Penser en même temps la ville,
l'intégration paysagère et les déplacements de demain*

Cela suppose de penser la ville de demain dans ses aménagements les plus aboutis (densité de population et logements, intégration paysagère et environnementale, activités économiques et commerces de proximité, équipements et services publics, circulation et transport...). Pour ce faire, la communauté urbaine du Grand Toulouse et Tisséo-SMTC mènent de front les études de conception des opérations d'urbanisme et celles sur l'infrastructure de transport.

La concertation aujourd'hui concerne uniquement l'infrastructure du boulevard urbain nord (du terminus de la ligne B du métro Borderouge à Bruguères) et le futur échangeur de Borderouge sur le périphérique.

Toutefois, pour en apprécier sa vocation et ses objectifs, il est présenté avec le projet urbain étudié à ce jour.

Dans un souci de dialogue, le projet a fait l'objet d'une première concertation publique – non obligatoire – fin 2008, lors des études préliminaires. Depuis cette phase d'échanges avec le public, le boulevard urbain nord a évolué et précisé ses objectifs. Fin 2010 puis en juin 2011, plusieurs associations locales ont été réunies et informées de l'avancement des études portant sur l'infrastructure de transports ainsi que sur les principes d'aménagement urbain.

Conformément au code de l'Urbanisme (articles L 300-2 et R 300-1), le projet de boulevard urbain est proposé à la concertation publique dans sa phase d'avant-projet provisoire.

Un projet d'ensemble

- structurer l'urbanisation future en un projet de ville durable
- offrir un service performant de transports alternatifs à la voiture
- faciliter les échanges inter-quartiers par le maillage des voies existantes
- préserver la qualité environnementale et maintenir une activité agricole
- permettre le développement d'activités économiques de proximité



pourquoi un projet de boulevard urbain multimodal au nord de l'agglomération toulousaine ?

> Toulouse sous la pression démographique



Les tendances montrent que la ville centre connaît une forte croissance, l'ouest capte une grande part de cette croissance et l'attractivité du nord tend à s'accroître. Illustration : Place Nord de Borderouge (projet).

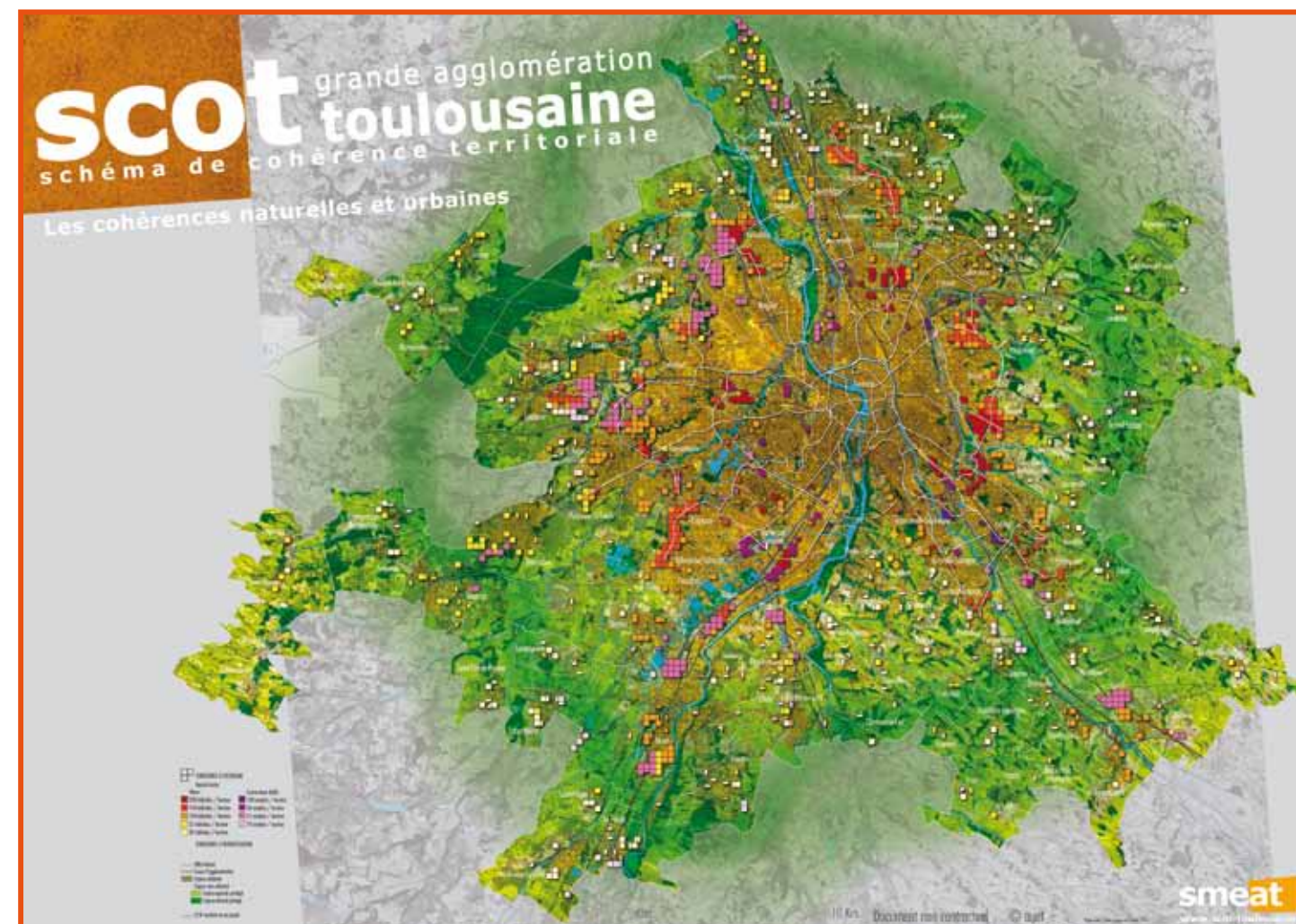
L'aire urbaine toulousaine (340 communes) connaît le plus fort dynamisme démographique de France avec près de 18 200 nouveaux habitants par an entre 1999 et 2007. Cette croissance démographique s'accompagne d'une croissance économique avec 11 000 emplois par an sur la même période. Sur le périmètre de la communauté urbaine du Grand Toulouse (37 communes, 703 000 habitants), ce sont 15 000 nouveaux habitants qui s'installent chaque année.

Les projections de l'Insee prédisent la poursuite de cette expansion avec 300 000 habitants à accueillir d'ici 2030. Les tendances montrent que la ville centre connaît une forte croissance, l'ouest capte une grande part de cette croissance et l'attractivité du nord tend à s'accroître.

Sur le secteur nord, hors ville de Toulouse, l'objectif de croissance démographique affiché dans les orientations d'urbanisme à l'horizon 2015 a été atteint à 90 % dès 2006 avec un apport de 23 000 nouveaux habitants. Depuis 1990, les populations des communes de ce secteur ont augmenté de 30 à 50 %, voire pour certaines, pratiquement doublé.

L'essentiel :

- > 15 000 nouveaux habitants par an sur le Grand Toulouse
- > Des populations multipliées par deux en 20 ans sur certaines communes du nord de l'agglomération



Un potentiel d'accueil important au nord

Le projet de schéma de cohérence territoriale (SCoT), qui définit le projet de développement pour les 117 communes les plus centrales de l'aire urbaine, identifie un potentiel d'accueil important sur les 436 hectares concernés par le projet urbain de référence autour du boulevard urbain nord.

L'essentiel :

- > 3,63 millions de déplacements quotidiens en 2004 sur l'agglomération toulousaine.
- > 62 % des déplacements se font en voiture particulière.

> Toujours plus de déplacements dans l'agglomération

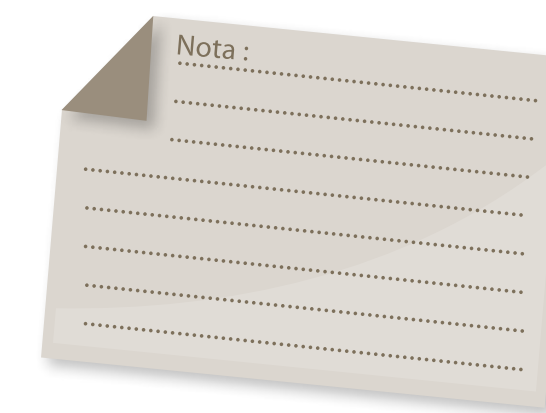
Entre 1996 et 2004, les déplacements se sont accrus de 23 % ; les plus fortes augmentations concernent les liaisons entre les faubourgs toulousains et la proche périphérie (38 % des déplacements).

En 2004, l'agglomération supporte 3,63 millions de déplacements quotidiens (tous modes et tous motifs) ; un habitant effectue en moyenne près de 4 déplacements par jour.

Si tous les modes de déplacements sont concernés, la part de la voiture particulière reste prépondérante (62 %) et continue de croître (+ 21 % entre 1996 et 2004, soit 300 000 déplacements supplémentaires).

L'enquête ménage des déplacements en 2004

En 2004, le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) a réalisé une enquête auprès des ménages résidant dans l'aire urbaine toulousaine sur leurs habitudes de déplacements. Encore aujourd'hui, cette étude fournit de précieux éléments pour dégager les tendances et évolutions des pratiques de déplacements.



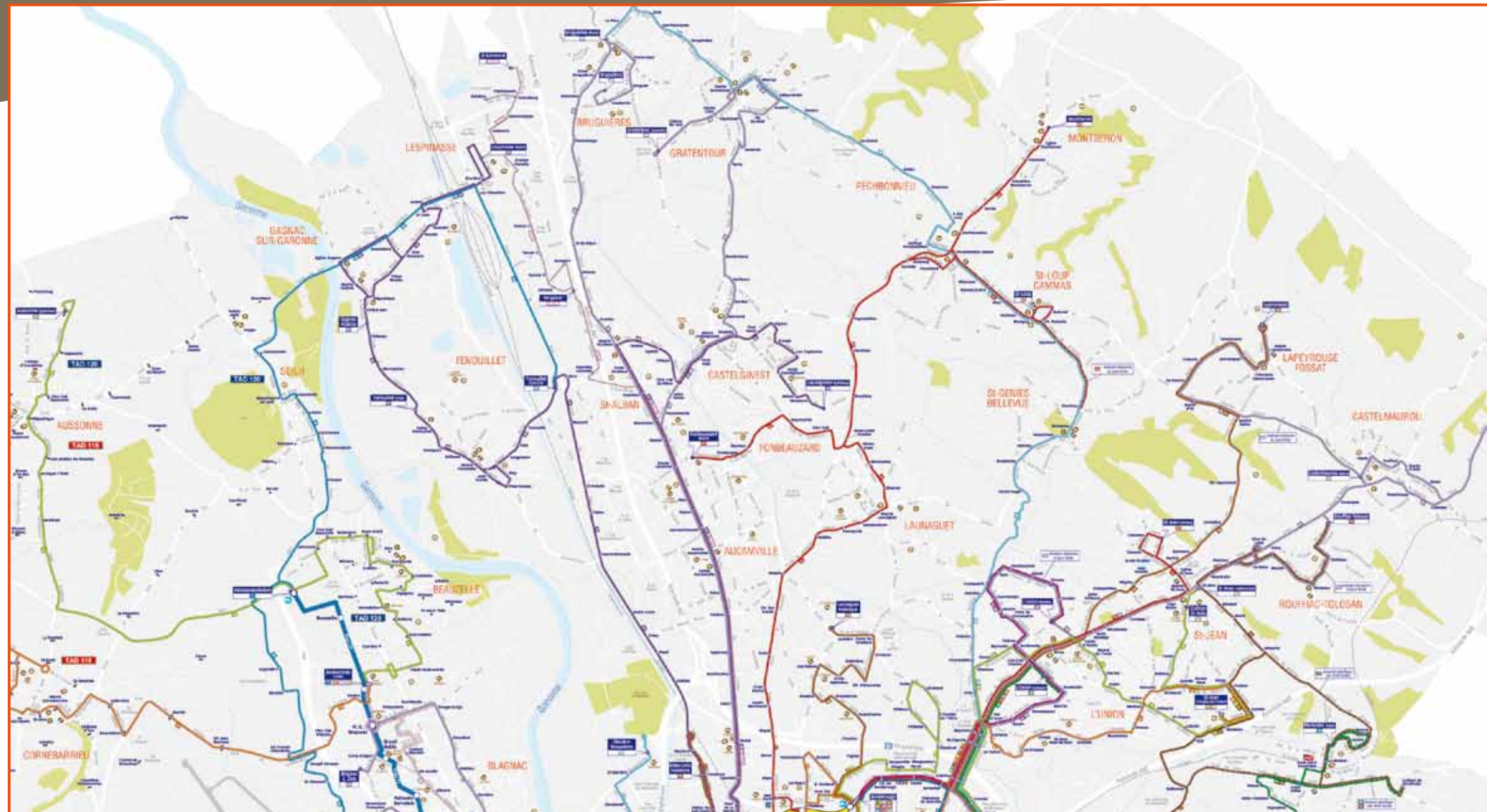
LAUNAGUET :
Chemin de la Palanque





L'essentiel :

> Sans une maîtrise de l'urbanisation, les nouveaux habitants iront s'installer toujours plus loin et emprunteront les voies existantes, déjà saturées, pour leurs déplacements.



L'offre de transport en commun actuelle

La station Borderouge est un pôle multimodal avec un parc relais de 1000 places et une gare routière dimensionnée pour accueillir les lignes de bus urbaines du nord de l'agglomération. La ligne B offre des temps de parcours performants (14 minutes) et des fréquences élevées (1 minute 30 en heure de pointe) pour rallier le centre de Toulouse (station Jean Jaurès).

Plus au Nord, l'offre est aujourd'hui constituée de lignes de bus (60, 61, 69, 26, 33) desservant les centres-bourgs historiques et les urbanisations le long des principaux axes routiers. Depuis juin 2007, ces lignes sont rabattues sur la ligne B du métro (terminus de Borderouge, station La Vache ou Trois Cocus).

Toutes ces lignes sont soumises aux aléas de la circulation générale ce qui limite leur attractivité et leur capacité à absorber un accroissement de la population et à répondre aux besoins actuels de déplacements.

> Au nord, la part prépondérante de la voiture sur un réseau inadapté

Alors que l'urbanisation des communes au nord s'est fortement développée, la trame viaire n'a pas évolué. Contraint par de grandes infrastructures, notamment l'A62 étanche entre les échangeurs de Lalande et Bruguères, le territoire est structuré par des routes départementales radiales et transversales.

Le réseau secondaire est peu maillé et manque de liaisons transversales, ce qui reporte les flux sur les routes radiales, les amenant à saturation au niveau des franchissements et des échangeurs sur le périphérique.

L'enquête ménage de 2004 permet d'observer qu'au nord de l'agglomération, l'essentiel des flux de mobilité sont tournés vers les faubourgs est de Toulouse, (notamment les Minimes, Croix-Daurade et Soupetard), et qu'il existe par conséquent peu de flux transversaux vers les secteurs ouest et sud-est de l'agglomération. 52 % de ces déplacements s'effectuent à l'intérieur du secteur nord. Les 48 % restants sont orientés vers l'extérieur du secteur nord, plus particulièrement vers Toulouse et son centre ville. La voiture est majoritairement utilisée. La part modale des transports en commun urbain est non significative.

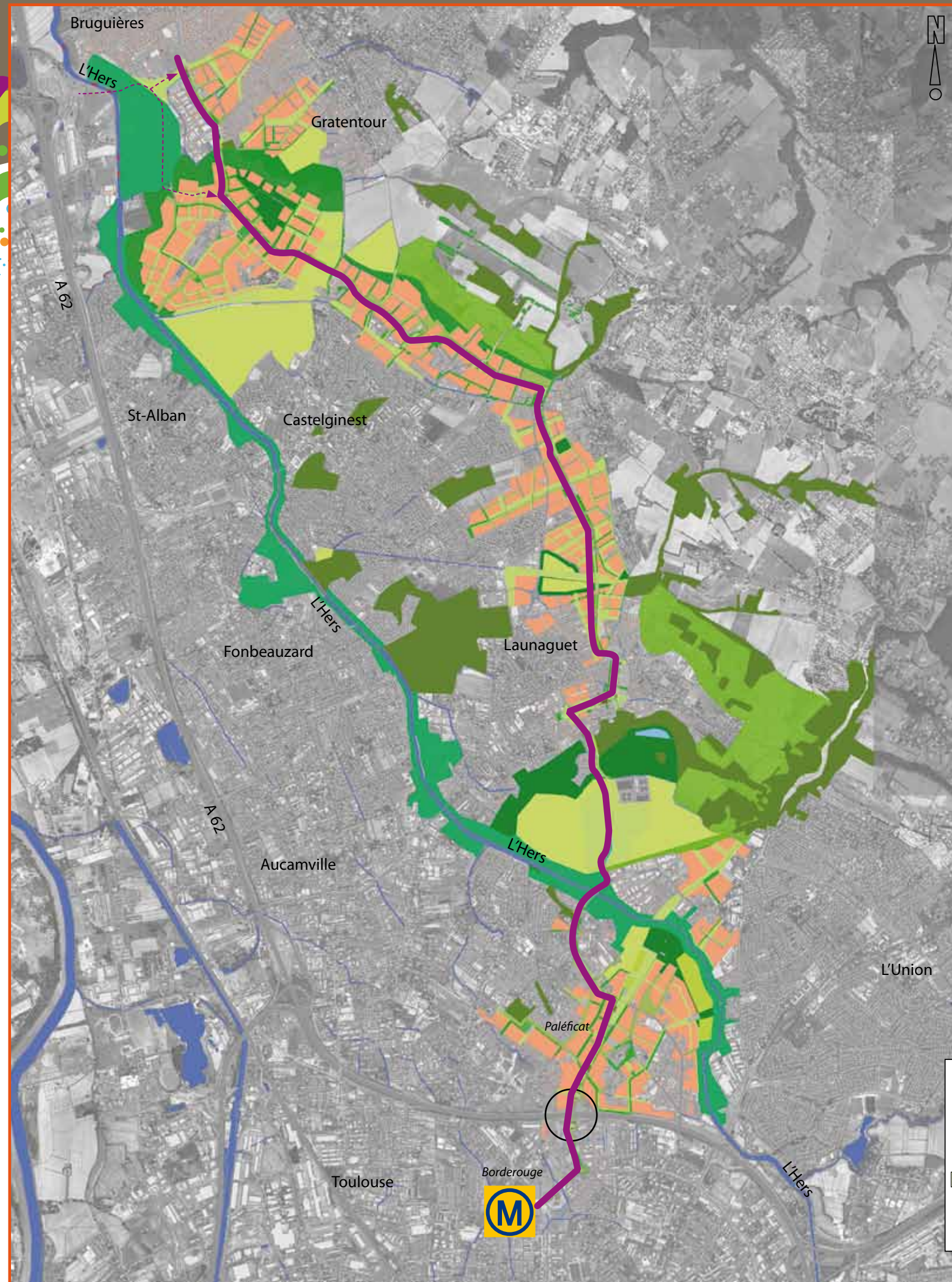


bun
nouveau lien territorial

Chapitre 1

Le lien territorial du nord de l'agglomération





Une vision globale et à long terme pour maîtriser la qualité du développement urbain et garantir sa croissance harmonieuse

Le projet urbain de référence BUN est un document cadre qui permet de définir un développement urbain maîtrisé et harmonieux sur le territoire nord à long terme (2030) et au-delà.

Ce plan anticipe :

- les potentiels d'accueil de logements, d'habitants, d'emplois ;
- les équipements nécessaires à une vie urbaine autour des stations ;
- la prise en compte des corridors bleus et verts pour valoriser le patrimoine environnemental et paysager ;
- le maillage des modes de transports avec l'existant (voitures particulières, transports en commun, modes de déplacements doux).

Les opérations d'aménagement et d'urbanisme dans le périmètre d'influence du BUN restent à définir. Leur réalisation, pour les plus grandes opérations, sera soumise à la concertation publique.

Trois composantes pour un projet urbain durable

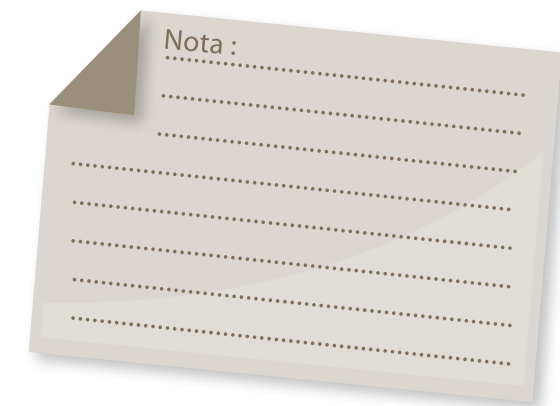
- la valorisation du patrimoine environnemental et paysager
- la maîtrise du développement urbain

> un potentiel d'accueil à terme de 50 000 individus (habitat et emploi)

- l'offre de déplacements alternatifs à la voiture
- > 13 km d'infrastructure dont 11,3 km multimodaux

L'essentiel :

> Le territoire nord ne va pas être transformé du jour au lendemain. Les différents projets urbains qui composent le **bun** restent à définir et leur réalisation va s'échelonner dans le temps. La vision à long terme permet de dimensionner l'infrastructure de déplacements pour l'optimiser et en rentabiliser les investissements.



des engagements qualitatifs en matière de paysage, d'urbanisation et de déplacements



> Gérer les eaux pluviales en hydraulique douce



> Assurer des continuités des coulées vertes et bleues



> Maintenir une activité agricole sur le secteur (type AMAP)



> Diversifier l'offre de logements en relation avec le paysage urbain



> Offrir une variété d'espaces et d'aménagements publics



> Aménager des espaces publics conviviaux



> Réaliser des quartiers animés par une offre d'équipements, de commerces et de services



> Favoriser la pratique des déplacements doux



> Les maîtres d'ouvrage :

la communauté urbaine du Grand Toulouse (CUGT)
37 communes - 703 000 habitants

La communauté urbaine du Grand Toulouse regroupe depuis janvier 2011, 37 communes. Elle est organisée en commissions qui gèrent les compétences qui lui sont déléguées par les communes : le développement économique et l'emploi, l'urbanisme et les projets urbains, les aménagements et la politique foncière, l'habitat et la cohésion sociale, les déplacements et transports, la voirie et la propreté, l'environnement et les bases de loisirs, l'eau et l'assainissement, les déchets urbains. La CUGT est maître d'ouvrage du boulevard urbain nord. La direction de l'aménagement urbain et le service de la maîtrise d'ouvrage (direction travaux sur infrastructure) suivent les études du projet.

Tisséo-SMTC
les transports collectifs de 88 communes

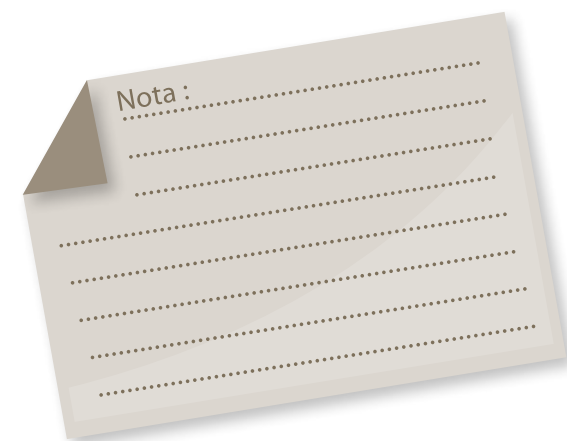
Autorité responsable de l'organisation, de l'exploitation et du financement des transports en commun de l'agglomération toulousaine, Tisséo-SMTC (Syndicat mixte des transports collectifs) finance les investissements indispensables pour doter l'agglomération toulousaine d'un réseau de transports publics moderne, compétitif et adapté aux besoins en déplacements de sa population. Elle est constituée de trois collectivités locales qui lui ont délégué l'organisation des transports collectifs urbains : la communauté urbaine du Grand Toulouse, la communauté d'agglomération du Sicoval et le SIPRT (Syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine). Tisséo participe à hauteur de 50% aux côtés de la CUGT au financement du BUN.

L'Etat - ASF

L'Etat a délégué la maîtrise d'ouvrage de l'échangeur de Borderouge et des voies d'entrecroisement à ASF (Autoroutes du Sud de la France)

> Les associations locales consultées et informées lors de la conception du BUN :

Vivre à Paléficat
Amis de la Terre
Veracruz
Vélo pour le développement urbain
Collectif PDU/UNILATE
Collectifs d'associations de Launaguet
Association des coteaux aux rives de L'Hers
Collectif des riverains de la RD59
Association Valorisation Intercommunale Environnementale
Collectif Castelginest Citoyens
PJMP Parc et Jardins du Midi-Pyrénées



Un projet **respectueux** des espaces naturels et **paysagers**

Le projet d'urbanisation du territoire nord de l'agglomération toulousaine s'appuie, comme le requiert le schéma de cohérence territoriale (SCoT), sur les trames vertes et bleues pour assurer une intégration respectueuse de l'environnement et du paysage :

- **espaces naturels protégés,**
- **espaces agricoles préservés,**
- **coulées vertes,**
- **dispositifs paysagers de gestion hydraulique,**
- **ruisseaux et fossés maintenus.**

> Valoriser le patrimoine naturel

Situé en secteur péri-urbain, le territoire du nord présente plusieurs éléments naturels et paysagers remarquables, répertoriés dans une étude du milieu naturel. Ils composent la trame verte et bleue, fondatrice du projet d'aménagement.

Sont pris en compte afin d'être valorisés et/ou aménagés :

- **L'Hers et ses affluents - temporaires – bordés de haies,**
- **les friches agricoles et les prairies aujourd'hui à l'abandon,**
- **les bosquets près des coteaux,**
- **les habitats pour la faune à préserver :**

- les zones humides et des zones de friches colonisables par la petite faune,
- des corridors hydrophiles et boisés, couloirs de déplacements pour la faune (écureuils, passereaux...),
- des arbres isolés, refuges pour les rapaces nocturnes et les invertébrés,
- des pelouses acides rases.

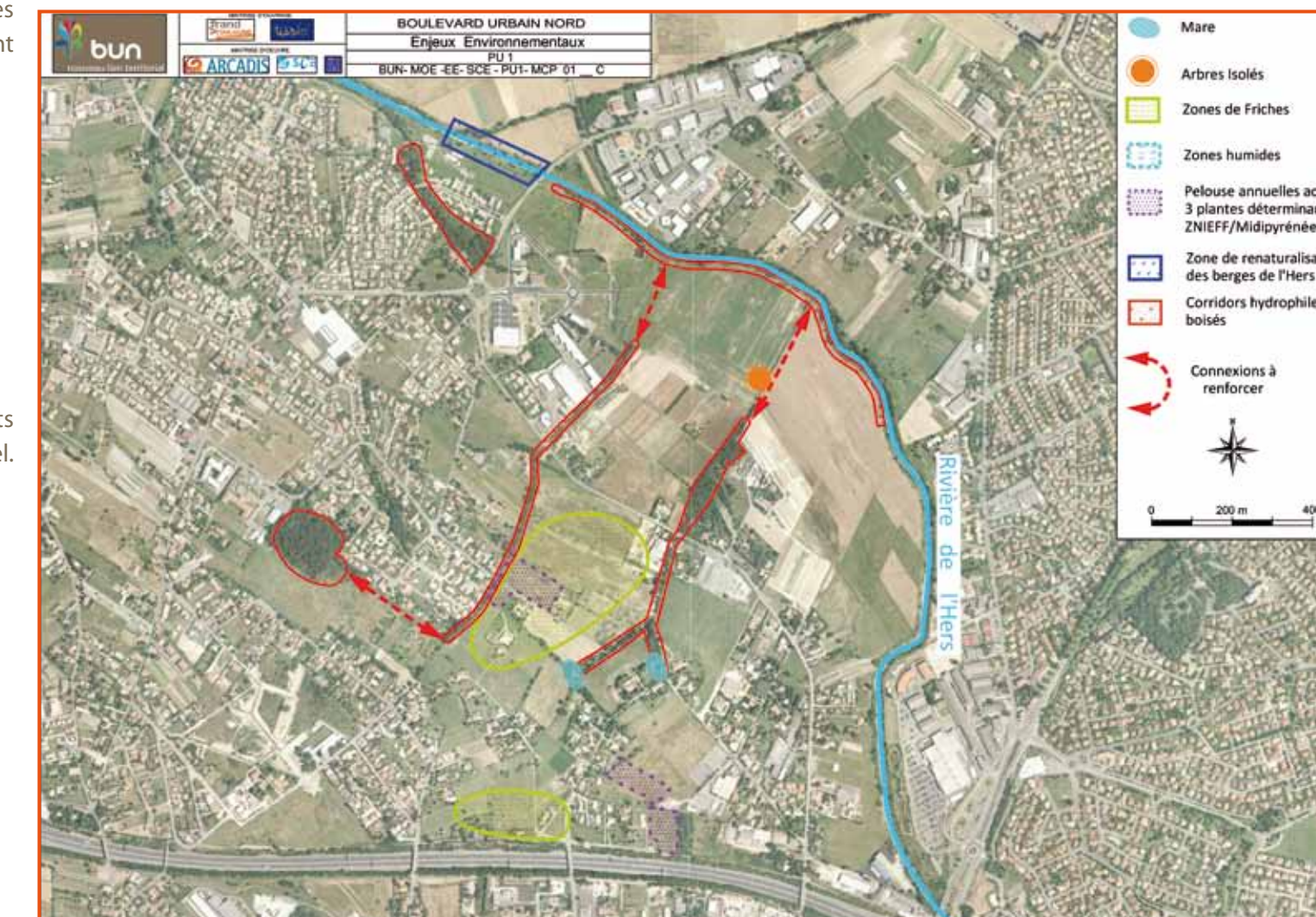
L'essentiel :

> Le principe de transparence hydraulique

Le boulevard urbain nord s'établit dans un contexte hydraulique singulier, en pied de coteaux, interceptant de nombreux écoulements. Le projet doit concilier des règles parfois contradictoires :

- assurer la mise hors d'eau de l'infrastructure mais limiter l'élévation pour favoriser son insertion,
- réaliser des aménagements spécifiques sans contraindre l'urbanisation par une consommation excessive d'emprise,
- gérer les débits débordés, fuyards et diffus sans concentrer les écoulements et multiplier les ouvrages.

La transparence hydraulique anticipe l'urbanisation future sans pénaliser la situation actuelle.





Inventaire des espèces d'intérêt patrimonial et/ou protégées du territoire nord

Dans le cadre de l'étude du biotope, les espèces suivantes ont été recensées sur le territoire nord :

- 3 plantes classées à l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) : ornithope comprimé, silène de France, potentille dressée,
- écureuil roux,
- chevêche d'Athéna, milan noir, martin pêcheur, cisticole des joncs, hypolaïs polyglotte,
- couleuvre verte et jaune, lézard des murailles, lézard vert,
- triton palmé, triton marbré, rainette méridionale,
- vieux chênes à grand capricorne,
- pipistrelles commune et de Kuhl

Ont également été recensés : sanglier, renard, blaireau, salamandre tachetée, grenouille verte, rhopalocène, odonate.

* Les espèces soulignées sont protégées à l'échelle nationale.



> Préserver des espaces agricoles significatifs

L'agriculture est un atout pour la ville : espaces ouverts de respiration, paysages de patrimoine contribuant au cadre de vie.

En raison de ses fonctions économiques, environnementales, paysagères et historiques, l'agriculture est prise en compte dans les projets d'urbanisme de l'agglomération toulousaine. Le projet de schéma de cohérence territorial (SCoT) en fait d'ailleurs l'un de ses principes fondateurs.

Plusieurs outils réglementaires existent pour déterminer la fonction des espaces agricoles : plan local d'urbanisme (PLU), zones agricoles protégées, protection des espaces agricoles et naturels périurbains.

Une tradition maraîchère au nord

Le projet de boulevard urbain nord concerne des surfaces agricoles qui, depuis dix ans déjà, connaissent une réduction importante. La forte pression sur le foncier et la proximité du centre de Toulouse expliquent la disparition des exploitations agricoles au profit de nouvelles constructions. Maintenir une activité agricole crée la possibilité de tisser des liens entre producteurs et consommateurs par la vente directe des productions locales.

- Les 46 exploitations recensées sur le périmètre du boulevard urbain nord exploitent 1 210 ha sur les six communes (55 % de leurs surfaces totales). Elles sont spécialisées dans les grandes cultures : céréales (blé dur), oléagineux et protéagineux (colza, tournesol, sorgho) qu'elles cultivent sur des surfaces moyennes de 22 ha.

- Le maraîchage et l'horticulture ne représentent que 1 % de la surface agricole utile mais comptent plus de dix producteurs. Leurs productions (salades, poireaux, courgettes, fleurs...) alternent plein champs et serres.

L'essentiel :

> Respect des espaces agricoles

Le boulevard urbain nord prévoit la conservation et la valorisation de plusieurs espaces dédiés au maraîchage, à l'horticulture et à l'agriculture le long des rives de L'Hers (quartier du Paléficat), dans la plaine des Monges et en pieds de coteaux. Les circuits courts de distribution, encouragés dans le projet urbain, tissent le lien entre agriculture et vie urbaine.





Un projet urbain global autour du boulevard urbain nord

> L'application des orientations de développement urbain du Grand Toulouse

Le projet du boulevard urbain nord s'appuie sur les documents d'orientations et de développement durable de l'agglomération toulousaine : les projets de SCoT, de PDU et le PLH.



Le projet de révision du schéma de cohérence territoriale (SCoT), arrêté le 9 juillet 2010, oriente le développement de 117 communes sur un périmètre de 121 km².

En 2008, le territoire du SCoT comprenait 940 000 habitants et 465 000 emplois.

Le SCoT dresse les modalités d'un aménagement qui met l'agglomération en capacité d'accueillir 300 000 habitants et 140 000 emplois supplémentaires. Son projet d'aménagement et de développement durable se décline autour de trois verbes :

- **maîtriser** l'urbanisation : garantir la pérennité des espaces agricoles et forestiers qui constituent la trame verte et bleue autour de laquelle se structurent les projets de territoires.

- **polariser** le développement avec un modèle urbain polycentrique permettant à la grande agglomération de s'organiser autour de 4 quadrants qui sont autant de bassins de vie et de territoires d'équilibres entre la ville intense et les centralités urbaines secondaires.

- **relier** les bassins de vies au cœur de l'agglomération selon trois grands principes :
 - organiser les bassins de mobilité (du périurbain vers les pôles urbains et les secteurs attractifs de l'agglomération),
 - développer le maillage du réseau de transport en commun pour faciliter les déplacements sur l'ensemble de l'agglomération,
 - préserver l'accessibilité de la métropole (ferroviaire, aérienne et routière) par la coexistence de flux locaux et nationaux.

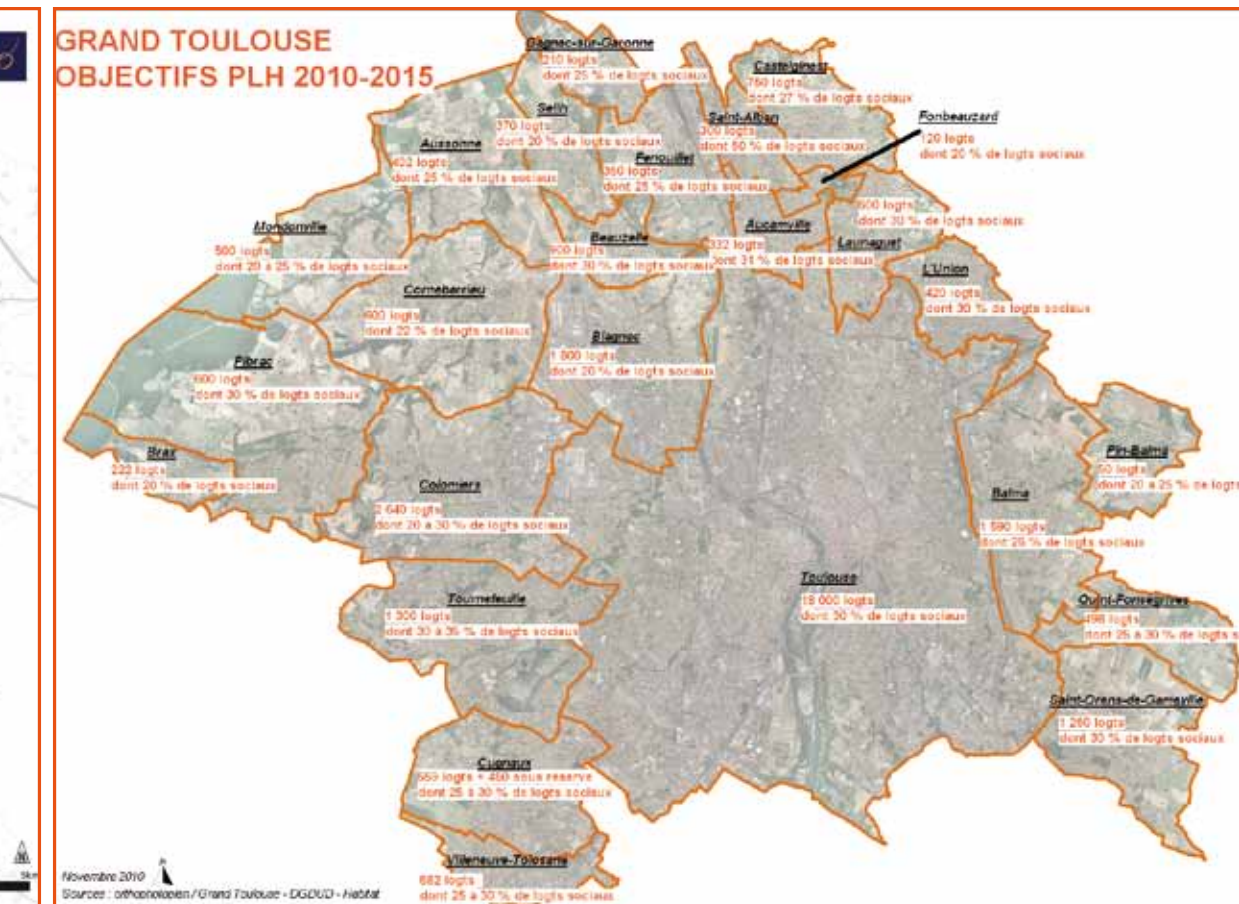
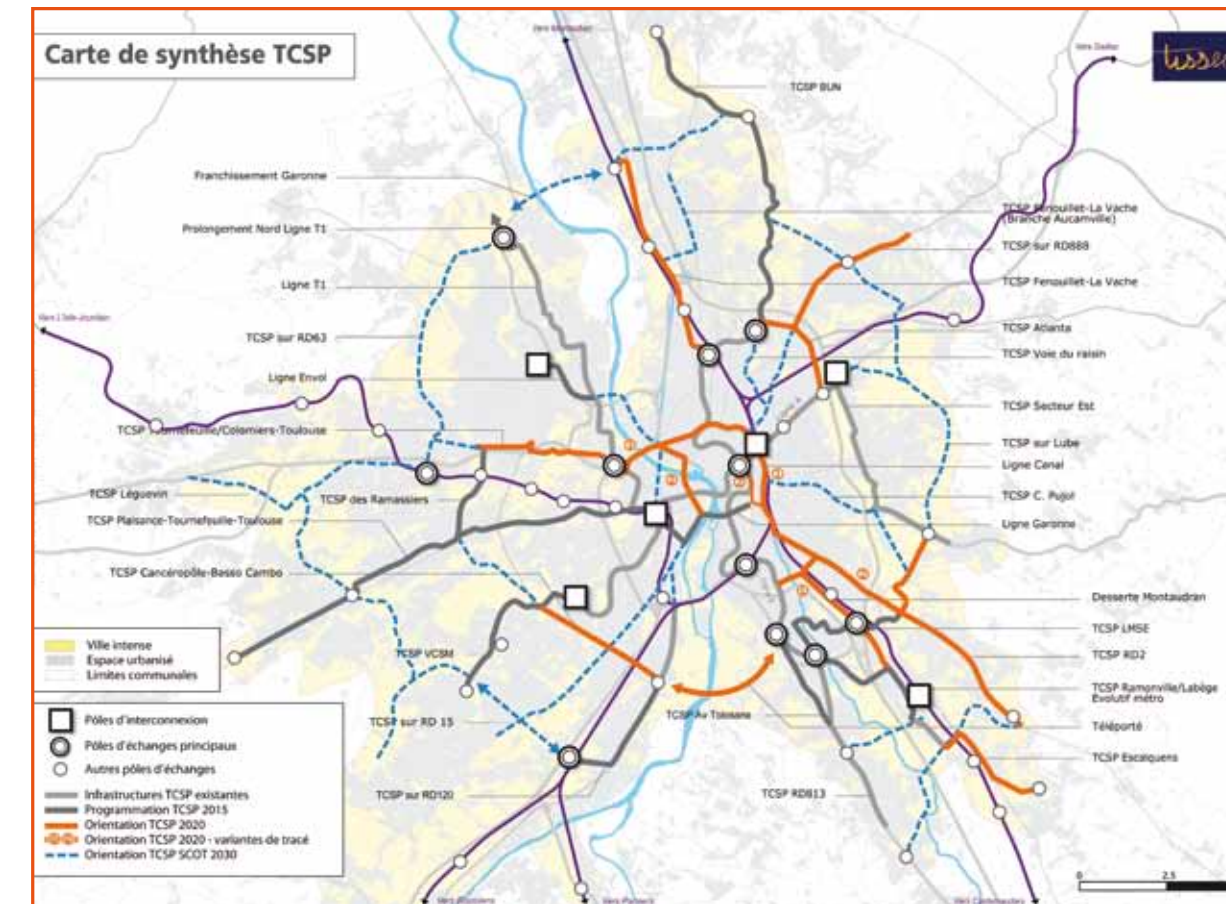
Le document d'orientation générale (DOG) traduit ces orientations en objectifs chiffrés d'intensification urbaine, fixe les objectifs de desserte des transports en commun, identifie les territoires de renouvellement et de développement et conditionne l'ouverture à l'urbanisation à la programmation d'infrastructures de déplacements.

L'essentiel :

Le projet urbain du territoire nord répond aux enjeux de développement de l'agglomération toulousaine en proposant :

- une offre diversifiée de logements,
- des quartiers mêlant logements, commerces et activités économiques,
- des espaces publics de qualité,
- une desserte performante assurée par le boulevard urbain multimodal,
- des équipements publics participant à l'attractivité des nouveaux quartiers.

Ces différentes dimensions du projet participent à la cohésion urbaine entre les bourgs existants et les futures urbanisations.



Le projet de révision du plan de déplacements urbains (PDU), arrêté le 24 janvier 2011, poursuit les objectifs du SCoT en posant un schéma multimodal des déplacements :

- actions de maîtrise de la circulation (plan de circulation, plan local de stationnement, zone 30...)
- développement des transports collectifs
- extension des modes doux (piétonisation, schéma directeur vélo...)
- adaptation à la densification et à la mixité urbaine (réduction de la vitesse, urbanisation le long des axes de transports et des stations, mixité des zones économiques...)

Le programme local de l'habitat (PLH), adopté le 17 mars 2011, dresse le scénario global de développement de l'habitat dans une perspective de croissance importante et rapide de l'agglomération, avec pour objectifs :

- une offre totale de 6200 logements en 2015,
- la constitution de réserves foncières,
- la préparation d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain.



Focus :

Un territoire déjà en mouvement

Plusieurs opérations d'urbanisation connexes au boulevard urbain nord sont connues et, pour certaines, réalisées. D'autres sont inscrites dans le programme local de l'habitat (PLH) du Grand Toulouse et devraient être engagées d'ici 2015 :

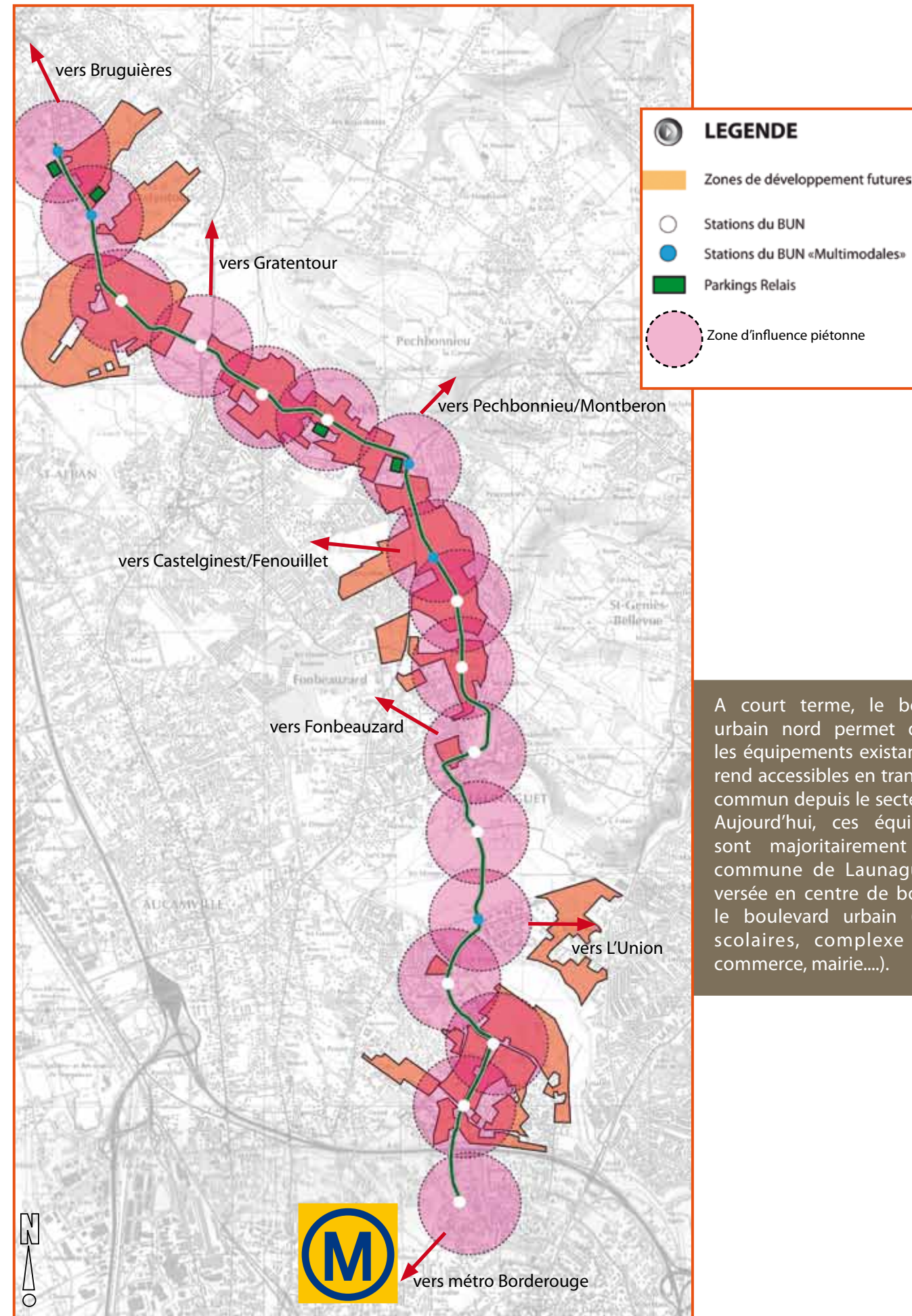
- > **Toulouse Nord :**
 - Grand Selve,
 - dernière tranche de la ZAC Borderouge,
 - Le Paléfiac (conditionné par la réalisation du **bun**)
- > **L'Union :**
 - Violette sud
- > **Launaguet :**
 - Les Marots (conditionné par la réalisation du **bun**)
 - Cazalbarbier (conditionné par la réalisation du **bun**)
- > **Castelginest :**
 - Nauzemarelle (conditionné par la réalisation du **bun**)
 - Naucou (conditionné par la réalisation du **bun**)



> Des espaces publics et des polarités autour des stations

Le projet urbain prévoit l'implantation de nouveaux équipements et services dans la zone d'influence piétonne du boulevard multimodal (400 mètres autour de chaque station). Il est encore trop tôt pour envisager la nature des équipements et services qui structureront les projets d'urbanisation des différents quartiers le long du boulevard. Toutefois dans une logique de ville durable et selon les orientations du SCoT, les nouveaux quartiers comporteront une offre nouvelle en accompagnement de l'habitat, aisément accessible à partir des stations BUN.

- Les stations organisent des espaces publics et des polarités nouvelles, participant à la fabrication de « morceaux de ville » à part entière. Ces polarités se définissent par :
- la complémentarité des fonctions urbaines (habitats, équipements, activités résidentielles...),
 - la capacité d'accueil de commerces et de services en rez-de-chaussée,
 - la qualité et le maillage des espaces publics entre eux.



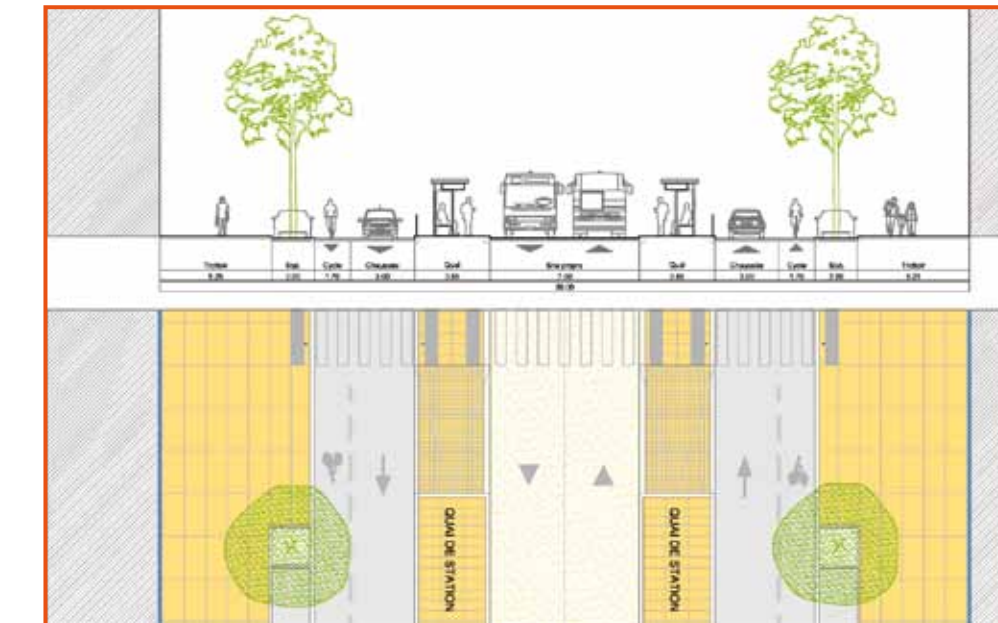
A court terme, le boulevard urbain nord permet de relier les équipements existants et les rend accessibles en transport en commun depuis le secteur nord. Aujourd'hui, ces équipements sont majoritairement sur la commune de Launaguet, traversée en centre de bourg par le boulevard urbain (groupes scolaires, complexe sportif, commerce, mairie...).

Un projet pour des déplacements plus efficaces et plus respectueux de l'environnement

> La colonne vertébrale des déplacements du territoire nord

5 objectifs de mobilité durable

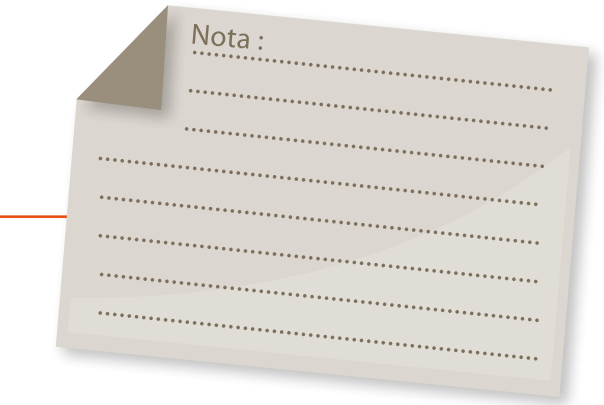
- Proposer une offre alternative à la voiture, composée de transports en commun et des modes de déplacements doux
- Assurer l'accessibilité de tout le secteur nord de l'agglomération à la station de métro Borderouge
- Desservir les nouveaux quartiers au fur et à mesure de leur développement
- Constituer un réseau armature de circulations douces
- Contribuer au maillage du réseau de voiries du secteur nord



Le projet dessine une infrastructure multimodale de 13 km de long qui comprend :

- la plateforme de transport collectif à double sens* (11,3 km) qui accueille le bus en site propre (BSP) : elle permet de garantir la régularité et une vitesse commerciale performante car la circulation des bus y est prioritaire sur la circulation automobile.
- une voirie de circulation pour les véhicules particuliers à 2 x 1 voie* (interdite pour poids lourds sauf desserte locale) : la vitesse de circulation est de 50 km/h maximum avec des réductions à 30 km/h sur certaines zones.
- un itinéraire cyclable continu qui en fait la piste cyclable la plus longue au nord du Grand Toulouse : ces itinéraires sont proposés soit en piste bilatérale monodirectionnelle, soit en bande latérale. Le principe de piste bidirectionnelle est exploité dans la traversée d'espaces libres ou naturels.
- des cheminements piétonniers de part et d'autre.
- une voie nouvelle de liaison à Bruguières.

* Pour s'adapter aux particularités locales, les voies de circulation pour les bus et pour les voitures pourront être dissociées.





Le site propre supporte trois lignes principales de bus au départ de la station Borderouge, terminus de la ligne B du métro :

- vers Castelginest,
- vers Montberon/Saint Loup Cammas,
- vers Gratentour et Bruguières.

Ces lignes de bus se prolongent au-delà du boulevard multimodal. Conformément à la recherche de cohérence entre urbanisme et transports, le réseau de bus transitant par le boulevard urbain nord se développera avec l'élévation de la densité urbaine du secteur et l'augmentation du nombre de passagers.



L'essentiel :

Un quart d'heure de gagné !

Les bus circulant en site propre, les temps de parcours sont garantis, quels que soient le jour et l'heure du parcours.

En moyenne, les modélisations montrent que le temps de parcours diminue de 15 minutes, les gains les plus remarquables seront constatés au bénéfice des communes les plus éloignées :

- 22 minutes depuis l'arrêt Pechbonnieu mairie (contre 40 actuellement),
- 29 minutes depuis l'arrêt Bruguières mairie (contre 43 actuellement),
- 26 minutes depuis l'arrêt La Gravette (contre 45 actuellement).

foire aux questions

> Multimodalité et intermodalité ?

La multimodalité définit l'aptitude d'une infrastructure à accueillir plusieurs modes de transport : bus, voitures, cycles et piétons dans le cas du boulevard urbain nord. L'intermodalité envisage le point de vue du passager qui, au cours d'un même déplacement, utilise plusieurs modes de transport : transports collectifs, marche, covoiturage, vélos, rollers, auto-partage...

Dans un cas comme dans l'autre, il s'agit de réduire le recours à la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants. Cela suppose d'optimiser au préalable l'offre de transport alternative à la voiture particulière.

> Le bus en site propre

Comparativement au bus classique, le bus en site propre (BSP) permet un niveau de service performant avec :

- un maillage fin du territoire,
- des trajets rapides,
- des temps de parcours garantis aux heures de pointe.

Il bénéficie d'un axe de circulation entièrement réservé dans les deux sens et de la priorité lorsqu'il croise les autres voies. Il échappe ainsi aux engorgements du trafic routier.

Le bus en site propre a fait ses preuves à Balma et à Ramonville.

foire aux questions

> Pourquoi ne pas faire de tramway (tout de suite) ?

Les projections de fréquentation (17 500 passagers sur les 3 lignes principales du BUN en 2020) rendent économiquement caduque l'hypothèse d'un tramway qui commence à s'amortir à partir de 30 000 passagers. Par ailleurs, le tramway, tout comme le bus à haut niveau de service, imposerait aux passagers une rupture de charge pour prolonger leur trajet au-delà du boulevard urbain.

En revanche, l'infrastructure permettra à terme la réalisation d'un tramway, lorsque les conditions économiques le rendront possible.

Plusieurs dispositifs sont prévus pour participer au confort des passagers :

- accessibilité assurée pour les personnes à mobilité réduite,
- aménagement des stations soigné,
- système d'information des voyageurs en temps réel (temps de passage par station, perturbations éventuelles..., également accessible sur internet, internet mobile et SMS),
- système de téléticketique interopérable (Carte Pastel reconnue sur le réseau TER, Arc en Ciel et Tisséo),
- système de vidéo-protection embarqué.

Le matériel roulant exploité sur le boulevard urbain nord correspond aux véhicules standards fonctionnant au GNV (gaz naturel de ville).

Ainsi, le bus en site propre s'avère particulièrement adapté à la configuration actuelle du territoire nord pour desservir au delà du BUN. Pour autant, le projet pourra permettre à terme les adaptations rendues nécessaires par l'évolution de l'urbanisation du nord de l'agglomération toulousaine.

L'essentiel :

La part des transports en commun va augmenter dans les modes de déplacements utilisés sur le territoire nord.

Les projections de fréquentation en 2020 :

- de l'ordre de 17 500 passagers en 2020 sur les principales lignes du **bun**
- de l'ordre de 31 000 passagers sur l'ensemble des lignes restructurées à la suite de la mise en service du **bun**

Focus :

Les principes de restructuration du réseau de bus

Tisseo-SMTC poursuit ses travaux sur la restructuration du réseau autour du **bun** en veillant à respecter les objectifs suivants :

- prolonger vers les centres des bourgs les lignes qui transitent par le boulevard urbain,
- utiliser les lignes actuelles pour la desserte complémentaire dans les bassins de déplacements,
- proposer des transversales complémentaires est-ouest,
- relier les zones d'activités,
- éviter les ruptures de charges.

> La priorité donnée aux transports collectifs

En accompagnement du projet de boulevard urbain multimodal, tout est conçu pour favoriser le report vers les transports collectifs :

- restructuration concomitante du réseau de transport en commun urbain pour desservir l'ensemble du bassin de mobilité nord-est de l'agglomération,
- aménagement de parkings de rabattement pour les véhicules particuliers et les vélos,
- localisation des stations à des points d'articulation majeurs dans la ville (existante ou à venir).

Le site propre s'accompagne de la mise en place d'un haut niveau de service : priorité sur la circulation automobile, garantie de temps de parcours, système d'information sur les temps d'attente...

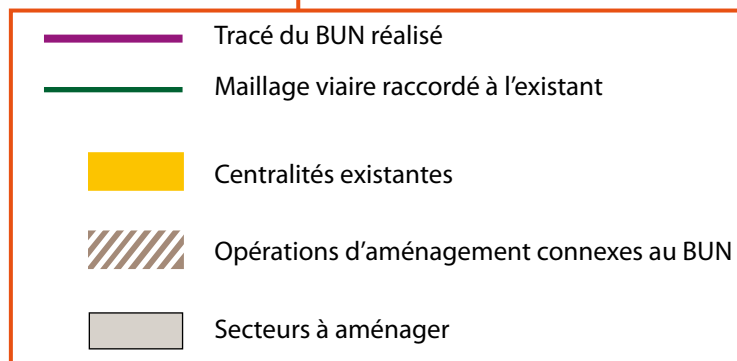
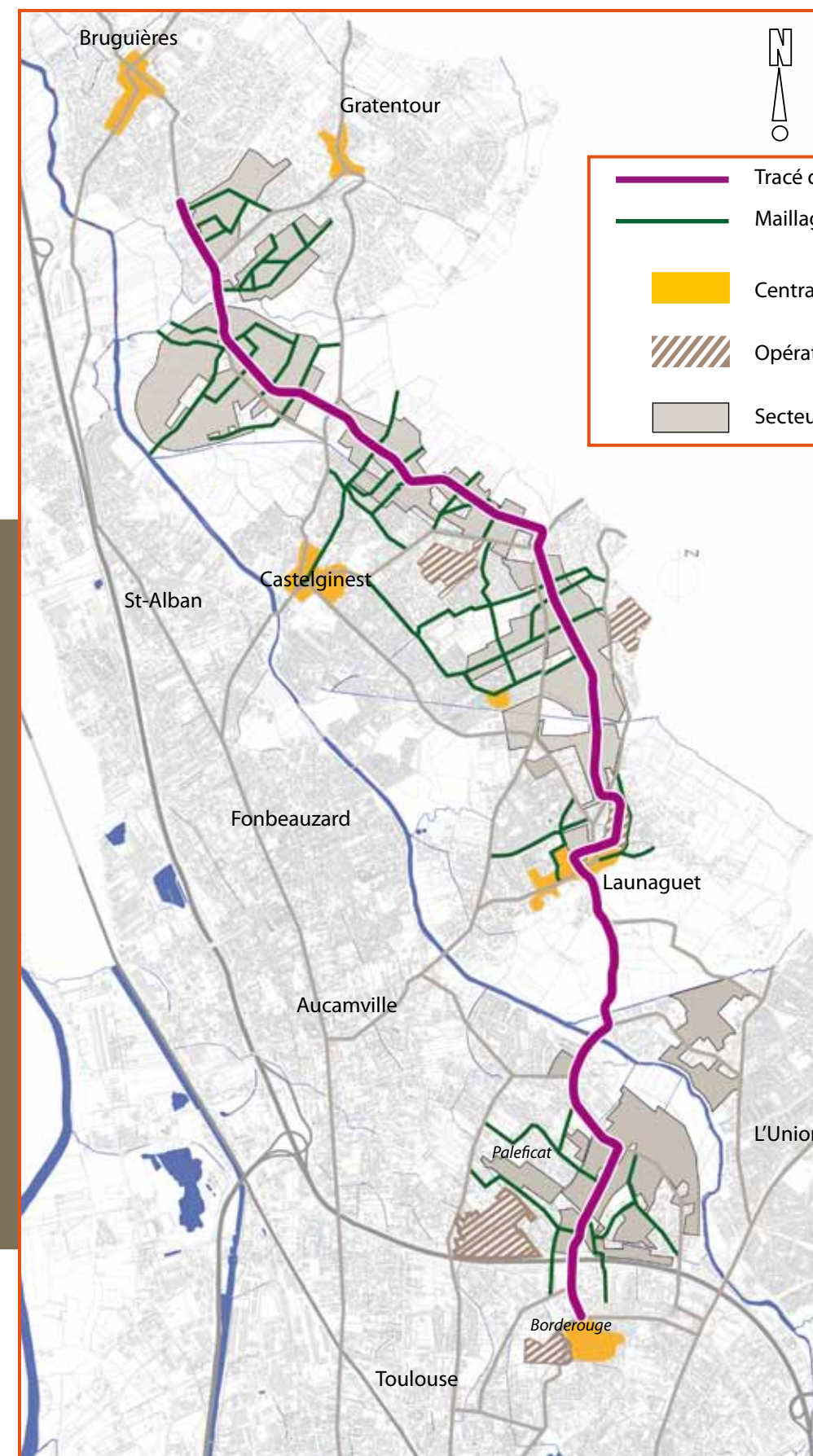
Enfin, l'infrastructure accueille plusieurs lignes de bus desservant Toulouse-Paléficat, L'Union, Launaguet, Castelginest, Gratentour et Bruguières, le boulevard urbain nord améliore aussi la performance des lignes desservant les communes de Pechbonnieu, Saint-Loup-de-Cammas et Montberon.



Le maillage viaire comme une couture urbaine

Le boulevard urbain nord fait évoluer le réseau de voirie vers un maillage plus fin du territoire. Il s'agit d'assurer la couture et les échanges entre la ville existante et la ville créée. Cette couture devient tangible avec :

- la connexion systématique et hiérarchisée du boulevard urbain nord aux routes départementales,
- la continuité du maillage viaire avec les voies transversales,
- l'aménagement de sentes piétonnes et de continuités cyclables.



L'essentiel :

> Le boulevard urbain n'attire pas plus de trafic automobile

Avec 2 x 1 voie réservées aux voitures, le boulevard urbain nord n'engendre pas une augmentation de la capacité de trafic sur le territoire nord. Les études de modélisation de trafic réalisées en juin 2011 ont permis de vérifier que la vitesse limitée à 50 km/h ; voire à 30 km/h à proximité des stations et des équipements publics, la priorité donnée aux bus sur l'ensemble des croisements et les densités urbaines prévues à terme tout au long du parcours créent une vie urbaine peu propice au trafic de transit.

> La circulation automobile maîtrisée

Pour analyser l'impact de l'échangeur et du boulevard multimodal sur la circulation automobile, les maîtres d'ouvrage ont commandé une étude de modélisation des trafics à l'horizon 2020.

Pour mieux mesurer l'impact du boulevard urbain, deux hypothèses ont été étudiées, prenant en compte l'urbanisation, qui de toute façon, aurait eu lieu :

- modélisation de la circulation automobile en 2020 sur plusieurs points durs du territoire nord si le boulevard urbain n'existe pas,
- modélisation de la circulation automobile en 2020 suite à la mise en service du boulevard urbain nord.

Au-delà du report constaté vers les transports en commun, la modélisation du trafic à l'horizon 2020 montre que la circulation sur les voies actuellement existantes du boulevard urbain nord n'augmente pas de façon significative : 17 100 véhicules/jour en moyenne sur le chemin de la Palanque contre 16 800 dans l'hypothèse sans le boulevard urbain.

Les sections en tracé neuf du boulevard multimodal devraient recevoir en moyenne sur l'ensemble du parcours 11 000 à 13 000 véhicules/jour en 2020 (deux sens confondus).

Ces mêmes projections de trafic présentent également un allègement des voies existantes consécutif à la réalisation du boulevard, toujours à l'horizon 2020 :

- de 9 400 véhicules/jour sans le BUN à 4 800 avec le BUN sur la route départementale D 59 à Launaguet,
- et de 15 300 véhicules/jours à 13 400 sur la route D 15 à Castelginest.

foire aux questions

> Les modélisations de trafic sont-elles fiables ?

Les études de modélisation de trafic réalisées sur le boulevard urbain nord s'appuient sur les données issues de l'enquête ménage de 2004. Elles utilisent les mêmes techniques de modélisation qui ont permis à Tisséo-SMTC de prévoir la fréquentation de la ligne B du métro quelques années avant son ouverture, en juin 2007.

Une desserte spécifique pour les poids lourds à Bruguières et Gratentour

La circulation des poids lourds est interdite sur le boulevard urbain nord sauf desserte locale. Une liaison spécifique accompagne la réalisation du boulevard urbain sur le secteur nord, entre le giratoire du Centaure, sur la D 4 et la D 59. Elle a également pour vocation d'absorber le report du trafic à destination du parking relais à l'extrémité nord du boulevard et de la ZAC de la Gravette (Gratentour).

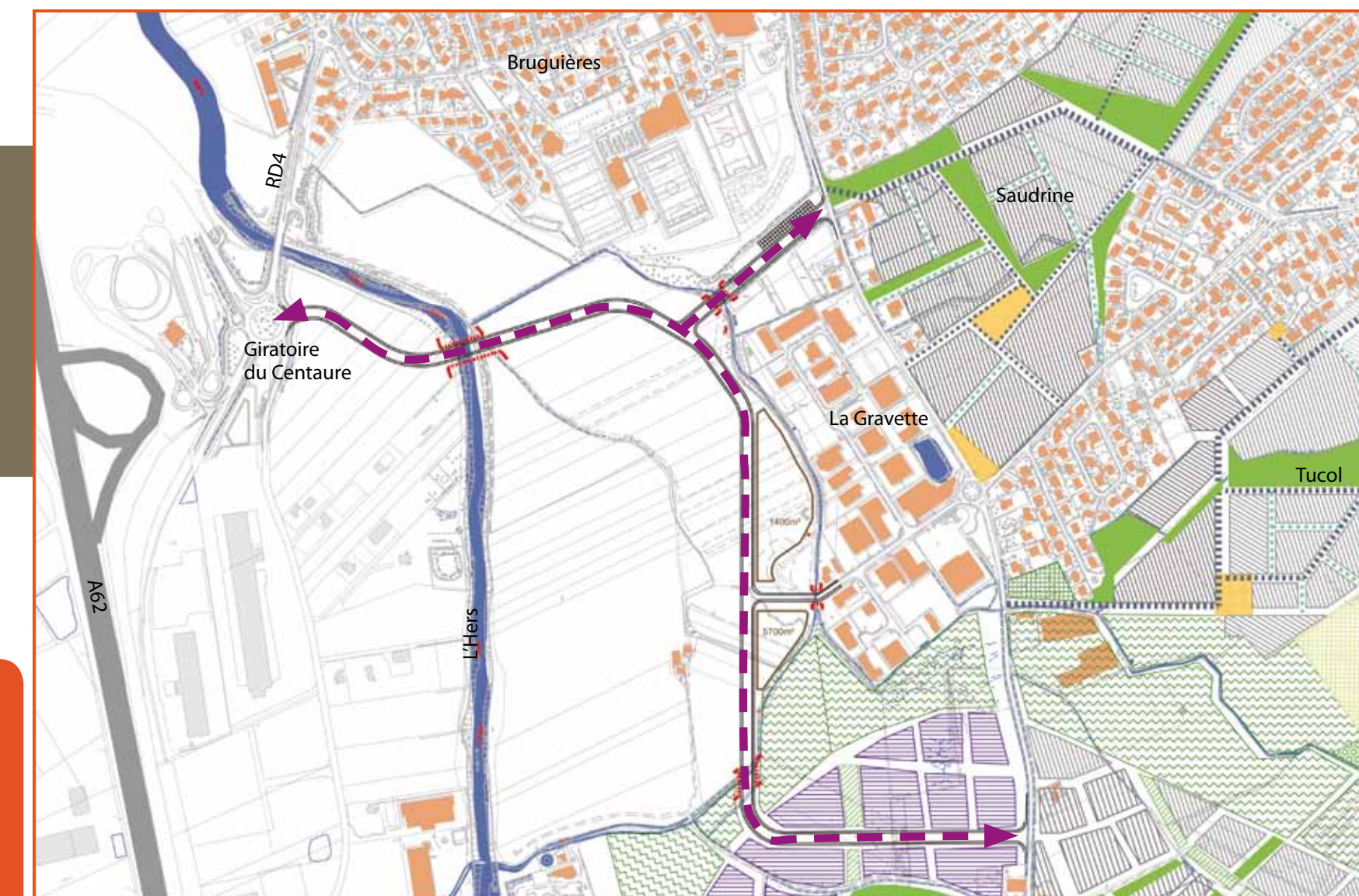
Focus :

> Des parkings relais pour faciliter l'accès aux bus

Le boulevard urbain nord affirme son caractère multimodal en proposant plusieurs parkings relais, notamment :

- sur la commune de Bruguières, en extrémité nord du site propre,
- au niveau de la route D 14 à Castelginest,
- sur la route D 15, toujours à Castelginest.

Il faut ajouter le parc relais existant au terminus du métro à Borderouge. Il s'agit d'étendre la zone d'influence du bus en site propre au-delà de la zone des 400 mètres piétons dans les secteurs où l'offre de transport en commun est moins dense. L'objectif est également que ces stationnements soient mutualisés avec des équipements publics et des commerces. (exemple : près du stade de Launaguet sur la RD 59)





> La place faite aux cheminements doux

Le 31 décembre 2010, la communauté urbaine du Grand Toulouse recensait plus de 450 kilomètres de pistes cyclables. La plus longue des voies cyclables jamais aménagées dans ce secteur sera le boulevard urbain nord lui-même avec 13 kilomètres déroulés à l'attention exclusive des vélos, du métro Borderouge à Bruguières. Sans omettre les existantes qui relieront le boulevard aux communes traversées. Des parcs de stationnement pour les vélos figurent également dans les équipements prévus aux stations du TCSP.

L'infrastructure comprend également des trottoirs dont la largeur minimum n'est jamais inférieure à 1,40 mètre, sans mobilier urbain.
Un pas de plus vers l'intermodalité au quotidien.

> Un projet Grenelle de l'environnement

Le développement des réseaux de transports collectifs urbains et périurbains constitue une priorité pour le gouvernement afin de répondre aux objectifs d'un développement durable. La loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 prévoit la participation de l'État au développement de voies nouvelles de transports collectifs en site propre en apportant son concours aux projets nouveaux au terme d'un second appel à projets, destiné aux projets dont les travaux seront engagés entre le début de l'année 2011 et la fin de l'année 2013.

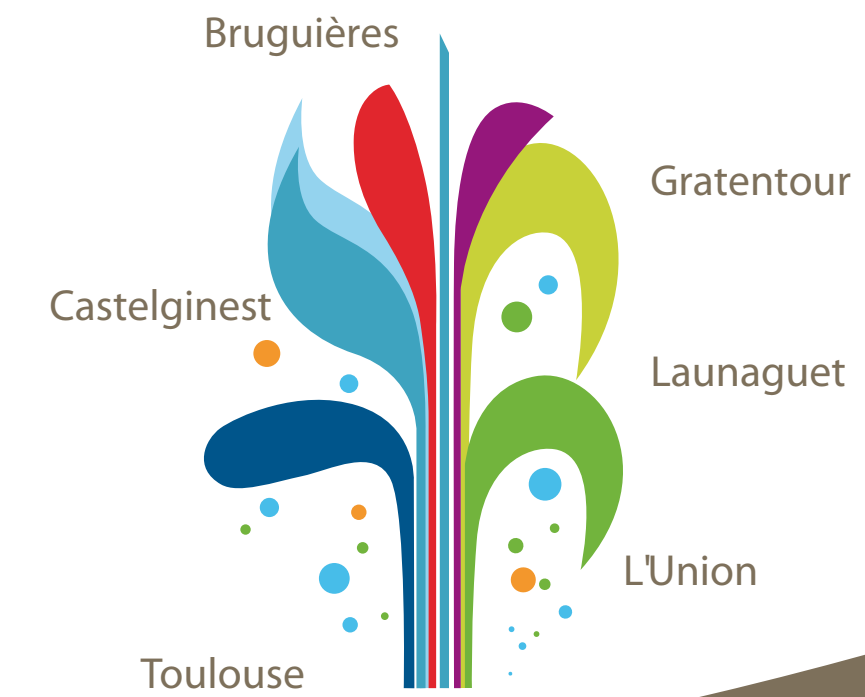
L'essentiel:

Le projet du boulevard urbain nord, présenté par la CUGT et Tisséo-SMTC, répond aux enjeux d'une mobilité durable et l'État apporte un soutien de 9 560 000 € pour sa réalisation, à la condition toutefois que les travaux débutent avant la fin de l'année 2013, conformément au règlement de l'appel à projets.
L'engagement définitif de la subvention de l'État est conditionné au respect du calendrier prévisionnel des travaux.

foire aux questions

> Qu'appelle-t-on modes de déplacement doux ?

Ce sont les moyens de transports les plus respectueux de l'environnement : vélo, marche à pieds. Le Bun favorisera leur utilisation en complément des transports en commun, tout au long de son parcours.



bun

nouveau lien territorial

Chapitre 2

Une concertation préalable au lancement de l'Enquête Publique





> La place faite aux cheminements doux

Le 31 décembre 2010, la communauté urbaine du Grand Toulouse recensait plus de 450 kilomètres de pistes cyclables. La plus longue des voies cyclables jamais aménagées dans ce secteur sera le boulevard urbain nord lui-même avec 13 kilomètres déroulés à l'attention exclusive des vélos, du métro Borderouge à Bruguières. Sans omettre les existantes qui relieront le boulevard aux communes traversées. Des parcs de stationnement pour les vélos figurent également dans les équipements prévus aux stations du TCSP.

L'infrastructure comprend également des trottoirs dont la largeur minimum n'est jamais inférieure à 1,40 mètre, sans mobilier urbain.
Un pas de plus vers l'intermodalité au quotidien.

> Un projet Grenelle de l'environnement

Le développement des réseaux de transports collectifs urbains et périurbains constitue une priorité pour le gouvernement afin de répondre aux objectifs d'un développement durable. La loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 prévoit la participation de l'État au développement de voies nouvelles de transports collectifs en site propre en apportant son concours aux projets nouveaux au terme d'un second appel à projets, destiné aux projets dont les travaux seront engagés entre le début de l'année 2011 et la fin de l'année 2013.

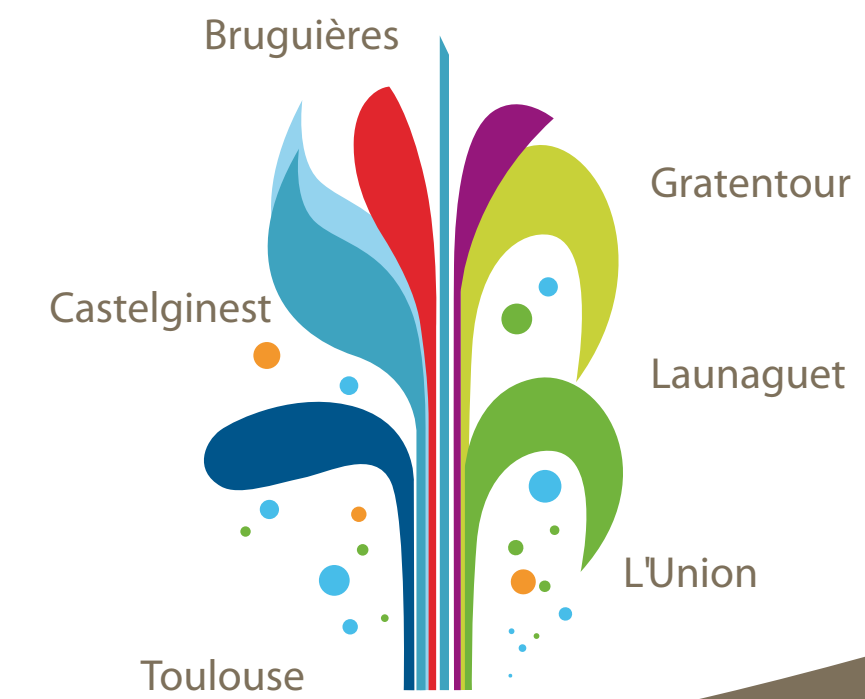
L'essentiel:

Le projet du boulevard urbain nord, présenté par la CUGT et Tisséo-SMTC, répond aux enjeux d'une mobilité durable et l'État apporte un soutien de 9 560 000 € pour sa réalisation, à la condition toutefois que les travaux débutent avant la fin de l'année 2013, conformément au règlement de l'appel à projets.
L'engagement définitif de la subvention de l'État est conditionné au respect du calendrier prévisionnel des travaux.

foire aux questions

> Qu'appelle-t-on modes de déplacement doux ?

Ce sont les moyens de transports les plus respectueux de l'environnement : vélo, marche à pieds. Le Bun favorisera leur utilisation en complément des transports en commun, tout au long de son parcours.



bun

nouveau lien territorial

Chapitre 2

Une concertation préalable au lancement de l'Enquête Publique





Fin 2008, un premier dispositif de concertation, non obligatoire, a proposé à la population du Nord toulousain de s'exprimer sur le projet. Les variantes soumises à la concertation, ainsi que celles proposées par les acteurs locaux, ont fait l'objet d'études approfondies. Cette première phase a abouti, fin 2010, au choix d'un tracé par l'ensemble des élus de la CUGT et de Tisséo, en accord avec les enjeux du développement territorial.

La concertation actuelle se déroule du 15 septembre au 15 octobre 2011, dans l'ensemble du territoire concerné : de Toulouse-Borderouge jusqu'à Bruguières, via le quartier toulousain de Paléficat, les communes de Launaguet, l'Union, Castelginest et Gratentour. Cette concertation est un moment fort et fait partie intégrante des études préalables au lancement de l'Enquête Publique.

Elle s'inscrit dans les dispositions de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme.

les objectifs de la concertation

> Informer largement

La concertation qui s'ouvre est une phase essentielle de la vie du projet. Elle permet d'associer les différents acteurs (entreprises, citoyens, associations, élus...) à l'élaboration du projet et d'instaurer un dialogue avec le public. Les deux maîtres d'ouvrage, la Communauté urbaine du Grand Toulouse et Tisséo-SMTC, se doivent donc d'informer le public sur le projet, ses enjeux, ses impacts, ses variantes et son financement. Cette information doit être la plus complète possible compte tenu du stade d'avancement des études. Cela permet à chacun de s'approprier le projet.

> Ecouter le public, dialoguer avec lui, l'impliquer

A titre individuel ou collectif (associations, représentants des communes et collectivités concernées, des services de l'Etat, chambres consulaires...), tous les riverains, habitants ou salariés de l'aire d'étude, ainsi que les usagers des infrastructures de l'agglomération, sont invités par les maîtres d'ouvrage à formuler leurs remarques, commentaires, questions et avis sur le projet. De cette écoute doivent naître des réponses immédiates ou différées, en fonction de l'avancement des études.

> Recueillir des éléments d'aide à la décision

Les remarques, commentaires et points d'approfondissement exprimés par les participants sont autant d'éléments d'aide à la décision pour les deux maîtres d'ouvrage en vue de la réalisation d'un projet accepté par le plus grand nombre.

Le **bun** répond aux critères visés par l'article L 300-2 / R 300-1 du code de l'urbanisme qui prévoit l'organisation d'une concertation continue en cas de réalisation d'un ouvrage routier en lien avec l'urbanisme, lorsque, par son importance ou sa nature, cette réalisation modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de celle-ci.

Parmi les opérations soumises à l'obligation de faire l'objet d'une concertation, figure tout investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.

La concertation se déploie en un large dispositif informatif et participatif. En effet, elle repose avant tout sur une information accessible, actualisée et intelligible de tous.

foire aux questions

> La concertation est-elle réellement ouverte ?

Oui, les questions et avis exprimés par le public constitueront des éléments d'aide à la décision sur les modalités de réalisation du bun.

où et comment s'informer sur le bun ?

Plusieurs outils d'information, de dialogue et de participation sont mis à disposition du public :

- **le dossier de concertation**. Il permet à chacun de disposer d'une synthèse des éléments techniques nécessaires à la compréhension du projet. Ce document est diffusé sur les sites internet de la Communauté urbaine et de Tisséo. Il est également consultable en mairie ;

- **le journal Bun, le lien info**. Il est distribué dans les boîtes-aux-lettres de l'aire d'étude et mis à disposition dans les lieux publics. Il revient régulièrement sur l'actualité du projet ;

- **la réunion publique à Bruguières**, salle Le Bascala, le 5 octobre 2011. La réunion est ouverte à tous à partir de 18H30. Une présentation du projet est suivie d'une phase d'échanges avec le public ;

- les pages consacrées au Bun des **sites Internet** de la communauté urbaine et de Tisséo. Elles permettent d'accéder à différents documents officiels (délibérations, cartes...) :

<http://www.grandtoulouse.fr>

Rubriques « Grands projets »

<http://www.tisseo.fr>

Rubriques « Nos projets »





- des **panneaux d'exposition**, installés dans les lieux publics. Ils présentent les principaux enjeux et caractéristiques du projet et sont exposés dans les mairies des communes directement concernées par l'opération : mairies de Toulouse-Croix Daurade, Launaguet, L'Union, Castelginest, Gratentour et Bruguères ainsi qu'aux sièges de Tisséo-SMTC et de la Communauté urbaine.



de quelle manière s'exprimer ?

> Les élus

- Les **conseillers municipaux** des communes concernées se réunissent avec les deux maîtres d'ouvrage lors de rencontres, du 15 septembre au 5 octobre, pour évoquer leurs préoccupations et attentes spécifiques.

> Le public

- Lors de la **réunion publique** à Bruguères, le 5 octobre 2011 pour un temps d'échange et de dialogue citoyen. Chacun peut y exprimer ses positions à l'égard du projet.

- Lors de **permanences en mairies**. C'est l'occasion de répondre aux interrogations particulières.

- > **L'Union, le 6 octobre de 9h à 12h**
- > **Launaguet, le 7 octobre de 9h à 12h**
- > **Toulouse Croix-Daurade, le 11 octobre de 9h à 12h**
- > **Castelginest, le 12 octobre de 9h à 12h**
- > **Gratentour, le 12 octobre de 14h à 17h**
- > **Bruguères, le 14 octobre de 9h à 12h**



Réunion publique à Bruguères
Salle Le Bascala
le 5 octobre 2011 à 18h30

Coupon - réponse

Je souhaite poser une question ou donner mon avis :

Nom..... Prénom.....

Adresse..... Commune.....

Code postal..... Courriel.....

Téléphone domicile.....

Ces informations personnelles sont destinées à l'élaboration de la concertation.
Conformément à la N°66-211 1984 sous réserve d'un droit de rétractation de ces informations.

- Par questions écrites, grâce à l'insertion d'une **carte T** dans le journal Bun, le lien info numéro 3, diffusé en septembre et mis à disposition dans les mairies,
Via l'adresse mail du projet : Boulevard-Urbain-Nord@grandtoulouse.fr ou par courrier traditionnel :
Communauté urbaine du Grand Toulouse
Service Maîtrise d'Ouvrage
1 place de la Légion d'Honneur
BP 35821
31505 TOULOUSE CEDEX 5

- Par des registres, dans toutes les mairies de l'aire d'étude du Bun où les citoyens peuvent librement faire part de leurs observations.

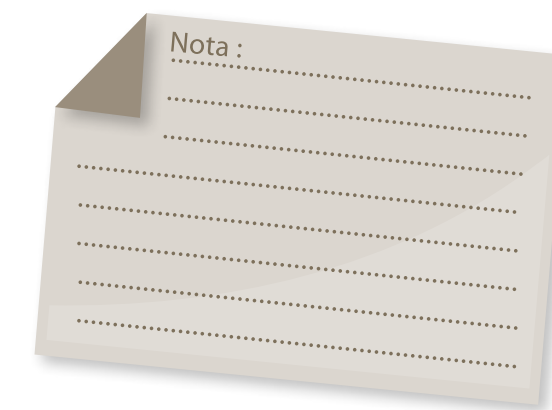


le bilan de la concertation

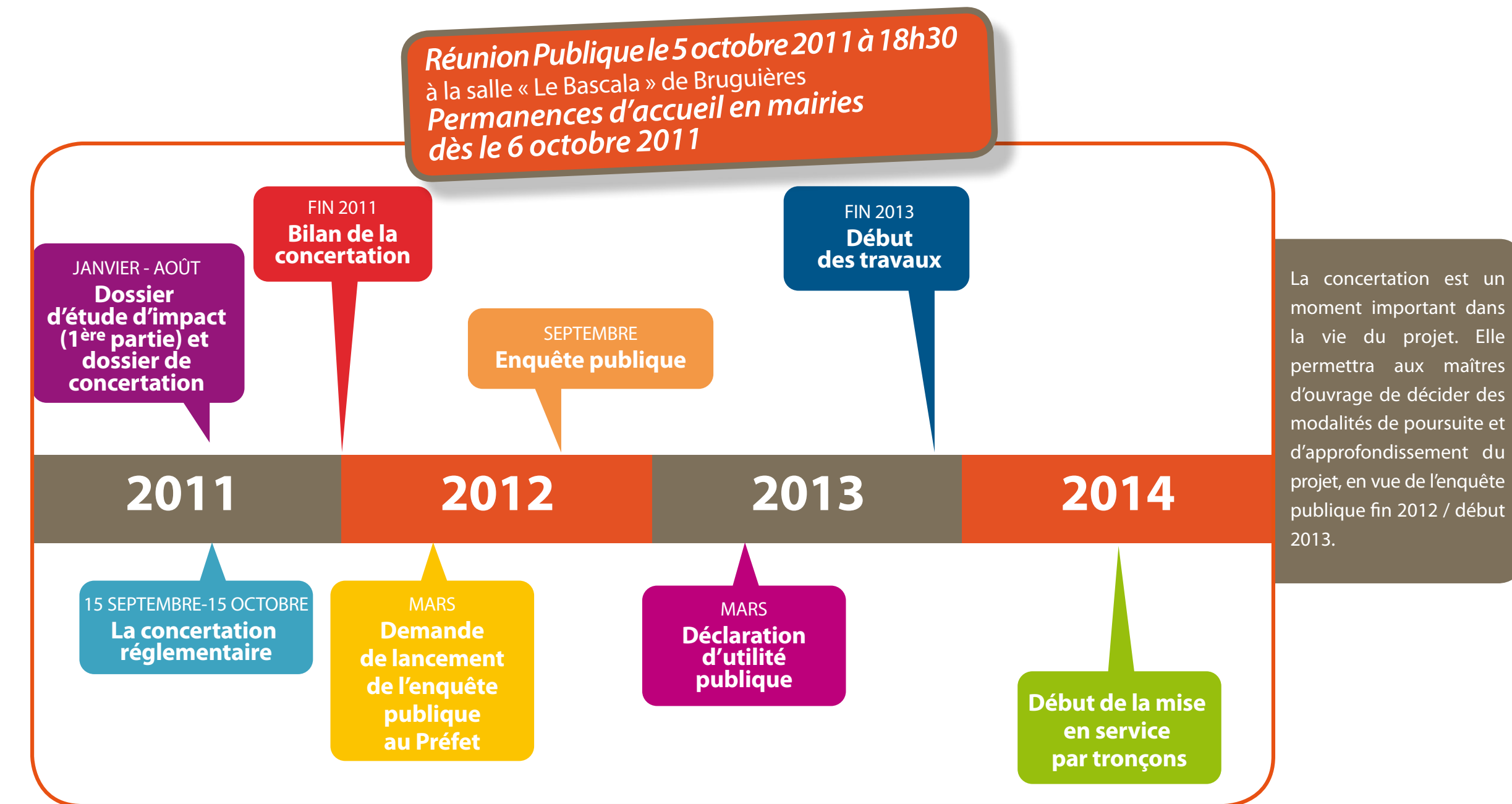
L'ensemble des expressions du public (registres, enregistrements de la réunion publique, courriers, e-mails) fait l'objet d'un travail d'analyse quantitative et qualitative de la part de la Communauté urbaine du Grand Toulouse et de Tisséo. Ce bilan a pour but de répondre à 3 objectifs majeurs :

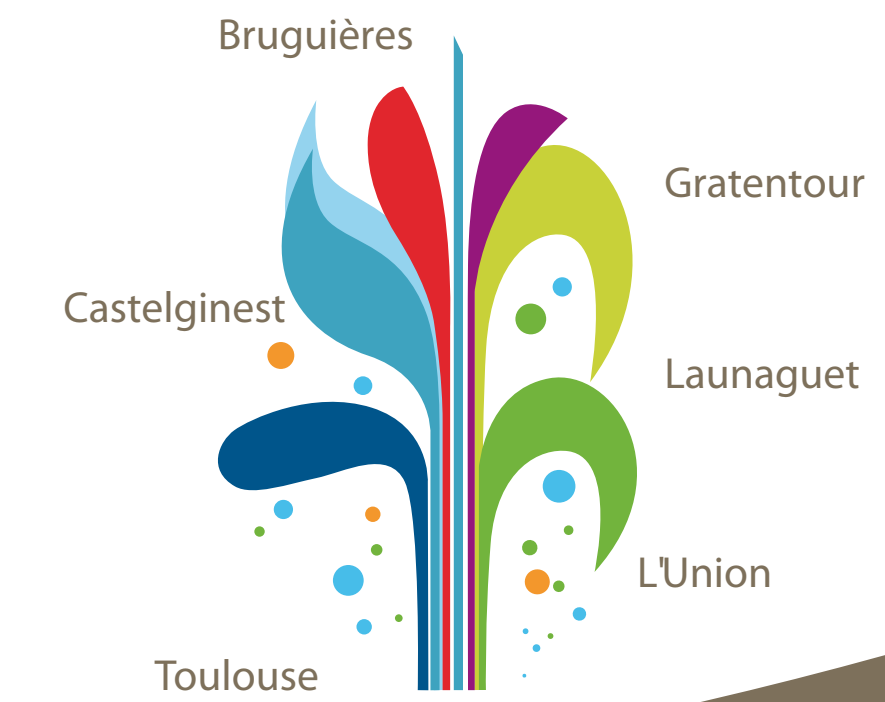
- rendre compte de la participation des citoyens,
- constituer un outil d'aide à la décision pour les maîtres d'ouvrage la communauté urbaine du Grand Toulouse et Tisséo, grâce à un état des lieux clair et détaillé des différents avis et suggestions,
- informer le public des préconisations, interrogations issues de la concertation et des modalités de poursuite du projet.

Une fois la période de concertation terminée, les maîtres d'ouvrages établissent un bilan de la concertation faisant apparaître les principaux thèmes abordés. Ce dernier donnera lieu à une décision en conseil communautaire avant la fin de l'année 2011.



la concertation au coeur du projet du bun





bun
nouveau lien territorial

Chapitre 3

Les séquences

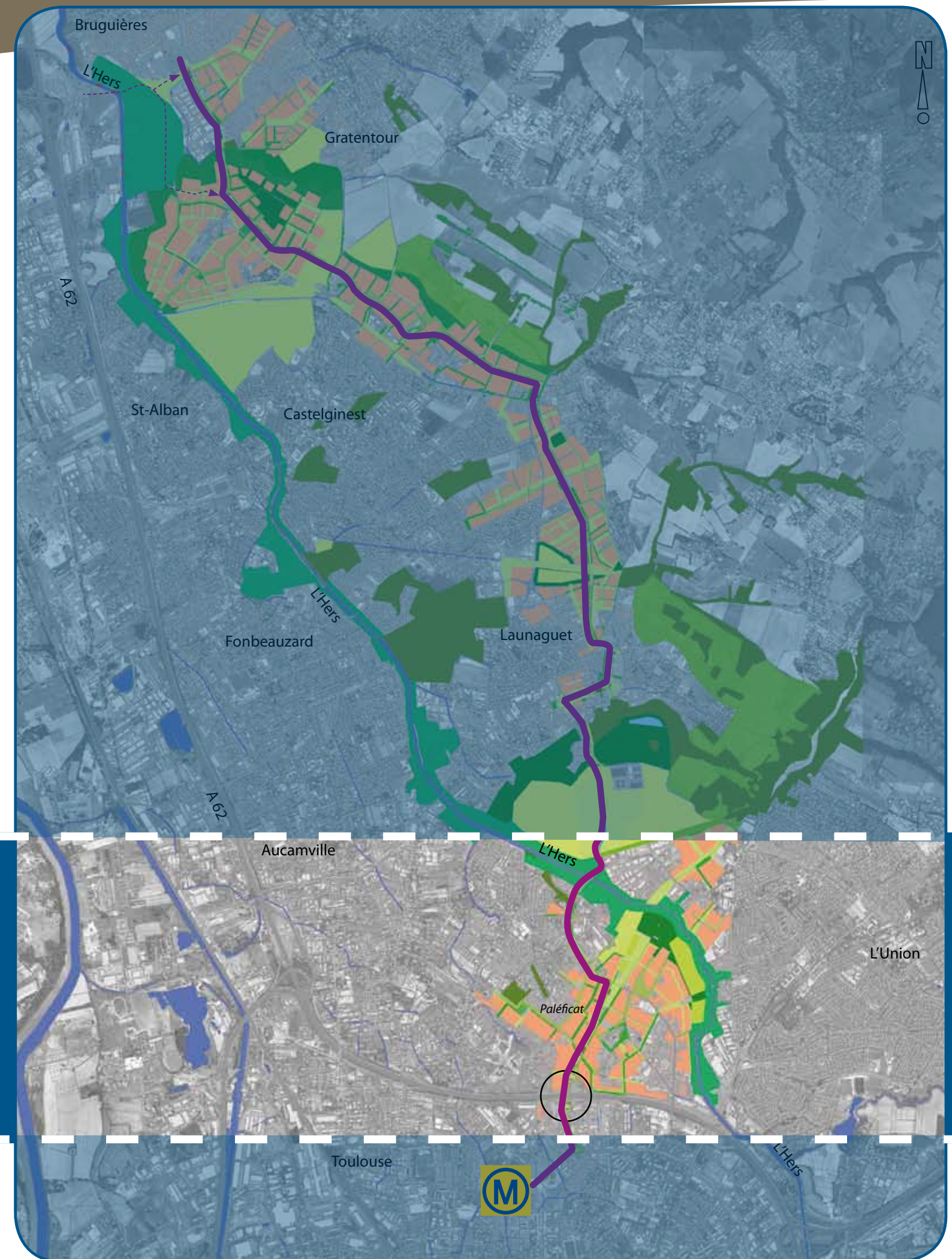
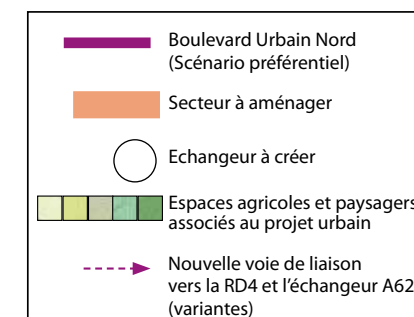




Séquence 1

Borderouge
Paléficat
Violette

Communes de Toulouse
Launaguat et L'Union



ce que le futur boulevard urbain nord doit prendre en compte

- Offrir une alternative à la voiture particulière
- Favoriser les circulations piétonnes et cyclistes sur l'ensemble de la section
- Anticiper les besoins de déplacements des futurs habitants de Paléficat et des quartiers en développement (Borderouge, Grand Selve, Moulis Croix-Bénite, à Toulouse, Dortis sud à Launaguat, Violette sud à L'Union)
- Contenir le trafic à des fins de desserte locale depuis le futur échangeur de Borderouge
- Faciliter le développement économique aux abords du périphérique
- Conserver et valoriser les espaces naturels et agricoles
- Assurer la fluidité systématique pour les bus lors du franchissement de l'Hers
- Maîtriser le développement urbain



> Favoriser les déplacements doux



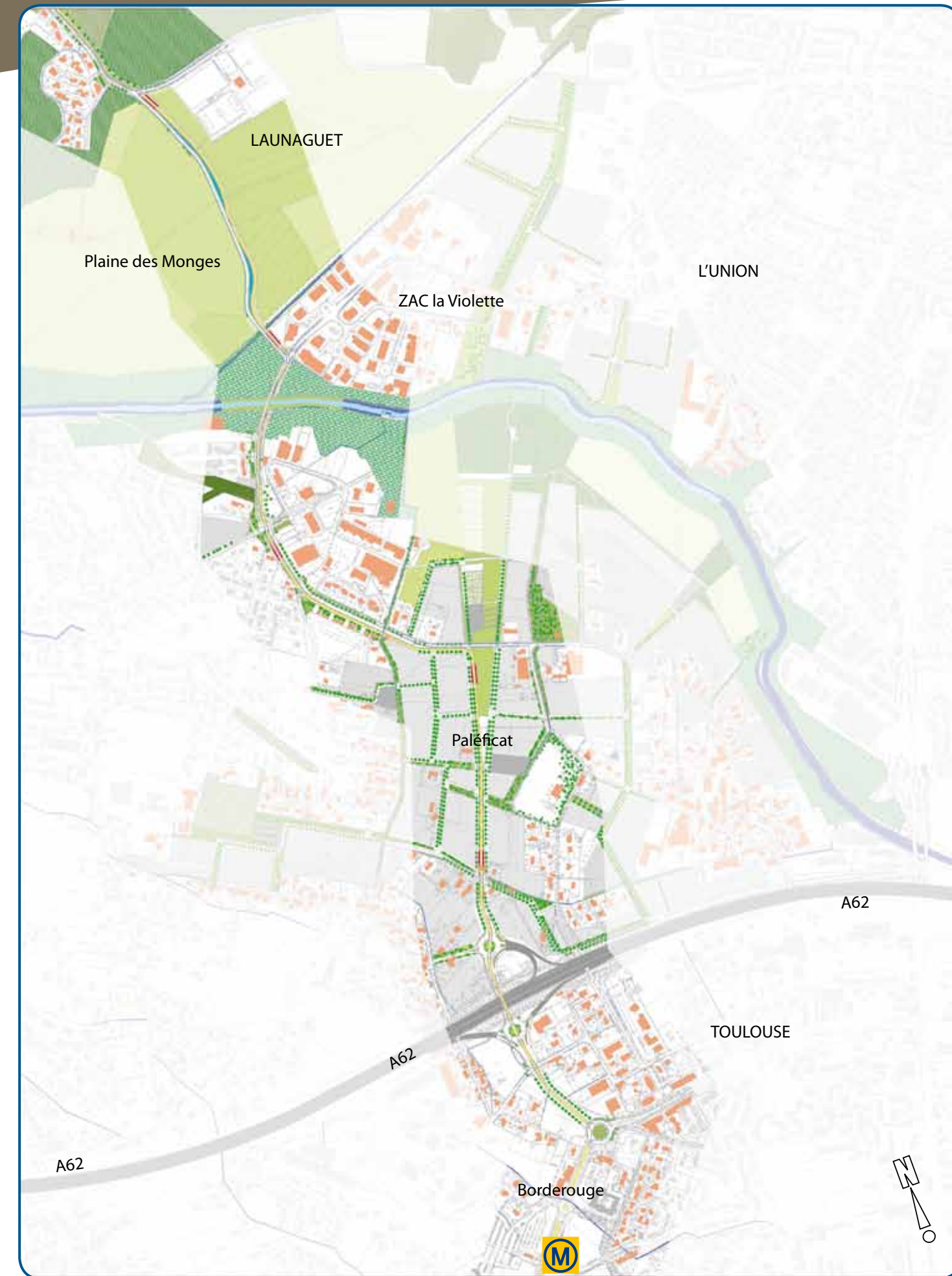
> Valorisation paysagère et maintien des activités agricoles



Séquence 1

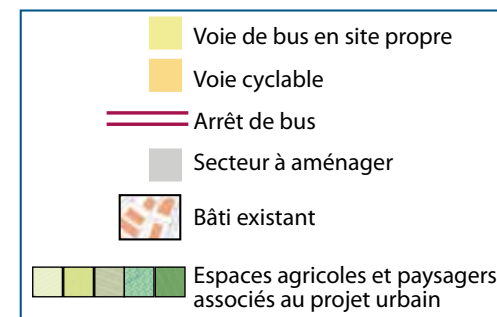
Borderouge
Paléficat
Violette

Communes de Toulouse
Launaguet et L'Union



Du sud vers le nord

- Franchir le périphérique
- Structurer le nouveau quartier de Paléficat
- Franchir L'Hers (chemin de la Palanque)



ce que le futur boulevard urbain nord permet

- une alternative à la voiture particulière
- une offre de transports en commun efficace
- des modes doux de déplacements
- le développement économique aux abords du périphérique

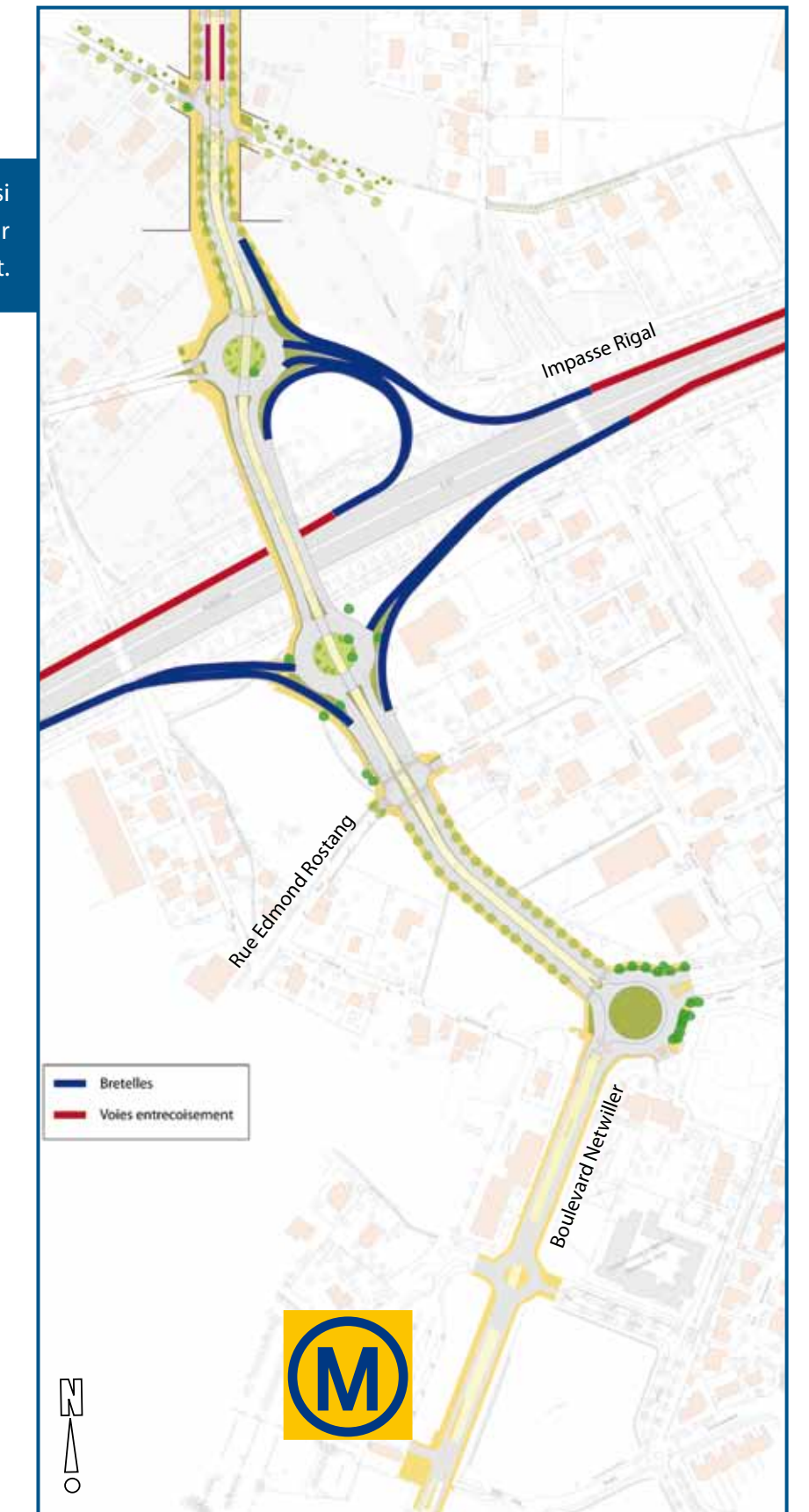
Le boulevard urbain nord se connecte au terminus de la ligne B du métro, à Borderouge, sur le boulevard André Netwiller déjà équipé d'un TCSP.

Le franchissement du périphérique entre les rues de Vignes et Frédéric Chopin s'accompagne de la création d'un échangeur, de deux carrefours giratoires et de voies d'entrecroisement sur la rocade avec les échangeurs de part et d'autre (Les Izards et Croix-Daurade). Ces ouvrages et voies sont réalisés par ASF. L'ensemble permet les échanges, au sud, avec le quartier Borderouge et le parking relais du terminus du métro, au nord avec les quartiers Paléficat, Violette et le village de Launaguet.

L'échangeur de Borderouge facilite ainsi les accès des quartiers limitrophes au périphérique. Le temps des travaux, il permet aussi l'acheminement des matériaux sur les quartiers en développement au nord sans que ceux-ci ne viennent perturber les voiries actuelles.

Les zones d'activités en bordure de périphérique bénéficient grâce à l'échangeur d'un accès rapide au réseau autoroutier. A moyen terme, l'échangeur de Borderouge délestera du trafic actuellement sur les échangeurs des Izards et de Croix Daurade. Ainsi, pour ce dernier, l'insertion du transport en commun en site propre (TCSP) sur la route RD 888 en sera facilitée.

> La concertation porte aussi sur la réalisation de ce diffuseur et de ses voies d'entrecroisement.

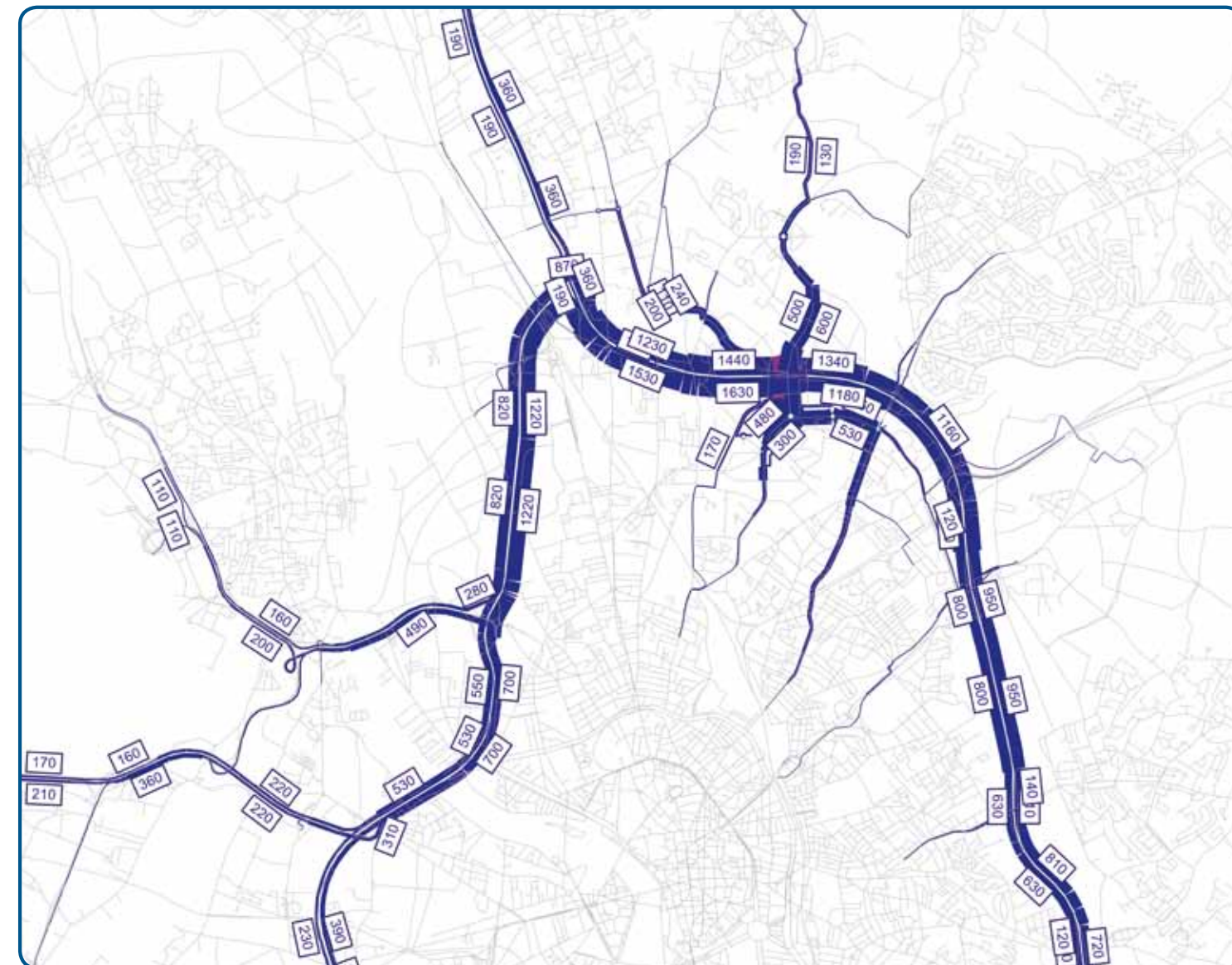




Séquence 1

Borderouge Paléficat Violette

Communes de Toulouse
Launaguet et L'Union



- une circulation automobile locale et apaisée

Les projections de trafic sur 2020 montrent que le boulevard urbain ne supporte pas de reports généralisés depuis les grands axes de circulation du territoire : ce n'est pas un itinéraire intéressant pour le trafic de transit en raison de ses conditions urbaines contraignantes (limitation à 50 km/h, 30 km/h à Launaguet et sur certaines polarités, succession de carrefours) et du maintien prévisible des points durs de la circulation automobile (franchissement de L'Hers).

Arborescence échangeur de Borderouge

L'essentiel :

Les études modélisant le trafic à l'horizon 2020 montrent que l'échangeur de Borderouge sert prioritairement le désenclavement des quartiers adjacents (Paléficat, Grand Selve et Borderouge en premier lieu, Launaguet et L'Union dans une moindre mesure), sans attirer un trafic de transit.

Le périmètre d'attraction reste local et les projections du trafic en 2020 confirment qu'au-delà du Paléficat, avec ou sans échangeur à Borderouge, le trafic resterait identique.

Etudes Ingérop - juin 2011

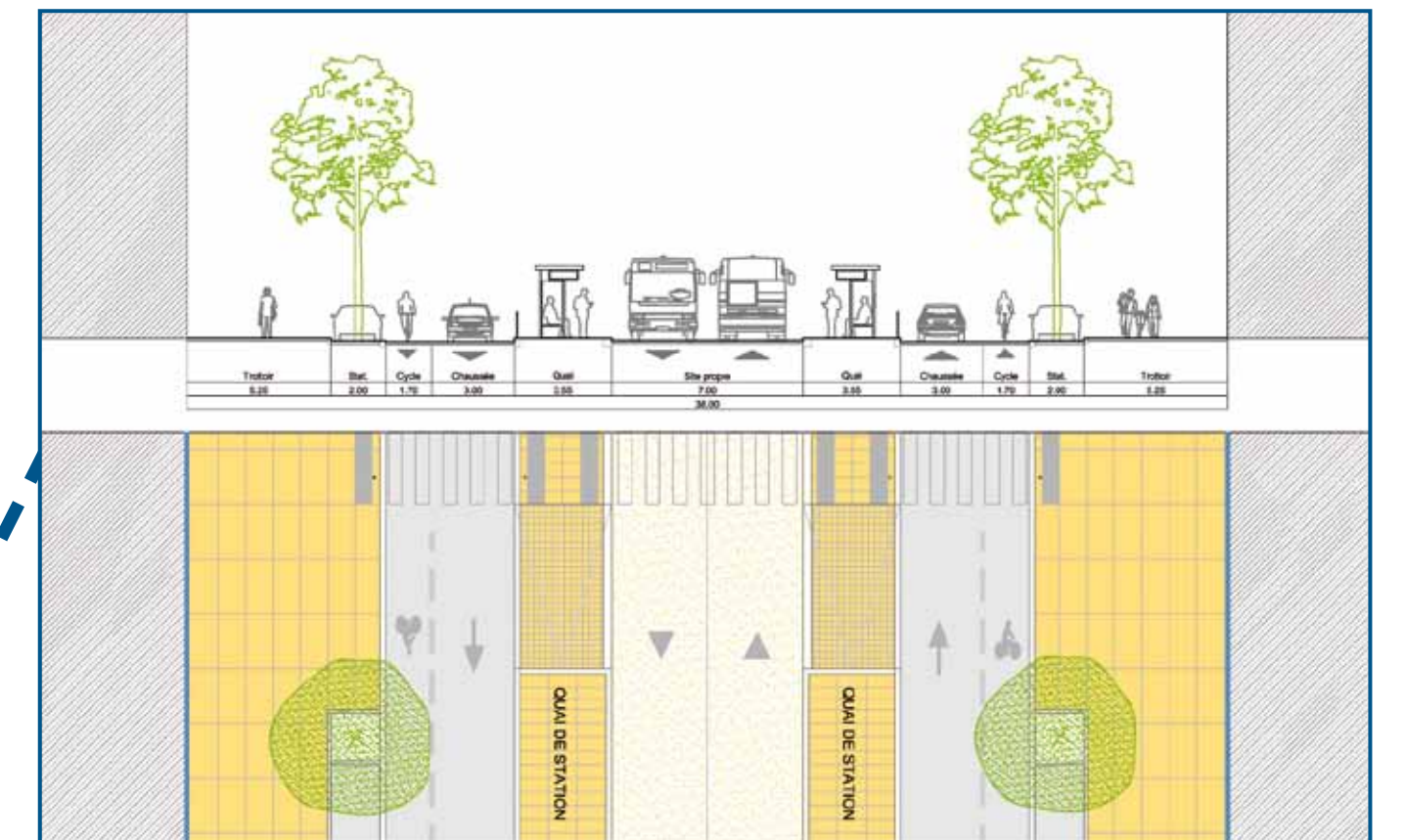
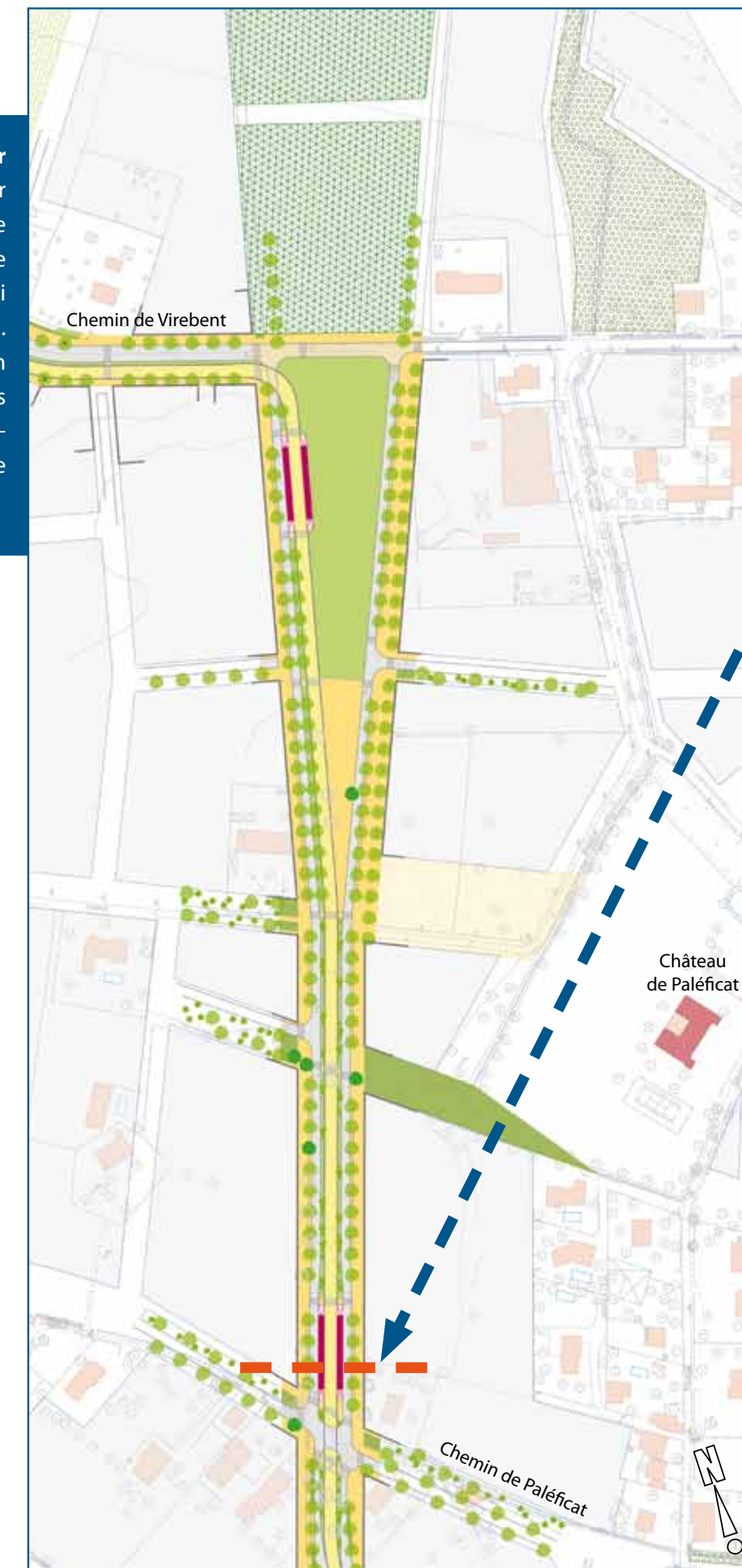
foire aux questions

> Un échangeur à Borderouge : quand ?

La mise en place est prévue par ASF courant 2015, en même temps que les premières livraisons de logement dans le quartier de Paléficat.

Un programme urbain à définir

Aménagement du quartier de Paléficat fera l'objet d'une phase de conception et d'une concertation spécifiques qui devraient intervenir en 2012. Le tracé du boulevard urbain et l'emplacement des stations anticipent la desserte des équipements pressentis dans ce nouveau quartier.



- un développement de la ville mieux maîtrisé
- une offre de déplacements facilitée pour les futurs habitants de Paléficat et des quartiers en développement
- des circulations piétonnes et cyclistes protégées

Le boulevard urbain participe pleinement à la structuration du futur quartier de Paléficat (en devenir) en composant un espace public majeur en forme de cône paysager s'ouvrant sur les coteaux et les rives de L'Hers aménagées. Il entre dans le Paléficat par une voie nouvelle - le maillage aux voies existantes est assuré - avant d'emprunter le chemin de Virebent (D 64) vers l'ouest. La perspective paysagère sur les coteaux se poursuit sans le boulevard, le cône s'ouvrant à partir de là sur des espaces verts et agricoles.

Comme sur l'ensemble du tracé, le boulevard multimodal laisse ici une large place aux déplacements alternatifs à la voiture :

- de larges trottoirs pour les piétons,
- deux voies réservées aux cycles,
- deux voies de bus en site propre.

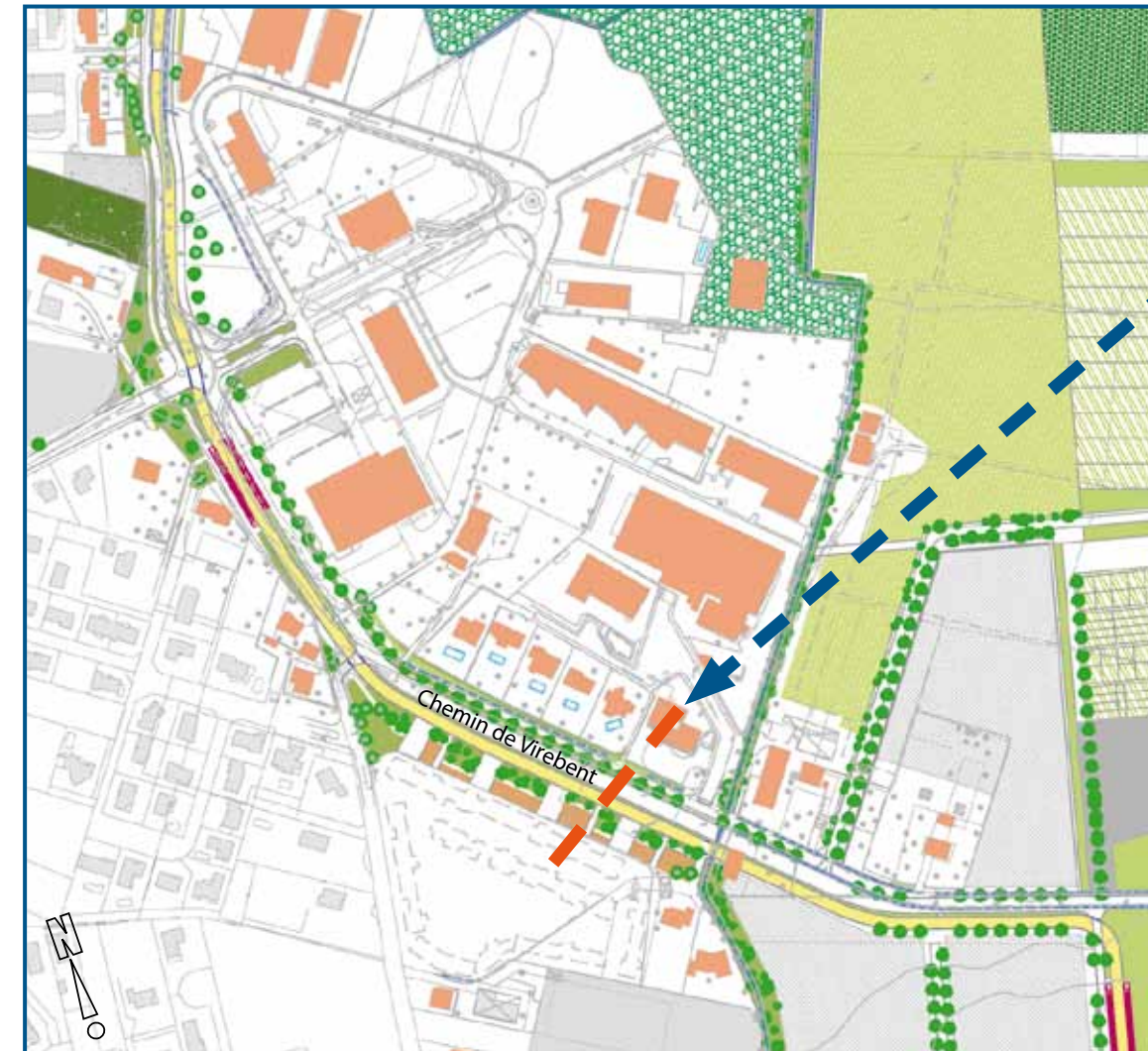
Sur cette section, les voies de bus et les stations sont disposées au centre de la voirie, facilitant les accès aux services et aux équipements qui borderont le boulevard.



Séquence 1

Borderouge
Paléficat
Violette

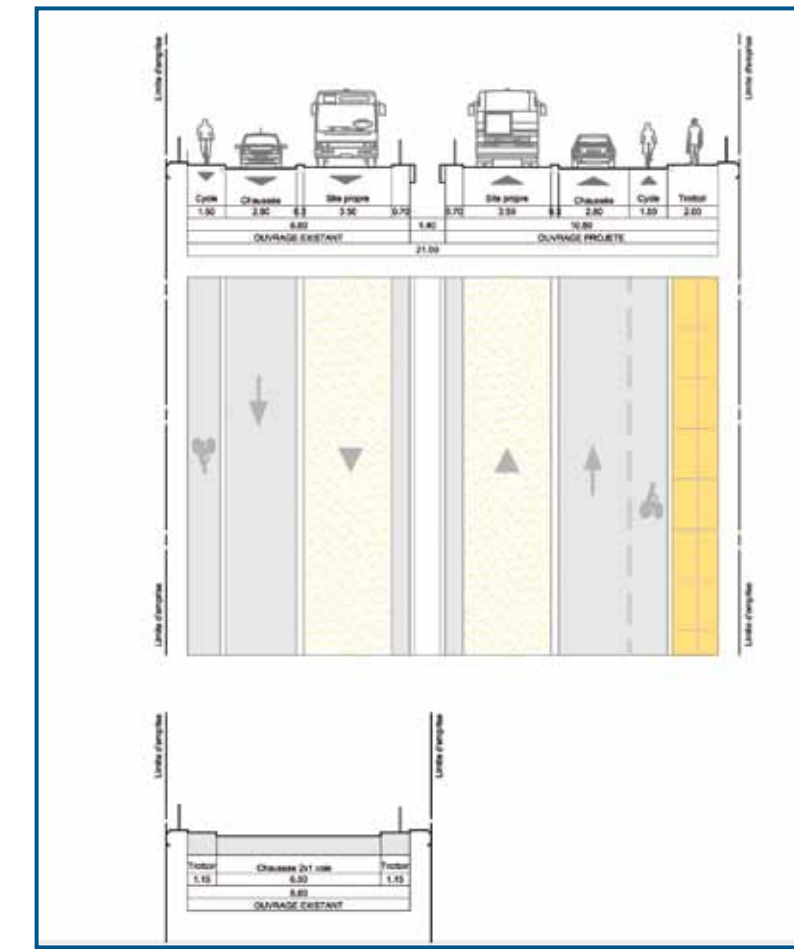
Communes de Toulouse
Launaguet et L'Union



Le boulevard urbain nord emprunte à l'ouest le chemin Virebent (D 64), élargi et requalifié pour accueillir les voies de bus en site propre latéralement.
Le tissu pavillonnaire existant est ici valorisé par un accompagnement des espaces publics mieux définis le long du chemin de Virebent.

Le boulevard urbain rejoint ensuite le chemin de la Palanque (D 64c) en direction de l'Hers.
Au carrefour des chemins de la Palanque et de Virebent, aujourd'hui aménagé en giratoire, les voies de bus trouvent leur position centrale.

En tracé neuf comme sur voie existante, l'ensemble des connexions au réseau viaire existant sont rétablies et donnent la priorité à la circulation des bus.



- le passage des bus, des vélos et des piétons sur L'Hers, sur des voies dédiées

Le pont sur L'Hers (D 64c) sera doublé par un nouvel ouvrage qui accueille deux voies de circulation, une piste cyclable et un trottoir.

Il s'agit de permettre la circulation des bus à double sens sans toutefois augmenter la capacité d'accueil de voitures particulières pour ne pas attirer un trafic de transit sur le boulevard urbain.

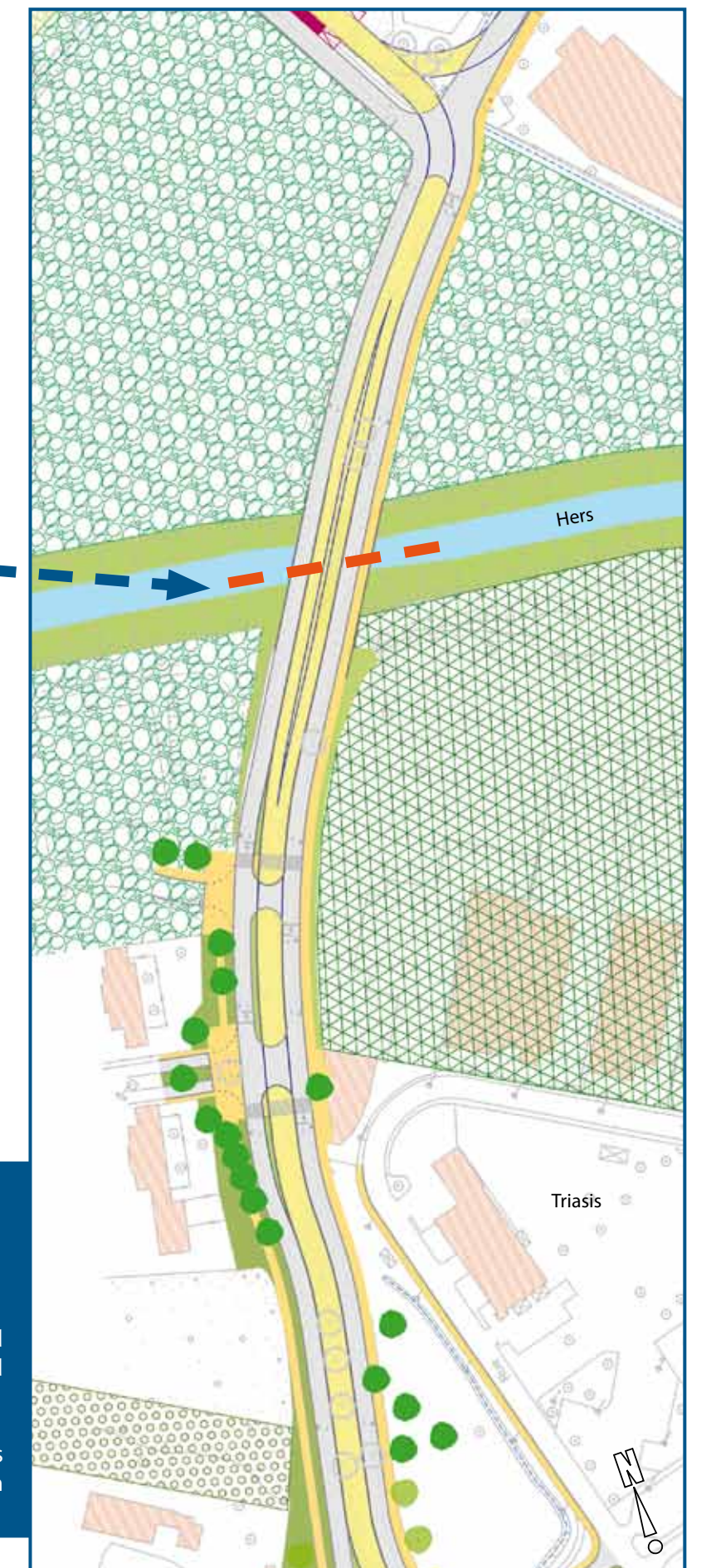
Le franchissement de L'Hers bénéficie d'une ouverture paysagère sur les espaces naturels qui sont valorisés en une coulée verte autour du cours d'eau, de part et d'autre de la D 64c.

Prévisions 2020 du trafic sur le pont de l'Hers aux heures de pointe du soir

- 1 110 véhicules/h vers le nord
- 940 véhicules/h vers le sud

Avec l'entrée sud de Launaguet, le franchissement de l'Hers figure parmi les points durs de circulation. En accord avec le plan de déplacement urbain (PDU) et les demandes des riverains et des associations locales, le boulevard urbain nord donne la priorité aux transports en commun.

Pour autant, en raison de l'augmentation prévue des déplacements sur la zone, et malgré le bon report vers les transports en commun, le boulevard urbain nord ne résoudra pas tous les points sensibles de la circulation automobile.





Séquence 1

Borderouge
Paléficat
Violette

Communes de Toulouse
Launaguet et L'Union

L'essentiel :

Le projet d'urbanisation, développé en cohérence avec le boulevard urbain nord, prévoit de favoriser le maintien d'une activité agricole de proximité. L'activité maraîchère, emblématique du nord toulousain, pourrait trouver un développement naturel dans l'émergence d'associations pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP) et la mise en place de circuits de distribution courts, tels que les encourage le schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération toulousaine

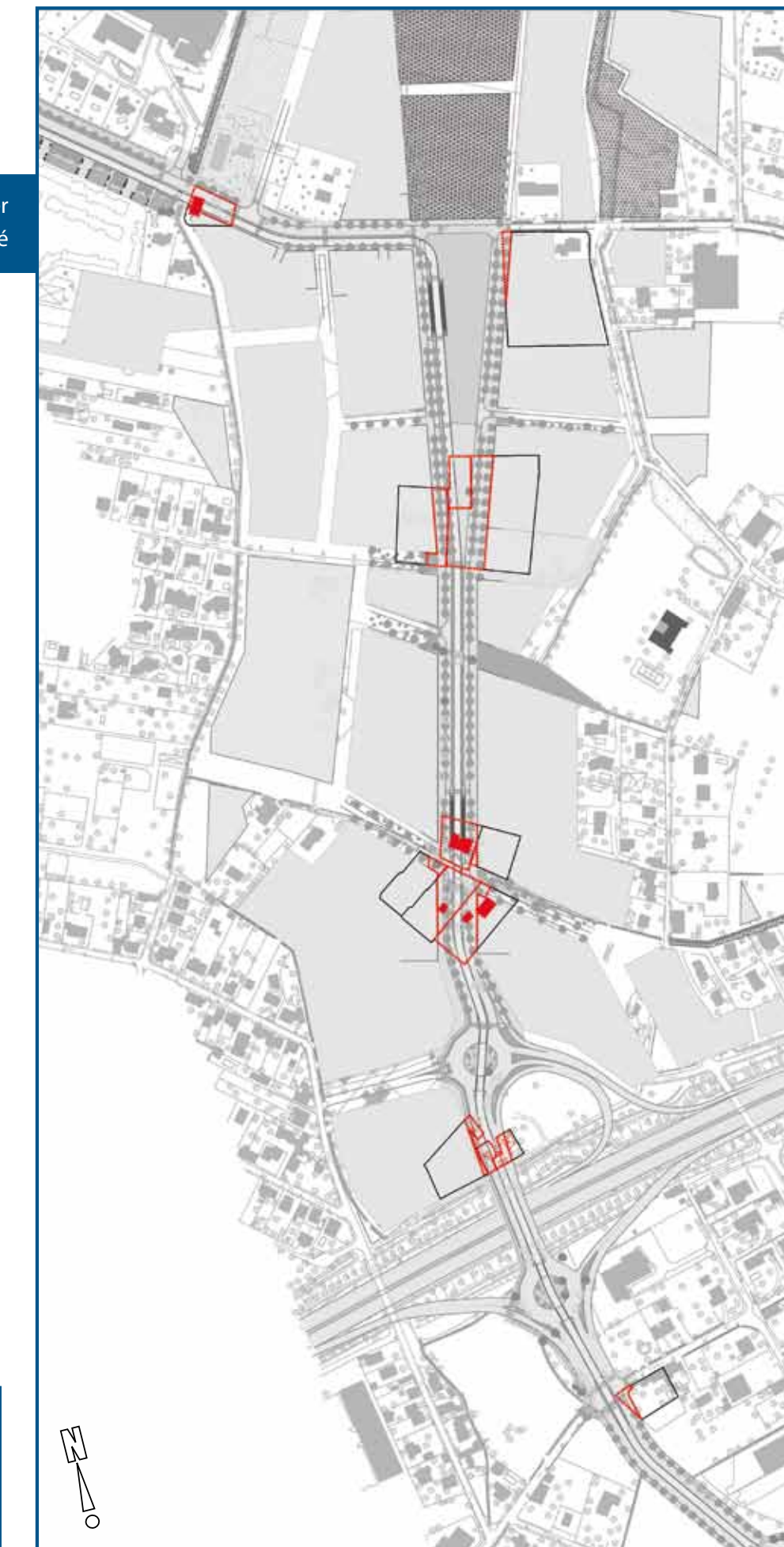
- un impact du foncier bâti existant limité
- la conservation d'espaces naturels et agricoles.

En vue de constituer et renforcer une trame verte structurante, des espaces agricoles et maraîchers sont préservés sur ce secteur, principalement le long de L'Hers.

Nota :

.....
.....
.....
.....
.....

> Carte du foncier
bâti impacté



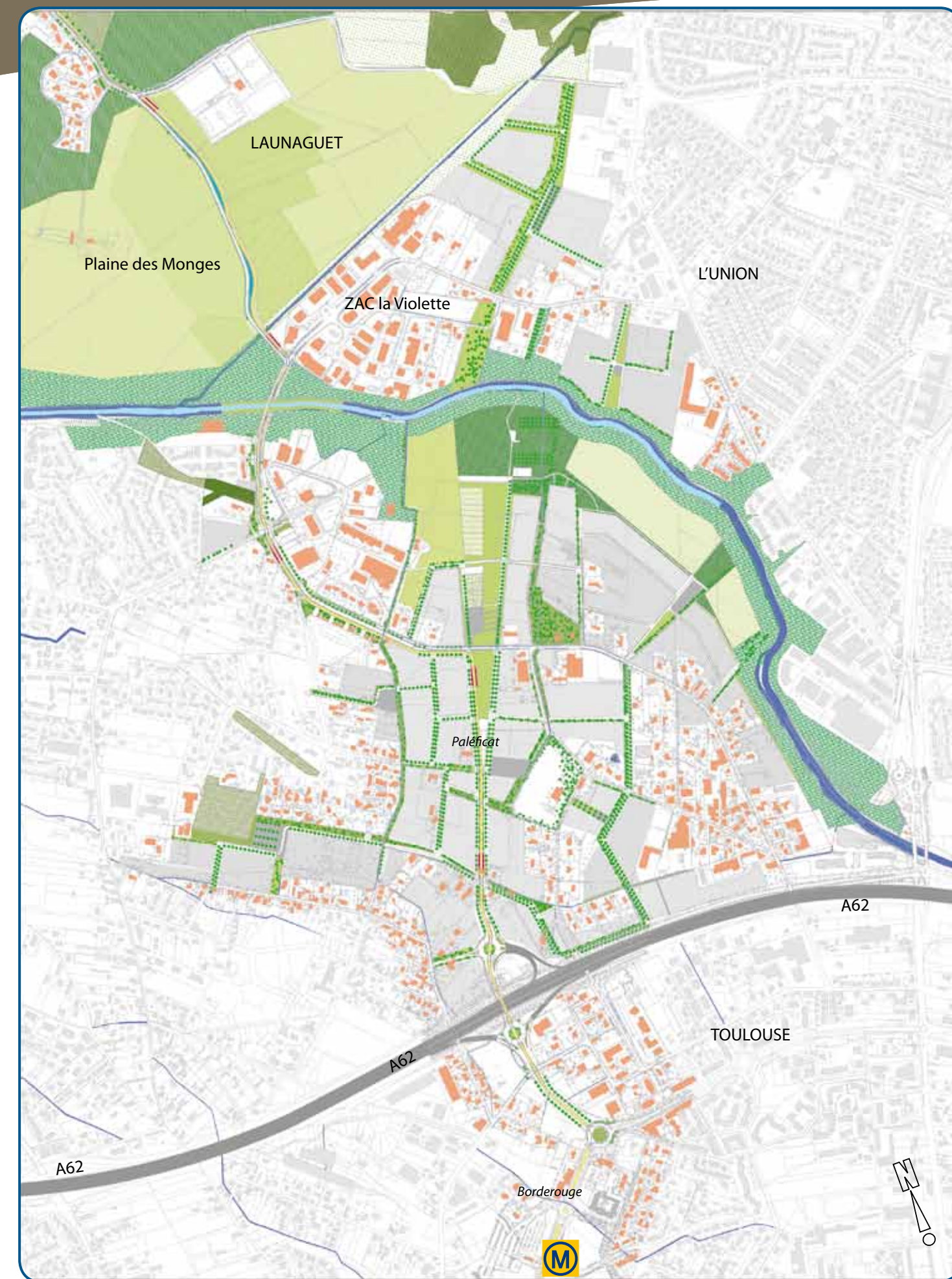
A l'intérieur de la parcelle, seule la partie en rouge est concernée par les impacts sur le foncier bâti (réduction de jardin ou bâti touché)



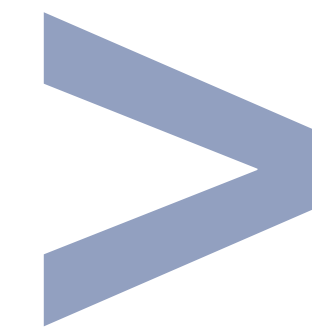
Séquence 1

Borderouge
Paléficat
Violette

Communes de Toulouse
Launaguet et L'Union



- Voie de bus en site propre
- Voie cyclable
- Arrêt de bus
- Secteur à aménager
- Bâti existant
- Espaces agricoles et paysagers associés au projet urbain



J'habite à paléficat ce que le bun m'apportera

- plus de rapidité et de fiabilité dans mes déplacements en bus : l'hypercentre de Toulouse est à 20 minutes (bus + métro),
- l'amélioration du service bus (les fréquences augmenteront au fur et à mesure de l'arrivée de nouveaux habitants),
- une circulation en vélo ou à pied facilitée dans des espaces protégés,
- une circulation automobile apaisée (limitation à 50 km/h),
- des liaisons transversales aisées, tant en bus qu'en voiture,
- une urbanisation maîtrisée autour du BUN,
- des nouveaux espaces publics,
- un environnement valorisé avec des espaces agricoles et une coulée verte le long de l'Hers.

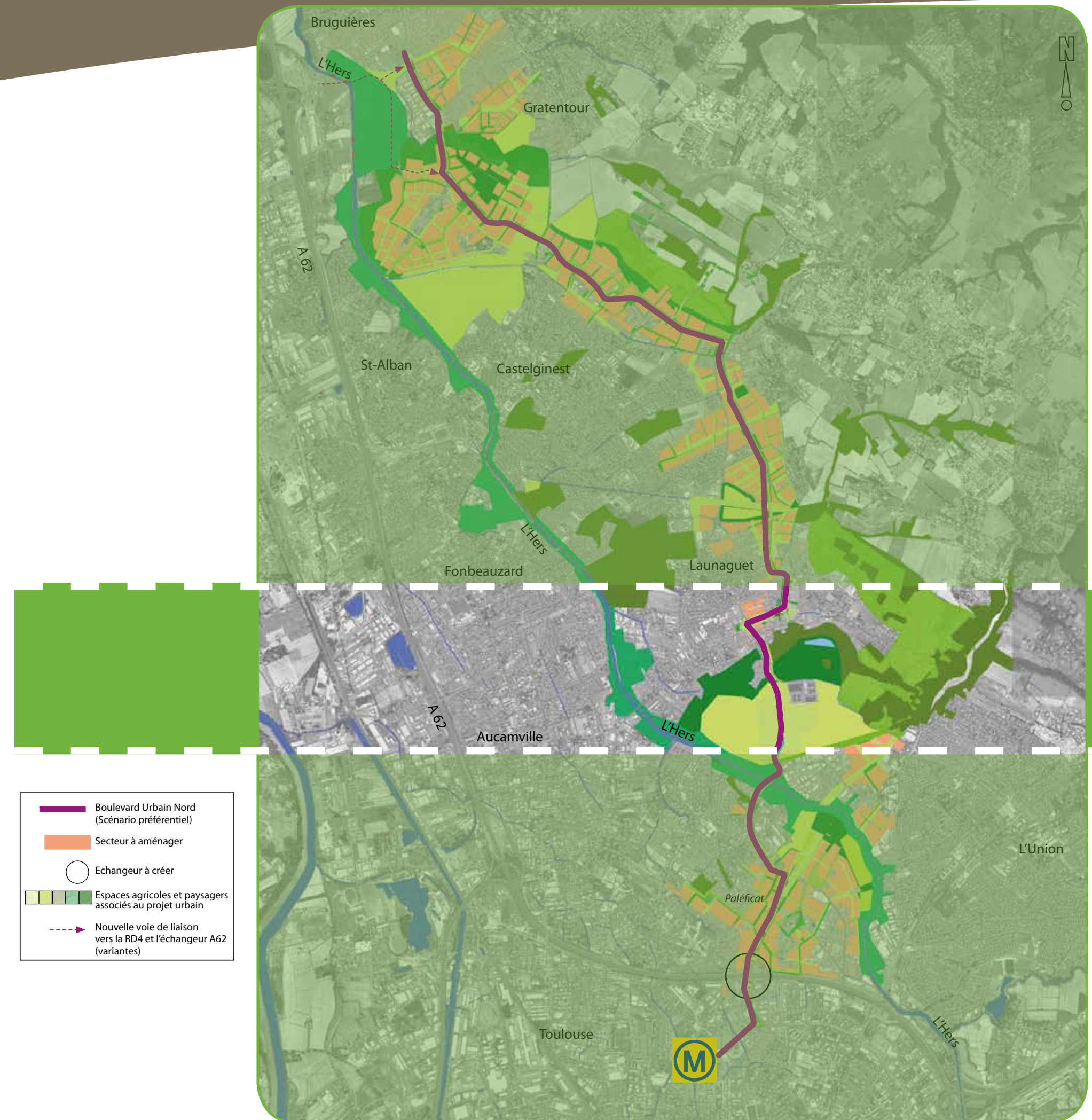




Séquence 2

Plaine des Monges
Launaguet
Cazalbarbier

Commune de Launaguet



ce que le futur boulevard urbain nord doit prendre en compte

- Offrir une alternative à la voiture particulière
- Favoriser les circulations piétonnes et cyclistes sur l'ensemble de la section
- Traverser la plaine des Monges avec discrétion et en préservant au maximum la surface agricole
- Maintenir la régularité des transports en commun dans la traversée du village de Launaguet compte tenu de ses rues étroites
- Préserver la vie urbaine existante
- Anticiper les besoins de déplacements des futurs habitants (centre du village, rue Cazalbarbier, quartier des Marots) et de l'activité sur les zones économiques (Les Marots Ouest)
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti
- Maîtriser le développement urbain



> Intégration paysagère dans la Plaine agricole des Monges



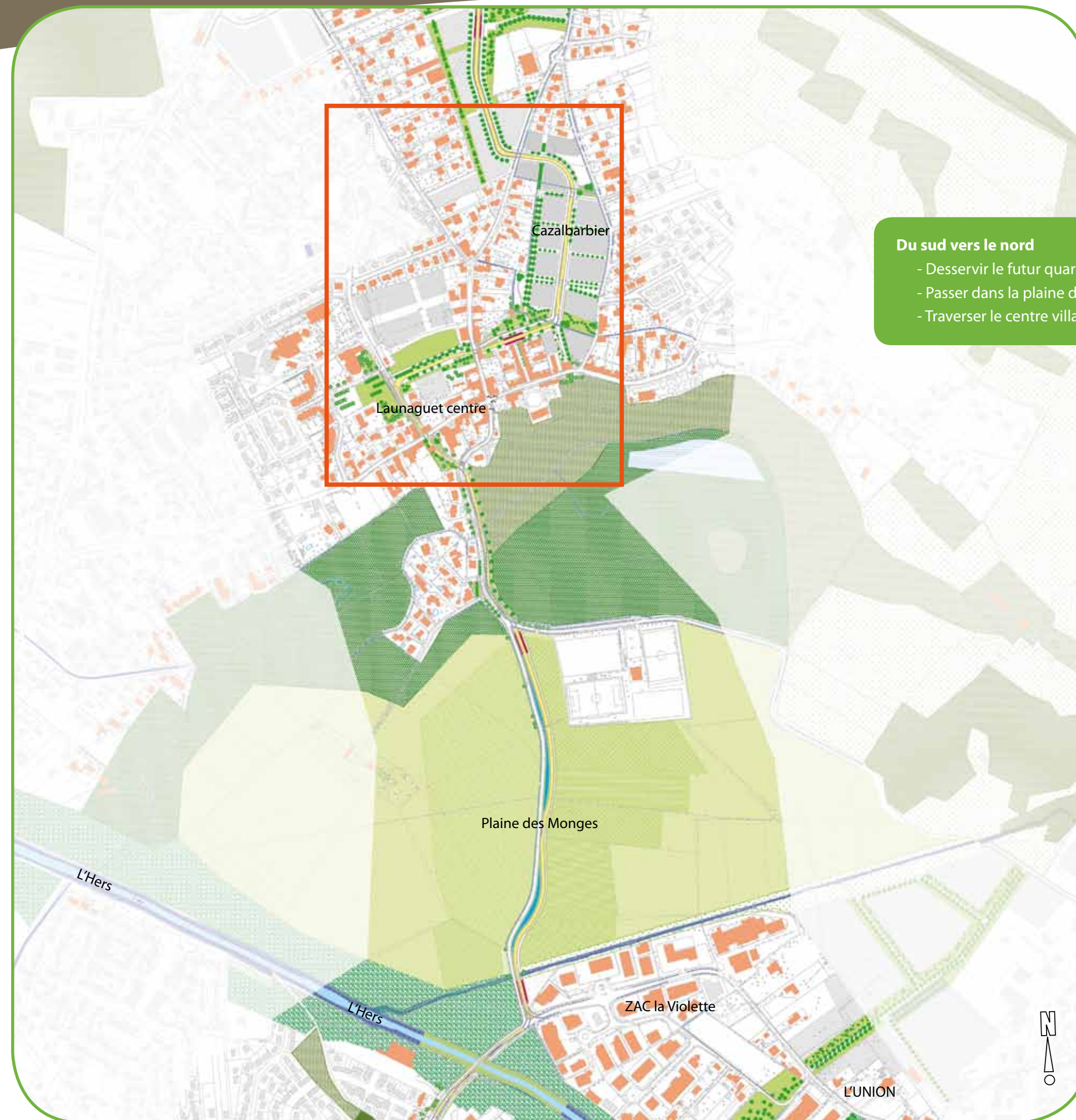
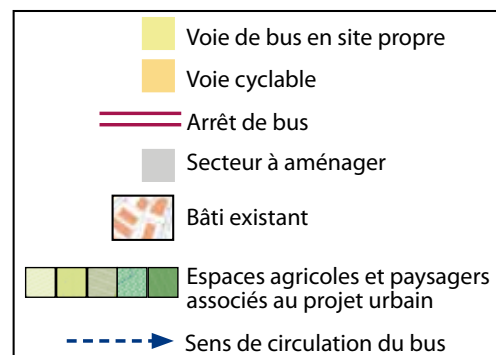
> Préservation de la vie urbaine existante au centre de Launaguet



Séquence 2

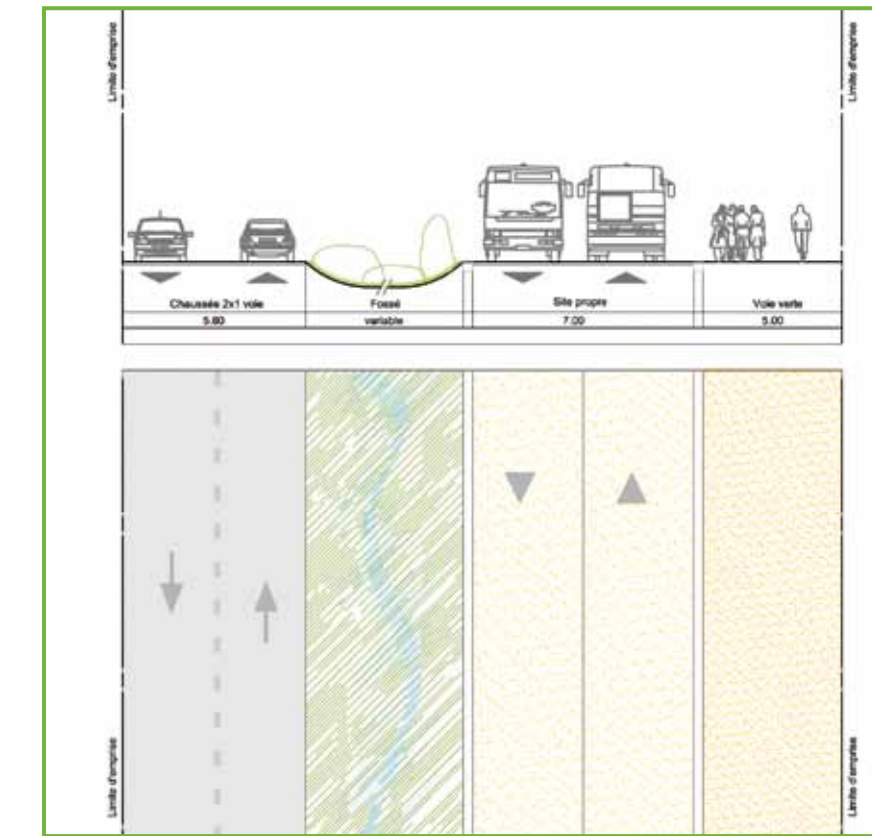
Plaine des Monges Launaguet Cazalbarbier

Commune de Launaguet

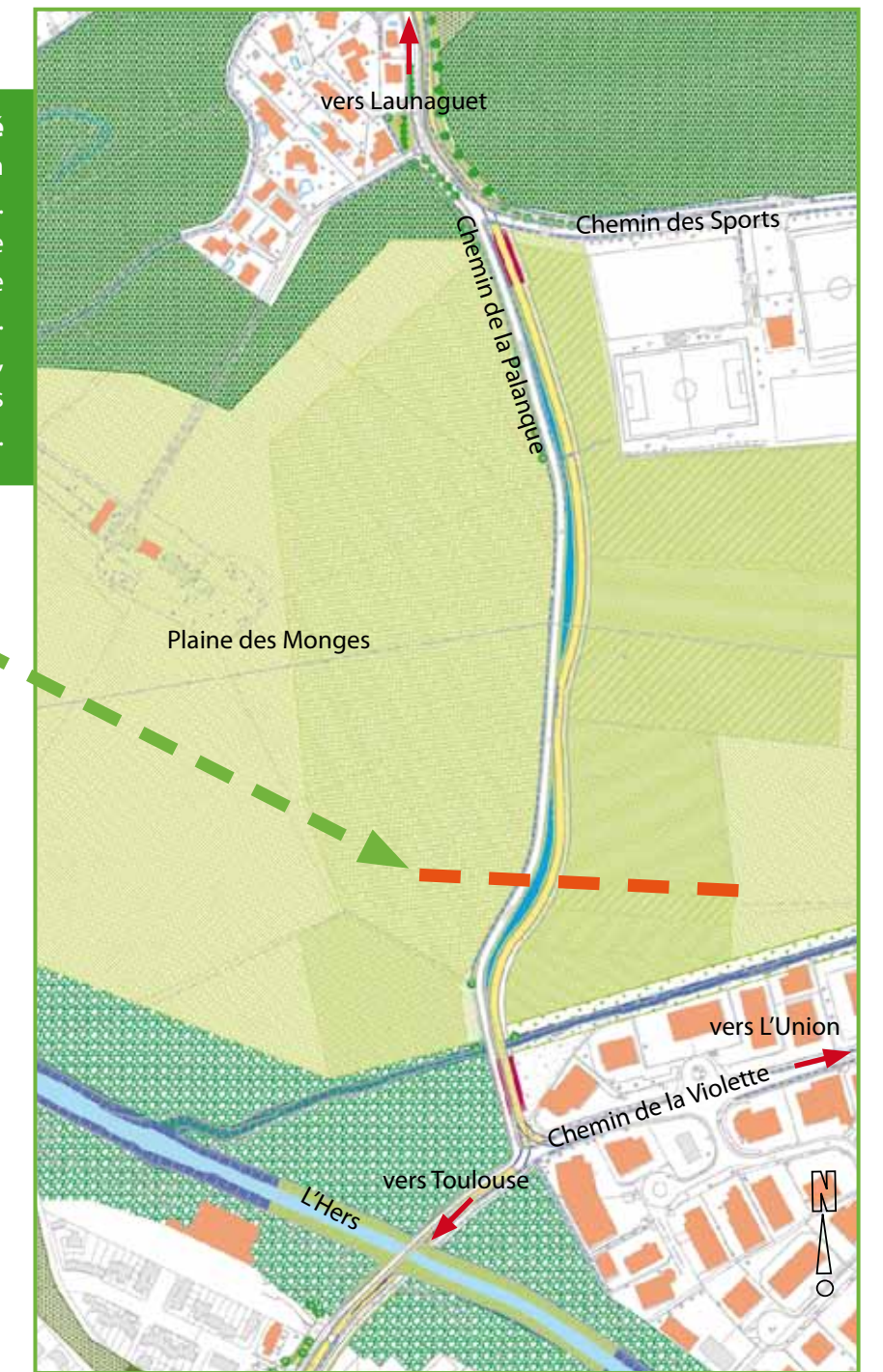


Du sud vers le nord

- Desservir le futur quartier de Cazalbarbier
- Passer dans la plaine des Monges
- Traverser le centre villageois de Launaguet



> Un site néolithique à proximité
Des sondages effectués en 1970-1971 ont révélé un site néolithique sur le secteur des Monges. Selon les informations fournies par le Service départemental de l'architecture et du patrimoine (SDAP), il est situé hors des limites du BUN. Le chantier du BUN sera l'occasion, le cas échéant, d'engager les fouilles archéologiques avant le démarrage des travaux.



ce que le futur boulevard urbain nord permet

- le maintien de l'ouverture paysagère dans la plaine des Monges

Dans la plaine des Monges, la circulation des bus et des automobiles est dissociée : les bus circulent sur la voie créée le long du chemin de la Palanque. La voie cyclable est préservée et reste isolée de la circulation automobile.

Aucune plantation ne vient rompre la continuité visuelle sur les espaces agricoles. Conservé tout le long de la traversée de l'espace agricole, un fossé situé entre les deux chaussées sert d'exutoire aux eaux de cet ensemble.

- une alternative à la voiture particulière
- des transports en commun performants
- des voies moins saturées en traversée de village
- le renforcement de la centralité existante autour du noyau villageois

Trois tracés sont proposés à la concertation pour permettre le déploiement du boulevard urbain en deux temps. Il s'agit de donner à la réalisation du BUN de la souplesse dans la gestion des acquisitions foncières en centre de village, acquisitions limitées au strict nécessaire dans les deux propositions.



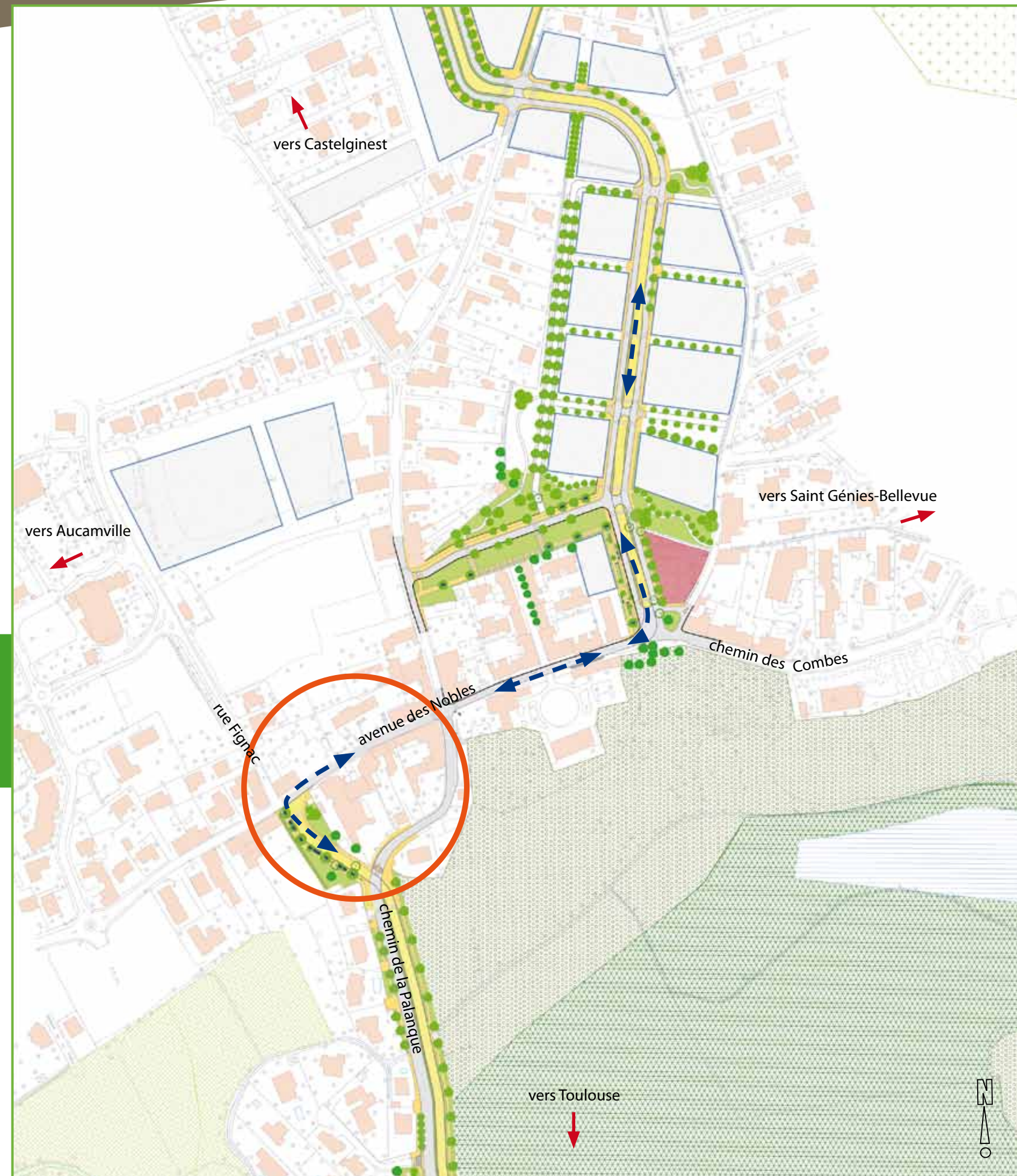
Séquence 2

Plaine des Monges
Launaguet
Cazalbarbier

Commune de Launaguet

> Solution d'attente à court terme moins performante pour les transports collectifs, envisagée en cas de difficulté d'acquisitions foncières.

← - - - → sens de circulation des bus



L'essentiel :

- Dans le scénario court terme, la continuité du transport en commun sur site propre est interrompue, pénalisant les utilisateurs des transports en commun en provenance ou à destination du nord de Launaguet.

- L'introduction des bus dans la circulation au carrefour de l'avenue des Nobles et du chemin de la Palanque (D 59 / D 15c), encombré aujourd'hui aux heures de pointe, vient aggraver un point sensible de la circulation. Le fonctionnement des feux de circulation en quatre phases reste la seule solution permettant aux automobilistes de tourner à gauche. Des aménagements sont à l'étude pour limiter au maximum les engorgements.

>> Tracé à court terme

Le tracé à court terme consiste à dissocier en partie seulement la circulation des bus de celle des automobiles dans la traversée du village. La sente cyclable en entrée sud de Launaguet est aménagée en voie de bus jusqu'à l'avenue des Nobles. Dans ce scénario, le transport en commun perd sa priorité pour traverser Launaguet par l'avenue des Nobles et le chemin des Combes, jusqu'au chemin Cazalbarbier où, grâce à l'élargissement de la voie existante, il bénéficie à nouveau de voies de circulation dédiées.

Le boulevard urbain se poursuit ensuite en tracé neuf vers le nord, entre l'avenue des Chalets et le chemin de Cazalbarbier.

Une nouvelle voie est également ouverte entre l'avenue des Chalets et le boulevard urbain, au nord du chemin des Combes. Elle préfigure la solution qui préserverait de manière optimum les performances du transport en commun. Cette voie nouvelle autorise par ailleurs une réflexion sur un plan de circulation au cœur de Launaguet.



De l'espace pour les bus articulés

Le **bun** est destiné à accueillir un bouquet de liaisons et dessertes par bus. Selon les densités d'habitat et le report vers le transport en commun, des bus articulés assureront les liaisons.

Leur encombrement nécessite d'anticiper correctement les tracés du **bun** dans les environnements contraints comme la traversée de Launaguet.

Naturellement, le tracé en cours de définition anticipe ces contraintes d'emprises.



Séquence 2

Plaine des Monges

Launaguet

Czalbarbier

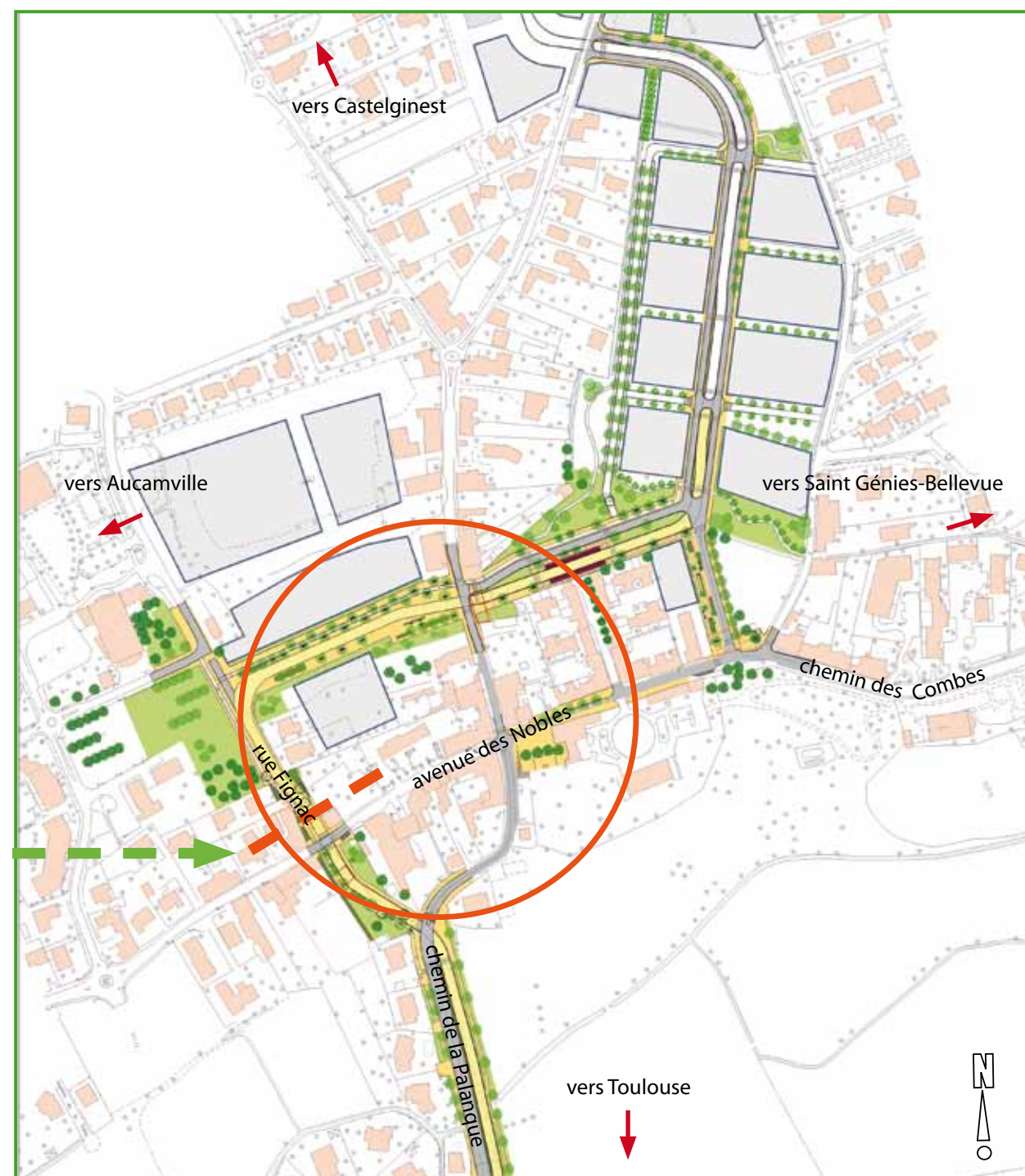
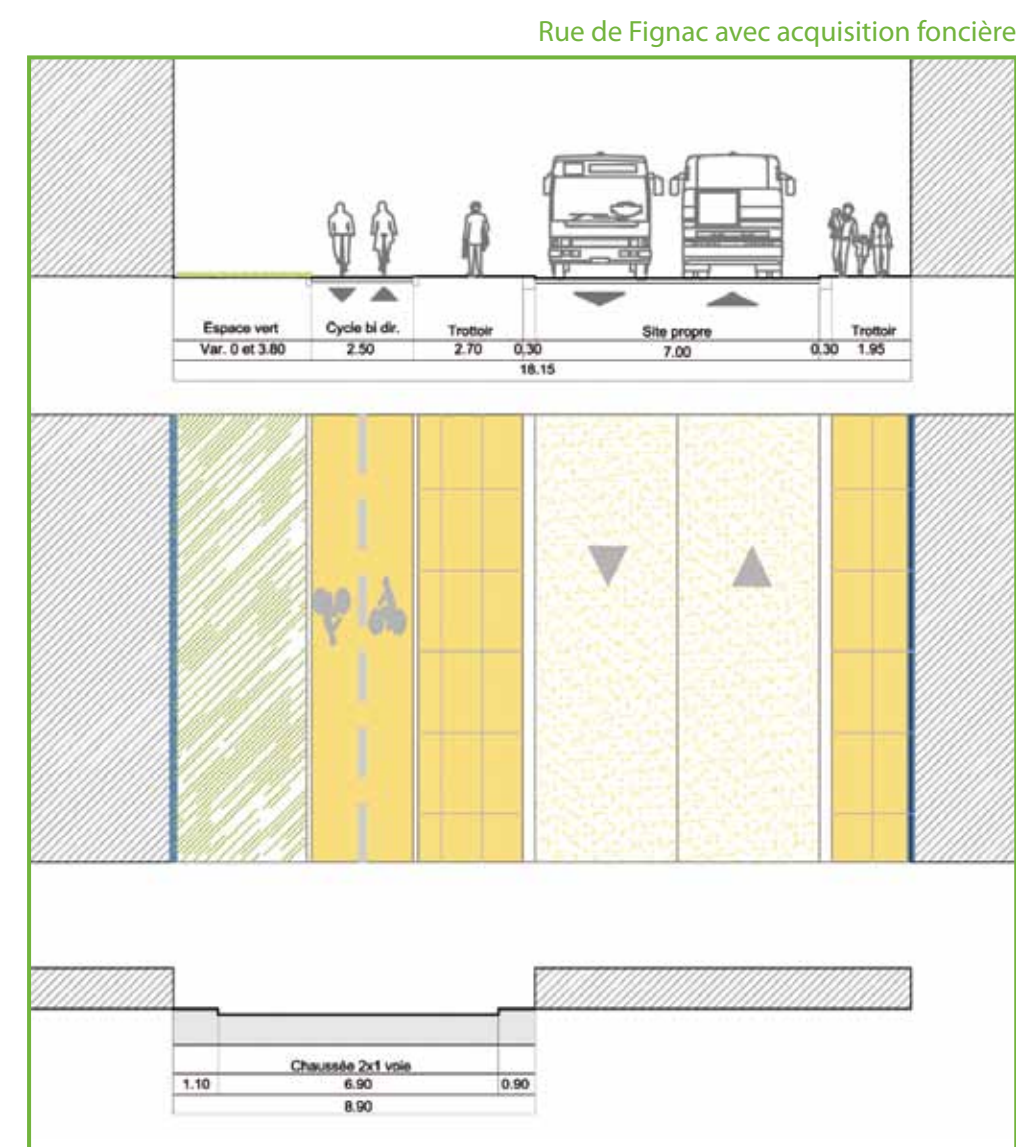
Commune de Launaguet

>> Tracé présentant les meilleures performances pour le transport en commun (scénario 1)

Avec la création d'une nouvelle voie linéaire et paysagère au cœur de Launaguet, les transports en commun conservent leur site propre et donc leurs performances.

La dissociation des flux entre bus et automobiles est maintenue sur toute la traversée de Launaguet, les bus circulant dans les deux sens sur cette voie nouvelle avant de rejoindre la rue Fignac.

Pour accueillir deux voies de bus, la piste cyclable et le cheminement piéton, une acquisition de propriété bâtie est nécessaire sur l'avenue des Nobles et la rue Fignac.



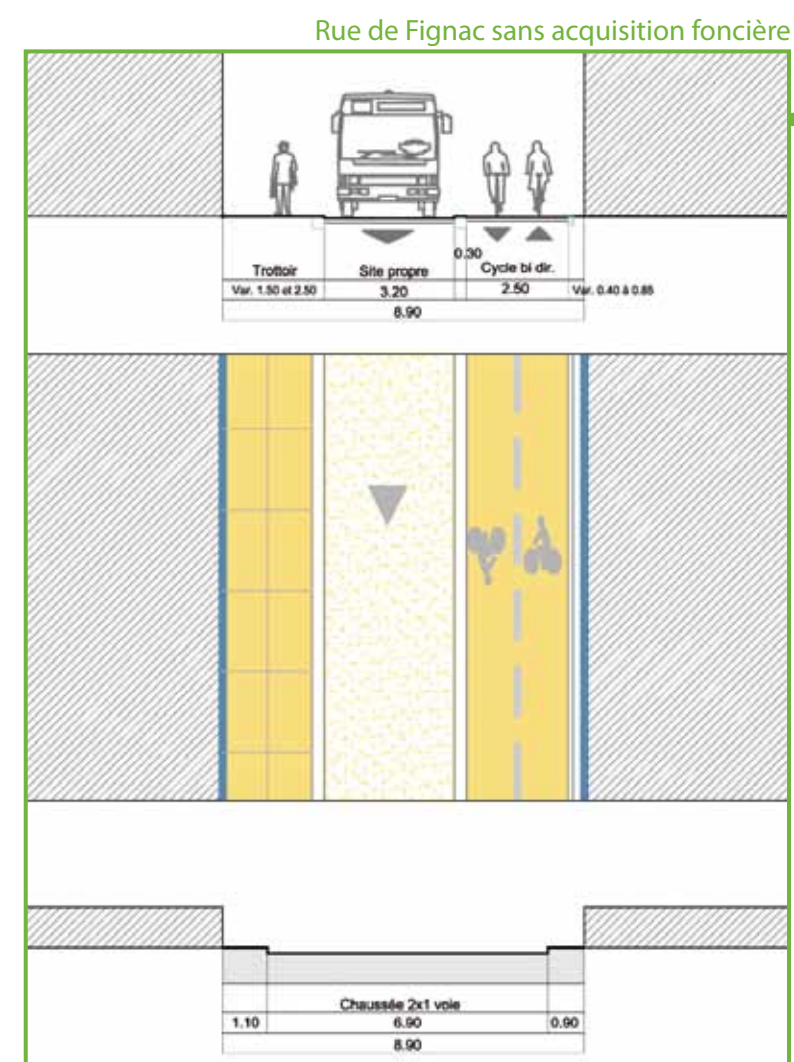
> Un tracé au cœur de Launaguet qui assure un transport collectif performant mais qui nécessite 2 acquisitions de propriétés bâties.

>> Tracé dissociant les flux pour limiter les acquisitions foncières (scénario 2)

Ce scénario propose de dissocier les sens de bus pour conserver les emprises foncières existantes avenue des Nobles / rue Fignac :

- dans le sens sud-nord : les bus traversent Launaguet par le chemin de la Palanque (D 59). Cela suppose l'élargissement, de la chaussée par création d'une troisième voies dédiée aux bus sur le chemin de la Palanque, dans le village, et l'aménagement de la place Pierre Gouzy pour permettre aux bus de tourner et d'avoir la priorité.
- dans le sens nord-sud : les bus empruntent la nouvelle voie Est-Ouest au cœur de Launaguet, puis la rue Fignac et l'ancienne sente cyclable.

> Un tracé qui dissocie les flux de bus pour limiter les impacts fonciers. L'espace public Pierre Gouzy est impacté et les performances du transport collectif sont plus limitées que dans le scénario 1



---> sens de circulation des bus

L'essentiel:

Dans les scénarios 1 et 2, un plan de circulation du village pourrait contenir l'engorgement du carrefour avenue des Nobles / chemin de la Palanque (D 59 / D 15c), point sensible de la traversée de Launaguet, sans toutefois le faire disparaître- augmentation du trafic oblige avec le développement à termes de nouvelles zones d'urbanisation.

Le scénario 2 nécessite de modifier l'aménagement de la place historique du village, au carrefour de l'avenue des Nobles et du chemin de la Palanque, pour faciliter le virage des bus articulés qui emprunteront cet itinéraire dans le sens sud / nord et créer une voie de bus spécialisée.



Séquence 2

Plaine des Monges

Launaguet

Cazalbarbier

Commune de Launaguet

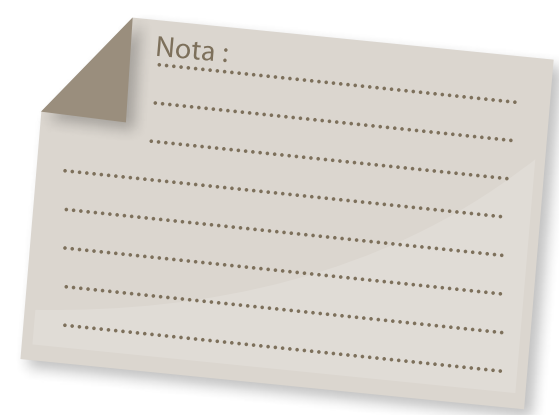
- un impact foncier limité
- la valorisation du bâti existant
- un développement urbain mieux maîtrisé

>> Le patrimoine culturel

Les aménagements induits par le boulevard urbain nord prennent en compte, au centre de Launaguet, la présence du domaine de Virebent (l'hôtel de ville), reconnu monument historique et classé à l'inventaire le 11 février 1993 pour le château et son porche, ses grilles, son mur d'enceinte, ses bâtiments des communs ainsi que le sol du jardin.

>> Le foncier bâti impacté nécessaire à la réalisation des deux scénarios

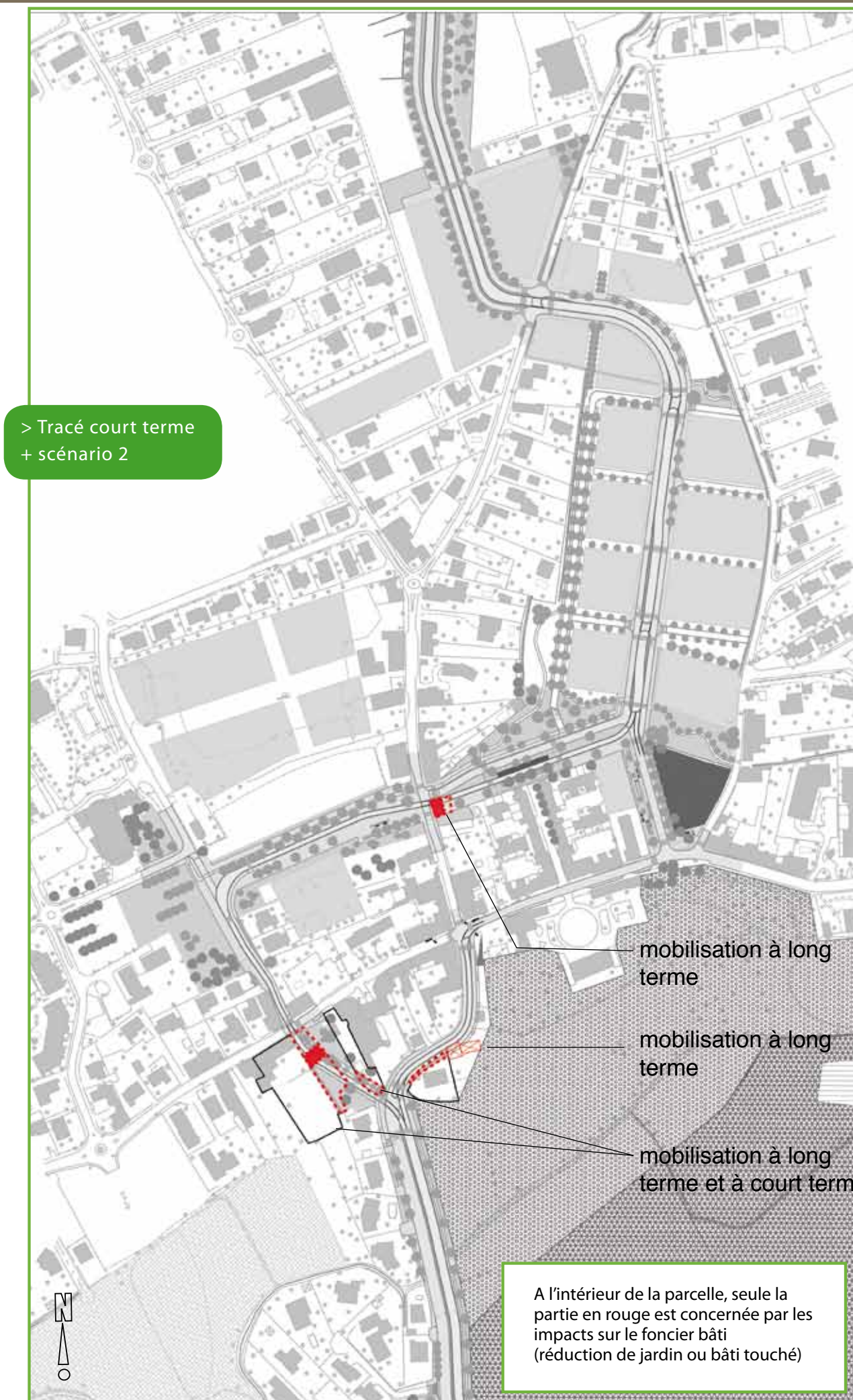
A l'intérieur de la parcelle, seule la partie en rouge est concernée par les impacts sur le foncier bâti (réduction de jardin ou bâti touché)



> Tracé court terme + scénario 1



> Tracé court terme + scénario 2





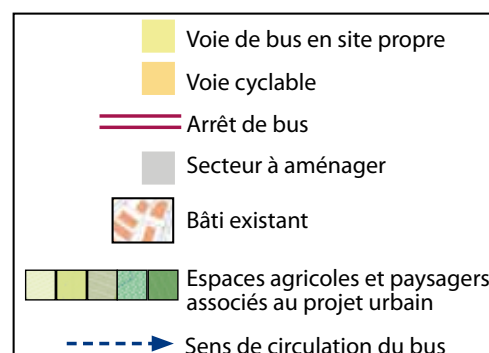
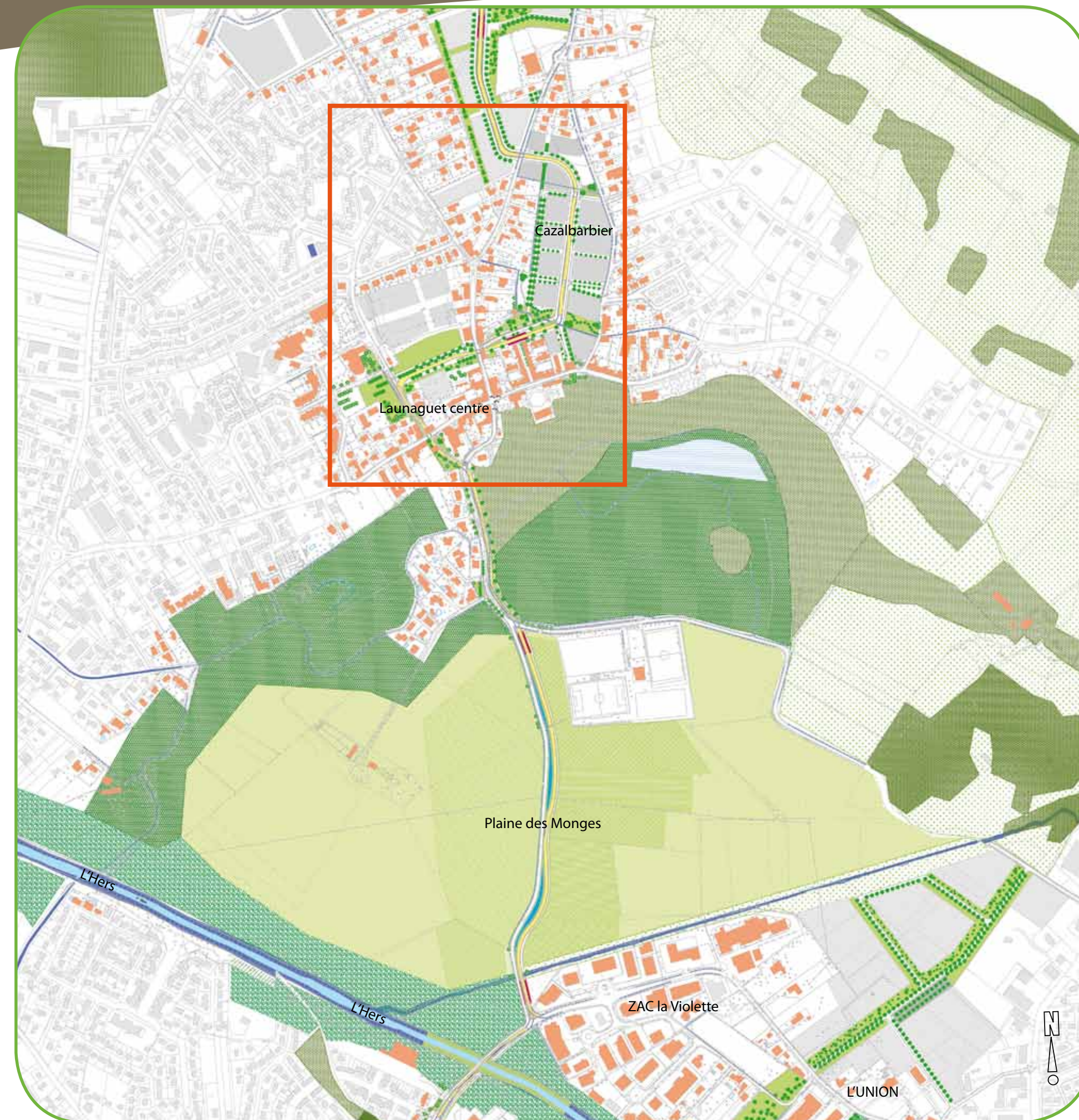
Séquence 2

Plaine des Monges

Launaguet

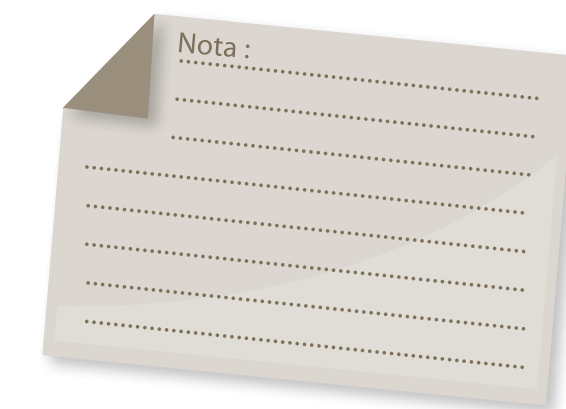
Cazalbarbier

Commune de Launaguet



J'habite à **launaguet** ce que le bun m'apportera

- plus de rapidité et de fiabilité dans mes déplacements en bus : l'hypercentre de Toulouse est à 27 minutes (simulation bus + métro),
- l'amélioration du service bus (les fréquences augmenteront au fur et à mesure de l'arrivée de nouveaux habitants),
- une circulation automobile apaisée (limitation à 30 km/h au centre de Launaguet),
- une circulation en vélo ou à pied facilitée dans des espaces protégés,
- des liaisons transversales aisées, tant en bus qu'en voiture,
- une urbanisation maîtrisée autour du BUN,
- des nouveaux espaces publics,
- un environnement préservé plaine des Monges et le long du ruisseau de Carles.





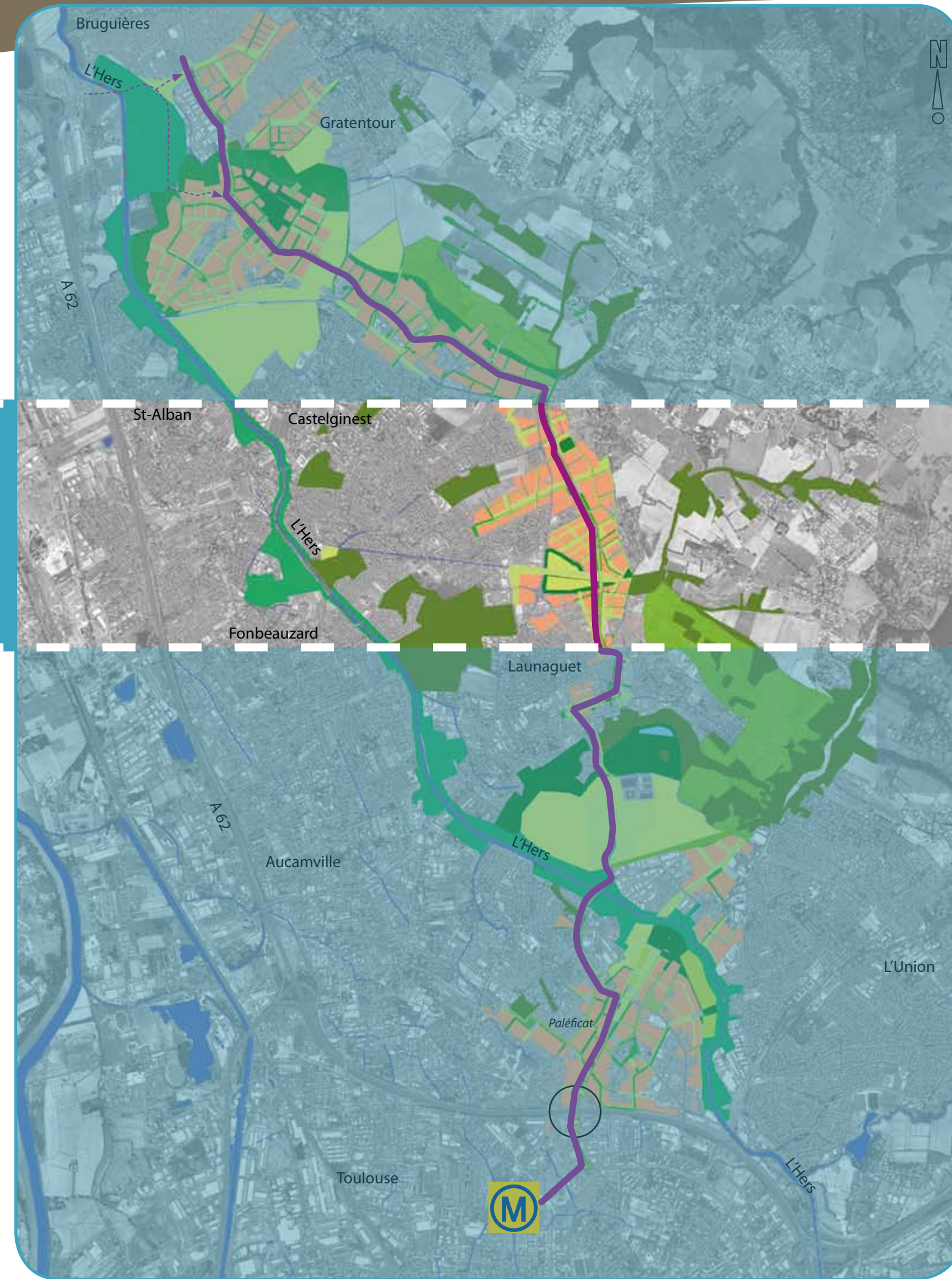
Séquence 3

Les Marots
Le Grazidou
Nauzemalelle
Charta

Communes de Launaguët
et Castelginest



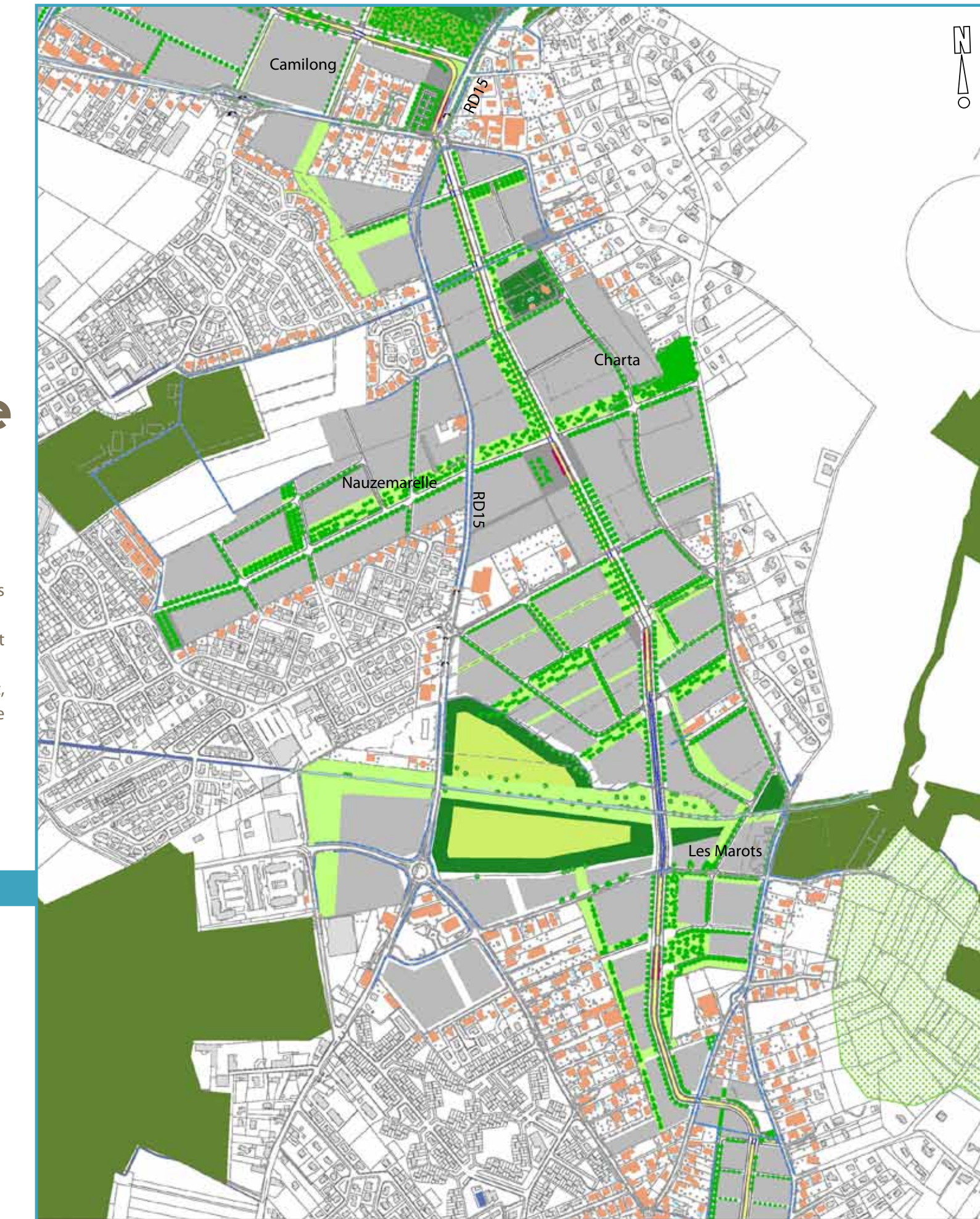
- Boulevard Urbain Nord (Scénario préférentiel)
- Secteur à aménager
- Echangeur à créer
- Espaces agricoles et paysagers associés au projet urbain
- Nouvelle voie de liaison vers la RD4 et l'échangeur A62 (variantes)



ce que le futur boulevard urbain nord doit prendre en compte

- Offrir une alternative à la voiture particulière
- Favoriser les circulations piétonnes et cyclistes sur l'ensemble de la section
- Assurer le maillage avec le réseau viaire existant
- Anticiper les besoins de déplacements des futurs habitants
- Intégrer le contexte hydrographique dense, préserver les continuités écologiques
- Accompagner le développement urbain en composant avec un habitat existant diffus
- Assurer la mise en œuvre d'une démarche de cohérence urbanisme/transport, notamment par l'instauration d'un périmètre d'étude sur la commune de Castelginest

> Trames verte et bleue





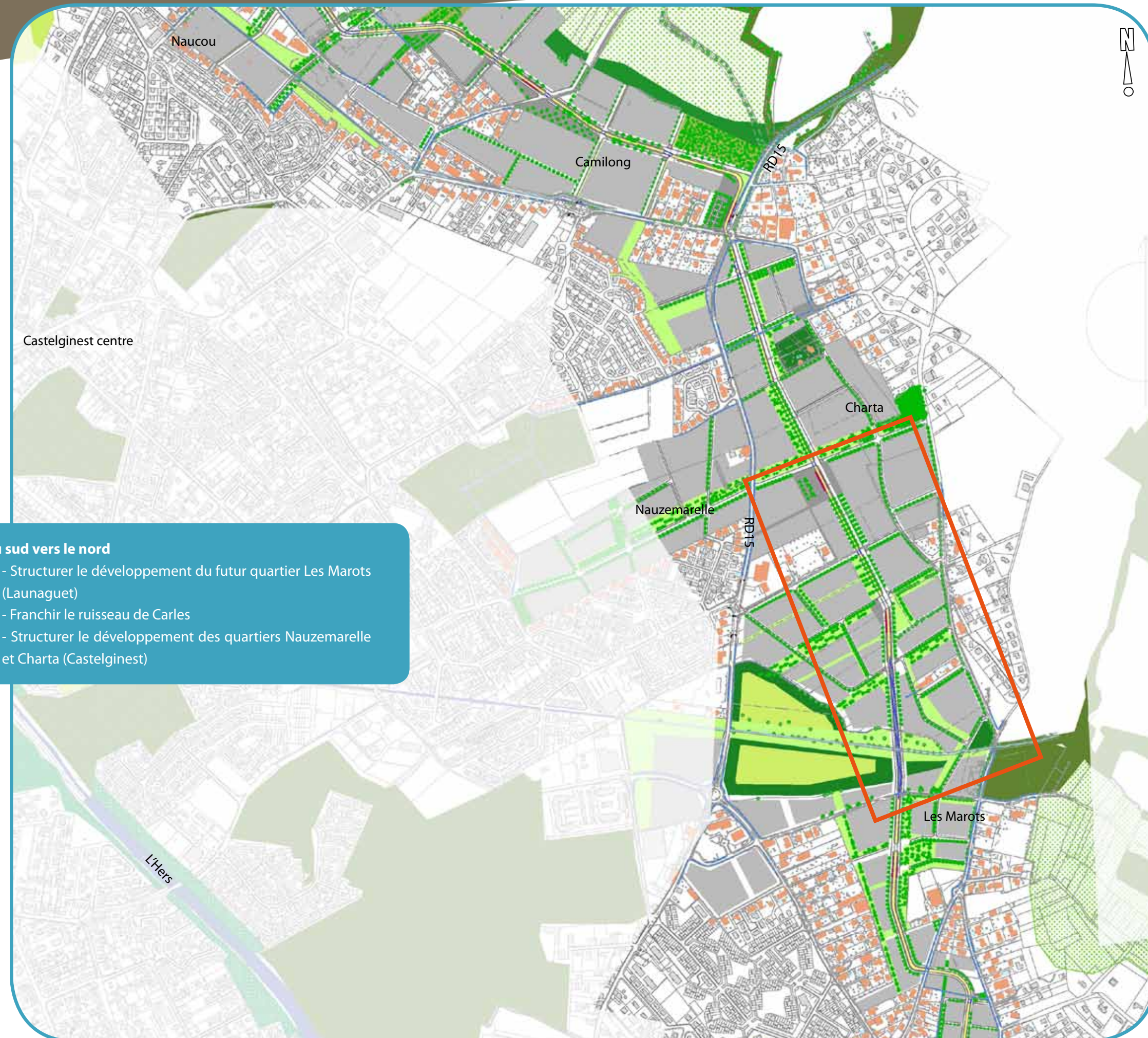
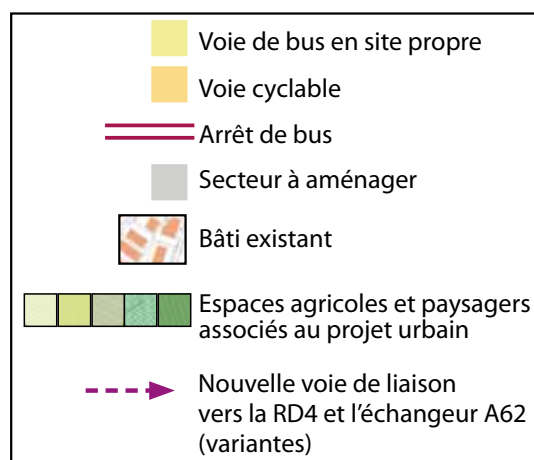
Séquence 3

Les Marots
Le Grazidou
Nauzemarelle
Charta

Communes de Launaguet
et Castelginest

Du sud vers le nord

- Structurer le développement du futur quartier Les Marots (Launaguet)
- Franchir le ruisseau de Carles
- Structurer le développement des quartiers Nauzemarelle et Charta (Castelginest)



ce que le futur boulevard urbain nord permet

- une alternative à la voiture particulière
- des transports en commun performants

Le boulevard urbain structure l'urbanisation de ce secteur en proposant une diversité de traitement, en cohérence avec les espaces publics traversés.

Les stations de bus et les équipements publics à venir participent à la création de nouvelles centralités.

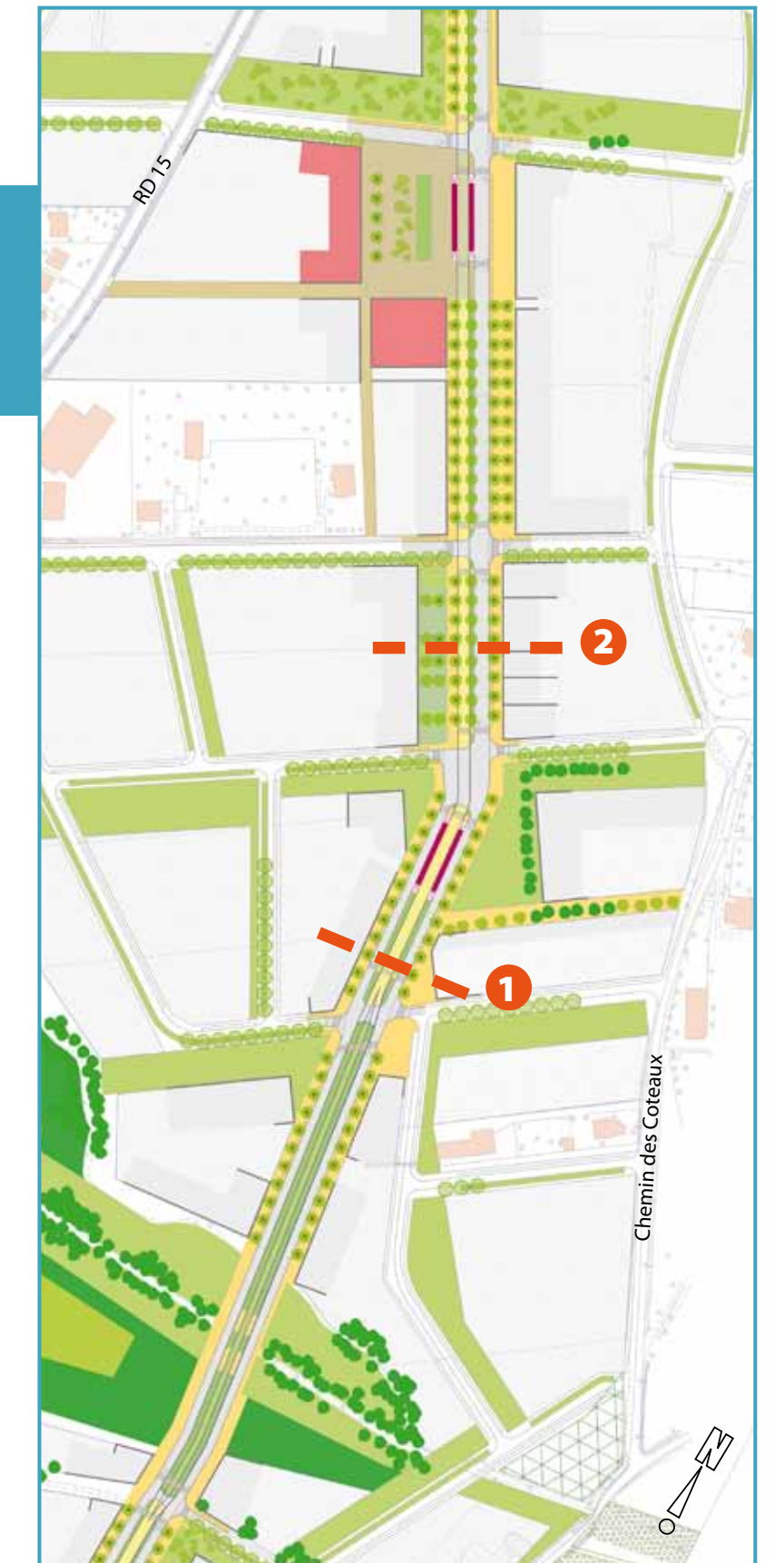
Quartier Les Marots

Au-delà du village de Launaguet, le projet de schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la grande agglomération identifie des zones d'accueil pour les nouvelles populations.

En tracé neuf, le boulevard croise le chemin de Carles pour traverser le futur quartier Les Marots ouest, entre l'avenue des Chalets (D 59) et le chemin de Carles jusqu'au ruisseau de Carles.

L'extension des Marots à l'est se situe également dans l'aire d'influence du transport en commun en site propre (zone des 400 mètres).

> Exemple d'un arrêt TCSP avec la présence d'équipements publics structurants d'intérêts communautaires : lycée, médiathèque, musées...





Séquence 3

Les Marots
Le Grazidou
Nauzemalelle
Charta

Communes de Launaguet
et Castelginest

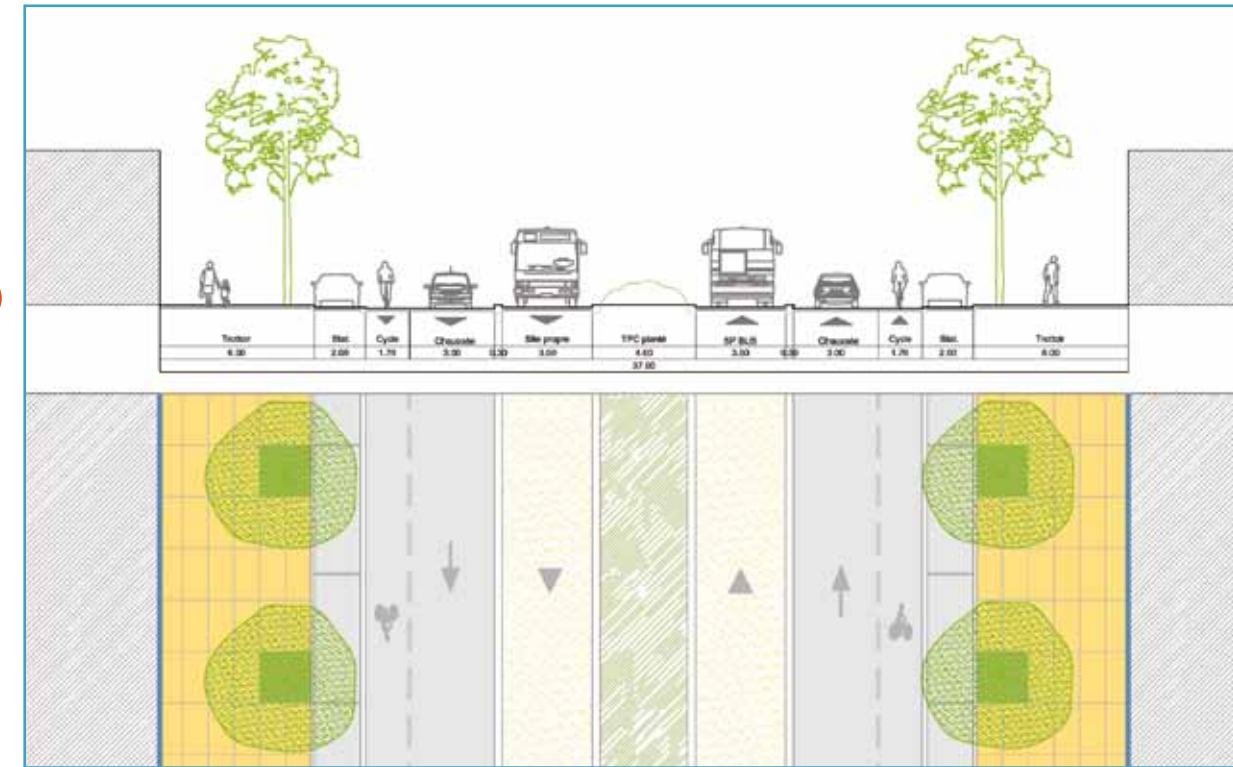
Quartiers Nauzemalelle et Charta

Le boulevard urbain continue en tracé neuf entre la route de Bessières (D 15) et le chemin des Coteaux avant de rejoindre le carrefour des routes de Pechbonnieu (D 14A) et de Bessières (D 15). Le site propre longe sur une centaine de mètres la route de Bessières avant de bifurquer vers l'ouest, à nouveau en tracé neuf.

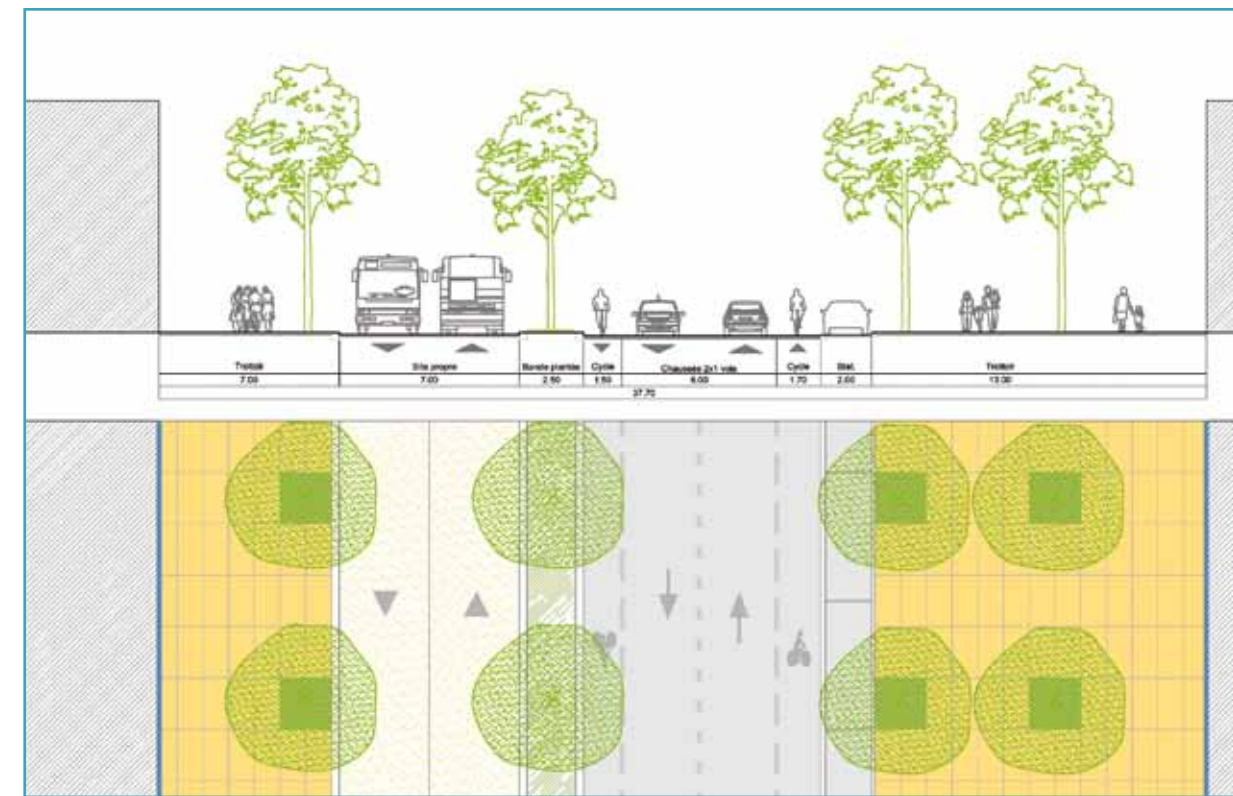
La zone est promise à un développement urbain où l'implantation d'équipements publics est d'ores et déjà envisagée.

A cet endroit, le boulevard urbain organise la circulation des bus d'abord sur des voies centrales - les voitures, les cycles et les piétons se partageant l'espace de part et d'autre du site propre - puis en insertion latérale, les bus évoluant sur leurs propres voies à l'ouest jusqu'à la fin de la section.

1
Bus en voies centrales



2
Bus en voies latérales



- Des circulations transversales facilitées

Afin de faciliter les déplacements transversaux, toutes voies transversales existantes sont rétablies. Elles laissent néanmoins la priorité aux bus sur le boulevard urbain multimodal.

- Intégrer le contexte hydrographique dense et préserver les continuités écologiques

Les études mettent en avant un contexte hydraulique singulier en raison de contextes artificiels et/ou de configurations particulières (endiguements, débits « fuyards », buses en sous capacité, diffluences...). Plusieurs cas singuliers sont identifiés sur cette section du boulevard urbain nord :

- le Carles,
- le Nauzemalelle,
- et le Saint-Pierre.

L'infrastructure dans sa conception prévoit d'assurer une « transparence hydraulique » qui concilie écoulements naturels (en améliorant chaque fois que cela est possible la situation actuelle) et possibilité d'urbanisation. Les ouvrages prévus sont dimensionnés pour une crue de fréquence centennale (en tenant compte de l'état futur d'urbanisation) et des zones de rétention seront aménagées aux endroits exposés.

- Pas de foncier bâti impacté sur cette séquence

L'essentiel :

Les modélisations de trafic à l'horizon 2020 permettent de projeter le bénéfice du boulevard urbain multimodal sur le maillage du territoire. En offrant de nouveaux itinéraires locaux et en absorbant une partie des déplacements dans les transports en commun, le boulevard urbain soulage les principales voies du secteur.



Séquence 3

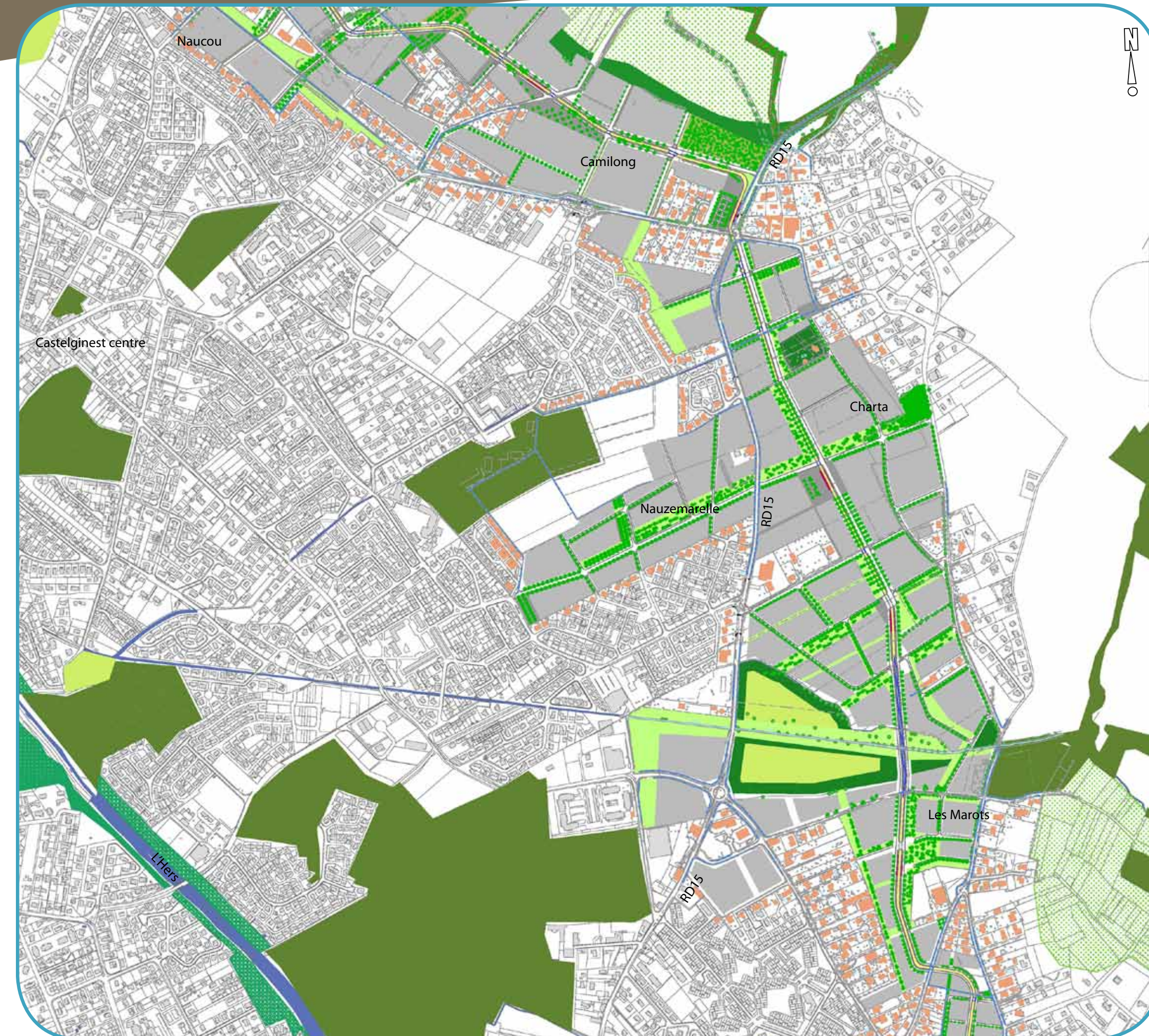
Les Marots

Le Grazidou

Nauzemarelle

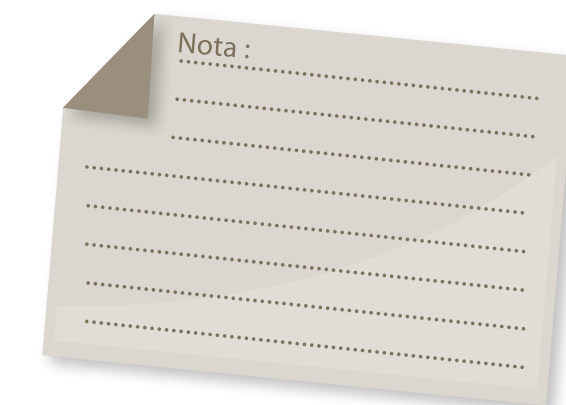
Charta

Communes de Launaguet
et Castelginest



J'habite au centre de Castelginest ce que le bun m'apportera

- plus de rapidité et de fiabilité dans mes déplacements en bus
- l'amélioration du service bus
- une circulation en vélo ou à pied facilitée dans des espaces protégés,
- des liaisons transversales aisées, tant en bus qu'en voiture,
- une urbanisation maîtrisée autour du BUN,
- des nouveaux espaces publics,
- une perspective paysagère préservée dans la continuité des côteaux.

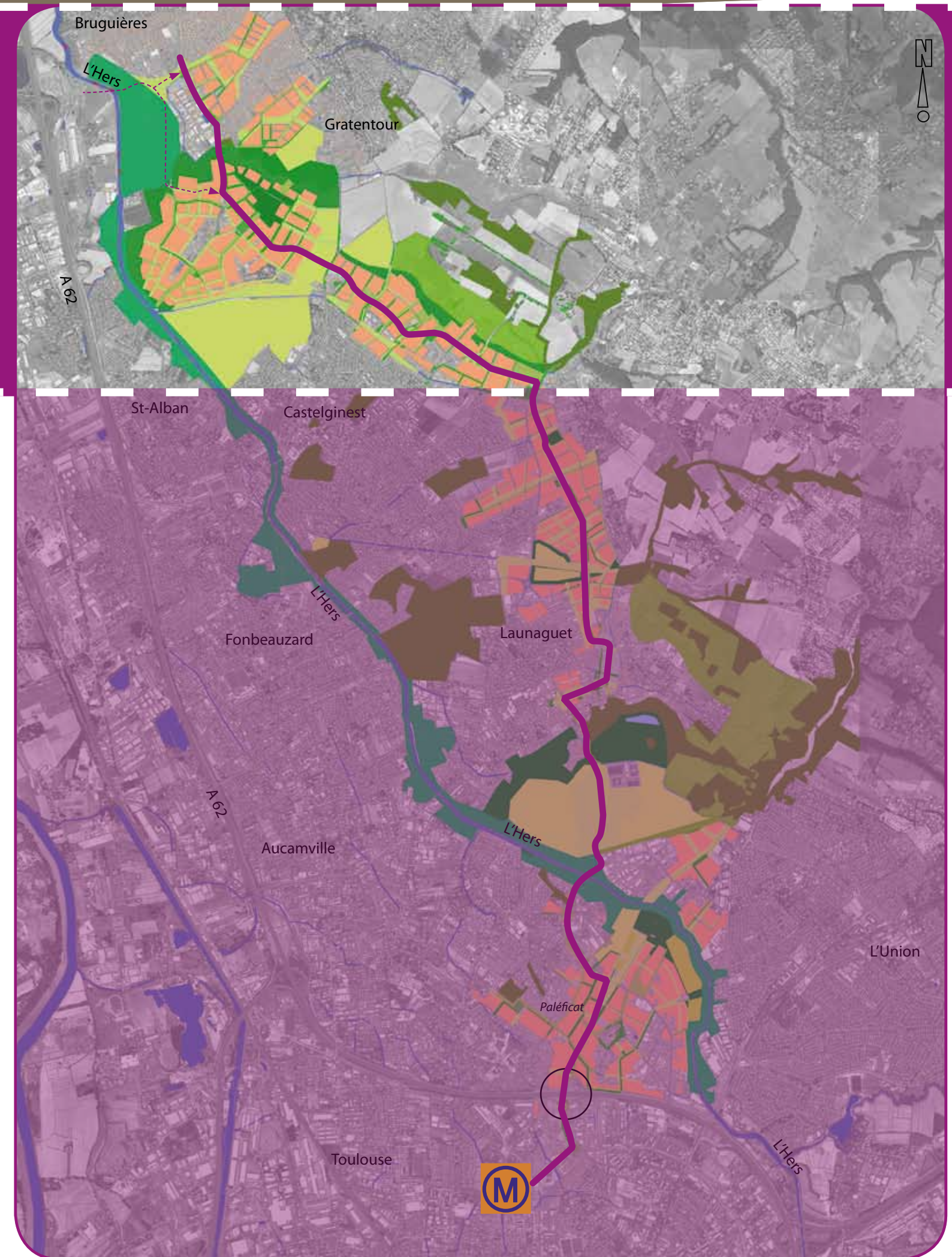
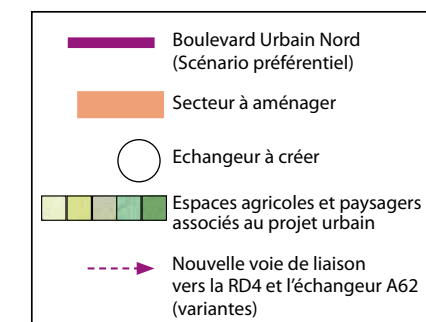




Séquence 4

Camilong
Naucou
Saint-Pierre
Rayssac
La Bartole
Tucol
Saudrine

Communes de Castelginest,
Gratentour et Bruguières



ce que le futur boulevard urbain nord doit prendre en compte

- Offrir une alternative à la voiture particulière
- Favoriser les circulations piétonnes et cyclistes sur l'ensemble de la section
- Accompagner le développement urbain
- Composer avec l'habitat diffus existant, limiter l'impact foncier du boulevard urbain
- Anticiper les besoins de déplacements des futurs habitants
- Proposer un maillage avec le réseau viaire existant, notamment en proposant une desserte réservée aux poids lourds
- Intégrer le contexte hydrographique dense et la proximité des coteaux
- Développer des coulées vertes d'échange avec les coteaux
- Maintenir l'activité agricole
- Assurer la mise en œuvre d'une démarche de cohérence urbanisme/transport, notamment par l'instauration d'un périmètre d'étude sur la commune de Castelginest



> L'effet BUN se prolonge au-delà du boulevard multimodal, vers les centres de Bruguières et Gratentour



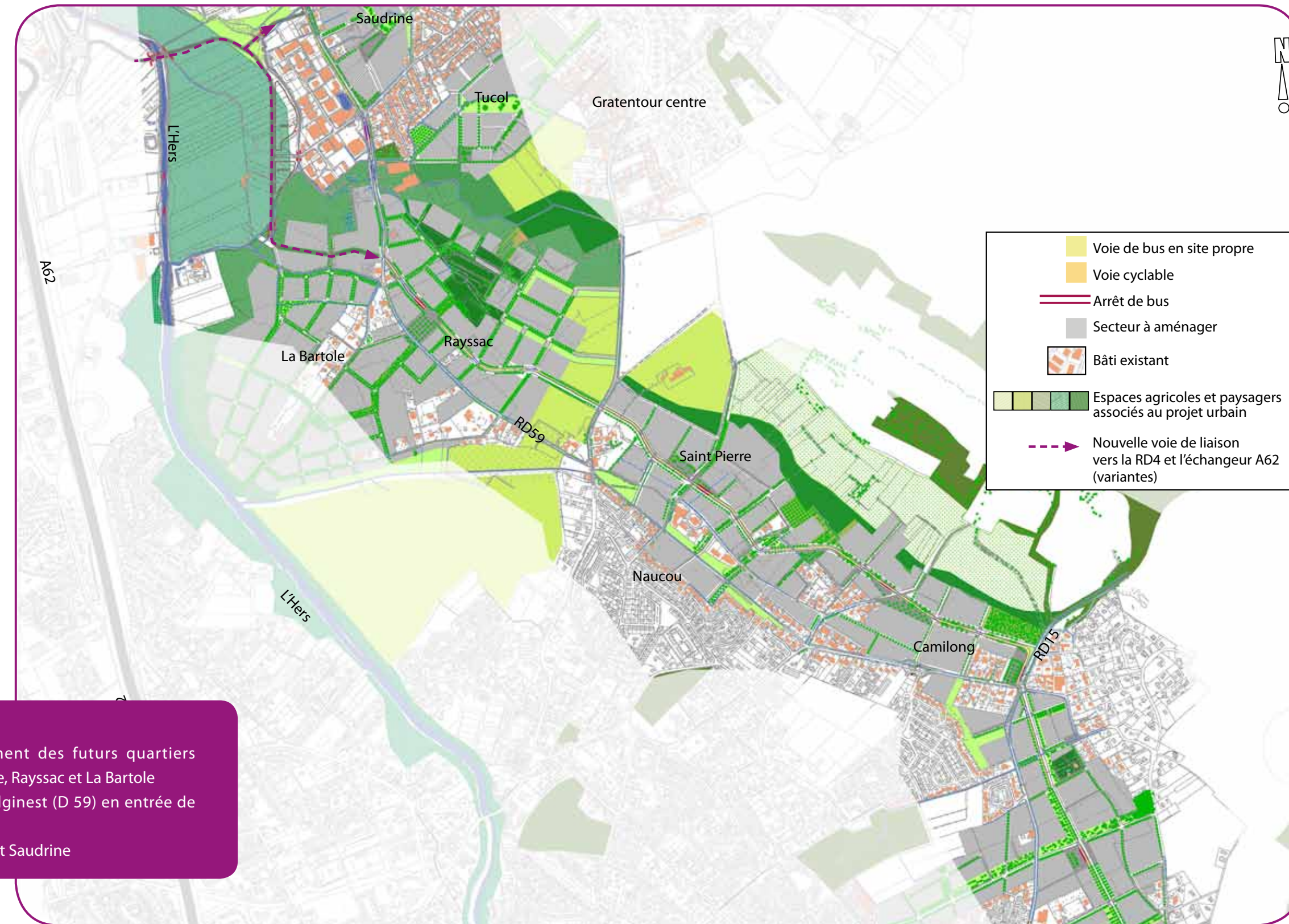
Séquence 4

Camilong
Naucou
Saint-Pierre
Rayssac
La Bartole
Tucol
Saudrine

Communes de Castelginest,
Gratentour et Brugnières

Du sud vers le nord

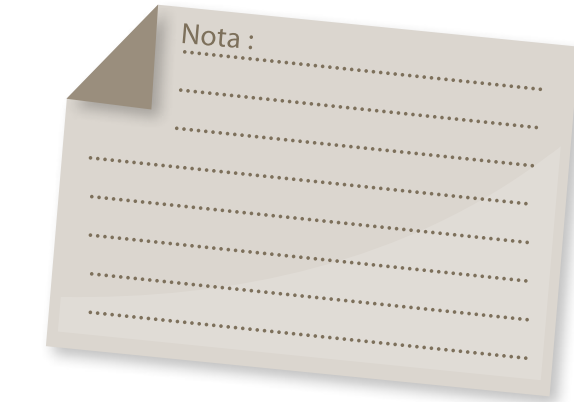
- Structurer le développement des futurs quartiers Camilong, Naucou, Saint-Pierre, Rayssac et La Bartole
- Rejoindre la route de Castelginest (D 59) en entrée de Brugnières
- Desservir les quartiers Tucol et Saudrine



ce que le futur boulevard urbain nord permet

- une alternative à la voiture particulière
- des transports en commun performants
- des circulations piétonnes et cyclistes protégées
- une anticipation des déplacements des futurs habitants des quartiers projetés

Le boulevard urbain pose l'axe structurant de l'urbanisation future de ce secteur, en veillant à proposer une diversité de traitement en cohérence avec les espaces publics traversés. Le tracé se glisse en courbes et contre-courbes en pied de coteaux, prétexte à une urbanisation harmonieuse. Les stations de bus et les équipements publics à venir déterminent la création de nouvelles centralités.





Séquence 4

Camilong
Naucou
Saint-Pierre
Rayssac
La Bartole
Tucol
Saudrine

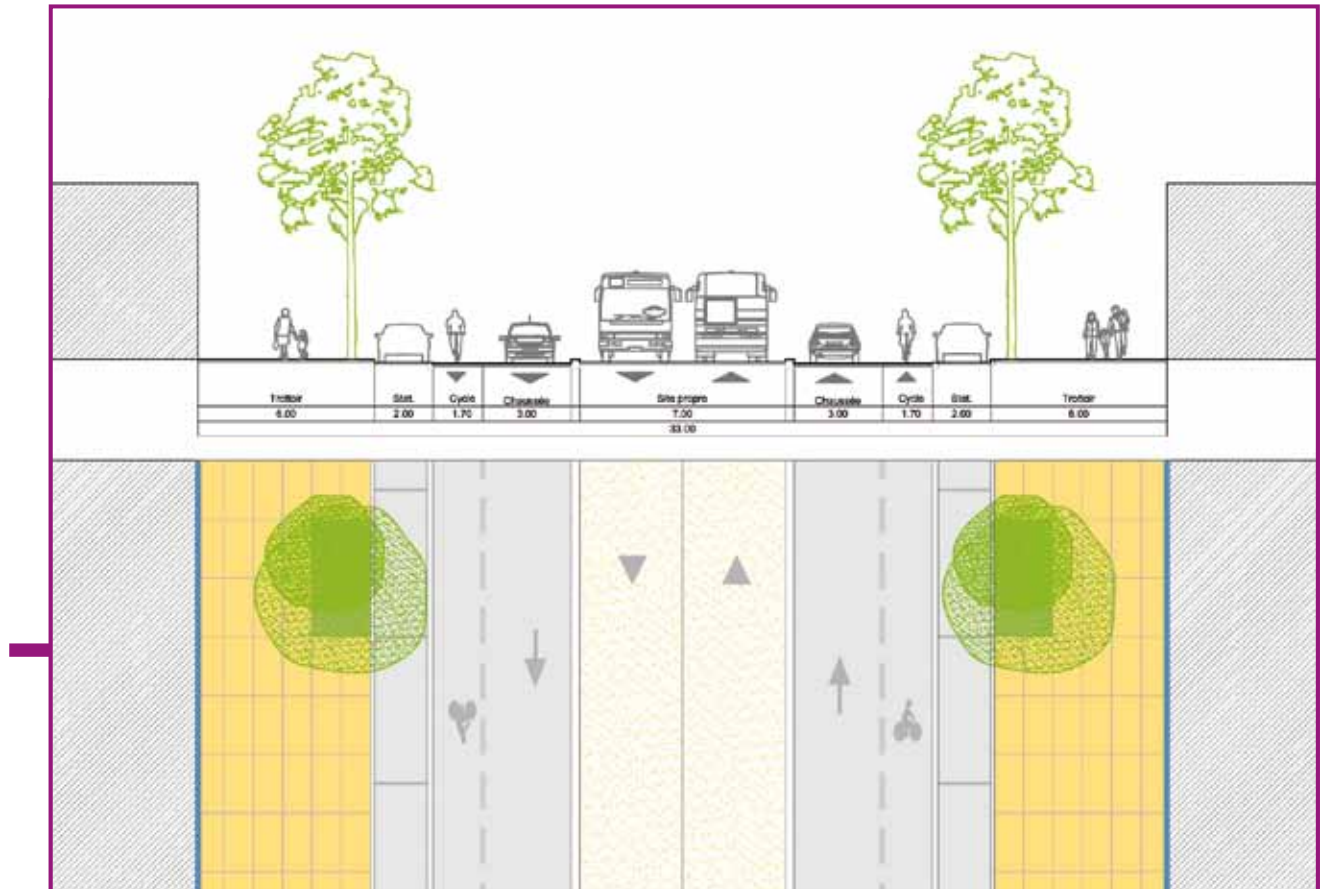
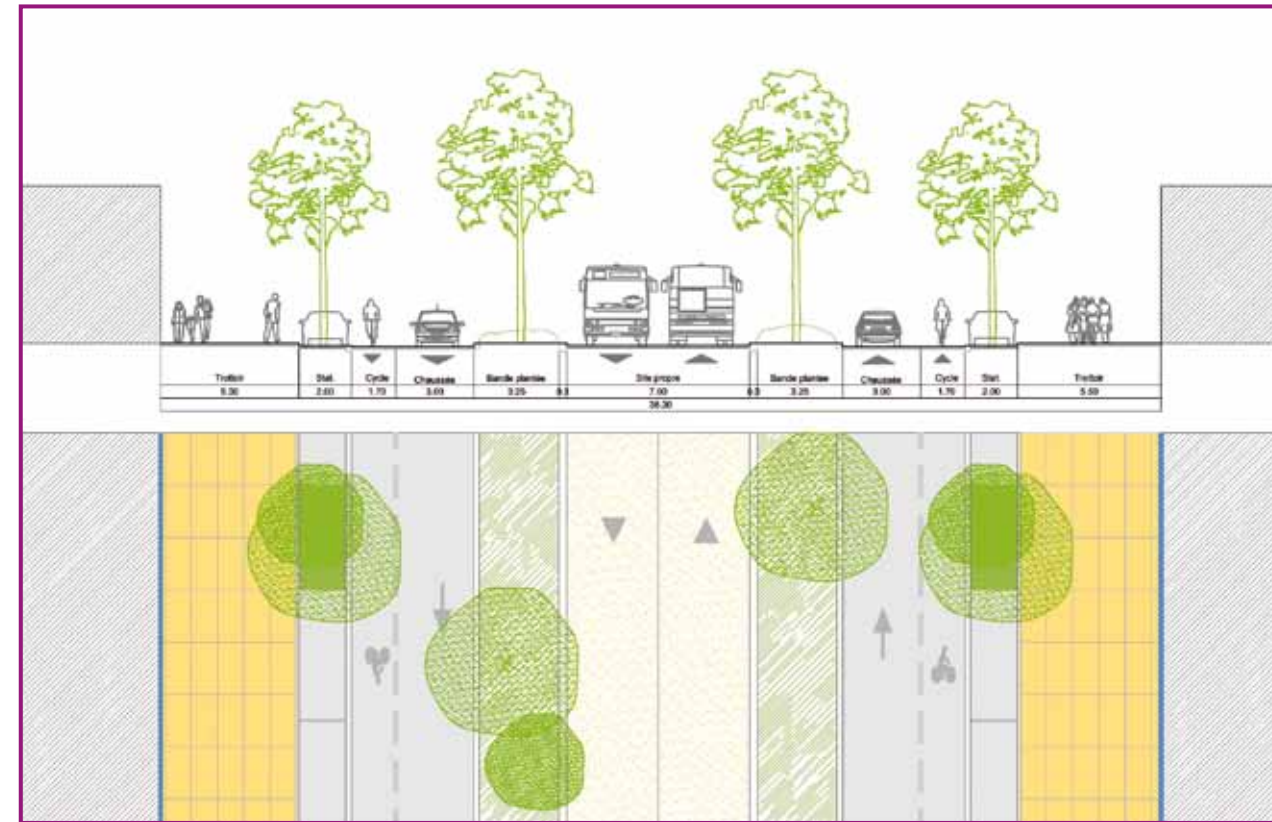
Communes de Castelginest,
Gratentour et Bruguières

Quartiers Camilong, Naucou

Le boulevard urbain multimodal se poursuit à l'ouest de la route de Bessières (D 15) en pied de coteaux, sur un tracé neuf. Passant au nord de la route de Pechbonnieu (D 14A), du chemin de Naucou, il atteint la route de Villemur (D 14) à Saint-Pierre, à la sortie nord de Castelginest.

Le boulevard urbain nord assure ici une fonction de « double couture » entre les tissus urbains au sud et les espaces naturels au nord. Des profils différents rythment la progression du boulevard dans ce secteur aujourd'hui agricole, alternant une insertion soit centrale, soit latérale des voies de bus en site propre.

Deux parkings relais situés à proximité des stations Camilong et Saint-Pierre facilitent le report des déplacements vers les transports en commun.



Quartiers Rayssac, La Bartole

Le boulevard urbain continue en tracé neuf à l'ouest de la route de Villemur (D 14), d'abord au nord de la route de Bruguière (D 59), avant de la rejoindre. La route D 59 est aménagée pour accueillir les voies réservées aux bus au centre du boulevard.

De grandes transversales vertes assurent la continuité des espaces urbains vers les espaces naturels.

En entrée de Bruguières (D 59), le boulevard urbain s'achève dans sa configuration multimodale par une dernière alternance de profil (intégration latérale des voies de bus) et par la création d'un parking relais.



Séquence 4

Camilong
Naucou
Saint-Pierre
Rayssac
La Bartole
Tucol
Saudrine

Communes de Castelginest,
Gratentour et Bruguières



Quartiers Tucol, Saudrine

L'offre de transport en commun se poursuit sur la route de Castelginest et la route des Sports (D 59) pour desservir les quartiers Tucol et Saudrine où un parking relais sera également proposé aux utilisateurs des transports en commun.

- la prise en compte de l'habitat existant
- la maîtrise de l'urbanisation
- un impact sur le foncier bâti limité



A l'intérieur de la parcelle, seule la partie en rouge est concernée par les impacts sur le foncier bâti (réduction de jardin ou bâti touché)

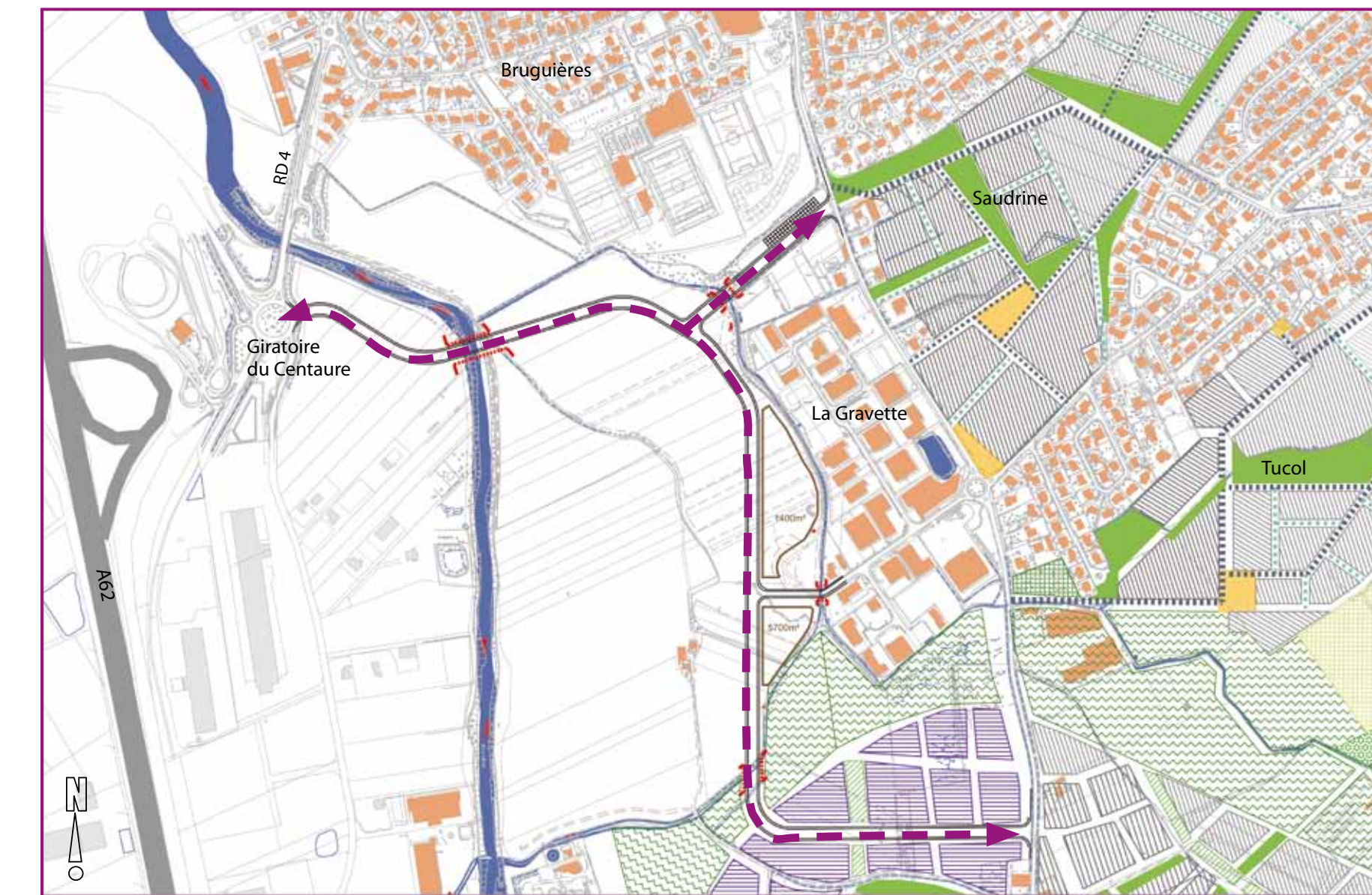
- des circulations transversales facilitées
- une voie réservée aux poids lourds pour la desserte des zones d'activité

Plusieurs zones d'activité jalonnent le parcours du boulevard urbain nord. Pour autant, celui-ci n'a pas vocation à accueillir un trafic de transit de poids lourds. Pour éviter tout effet d'appel depuis l'autoroute (A 62) vers le boulevard urbain, un tracé de desserte des activités économiques est proposé à la concertation.

- la prise en compte des particularités hydrographiques
- des coulées vertes d'échange avec les coteaux
- le maintien d'une activité agricole

Les études mettent en avant un contexte hydraulique singulier en raison de contextes artificiels et/ou de configurations particulières (endiguements, débits « fuyards », buses en sous capacité, diffluences...). Le Fongauzy, sur le quartier de la Bartole, fera l'objet d'un traitement spécifique en raison de ses diffluences.

L'infrastructure dans sa conception prévoit d'assurer une « transparence hydraulique » qui concilie écoulements naturels (en améliorant chaque fois que cela est possible la situation actuelle) et possibilité d'urbanisation.



L'essentiel :

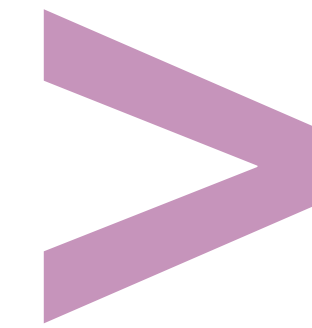
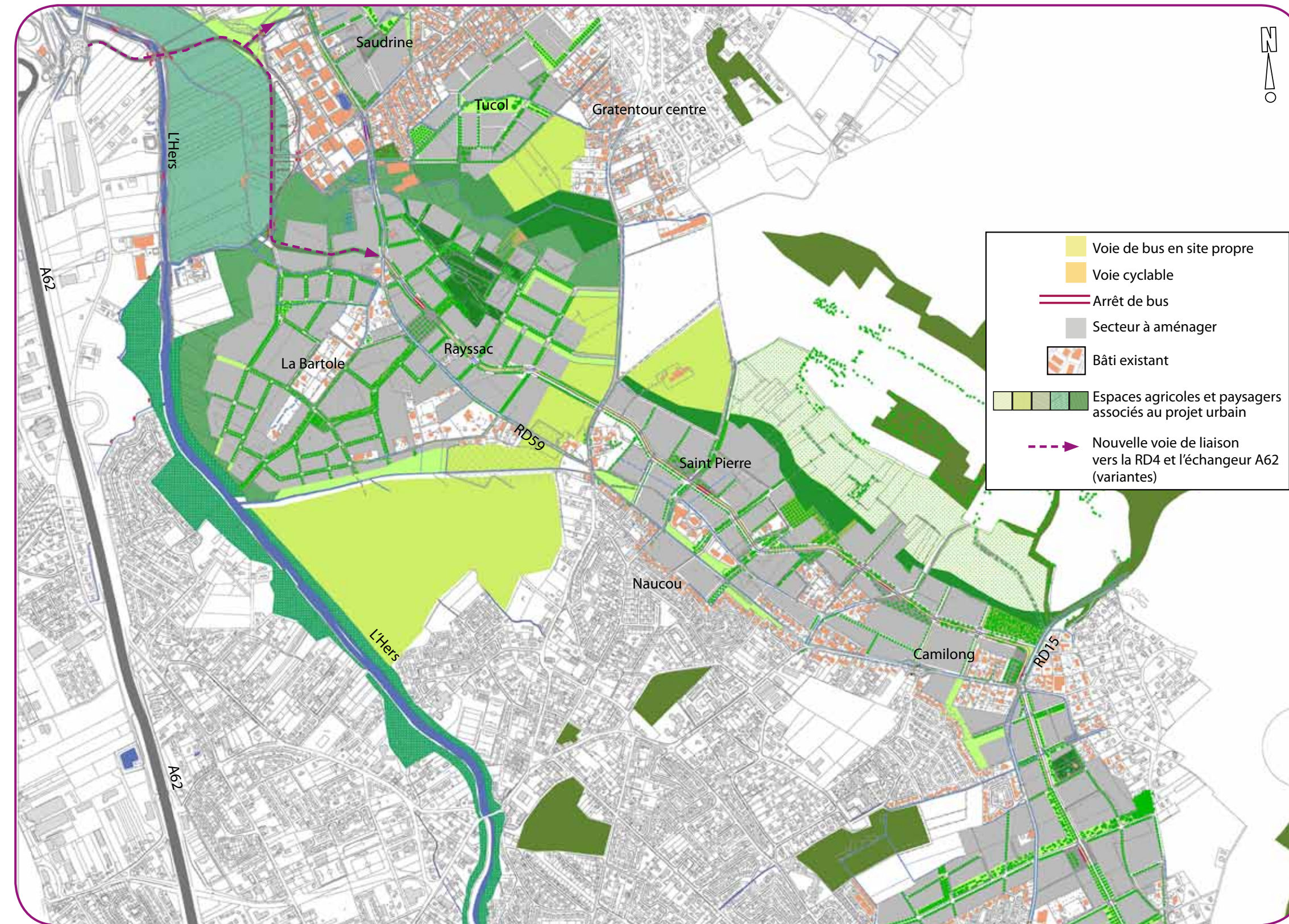
Le boulevard urbain nord est interdit aux poids lourds en transit. Pour assurer la desserte de la zone d'activité de la Gravette et du parking relais à l'extrémité nord du boulevard, une nouvelle voie de liaison est créée.



Séquence 4

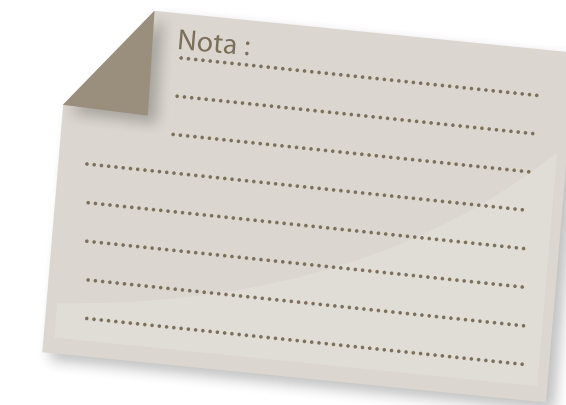
Camilong
Naucou
Saint-Pierre
Rayssac
La Bartole
Tucol
Saudrine

Communes de Castelginest,
Gratentour et Bruguières



J'habite à gratentour ou à bruguières ce que le bun m'apportera

- l'amélioration du service de bus (les fréquences augmenteront au fur et à mesure de l'arrivée de nouveaux habitants) et des temps de parcours garantis sur l'ensemble de la journée,
- une circulation en vélo ou à pied facilitée dans des espaces protégés,
- une circulation automobile apaisée (limitation à 50 km/h),
- des liaisons transversales aisées, tant en bus qu'en voiture,
- une urbanisation maîtrisée autour du BUN,
- de nouveaux espaces publics,
- une perspective paysagère préservée dans la continuité des coteaux.





Phasage de l'infrastructure de transport

dix à quinze ans pour construire le bun et accompagner le développement urbain

> Les grandes étapes de réalisation

Le projet urbain de référence du BUN imagine la ville telle que nous la connaissons dans quinze ou vingt ans.

Le boulevard multimodal et les projets d'urbanisation qui jalonnent le BUN ne procèdent pas des mêmes processus de concertation et de décision. Tout est mis en place pour autant pour que transports et urbanisation avancent de concert.

Répondant à la logique de fabrication de la ville qui part du cœur de l'agglomération pour se déployer vers la périphérie, le boulevard urbain nord sera aménagé progressivement du sud vers le nord.

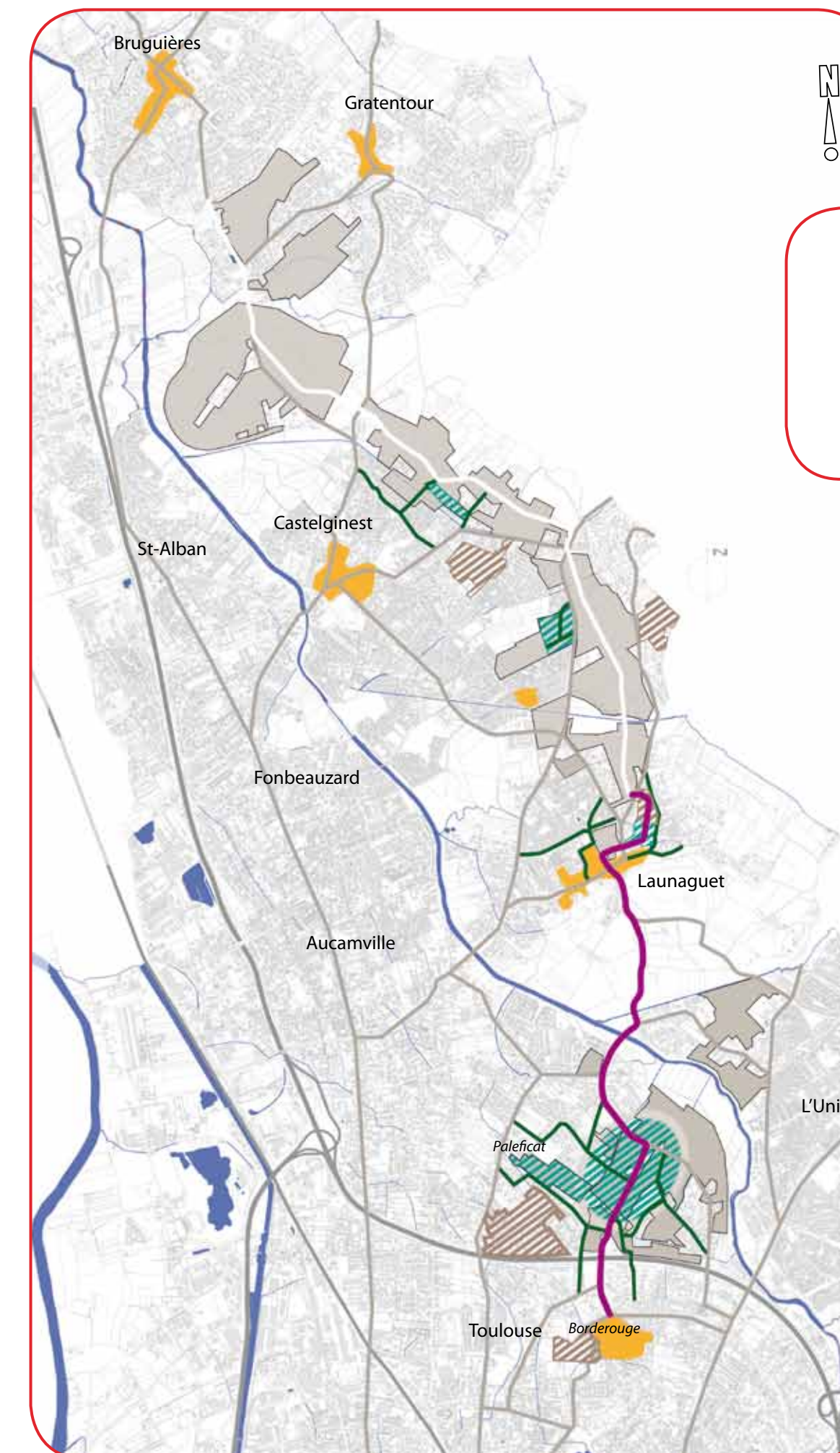
> Estimation prévisionnelle des travaux :

Le coût des travaux de l'infrastructure du BUN intégrant un Bus en Site Propre (hors acquisition et ingénierie) s'élève à 96,5 millions d'euros HT (valeur avril 2010).

Ce montant correspond à celui annoncé dans le dossier Grenelle II, pour lequel une subvention a été obtenue.

Le financement s'effectue à 50/50 par les deux maîtres d'ouvrage, la Communauté urbaine du Grand Toulouse et par Tisséo-SMTC.

Toutes les subventions obtenues par ailleurs viendront en déduction de ce montant.



- Tracé du BUN réalisé
- Centralités existantes
- Opérations d'aménagement connexes au BUN
- Projet urbain en cours de réalisation





> Fin 2015-début 2016, deux ans après le démarrage, où en sera le projet ?

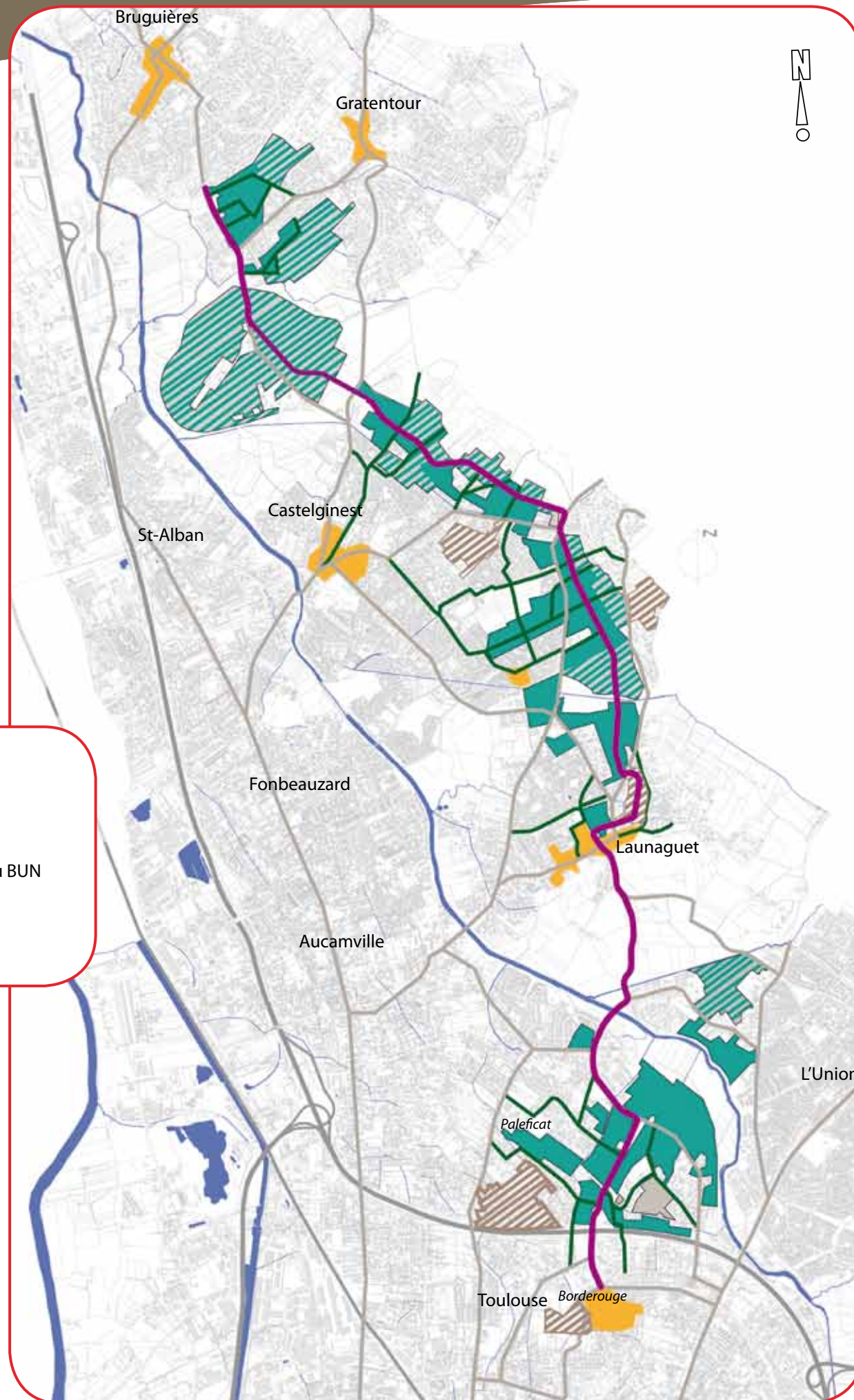
Aménagement du BUN :

- Le franchissement sur le périphérique et l'échangeur de Borderouge sont en service.
- Les travaux concernent les séquences 1 et 2, de Paléficat à Launaguet (chemin de Casalbarbier).



Phasage de l'infrastructure de transport

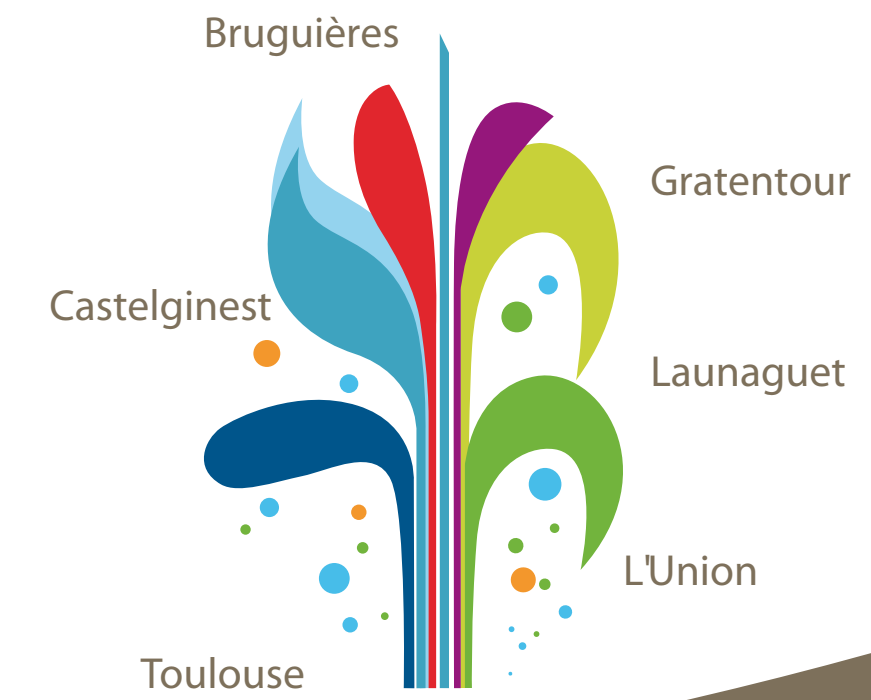
-  Tracé du BUN réalisé
-  Centralités existantes
-  Opérations d'aménagement connexes au BUN
-  Projet urbain en cours de réalisation



> Comment se poursuivent les travaux après 2017 ?

Aménagement du BUN :

- Le boulevard est aménagé de Borderouge (boulevard Netwiller) à Launaguët (rue Cazalbarbier).
- Les travaux concernent deux sections :
 - du quartier des Marots (Launaguët) à l'intersection avec la route de Villemur (D 14) à Castelnest,
 - la D 59, sur la commune de Gratentour.
 La dernière section située entre la route de Villemur (D 14) et la départementale 59 (Gratentour) puis la voie de desserte des activités économiques sont les dernières aménagées.



bun
nouveau lien territorial

Chapitre 4

Un projet en évolution constante





d'un simple projet d'infrastructure de déplacements...

En 2002/2003, Tisséo-SMTC fait réaliser une première étude d'opportunité et de faisabilité d'infrastructures performantes de transport en commun afin de proposer une desserte de transport collectif (bus).

Les territoires du nord toulousain sont voués à accueillir un transport en commun en site propre de part l'importance des déplacements en lien avec Toulouse et son potentiel d'accueil de population. Le Grand Toulouse lance à son tour des études d'opportunités concernant la voirie.

En 2005, la maîtrise d'ouvrage du projet est prise par le Grand Toulouse qui en fait un projet stratégique dans le cadre de la politique communautaire.

Par la suite, la communauté urbaine poursuit les études destinées à valider l'opportunité et la faisabilité d'un projet d'infrastructure de déplacements multimodal.

En 2007, le projet du boulevard urbain nord prend forme.

Son tracé est alors prévu de la ligne B du métro de Borderouge à Bruguières. Il doit desservir les 6 communes de Toulouse, L'Union, Launaguët, Castelginest, Gratentour et Bruguières.

Depuis 2005, l'État et les collectivités réalisent également des études techniques sur le diffuseur de Borderouge qui fait partie intégrante du projet de boulevard urbain nord.

Les études mettent en perspective le besoin de cohérence entre schéma de transport et développement urbain

• 2004/2005 :

Échangeur de Borderouge - étude de faisabilité technique

• 2004 :

Boulevard urbain nord - étude d'opportunité

• 2005 :

Traversée de Launaguët - étude technique

• 2007 :

Diagnostic et potentialités de développement urbain autour du **bun**

... à un projet de ville

Les études préliminaires en 2007 confirment les orientations prises précédemment et soulignent l'enjeu de traiter déplacements en transport en commun et développement urbain du nord toulousain de concert. Le projet d'infrastructure devient alors un projet de ville desservi par une infrastructure multimodale donnant priorité aux transports en commun et aux modes doux.

Le programme fait alors l'objet d'une première consultation publique – non obligatoire – fin 2008.

Ce vaste dispositif d'information et de concertation du public porte sur l'opportunité, les enjeux et les caractéristiques du boulevard urbain multimodal ainsi que sur le principe du développement urbain (identification des espaces potentiels d'urbanisation).

Quel impact auront les tracés sur le territoire ?

Quelles variantes peuvent être proposées ?

Le projet est-il dédié aux transports en commun sur site propre ou aux voitures ?

Faut-il d'autres parkings relais ?

Comment dissuader les automobilistes d'emprunter cet itinéraire ?

Quels sont les espaces à préserver ?

Quelles sont les conséquences du projet sur la vie de chaque quartier ?

Comment favoriser la densité ?

De quel type de ville et de vie de proximité avons-nous envie ? ...

Telles furent quelques-unes des questions proposées en débat public.

Les 6 principaux thèmes abordés lors de la concertation de 2008 :

- Les tracés
- L'intermodalité
- Le développement urbain
- Le choix du mode
- Le réseau routier
- Les itinéraires piétons et cyclables



Par son ampleur et la mobilisation suscitée, cette consultation a permis à la population et aux communes concernées de découvrir les tracés proposés et de s'exprimer pleinement. Grâce à ces échanges, le Grand Toulouse a pu évaluer les interrogations de la population, affiner les études et piloter entre 2009 et 2011, les évolutions du projet.



les **décisions** prises à l'issue de la **concertation** de 2008

Le 20 mars 2009, le Grand Toulouse approuve à l'unanimité le bilan de la concertation (délibération 2009- 03 VOI- 02).

Il engage alors la poursuite des études sur 19 propositions de variantes de tracé, dont celles proposées par les associations de riverains et ce, en cohérence avec les projections d'urbanisation.

L'objectif est aussi de favoriser une maîtrise d'ouvrage au delà du périmètre du Grand Toulouse afin d'assurer une cohérence d'itinéraire et de projet.

le choix des **scénarios** de passage en 2010

Comment assurer la cohérence du projet urbain et du projet d'infrastructure ? Comment prendre en compte les retours de la population et passer le projet au crible des critères du développement durable ? Tels furent les défis auxquels les élus eurent à répondre à l'automne 2010.

Dégager la solution partagée par tous, pour une ville agréable à vivre au regard de critères de développement durable du territoire

1^{ère} étape

Chaque séquence du boulevard urbain nord et ses variantes de tracé (19 au total), sont alors soumises à des critères d'évaluation déterminants :

- mise en valeur du territoire
- structuration du développement
- efficacité des transports en commun
- convivialité urbaine

2^{nde} étape

Les élus ont choisi le tracé qui optimise, sur toute la ligne, la desserte du territoire et le potentiel de développement urbain au regard du développement durable. C'est ce tracé, partagé et retenu par les élus, qui fait l'objet de la concertation réglementaire aujourd'hui.

Les prochaines étapes :

Septembre 2011

Concertation publique.

Automne 2012

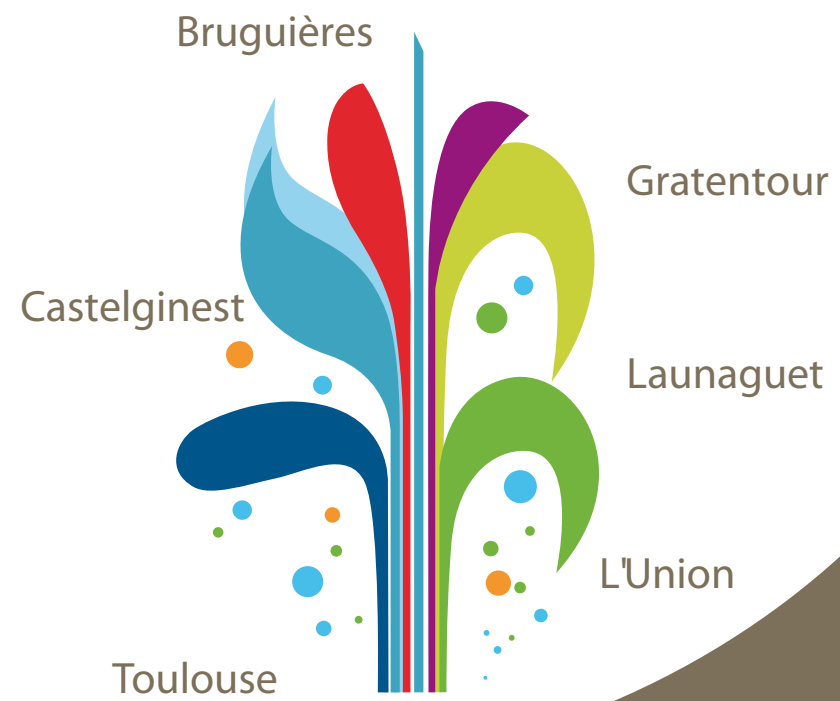
Enquête liée à la déclaration d'utilité publique.

Automne 2013

Début des travaux du site propre.

Fin 2014

Mise en service partielle du boulevard multimodal.



bun
nouveau lien territorial