

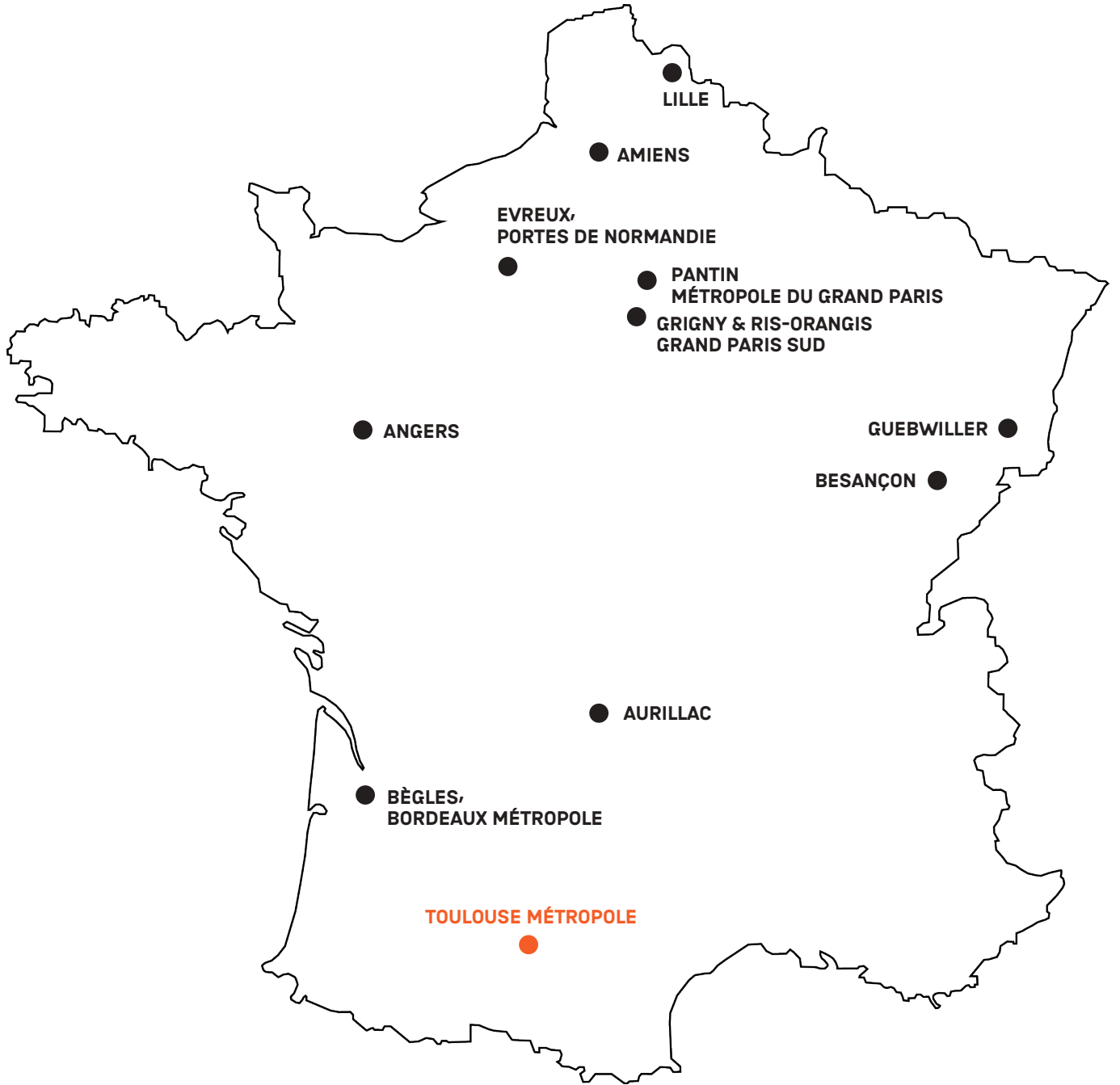
E U R FR
P A O
14 N

Villes
productives

TOULOUSE MÉTROPOLE

**ENTRER DANS LA MÉTROPOLE
PRODUCTIVE**

Dossier de site



INFORMATIONS GÉNÉRALES

SITE PROPOSÉ PAR :

Toulouse Métropole ; villes de : Balma, L'Union, Toulouse ; aua/Toulouse (Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire de Toulouse Aire Métropolitaine)

ACTEURS IMPLIQUÉS :

Toulouse Métropole ; villes de : Balma, L'Union, Toulouse ; aua/Toulouse (Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire de Toulouse Aire Métropolitaine)

REPRÉSENTANT DE L'ÉQUIPE :

architecte et/ou urbaniste et/ou paysagiste

COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET CARACTÉRISTIQUES DU SITE :

urbanisme, architecture, paysage

COMMUNICATION :

Communication des projets après le concours, le 1er décembre 2017

JURY – 1ÈRE ÉVALUATION :

Avec la participation des représentants de site

JURY – SÉLECTION DES PRIX :

Sélection distinctive, avec lauréat (12.000€) / mentionné (6.000€) / mentions spéciales (pas de prix)

PROCÉDURES INTERMÉDIAIRES POST CONCOURS :

- rencontre des villes & des équipes organisée par le secrétariat European France à Paris en février/mars 2018
- rencontre in-situ des villes & des équipes organisée par les collectivités et leurs partenaires à partir de janvier 2018
- assistance et conseil d'European France auprès des collectivités et de leurs partenaires pour la mise en place des suites du concours

MISSION DONNÉE À LA (OU LES) ÉQUIPES SÉLECTIONNÉE(S) POUR LA RÉALISATION :

Étude de faisabilités, missions de maîtrise d'œuvres urbaines et/ou architecturales à initier avec les partenaires

LA BONNE SANTÉ D'EUROPAN *

Ce titre est celui d'un article paru dans la revue *Urbanisme* (1), au sujet du Forum Européen intersessions organisé par Europan en octobre 2016. Il souligne l'importance et la vitalité de ce concours original et unique qui fait se rencontrer des villes, des experts, et de jeunes candidats sélectionnés, de 15 pays différents. À cette occasion, lors de la journée consacrée aux sites de la 14^e session, beaucoup d'acteurs sont venus et se sont croisés, entre 'ville adaptable' et 'villes productives'.

La France présente cette année 11 sites aux candidats européens. Avant eux, en relais, ce sont les villes qui 'font' europan, en équipe, avec des partenariats multiples et diversifiés ; la préparation des éléments du concours prend du temps, celui de la première année de la session. Le thème Villes Productives s'adresse à toutes les échelles du territoire et parties de la société, de notre culture européenne. Il est éminemment contemporain et d'actualité. Les attentes sont très ambitieuses, mais comme toujours dans un esprit d'ouverture, d'écoute, de découverte. Pour faire en sorte que des idées deviennent possibles, se poursuivent dans des actions, il faut déjà qu'elles soient exprimées et débattues en collège, entre représentants des sites, experts, membres du jury, au niveau national puis européen. Ce terreau fertile favorise et encourage les expérimentations in-situ après le concours pour les équipes sélectionnées. En France, trois équipes par site le seront.

« L'architecture est un moteur en capacité d'apporter les réponses idoines, ingénieuses, innovantes, aux questions d'avenir que pose la société contemporaine » (2)

DE LA VILLE ADAPTABLE À LA VILLE PRODUCTIVE, LE THÈME SUIT LE PRÉCÉDENT.

Villes productives s'inscrit dans la continuité de la ville adaptable avec l'accent mis sur la mixité des activités, de l'habitat et des modes de vie en cœur de ville ou en périphérie. Par production on entendra activités productives, et donc quelle place, quelle architecture, quelles interactions et associations urbaines, quelle production contemporaine de la ville. On entendra ainsi questionner la production artisanale et industrielle dont les origines et les aboutissements, et donc les formes, changent, mais encore les services et les activités au service de la connaissance. (3)

Plusieurs sites de la 13^e session Ville Adaptable ont révélé la nécessité de penser processus, structuration, négociations,

pour un maintien ou un renouveau de la production dans la ville. C'est ce que certains sites E14 proposent alors que d'autres se préoccupent de la part de ville dans des lieux dédiés à des productions monofonctionnelles en mutation. Cette idée de production et/ou de mixité que nous devons imaginer car elle a des visages très divers, sonne peut-être le renouveau de la forme urbaine, de sa typo-morphologie. Celle-ci se transforme, s'adapte aux modes de vie, aux formes hybrides de la vie sociale, abritant à la fois des formes de résistances et de résiliences, des événements, des transformations révolutionnaires.

La ville du 19^e siècle peut s'avérer adaptable, une exposition au Pavillon de l'Arsenal à Paris le démontre avec le modèle Haussmannien. De grands sites industriels aussi, comme celui de la Ruhr en Allemagne. Qu'en est-il des grands objets du 20^e et du 21^e siècle naissant ? Des zones, ZUP, ZAC, ZA, ZI, zones résidentielles, des lotissements (grands objets de petits éléments), des infrastructures ferroviaires et routières ?

Comme toujours Europan semble poser des questions simples à travers les thèmes et les sujets posés, des évidences diront certains. La question est plus complexe qu'il n'y paraît car elle remue à la fois la fondation culturelle urbaine et son devenir. Elle interroge deux siècles de construction et de développement des villes au service d'une industrie déterritorialisée et pour l'accompagner, une politique du logement en miroir.

Villes productives est en marche ! Bauwelt (4) a édité un numéro dédié à ce thème en septembre 2016, et Bozar à Bruxelles (5) y a consacré une exposition qui s'est terminée le 15 janvier 2017 car « Bruxelles et la Flandre sont ici les pionniers d'un tournant opéré dans l'aménagement et le développement urbains en Europe qui conduit de la ville postindustrielle à la ville productive ». Donc de nombreux projets commencent à faire exemple, tout reste néanmoins à faire dans un grand nombre de situations, partout en Europe. Les sites Europan en démontre la singularité.

11 SITES, DE L'INTÉRÊT DU NOMBRE ET DE LA DIVERSITÉ DES COLLECTIVITÉS ET DE LEURS PARTENAIRES

Le thème ville productive a attiré les collectivités confrontées à la mutation de leur territoire, de leur paysage et de leur savoir-faire. Le thème a résonné jusque dans les intérieurs des sociétés publiques et privées sollicitées par les collectivités. Une fois de plus nous confrontons les échelles, du micro au macro. Nous misons sur le terrain d'expérimentation des idées avec de multiples acteurs.

(1) * Urbanisme n° 403 p13

(2) Stratégie Nationale pour l'Architecture, octobre 2015

(3) Besson, R., 2014, capitalisme cognitif et modèles urbains en mutation. L'hypothèse des systèmes urbains Cognitifs, in Le Blanc A, Piermay J-L, Daviet S, Villes et industries. Lille : territoire en mouvement, n°23-24.

(4) Bauwelt n°211 die produktive stadt

(5) Atelier brussels, a good city has industry, Bozar

Décloisonnement et discussion pour faire apparaître en filigrane l'innovation architecturale et urbaine, ces deux dimensions inséparables, ces deux échelles propres à la création du concours européen en 1988.

Des artefacts métropolitains aux villes (motorisées) de la campagne, de nombreuses situations sont présentées et questionnées. Le thème permettra d'aller loin, avec des réponses que nous attendons à l'écoute des villes mais qui les surprennent, qui sachent s'inscrire entre les lignes parfois, extrapoler et proposer ce que nous n'avons pas encore pensé. Au plus près du réel dans une perspective d'avenir.

DES LIEUX COMMUNS, UNE COMMUNAUTÉ DE LIEUX

Les sites ont autant de points communs que de différences, de spécificités. Nous évitons les clichés, même si parfois les lieux sont archétypaux : zones commerciales bordées de lotissement, parkings à perte de vue, coupures urbaines infrastructurales, délaissés.

L'Europe péri-urbaine ressemble aux toiles de fond du cinéma de Ken Loach ou de Bruno Dumont. En opposition avec les centres villes où la rue est une déambulation animée et joyeuse? Pas toujours, parfois les centres villes se vident, vétustes, chers, inaccessibles. De grands équipements sont délocalisés, leur patrimoine devenant des coquilles vides en friche.

En même temps, les zones d'activités cherchent à sortir de leurs grandes enclaves, les études de marches montrant des clientèles en baisse et mouvantes. Les grandes surfaces commerciales tentent une fragmentation en centre-ville et de fait cherchent de nouveaux locataires ou preneurs pour les immenses assises foncières qu'elles occupent en entrée de ville. Les entreprises sont mobiles, on ne dénombre plus les «sans bureau fixe»(6) et en même temps que l'on désindustrialise, que l'on délocalise, « débureautise », on se demande où va le travail, car il est devenu une entité mobile, vaporeuse voire éphémère.

Toutes les entreprises n'ont pas disparu, certaines ont encore des activités industrielles, ou bien font le choix d'en développer de nouvelles, comme à Bègles. Car la période charnière a quelque chose de très prometteur dans les possibilités qui s'offrent de recyclage, transformation, réutilisation, régénération, création. Du travail en perspective. Et des espaces, des lieux qui sont à prendre, à partager, car la ville est un marché. Faire venir la ville auprès de, voire dans, la source de production, et vice-versa. Des entreprises cherchent à rester sur site d'origine

(6) Bruno Marzloff, sans bureau fixe

tout en régénérant leurs activités comme à Amiens, à Guebwiller, à Angers. Renouveau, résilience, mais aussi résistance (rester !) L'entreprise a besoin comme la ville de symbolique et d'imaginaire. Inventer de nouveaux produits ou transformer ses activités, revenir à la production dans la ville a besoin de s'appuyer sur des stratégies urbaines (déplacement, accès, proximité, centralité, circuits courts, etc...) et sur une représentation architecturale, artistique, culturelle. (Le premier film du cinéma, des frères Lumières, montre la sortie des usines ...Lumières ! (7) Valorisation de l'image autant que fonctionnalité et performance énergétique, recherche autant que développement. La production a besoin de s'appuyer sur les habitants, « de multiplier les points de contact avec la société, avec l'activité vivante »(8). La production a besoin de la connaissance. Quoi de plus fertile par exemple qu'un campus universitaire, des lieux de résidence pour les étudiants, dès lors qu'ils sont reliés au centre de la ville par un transport urbain performant comme à Besançon ?

« chérissez la générosité des bâtiments industriels et des infrastructures » (5)

Les zones d'activités en périphérie ou en entrée de ville sont des lieux accessibles car peu chers. Et parfois il suffirait de peu pour une mise en situation urbaine tant elles ont été rattrapées par la ville. On découvre les avantages des infrastructures des lors qu'elles mutent et s'adaptent, accueillent les voies vertes, un tramway, le covoiturage. On découvre un vrai potentiel d'espaces, parfois très proches de la campagne ou d'espaces naturels, comme à Angers, ou à Lille sur les rives de la Deûle, ou encore à Toulouse aux portes métropolitaine Est.

La place de la voiture et la nécessité des déplacements se questionnent. On doit pouvoir aller partout ; la voiture est à la fois une contrainte environnementale et encore un atout ; son usage évolue et se partage, et avec elle, le statut des parkings. Comment faire en sorte qu'elle ne grève ni ne détériore l'espace public, et qu'elle soit un facteur de transformation? Cette question est posée à Aurillac, ville phare dans un bassin de vie rural. Elle est aussi posée à Pantin avec la mutation productive des concessionnaires automobile.

La gare parce qu'elle est l'entrée d'une ville et le lieu des échanges et des rencontres, des croisements, est un lieu potentiellement productif, et peut générer un renouvellement urbain par des activités de production et de services, toutes générations et catégories sociales confondues. La question se pose à Evreux. À Grigny-Ris-Orangis, l'enjeu est de réparer, relier, créer une continuité urbaine dans les interstices des grands projets.

(5) Atelier brussels, a good city has industry, Bozar

(7) https://www.senscritique.com/film/La_Sortie_de_l_usine_Lumiere_a_Lyon/470793

(8) Boutang, Y-M 2008, le capitalisme cognitif : la nouvelle grande transformation, paris :Editions Amsterdam, coll Multitude/Idées, p245 ; cité par Raphaël Besson, introduction à la journée de lancement européen 14 en France,15 février 2017.

LES ATTENTES DU CONCOURS EUROPAN

« Deux siècles après la révolution industrielle, la notion de développement durable ouvre un nouveau cycle de la fabrique de la ville et de l'évolution des territoires urbains, ruraux ou métropolitains. Cette mutation nécessite de mobiliser les pratiques architecturales pour offrir plusieurs vies aux édifices et aux ensembles urbains aux équipements et aux espaces publics.

Prendre conscience de l'héritage architectural, tout particulièrement des XX^e et XXI^e siècles, afin de concilier architecture et patrimoine : l'architecture intervient en priorité sur le cadre existant, qu'elle fait évoluer, car transformer, c'est préserver ».(2)

Qualité du cadre de vie, rayonnement intellectuel et économique des villes au plan international, inscription dans l'expérience partagée d'une culture européenne, d'une culture de la ville dont les exemples du monde entier viennent nous enrichir. Ces enjeux portés par la Direction de l'Architecture (9) et la DGALN (10), nous les partageons avec les représentants des villes.

Le concours Europan associe Recherche & Expérimentations, politiques publiques et sites réels qui sont présentés par les collectivités en association avec des partenaires publics et privés.

Cela fait beaucoup de monde, et c'est sa force. Les dossiers de site reflètent le travail effectué avec les collectivités et leurs partenaires, de longue haleine dans un court laps de temps. Problématiser une situation, un propos tenu par une ville demande du temps et de la distance. Ce travail vient en marchant. Nous incitons à une réponse claire créative et étayée tout en démontrant une grande complexité qui dépasse la plupart du temps la temporalité du concours. Aucun dossier de site n'est parfait, il manquera toujours quelque chose, parfois il reflète énormément de questions en attente, et parfois certains critères se télescopent apportant des controverses intéressantes.

Il faut donc inventer, oser, faire des choix, exprimer un propos clair, en resonance avec les attentes et savoir exprimer ce qui n'est pas dit. Par conséquent les propositions attendues ne sont pas de l'ordre du catalogue ; le jury d'europan 13 avait souligné cette nécessité de mettre en garde sur la tentation pour les candidats de répondre à tous les points posés par les dossiers de site. Les propos développent de façon maximale les enjeux et les attentes. les candidats doivent faire des choix théoriques

et pratiques. L'économie, si elle est questionnée, n'est pas une science exacte, Villes Productives n'est pas un exercice de programmation économique. Le concours est toujours un appel à l'imagination, l'intuition, l'intelligence des situations, voire des synchronicités. Il fait appel à une culture architecturale et urbaine et à une réflexion sur les grands enjeux de notre société. Il est un appel à la capacité des jeunes architectes urbanistes paysagistes de s'impliquer dans la pensée contemporaine de la ville avec l'architecture, la nature, le paysage, les infrastructures en pleine conscience des conséquences environnementales, sociales, humaines. La valeur économique culturelle et sociétale de l'architecture est interrogée, en tant que création et facteur d'innovation, une stratégie d'innovation globale.

LES SUITES DU CONCOURS

L'originalité des propositions associées aux attentes des villes et d'Europan seront révélées lors de l'analyse des projets puis par le jury. Les idées auront alors vocation à trouver situation, forme et expérimentation, à faire exemple, à se réaliser dit on a europan.

Différentes étapes de présentation des projets, hors contexte, et in situ seront organisées par Europan avec les collectivités et leurs partenaires. En France, en fonction des projets et des propositions, des suites à plusieurs scénarios peuvent se déployer. En général, Europan préconise que les 3 équipes sélectionnées par site puissent travailler ensemble, avec des missions distinctes. on préconise qu'il n'y ait pas de mise en concurrence immédiate pour que puisse se mettre en place un travail collaboratif et productif, à la fois pour les équipes et pour tous les acteurs, et même plus. Ainsi peut se construire le programme pré-opérationnel. Ensuite il est possible de faire des choix, ou plusieurs choix.

7 sites sur 10 ont entamé un travail constructif avec les équipes Europan. Nous espérons et attendons que l'implication des partenaires aux côtés des collectivités permette d'aller plus loin et de réaliser l'utopie concrète tant attendue.

(2) Stratégie Nationale pour l'Architecture, octobre 2015

(9) Ministère de la Culture et de la Communication

(10) Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature



0 1 5 Km



© TOULOUSE-METROPOLE Reproduction interdite

Echelle

Le site de réflexion dans la métropole de Toulouse

MAIRIE DE TOULOUSE

toulouse métropole



Vue aérienne oblique de la porte métropolitaine Balma-Gramont

RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES"

LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THÈME

LA PORTE MÉTROPOLITAINE BALMA GRAMONT : UN PAYSAGE INITIÉ PAR UNE FORTE MIXITÉ

Ce site regroupe plusieurs types d'activités, commerciales, artisanales et industrielles installées dans des interstices vacants, le long d'axes routiers, ou regroupés au sein de petites zones d'activités. Cette économie métropolitaine ordinaire¹ s'appuie sur une multitude de petits établissements et produit un paysage fragmenté.

Ces activités indispensables au fonctionnement de la métropole sont un véritable atout, installent un réseau entre les différents acteurs économiques et produisent des interfaces entre producteurs et consommateurs.

Comment transformer ce site dans lequel prime la fragmentation en un paysage foisonnant, mais riche de ses différentes activités? Quelles sont les propositions à même de maintenir et de développer une cohésion entre les activités productives, le tertiaire, les commerces et l'habitat? Quelles sont les actions à mener pour que ce lieu devienne intelligible et appropriable à la fois par les usagers de la métropole et les habitants locaux?

LA VALLÉE DE L'HERS : CONTINUUM ÉCOLOGIQUE, CULTUREL ET LIEU DE MOBILITÉ

Le site se développe de part et d'autre de la vallée de l'Hers et du périphérique qui suit le même parcours. Cette limite, à la fois corridor écologique et infrastructure routière sépare deux entités très différentes. À l'Est, Toulouse, la ville centre dotée de tous les attributs d'une ville européenne traditionnelle, à l'Ouest un territoire complexe, enclavé, composé de plusieurs entités sans lien les unes avec les autres

La vallée de l'Hers constitue une percée remarquable, et une ouverture importante dans l'Est de la métropole Toulousaine, c'est l'endroit où l'on peut voir le ciel se déployer. L'ensemble constitué de l'espace paysager de la rivière et du périphérique qui l'accompagne, n'est pas seulement une contrainte ou une fracture, mais pourrait bien être révélateur du lien qui réunit la ville et la nature,

le centre et la périphérie, les deux rives d'une même vallée. La valorisation de cette vallée comporte des enjeux à différentes échelles :

- à l'échelle de la Métropole, avec ce corridor écologique qui se déploie du nord au sud, bien au-delà du site de réflexion. Il pourrait accueillir parcs, forêts, mais aussi une plaine des sports, d'autres activités de loisirs, ou même des champs d'agriculture urbaine ou des jardins ouvriers. Peut-on imaginer une trame Nature² capable d'intégrer les infrastructures de l'ère moderne, comme le périphérique bien sûr, mais également les supermarchés, les drive-in et toutes autres activités qui génèrent des déplacements ?

- à une échelle de proximité, se pose la nécessité de mettre en place des franchissements de ces infrastructures, à l'image de ceux qui existent comme le métro, facteur important de la transformation du site. Quels aménagements de l'espace public faut-il imaginer afin de pacifier ce nœud intermodal ?

Révéler la vallée de l'Hers permettrait de donner une nouvelle impulsion à la polarité entre nature et culture et nature et métropole. Le second objectif du projet Europan est de faire en sorte que cette vallée devienne le lien entre les multiples urbanisations du site.

L'ENTRÉE DE LA MÉTROPOLE, UN RÉSEAU MAILLÉ DE POLARITÉS

L'entrée d'une grande métropole est une succession d'étapes significatives qui permettent de passer progressivement d'un paysage naturel, agricole, vers un paysage urbanisé. Comme c'est le cas à Balma-Gramont, cette succession d'étapes a souvent été brouillée par des développements urbains successifs et incontrôlés.

Le site de projet de Montredon, par exemple, possède des atouts indéniables : une topographie en belvédère sur la ville de Toulouse et un patrimoine bâti intéressant. Quelles articulations faut-il mettre en place entre les projets de développement urbain et le «déjà-là», entre ville et campagne? Comment dans une même réflexion mener de front la construction de la métropole et la nécessité de constituer de petites entités afin de créer des espaces de vie agréables? Comment mettre en place un réseau constitué de différentes polarités, à l'image d'une métropole en mouvement ?

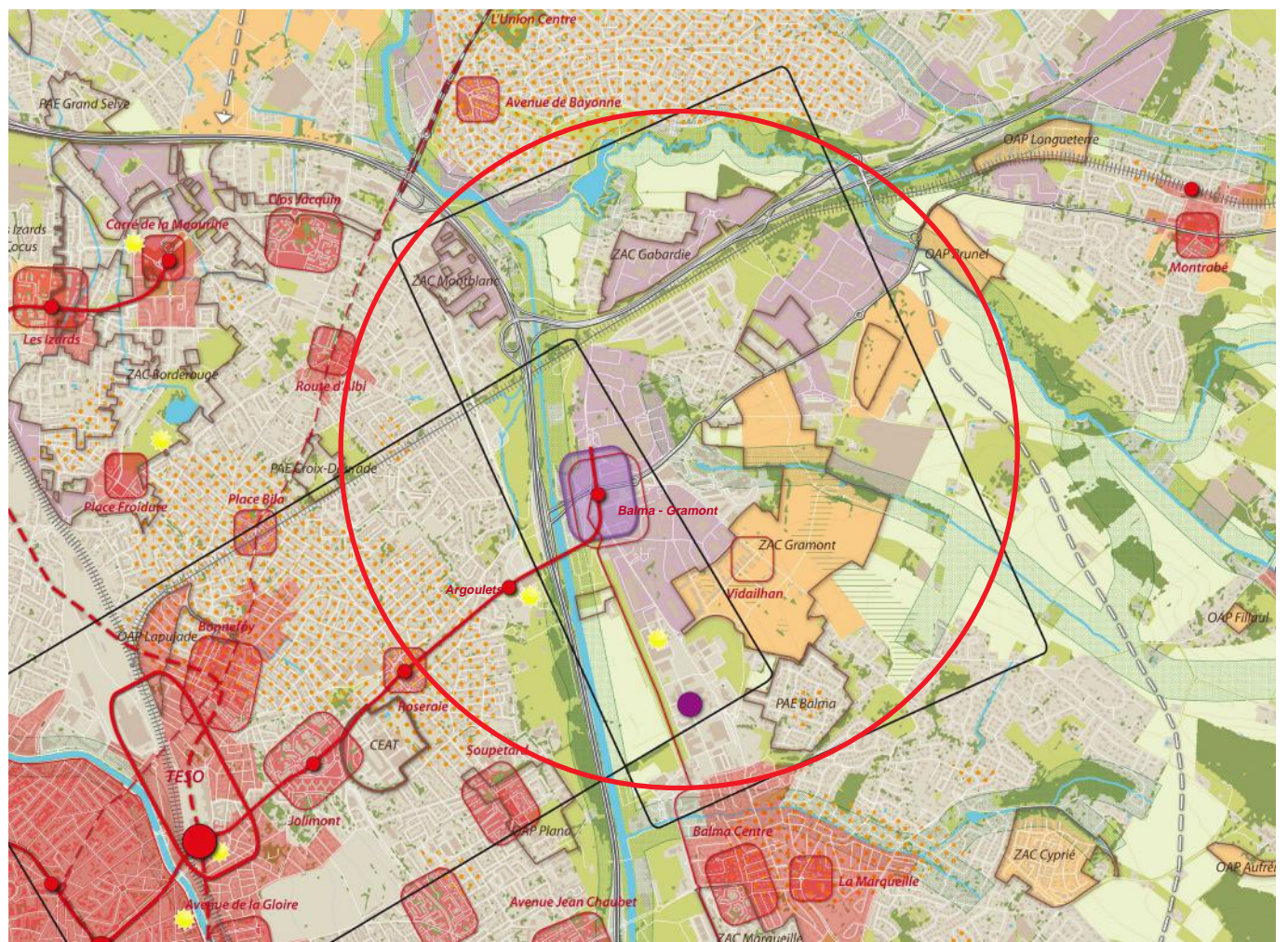
¹ in « L'économie métropolitaine ne se limite pas à La Défense » Manon Loisiel, Nicolas Rio, Magali Talandier ; métropolitiques.eu

² « La ville dans la ville, Berlin un archipel vert » d'Oswald Ungers et Rem Koolhaas ;Edition critique de Florian Hertweck et Sébastien Marot

1	FR-TOULOUSE-C-Mo8b
2	FR-TOULOUSE-SS-APo3b



Un site de réflexion étendu sur 3 communes



Du centre de la métropole à la porte Balma-Gramont Sources : Aua/T

LES ATTENTES DES VILLES CONCERNÉES

Trois communes de la métropole toulousaine sont impliquées dans ce site EUROPAN: Balma, l'Union et Toulouse. Elles sont toutes confrontées à de grandes difficultés de déplacements et d'accessibilité sur ce secteur, qui aujourd'hui conditionnent son attractivité et sa capacité de développement. Ces problématiques d'engorgement sont centrales pour tout projet envisagé sur le site. Les communes de Balma et L'Union souhaitent également voir évoluer la route départementale D112, car sa configuration ne permet pas le cheminement sécurisé et qualitatif nécessaire de modes alternatifs à la voiture. Les stratégies présentées devront expliciter des moyens à mettre en œuvre pour développer des infrastructures pour les modes doux et désengorger ainsi une partie des axes de circulation.

Partageant un objectif général, elles ont également chacune des attentes distinctes et spécifiques.

Commune de Balma

La commune de Balma oscille entre ses deux centralités : son centre de petite ville de 15 000 habitants et le pôle commercial de Gramont, qui est une aire d'influence à l'échelle de la métropole. Entre les deux, se situe la Zone d'Aménagement Concerté de Balma Gramont, une ZAC multi-sites et intercommunale (100 ha sur Balma et 6 ha sur L'Union). Sa programmation est orientée sur l'habitat (logements collectifs, intermédiaires et individuels groupés) et le développement économique. Son environnement verdoyant offre une qualité de vie indéniable aux portes de Toulouse, bénéficiant d'une desserte en métro, avec le terminus de la ligne A (arrêt Balma Gramont) et qui permet de rejoindre le centre-ville de Toulouse en 7 minutes.

Malgré ces atouts, la ZAC reste dissociée du tissu urbain balmanais. Son accès difficile au métro, qui est pourtant très proche en est un exemple emblématique. Le site, bien qu'en cœur de métropole, a une configuration périurbaine, il est composé de secteurs cloisonnés dont il faut faire un ensemble. Quelles solutions peuvent être envisagées?

Comment les mettre en œuvre afin de permettre à ces entités de former ensemble une ville productive, qui cohabite harmonieusement avec le tissu pavillonnaire majoritaire à Balma?

Commune de L'Union

La commune de L'Union (13 000 habitants) souhaite principalement maîtriser la densification sur ce territoire. En effet, nombre de porteurs de projets, conscients des atouts de ce secteur (la proximité de la ZAC, du pôle commercial de Gramont et de la desserte métro) souhaitent aujourd'hui s'implanter dans cette partie de la commune. Celle-ci s'interroge sur la capacité de cette zone à absorber une arrivée massive de nouveaux habitants au regard de l'environnement urbain existant. En effet, cette partie de la commune située dans le périmètre de réflexion est éloignée de son centre-ville, des services publics et équipements unionnais. Il s'agit donc de trouver le bon développement pour ce secteur, en adéquation avec la qualité de vie et de services qu'il sera possible de proposer.

Commune de Toulouse

La commune de Toulouse a le souhait de s'inscrire dans la construction de la métropole et ce au-delà des limites administratives communales. Comment la question de la ville productive est-elle même de réunir des secteurs tels que les Argoulets/ Atlanta du côté de la ville de Toulouse avec Balma Gramont ou Montredon? C'est donc la thématique d'une nouvelle entrée de la métropole et de l'identité de celle-ci qui est abordée.

1	FR-TOULOUSE-SS-AP01a
2	FR-TOULOUSE-SS-M01



La ZAC Balma - Gramont Source : Oppidéa



La D112, route d'Agde, sortie de l'autoroute A61

LES SUITES DU CONCOURS

Il est attendu des propositions innovantes qui permettraient de partager une vision métropolitaine sur ce secteur, et de mettre en exergue les solutions opérationnelles appropriées en tenant compte de l'avancement des projets portés par les opérateurs déjà positionnés. Les principes d'aménagement qui seront proposés devront notamment permettre de préciser l'identité de ce site, et par là même d'en affirmer l'échelle métropolitaine. Cependant, chaque commune souhaite une réponse qui prenne en compte les spécificités de son territoire, et lui permette d'en maîtriser le développement dans l'intérêt des futurs habitants/ usagers.

Le site appelle donc à des propositions multi-scalaires développant une stratégie métropolitaine, autant que des visions à l'échelle communale et des propositions pragmatiques à l'échelle opérationnelle. Nous attendons également une vision à moyen terme sur la mutabilité des terrains disponibles et maîtrisés par la collectivité sur le périmètre.

Les lauréats présenteront leur proposition aux élus et aux porteurs de projets lors d'une séance spécifique à Toulouse.

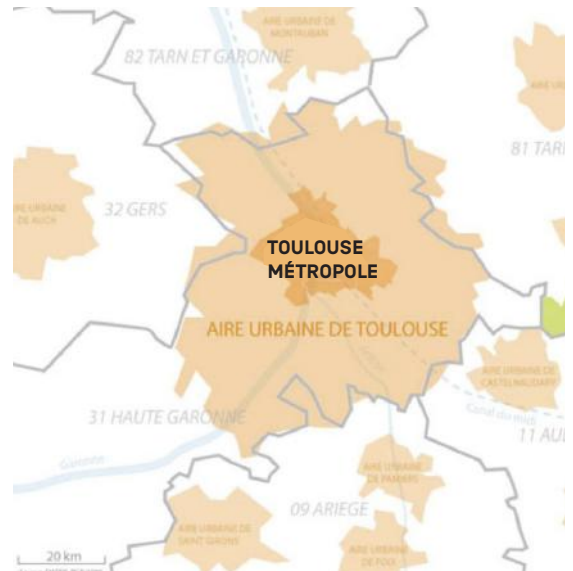
De nombreux porteurs de projet manifestent aujourd'hui leur intérêt pour la porte métropolitaine Balma Gramont auprès de Toulouse Métropole et des trois communes. Cette dynamique témoigne de la forte attractivité du site, de ses importants potentiels économiques comme résidentiels: les projets proposés se répartissent entre commerce de destination, tertiaire, et logements (petits collectif comme individuel pavillonnaire).

En l'absence d'un projet d'ensemble, le site évolue de manière non maîtrisée au gré des opportunités foncières, au risque de majorer les difficultés déjà observées en termes de congestion automobile, de lisibilité des fonctions, de cloisonnement de l'espace, de déficit de services aux entreprises et aux habitants... C'est donc également dans le souci de coordonner les initiatives spontanées que Toulouse Métropole et les communes engagent une démarche EUROPAN.

1	FR-TOULOUSE-SS-APo8
2	FR-TOULOUSE-PS1-Po6

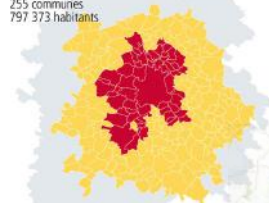


Toulouse, au carrefour du sud-ouest européen

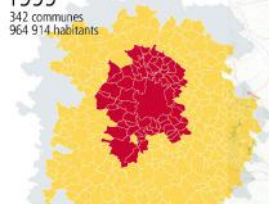


La métropole dans l'aire urbaine et de Toulouse

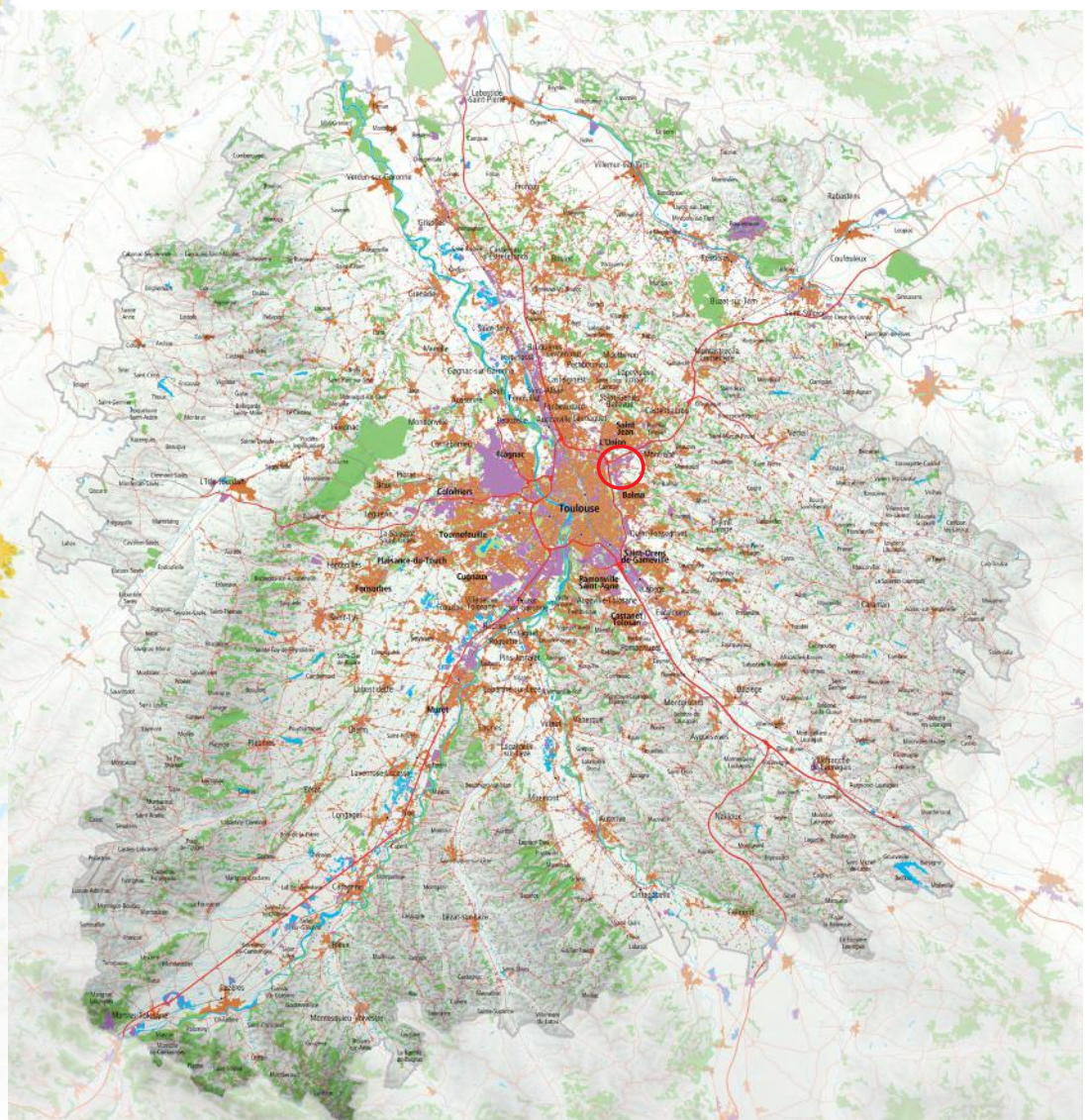
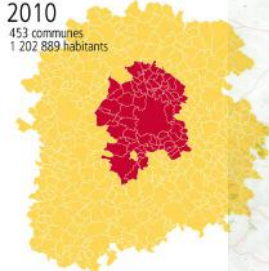
1990
255 communes
797 373 habitants



1999
342 communes
964 914 habitants



2010
453 communes
1 202 889 habitants



Toulouse	440 000 habitants
Muret	10 000 - 50 000 hab.
Carbonne	2 000 - 10 000 hab.
autres	moins de 2 000 hab.

- espaces urbanisés
- activités économiques
- forêts, espaces verts
- réseau hydrographique
- réseau de voiries
- réseau ferré et gares
- limites communales

nord
0 10 km

L'aire urbaine de Toulouse

UNE POSITION SINGULIÈRE EN FRANCE ET EN EUROPE

POSITION EN FRANCE

4ème ville de France, Toulouse jouit d'une position particulière dans la géographie française et européenne, source de beaucoup de ses spécificités, de sa qualité de vie et de son identité singulière.

Éloignée de Paris, la ville a développé une autonomie territoriale et une indépendance de caractère toute particulière. Au vu de cette position, l'accessibilité par le transport aérien est cruciale, et aujourd'hui très performante. La liaison en LGV, vers Paris à travers Bordeaux, est à l'étude.

La ville est complémentaire de ses voisines régionales, Montpellier et Bordeaux, porteuses d'identités urbaines et économiques différenciées.

POSITION EN EUROPE

La position de Toulouse en France lui confère une relation privilégiée avec le Sud de l'Europe, et notamment une complicité étroite avec la péninsule hispanique. On peut remarquer la présence d'une nombreuse communauté espagnole à Toulouse, ainsi que l'importance des flux entre l'Espagne et la ville rose, spécifiquement à destination de Barcelone (mise en service en 2013 d'une connexion LGV Toulouse-Barcelone).

POSITION RÉGIONALE

À l'échelle régionale, Toulouse exerce une influence notable sur le territoire alentour. De capitale de la région Midi-Pyrénées, la ville est devenue, à la faveur de la récente réforme territoriale, la capitale de la grande région Occitanie. Si cette nouvelle géographie administrative favorise la collaboration vers l'Est et Montpellier, elle rend également explicite la relation de partenariat à conforter entre Toulouse et Bordeaux, les deux villes incarnant en complémentarité le Sud-Ouest français.

L'ESSOR ÉCONOMIQUE ET DÉMOGRAPHIQUE

Située à mi chemin entre le littoral atlantique et la côte méditerranéenne, à 1h30 des pistes de ski, Toulouse est aujourd'hui la 2ème ville préférée des français.

La présence du groupe Airbus, leader mondial de la construction dans le domaine aéronautique et spatial ainsi qu'une offre diversifiée pour les études supérieures favorisent l'attraction d'un grand nombre d'étudiants internationaux.

Ses quelques 1000 ha d'espaces verts, sa quantité de musées, son patrimoine exceptionnel (la basilique St Sernin, le Canal du Midi sont classés au patrimoine mondial de l'UNESCO), son climat clément, font de la "Ville Rose" une ville où il fait bon vivre et qui attire.

En 20 ans, la population de l'aire urbaine toulousaine a augmenté de 40% (elle comptabilise 1 250 000 habitants en 2013 et gagne 10 600 logements par an depuis 11 ans). Si Toulouse a connu un essor récent et rapide, elle apparaît comme "une ville qui a poussé toute seule".

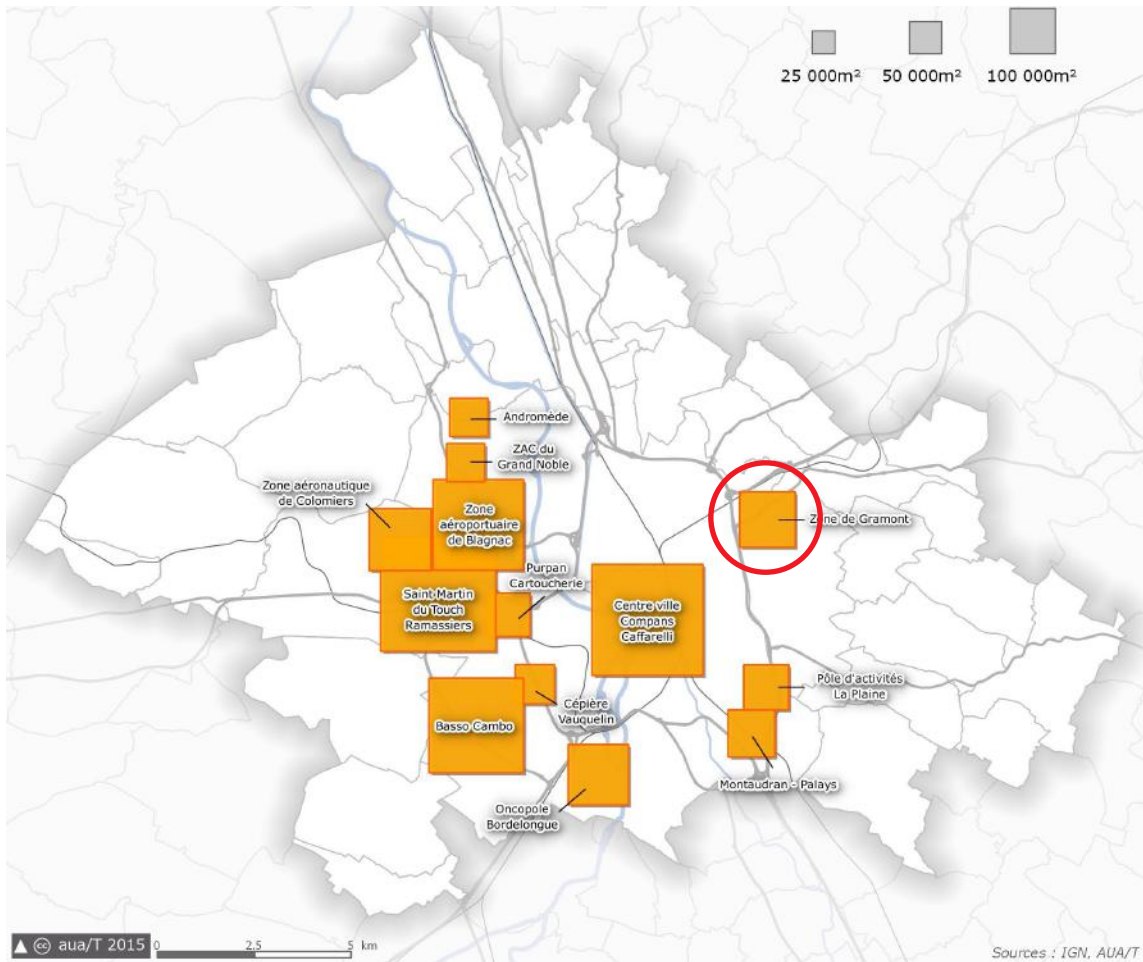
Depuis 2008, on compte en moyenne 4900 emplois salariés privés en plus par an.

Territoires de l'économie

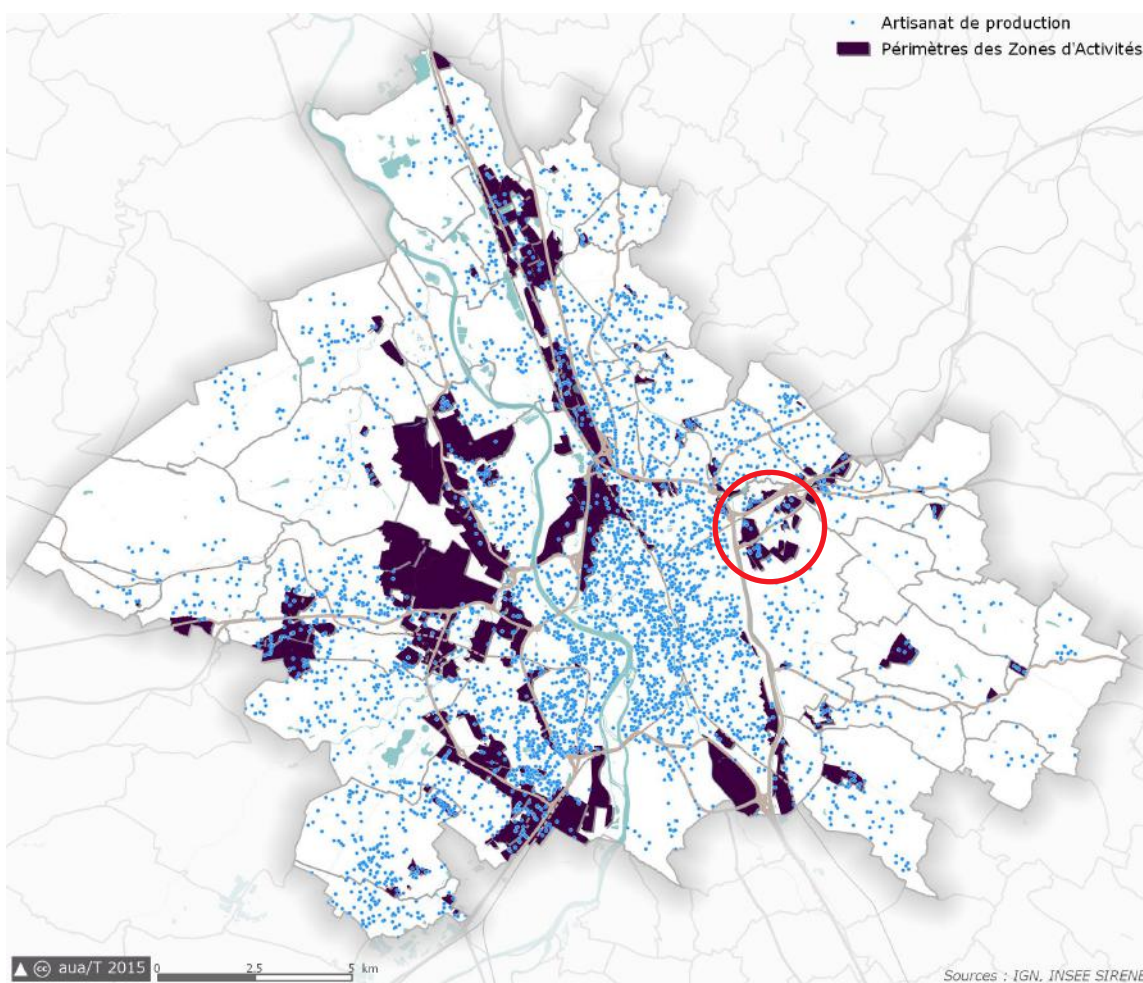
Les territoires de l'économie et de la production à Toulouse sont caractérisés aujourd'hui par une grande quantité de Zones d'Activités dédiées. Cependant, cette géographie (peu lisible car trop morcelée) ne correspond pas à celle de la concentration des emplois : ceux-ci, même dans le domaine de l'artisanat, sont très souvent localisés dans le tissu urbain mixte diffus. Les enjeux sont donc doubles : rendre lisibles les territoires de l'économie, et proposer des réponses adaptées (en terme d'organisation urbaine et de typologie bâtie) au besoin avéré de mixité fonctionnelle.

De manière globale, l'activité économique est majoritairement localisée dans les grands pôles économiques de l'Ouest de Toulouse (plateforme aéronautique et aéroportuaire) et dans le centre-ville. Gramont-Montredon, au Nord-Est (site de réflexion) représente une polarité économique d'ordre secondaire relativement isolée dans le tissu économique. Étant la seule de cette ampleur dans son secteur, la zone de Balma Gramont a-t-elle vocation à polariser l'activité du Nord-Est Toulousain?

1	2	FR-TOULOUSE-C-Mo1	FR-TOULOUSE-C-Mo1
3	4	FR-TOULOUSE-C-Mo2a	FR-TOULOUSE-C-Mo2a



Pôles tertiaires dans la Métropole de Toulouse



Zones d'activités et artisanat dans la Métropole de Toulouse

Les pôles de compétitivité et les clusters:

- Aérospatiale Valley :
- Cancer Bio Santé
- Agrimip Innovation
- Industries créatives/ Digital Place
- Water sensors et membranes,
- Midi-Pyrénées saveurs
- Automotech
- Clusters chimie verte
- Mêlée numérique...

Autres caractéristiques économiques de Toulouse:

- Ville étudiante (100 000 étudiants, 8% de la population de l'aire urbaine)
- Ville administrative, grand bassin d'influence pour les fonctions administrative, depuis peu capitale de grande région.

UNE MÉTROPOLE EN PROJETS

On voit s'affirmer aujourd'hui à Toulouse une volonté de construire un projet de métropole, et notamment de proposer une vision urbaine partagée du territoire. Le contexte actuel, l'avancée des réflexions est donc très favorable à l'émergence de démarches intercommunales et métropolitaines, comme la dynamique engagée ici autour de la porte Nord-Est de l'agglomération. Il s'agit désormais pour Toulouse, à travers de nombreux et divers outils (études stratégiques, projets opérationnels, travail réglementaire, EUROPAN...) d'inscrire sa dimension métropolitaine dans une réalité de projet.

Les démarches en cours, témoignent d'une volonté de se doter d'une vision commune et d'un projet cohérent, aux différentes échelles stratégiques.

Le projet métropolitain

Toulouse Métropole a engagé en 2015 une démarche visant à exprimer la vision politique de son projet de territoire et à en définir les axes stratégiques. L'ambition est de construire un document fondateur, à même de « fixer le cap », de guider les prochains exercices de planification (PLUi-H, SCOT, PDU, SDE...), de nourrir les politiques

publiques et le dialogue avec les territoires voisins. Ce projet vise également à exposer au plus grand nombre une vision de long terme pour Toulouse Métropole, exprimant les enjeux et les orientations d'aménagement à 25 ans.

Le PLUi-H

L'affirmation du fait communautaire en 2015 avec la création de la Métropole est l'opportunité de changer d'échelle dans les exercices de planification encore marqués par une forte empreinte communale. La coopération intercommunale prend aujourd'hui tout son sens sur un territoire élargi à 37 communes, en quête d'une meilleure adéquation entre réalité territoriale et réalité politique, et à travers l'affirmation d'un plus large champ de compétence.

Lancé en avril 2015 sur le socle commun du projet métropolitain, le Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat (PLUi-H) est l'occasion de réfléchir à un projet de territoire commun et de se doter d'un document intégrateur. L'objectif est d'apporter les meilleures réponses possibles aux enjeux et questions concrètes qui se posent, telles que : comment maintenir et accueillir des familles avec enfants au sein de la Métropole ? Comment équilibrer l'offre et la demande de logements ? Comment améliorer le quotidien des habitants, en adaptant au mieux le niveau d'équipements et de services aux besoins actuels et futurs des populations?

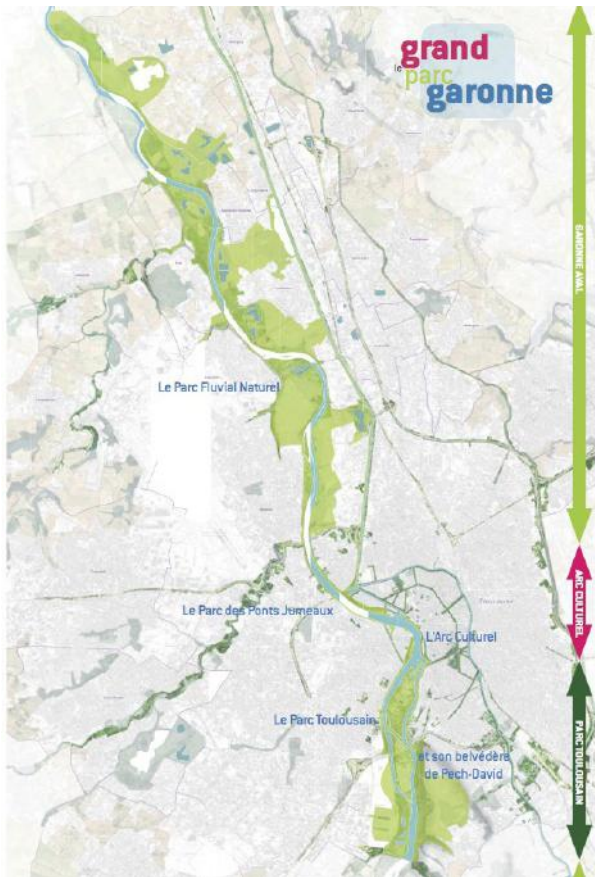
Le Schéma de Développement Économique (SDE)

De la même manière, le Schéma de Développement économique, d'innovation et de rayonnement métropolitain a pour objectif de planifier, d'organiser, de hiérarchiser et de structurer le développement économique de la Métropole sur le long terme. Il est engagé depuis 2015 et donne lieu à des bilans et des projets menés à un rythme annuel.

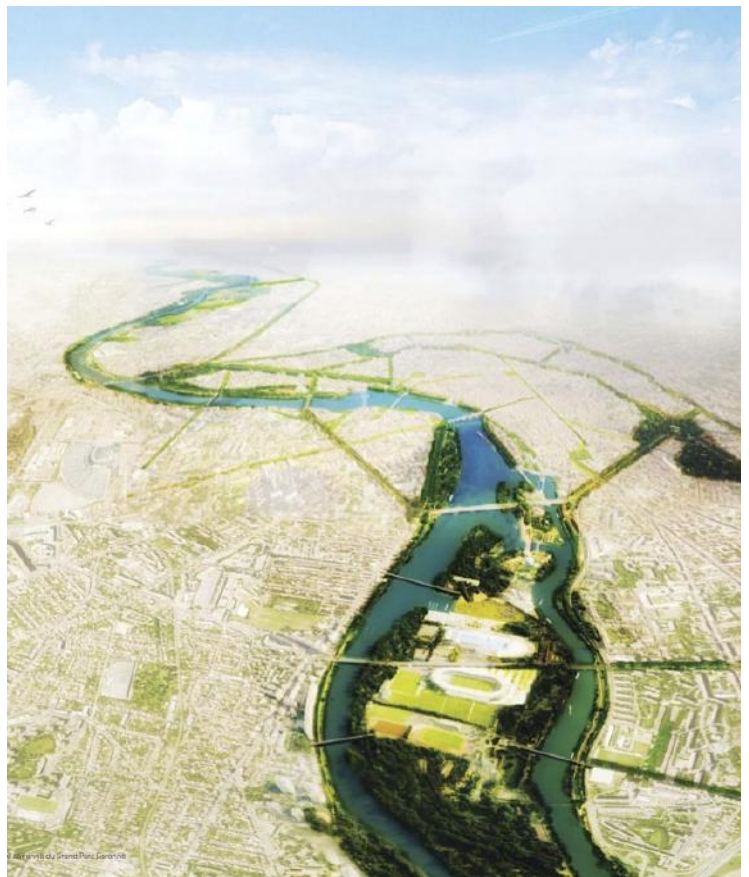
Il se décline en quatre programmes et vingt projets dont le Schéma d'Organisation de Territoires de l'Économie (SOTE), visant à :

- Répondre aux besoins des entreprises
- Donner une identité aux espaces économiques
- Hiérarchiser l'offre à destination des entreprises
- Calibrer et réguler la programmation économique dans les projets urbains

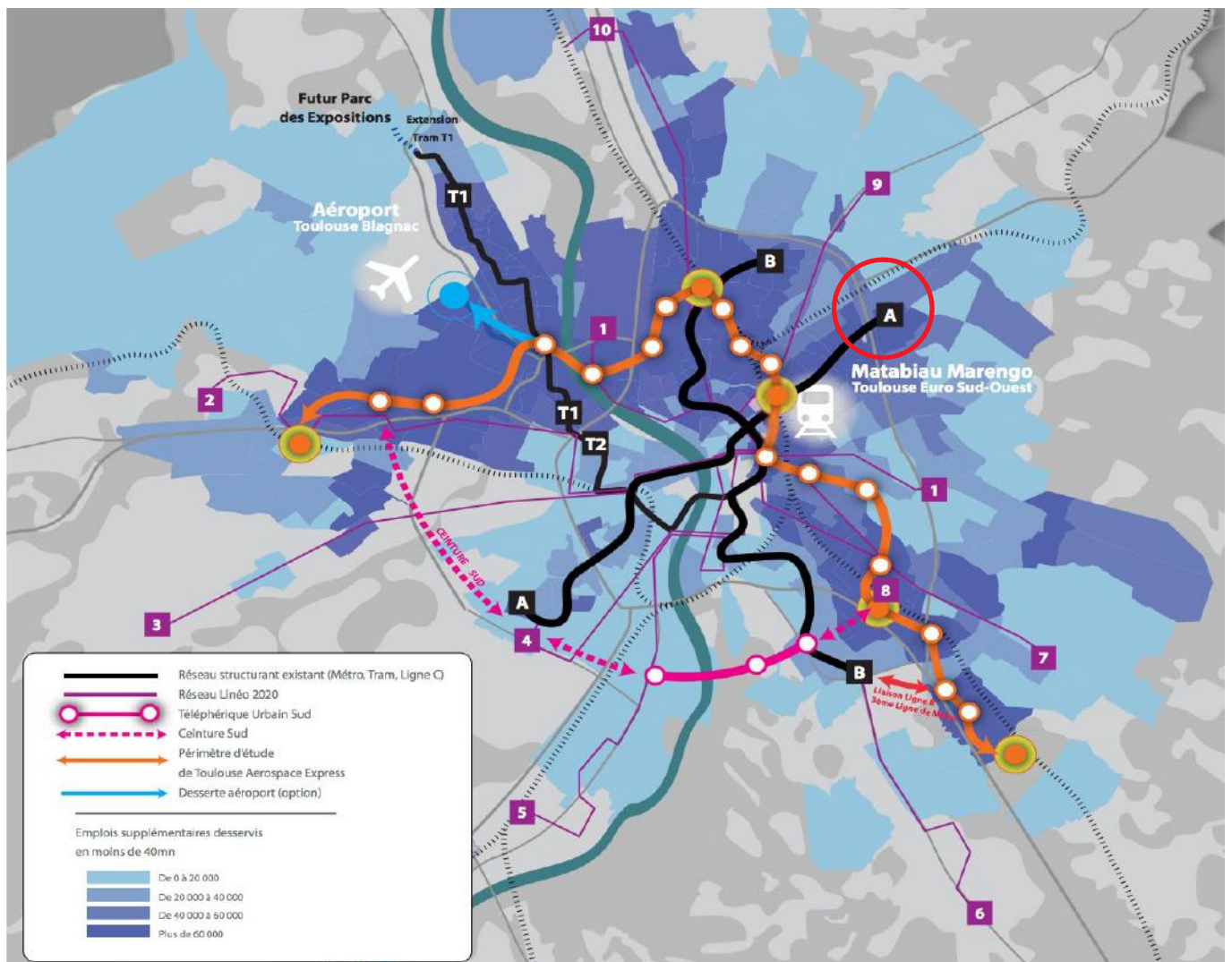
1	FR-TOULOUSE-C-M09
2	FR-TOULOUSE-C-M10



Projet du Grand Parc Garonne



L'île du Ramier devient le parc toulousain



Projet du Grand Parc Garonne

Le SDE pose la question de la vocation et du positionnement de la porte métropolitaine Balma Gramont : quelles activités et entreprises peut-on y accueillir? À quel rythme? Quels sont les besoins exprimés par les entreprises et les territoires concurrents?

Le Plan Climat Energie Territorial

En réponse aux enjeux climatiques et énergétiques du 21ème siècle, la Métropole se mobilise depuis 2012. Visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la métropole et à adapter ce dernier au changement climatique, la Métropole implique ses services comme les différents acteurs du territoire, y compris ceux de l'aménagement et de l'économie du territoire. L'écoquartier de Vidailhan en témoigne d'ailleurs sur le site de projet. En 2016, l'heure est au bilan et à l'intégration des enjeux autour de la qualité de l'air et de la transition énergétique des territoires et des activités pour une croissance verte, portés par les récentes évolutions législatives.

Le Grand Parc Garonne

(cf Annexe2 du dossier de site complet)

Axe bleu illustre de Toulouse, la Garonne est un fleuve successivement nourricier, producteur de ressources, source de dangers, puis de loisirs, qui est devenu récemment synonyme de qualité de vie pour les habitants. S'inscrivant dans cette histoire, le Grand Parc Garonne, d'échelle communautaire par nature (7 communes, 32 km de berges et 3000 hectares), s'appuie sur l'eau et les espaces de nature liés au fleuve pour nourrir et conforter le projet métropolitain. Confié à l'architecte urbaniste Henri Bava, le projet de Grand Parc Garonne intègre les particularismes de chacune de ses séquences et les met en lumière :

- la découverte du patrimoine naturel aux portes de la ville, à pied et à bicyclette, de la séquence Garonne aval ;
- la valorisation des berges et des ports historiques de Garonne, leur accès facilité dans un souci esthétique et paysager en phase avec la candidature UNESCO du centre-ville ;

- la mue de l'île du Ramier, où seront désormais priorités nature, sports et culture, revalorisant cet espace insulaire exceptionnellement situé au cœur de Toulouse.

Le projet du Grand Parc Garonne est aussi une opportunité de révéler et redessiner les liens entre le fleuve et les canaux, comme les autres cours d'eau qui traversent le territoire, parfois de façon invisible.

Toulouse Aerospace Express, troisième ligne de métro

Une 3ème ligne de métro est programmée à l'horizon 2024 entre Colomiers, Blagnac, Toulouse et Labège. Elle accompagne une réflexion urbaine structurante en reliant tous les grands sites économiques de l'agglomération. Le tracé de référence est aujourd'hui à l'étude et fait l'objet d'un Débat Public. Il favorisera l'accueil d'une nouvelle population importante dans le cœur d'agglomération, dans un objectif de maîtrise de l'étalement urbain et de promotion d'une ville plus compacte. Le potentiel d'accueil dans le corridor d'étude est évalué à plus de 150.000 habitants. Il reliera de grands sites métropolitains en développement (sites de Toulouse EuroSudOuest, Toulouse Aerospace, Innopole...), mais il desservira également des quartiers denses et des secteurs qui possèdent un très fort potentiel de renouvellement urbain permettant de structurer de nouveaux quartiers mixtes. En desservant les grands pôles d'emplois de la métropole (zone aéronautique, centre de Toulouse, Labège...) ce projet permettra également de valoriser des sites de l'agglomération qui deviendront attractifs grâce à l'amélioration des trajets domicile-travail et pour lesquels les enjeux d'un développement mixte et de qualité sont importants.

Dans l'ensemble de ces processus en cours, se pose la question de l'équilibre des territoires entre eux, dans la volonté de mettre en place des vocations complémentaires entre les territoires, de trouver une synergie entre l'ensemble des nombreux projets en cours.

1	FR-TOULOUSE-T-annexe2
2	FR-TOULOUSE-C-M15

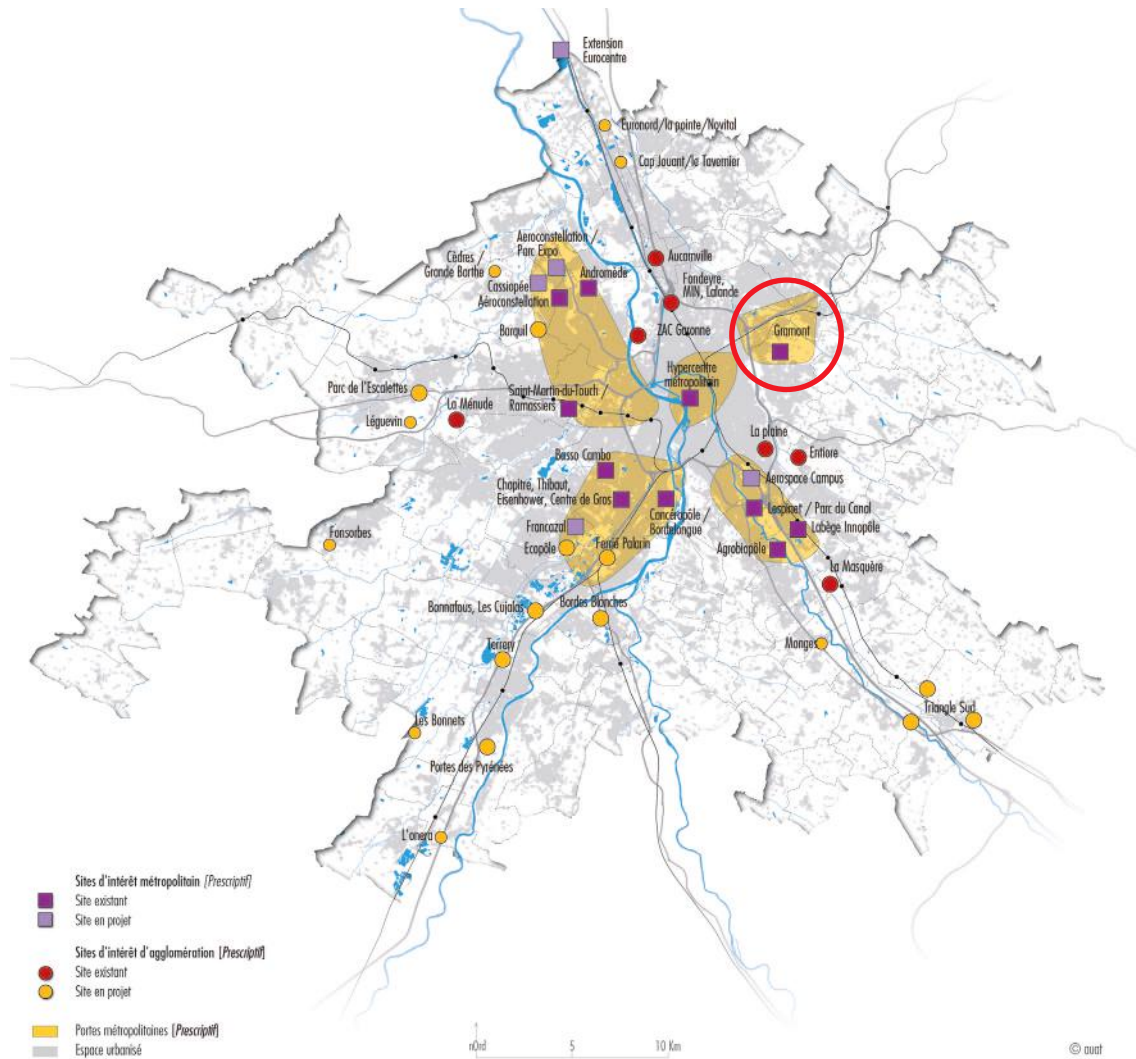
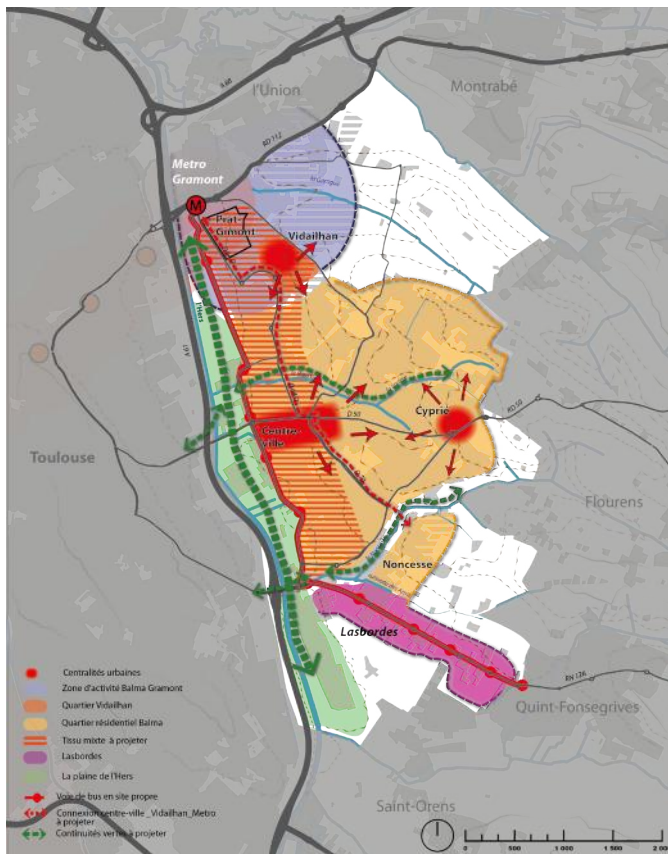
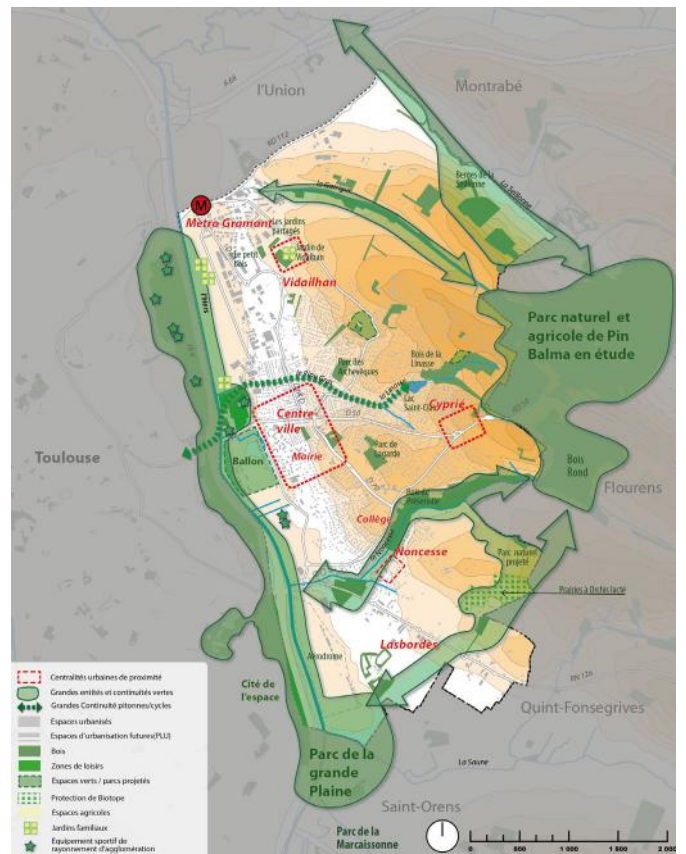


Schéma de cohérence territoriale : les sites économiques de la Grande Agglomération de Toulouse Extrait du SCOT de la Grande Agglomération toulousaine



Balmaentités urbaines et enjeux

Source : Plan guide d'aménagement, commune de Balma



Trame verte et bleue de Balma

Source : Plan guide d'aménagement, commune de Balma

Parallèlement, de très nombreuses communes mènent des démarches de projet urbain stratégique sur l'ensemble de leur territoire. On peut notamment citer les deux exemples ci-dessous, concernés par la démarche EUROPAN en cours:

Le projet urbain de Toulouse (études sectorielles)

La ville de Toulouse a initié une réflexion urbaine associant plusieurs bureaux d'étude en urbanisme sur l'ensemble du territoire communal, selon les secteurs de démocratie locale, afin de développer une vision urbaine et stratégique du territoire toulousain. Cet ensemble d'études en cours propose de grands axes d'aménagement avec une perspective à long terme. Le projet a pour objectifs de répondre à la fois aux enjeux de proximité tout en développant une vision d'ensemble stratégique et cohérente (phase diagnostic achevée - phase projet en cours)

Cette démarche en cours, permettra à terme de disposer d'un projet urbain, s'inscrit dans une dynamique connexe au projet métropolitain, au PLUiH et complètera le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la métropole selon quatre axes thématiques :

- Trame verte et bleue (TVB)
- Cohérence urbanisme transports
- Développement urbain
- Centralités de proximité

Le plan guide de Balma

(cf. annexe 2 du dossier de site complet)

En 2015, la commune de Balma a engagé un Plan Guide urbain communal permettant de définir un projet urbain pour son territoire à l'horizon 2020-2030. Elle fait apparaître les grandes tendances du fonctionnement de la commune (structure urbaine, dessertes et liaisons...), les atouts et faiblesses du territoire et dégage ses contraintes et potentialités en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'équipements et de services.

Ce travail conclut sur la formalisation d'enjeux, partagés avec les élus de la commune:

- sur le rôle que peut jouer Balma dans l'agglomération toulousaine,

- sur les dynamiques économiques et de développement de la commune,
- sur l'identification des ressources foncières pertinentes permettant à la commune d'assurer une offre de logements en adéquation avec ses capacités et son histoire urbaine et permettant la structuration de quartiers regroupant l'ensemble des fonctions urbaines.

L'heure est également, dans la métropole, à de nombreux projets d'aménagement urbain dans le but d'accueillir sa croissance démographique et économique, et l'accompagner par l'ensemble des aménités urbaines nécessaires, l'agglomération toulousaine aménage, construit et projette beaucoup. Ainsi :

- La ville de Toulouse a engagé une démarche de candidature à l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, sur la thématique "Toulouse Capitale: l'architecture toulousaine et les lieux de pouvoir", axée donc autour des nombreux lieux de pouvoir économiques, religieux et administratifs que recèle son centre ancien. Cette démarche se rattache aux deux éléments déjà inscrits que sont la basilique St Sernin et le Canal du Midi.

- Simultanément, une importante démarche d'aménagement du centre-ville historique de la ville de Toulouse est en marche pour assurer une meilleure qualité de vie à ses habitants, mais aussi pour mettre en valeur l'attrait touristique d'une ville au patrimoine et paysager remarquable. On peut citer les aménagements réalisés sur différents lieux emblématiques: la rue du Taur, la rue Pargaminière, le port de la Daurade, ainsi que les projets à l'étude ou en chantier sur la rue des lois ou la rue Bayard.

- Toulouse EuroSudOuest (TESO), projet urbain d'ampleur autour de la gare Matabiau dont Joan Busquet, architecte urbaniste en chef, permettra de préparer l'arrivée de la LGV prévue en 2024. D'une superficie de 200 ha, ce projet abritera plus de 300 000 m² de bureaux et activités de tertiaires, environ 50 000 m² de commerces et services ainsi que 2000 logements. À terme, le pôle d'échange Toulouse Matabiau accueillera jusqu'à 120 000 voyageurs par jour.

1	FR-TOULOUSE-SS-Mo6a	
2 3	FR-TOULOUSE-SS-Mo5b	FR-TOULOUSE-SS-Mo5c



Aménagement du centre-ville @ agence BAU - Joan Busquets



Projet : Toulouse EuroSudOuest (TESO) Source : Toulouse Métropole



Projet de la ZAC Ecoquartier de la Cartoucherie

- Le site Guillaumet : Sur un site de 13,2 ha occupé jusqu'en 2000 par le Centre d'Essais Aéronautiques de Toulouse (CEAT), la Métropole mène une opération d'aménagement dont 78% seront dédiés au logement. Le projet prévoit également la création de 21 000 m² d'équipements de quartier dont la vocation sera précisée au terme d'une démarche de concertation déjà mise en oeuvre.

- Toulouse Aerospace (architecte-urbaniste David Mangin, Agence Seura): défini comme véritable quartier de l'innovation, ce site (aérodrome historique de Toulouse) ouvrira le campus à la ville et la ville au campus. Il proposera des bureaux, des laboratoires, des logements étudiants desservis par une large offre de transports en commun.

- Le ZAC de la Cartoucherie, desservie par le tramway, d'environ 33 hectares de superficie, le quartier de la Cartoucherie est situé à la périphérie du quartier Saint-Cyprien, et à proximité du Centre Hospitalier Universitaire Purpan, d'un campus étudiant et d'espaces culturels (Zénith, Musée des Abattoirs etc...). Il accueillera à terme 3100 logements, 6000 m² de commerces de proximité et 90 000 m² d'activités. Les anciennes halles du GIAT de plus de 7000 m² seront reconverties en espace culturel et associatif.

- De nombreuses communes de première et deuxième couronne ont engagé des projet de valorisation de leur centre-ville, visant à renforcer ces centralités, dans le sens d'un meilleur service aux habitants, d'une plus grande attractivité, d'une affirmation d'identités communales en tant que lieu de vie et de rencontre. On peut citer notamment les démarches de l'Union et de Balma, communes concernées directement par le présent dossier, mais également Cugnaux, Brax, Aucamville...

Une extension du développement métropolitain sur les territoires stratégiques :

- La ZAC Balma Gramont (communes de Balma et L'Union), concédée à l'aménageur OPPIDEA, constitue un véritable quartier de logements qualitatifs en cours de réalisation sur notre site de réflexion. Lors de sa création, cette ZAC multi sites et intercommunale devait permettre la création d'un nouveau quartier en coeur d'agglomération, d'organiser les mobilités en valorisant la plateforme multimodale et la station de métro existantes et de conforter les qualités paysagères du site. Cette opération a vu sa programmation modifiée suite notamment à des

difficultés de commercialisation des lots d'immobilier tertiaire. Afin de réengager la commercialisation, la désignation d'un nouvel urbaniste est prévu au cours du 1er trimestre 2017. Étant un élément majeur du site de réflexion, la ZAC sera évoquée en détail dans le document.

- Les ZAC Andromède, les Fonses, Monges-Croix du Sud, Malepère...

Ce contexte de grands projets s'accompagne d'une importante dynamique de mutation et densification du tissu urbain diffus de la métropole (spécifiquement aux franges des opérations d'aménagement).

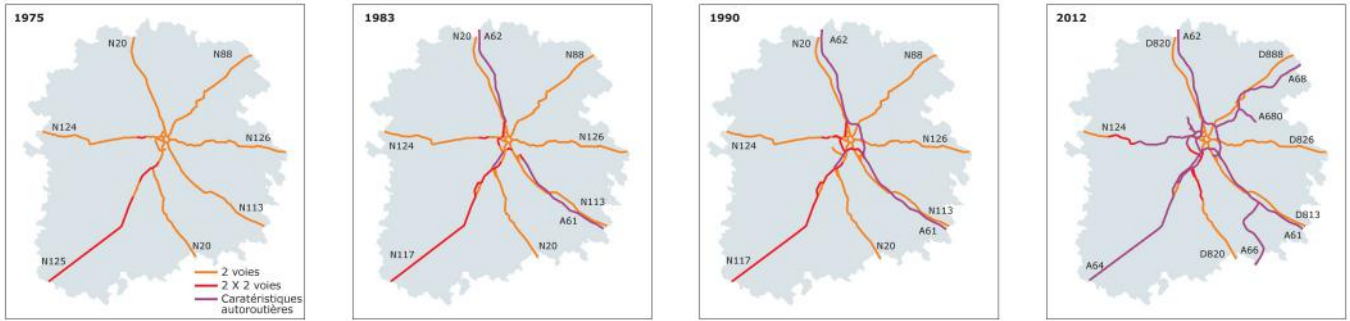
ATTRACTIVITÉ ET MODES DE VIE : L'EXCEPTION TOULOUSAIN

Toulouse est une ville très diversifiée en terme de population. Pour autant, cela ne se traduit pas nécessairement par une généralisation des espaces de forte mixité : en effet on constate, comme dans de nombreuses agglomérations, de forts écarts entre certains territoires (richesse, chômage...), qui s'organisent souvent selon des logiques de concentration de groupes sociaux entre eux (types de population, revenus...).

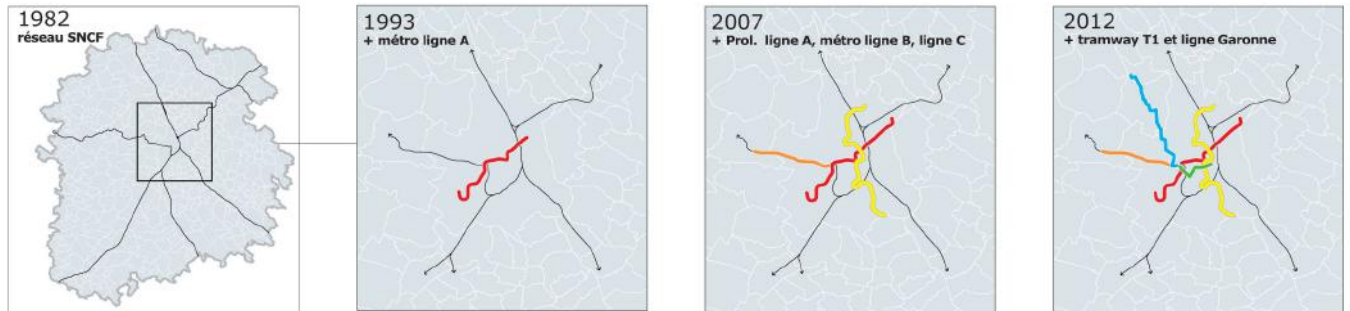
On remarque notamment une forte spécialisation de zones d'habitat. En grande masse, on peut souligner le diagnostic suivant: les nouveaux arrivants sont en majorité jeunes, célibataires et qualifiés, et si ce profil loge en majorité au centre de Toulouse, les familles s'installent en périphérie de la métropole (commune de première ou deuxième couronne, plus loin pour les moins aisés). Ce constat questionne les capacités d'accueil de la métropole, et donne une piste importante de travail: la proposition de typologies d'habitat et plus largement de modes de vie à destination des familles en territoire urbain intense (mixité, aménités, centralités-relais, proximités).

L'attractivité de Toulouse est entre autres basée sur une réputation de qualité de vie, qui caractérise un "mode de vie toulousain". On y recherche souvent une forme de péri-urbain qualitatif, une image de compromis équilibré entre les aménités d'une ville importante, en termes d'emploi et d'urbanité (culture, commerce, restaurants...) et la capacité à trouver, relativement proche, une offre accessible de pavillonnaire profitant d'un climat clément.

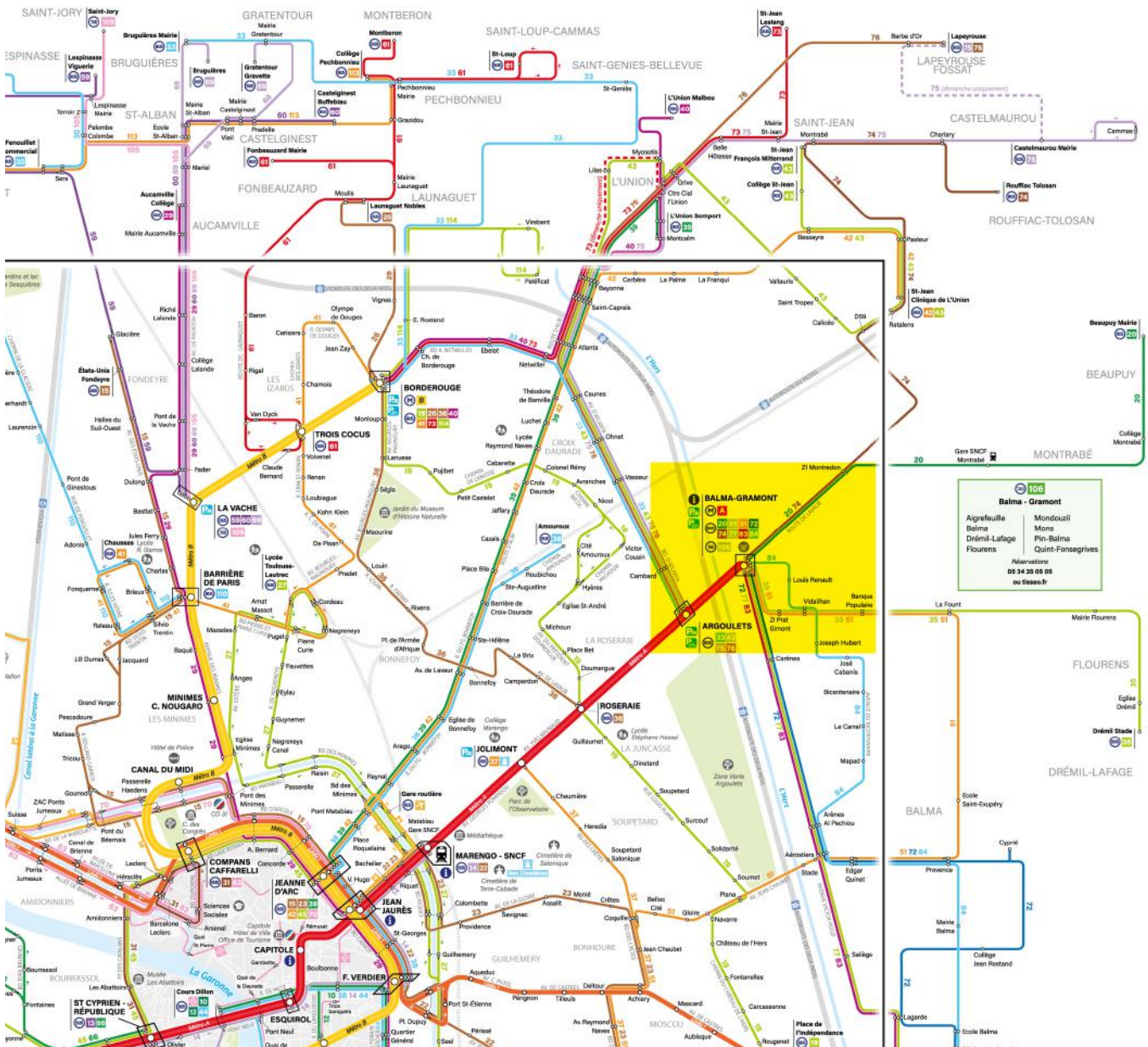
1	
2	FR-TOULOUSE-C-APo2
2	FR-TOULOUSE-C-PSo1



Evolution du réseau de voiries sur l'aire urbaine



Evolution des grandes infrastructures de transport dans l'aire urbaine



Carte général des transports dans l'agglomération toulousaine (site Europen en jaune)

L'importante montée en puissance de cette offre périurbaine dans les dernières décennies explique le récent développement des communes de première et deuxième couronnes, en l'absence d'obstacle géographique à leur extension (territoire plat).

Il résulte de cette dynamique une importante pression de l'attractivité sur le territoire: usage des équipements et des infrastructures, notamment une saturation du trafic automobile à un niveau qui constitue également une "spécificité" toulousaine.

Face à cette congestion, la ville renforce progressivement son réseau de transports en commun, qui ne peut représenter qu'une part des besoins en desserte des territoires périurbains.

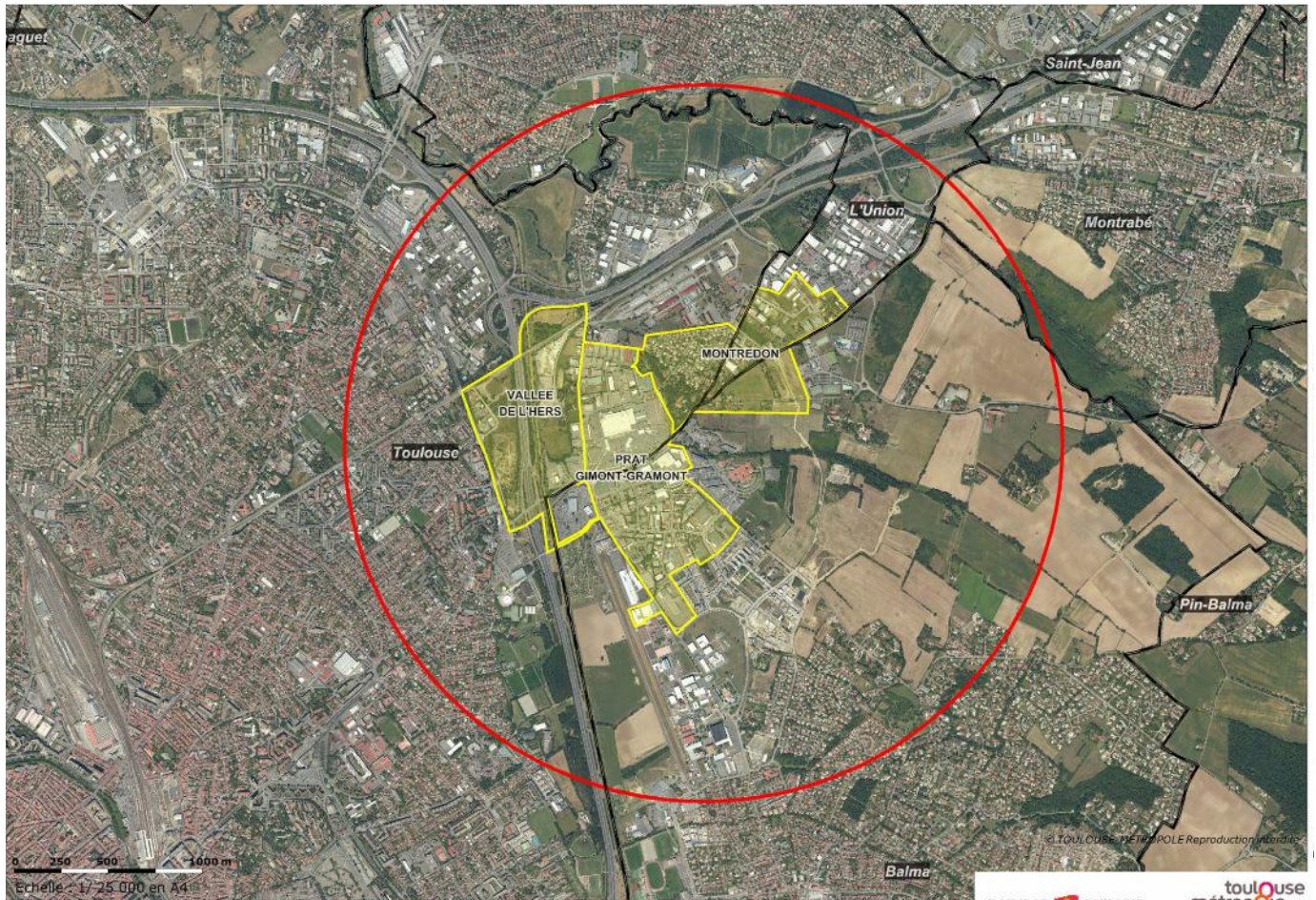
Le métro toulousain est composé de 2 lignes en site propre, pour 37 stations. La ligne A a été inaugurée en juin 1993 et reliait Basso Cambo à Jolimont. Dix ans plus tard, 3 stations supplémentaires permettaient d'aller jusqu'à Balma Gramont.

La ligne B a quant à elle été inaugurée en juin 2007 et permet de relier Borderouge à Ramonville.

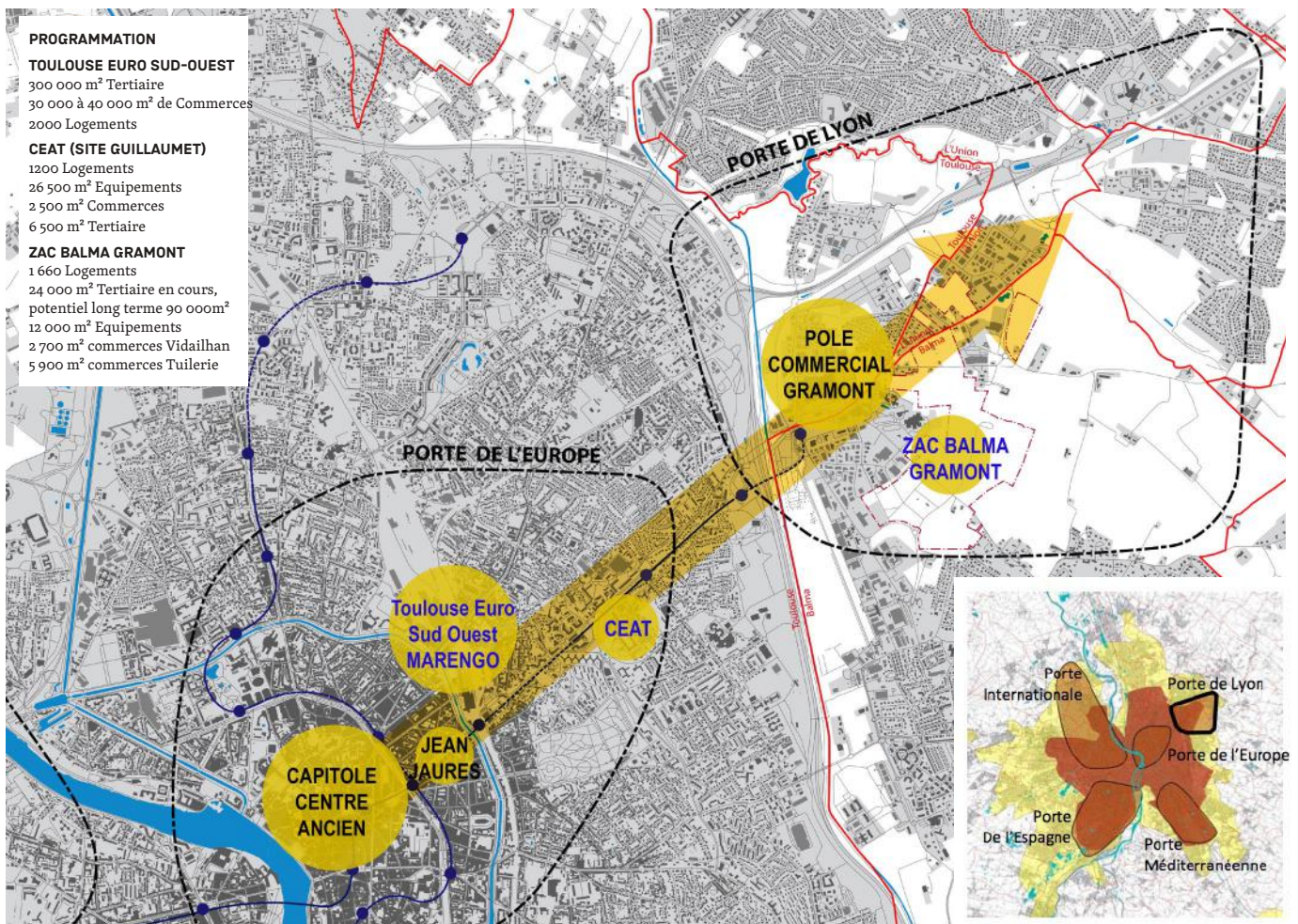
Depuis 2013, ce sont 2 lignes de Tramway qui complètent ce réseau, la T1 et T2 permettant d'aller jusqu'à Beauzelle via Blagnac, pôle aéronautique. Cette offre, de part l'étalement péri-urbain évoqué plus haut, ne permet pas une desserte égale de l'ensemble du territoire. Aussi, les périphériques sont de plus en plus saturés au quotidien. Afin d'alléger le trafic sur les rocares toulousaines, une 3ème ligne de métro est en projet. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2024. Elle relierait Colomiers à Labège, desservant la gare Matabiau et les grandes zones d'activités de Toulouse, dont celles du Nord-Ouest et du Sud-Est.

Enfin, l'aéroport Toulouse Blagnac a une importance toute particulière dans le fonctionnement de la métropole. 4ème aéroport de France, il accueille près de 8 millions de passagers par an aujourd'hui, avec un développement prévu à 12 millions de passagers à l'horizon 2025. Il permet aujourd'hui de desservir 87 destinations dont 73 vols internationaux. Il est desservi à ce jour par le tramway et des navettes bus dédiées. Cette desserte se verra renforcée par le projet de troisième ligne de métro.

1	FR-TOULOUSE-C-Mo3
2	FR-TOULOUSE-C-Mo4
2	FR-TOULOUSE-C-M11



Périmètres Européan



Développement urbain du centre de l'agglomération toulousaine à la Porte de Lyon

SITE DE RÉFLEXION

Le site de réflexion proposé ici est situé au Nord-Est de l'agglomération toulousaine, sur les communes de Balma, l'Union et Toulouse. Balma Gramont a une position particulière et stratégique dans la métropole toulousaine, elle est la plus proche du centre-ville.

Selon les termes du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le secteur constitue une "Porte Métropolitaine", pleinement partie prenante du territoire urbain, à l'entrée de la zone de "ville intense".

LA PORTE MÉTROPOLITAINE, UN SITE STRATÉGIQUE

La notion de Porte Métropolitaine est décrite comme suit dans le SCOT Grande Agglomération toulousaine :

«Les portes métropolitaines doivent s'appuyer sur de véritables pôles d'interconnexion. Elles jouent un rôle d'échange très important dans les déplacements entre le cœur d'agglomération et les territoires d'équilibre en raison de leur situation stratégique, à la croisée :

- du réseau TC maillé (lignes métro, tramway, réseau ferré),
- du réseau de Transport en Commun performants vers la périphérie,
- du réseau de voies primaires.

Situés sur les axes majeurs, ces « postes de centralité avancés » sont les lieux d'accueil privilégiés des grands équipements et services urbains, générateurs de trafic (hôpitaux, universités, services publics, grands équipements sportifs...), mais également des zones d'emplois métropolitaines. En effet, en conjuguant ainsi « accessibilité » et « lisibilité », ces portes métropolitaines créent un environnement très favorable à l'accueil des pôles économiques majeurs et à la recomposition/diversification des pôles d'emplois existants.

À ce titre elles jouent un double rôle :

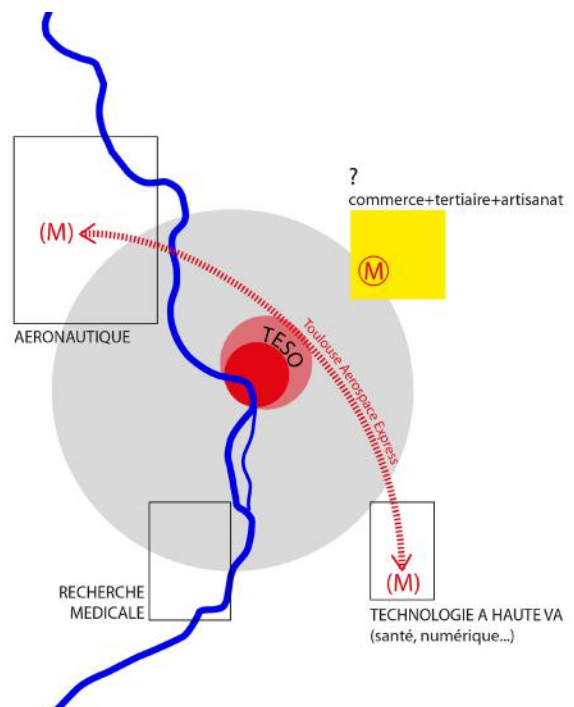
- d'une part, elles constituent des entrées d'agglomération pour l'aire métropolitaine et au-delà. A ce titre, elles accueillent des équipements majeurs et doivent disposer d'une interconnexion entre desserte externe (voirie primaire, TGV, aéroport) et réseau de transports en commun

- d'autre part, desservies par une offre multimodale, elles constituent des pôles d'emploi et de services majeurs pour les habitants de la Grande agglomération.»

Dans le cas de la porte métropolitaine à Balma Gramont, nommée "Porte de Lyon", le SCOT préconise les mesures suivantes:

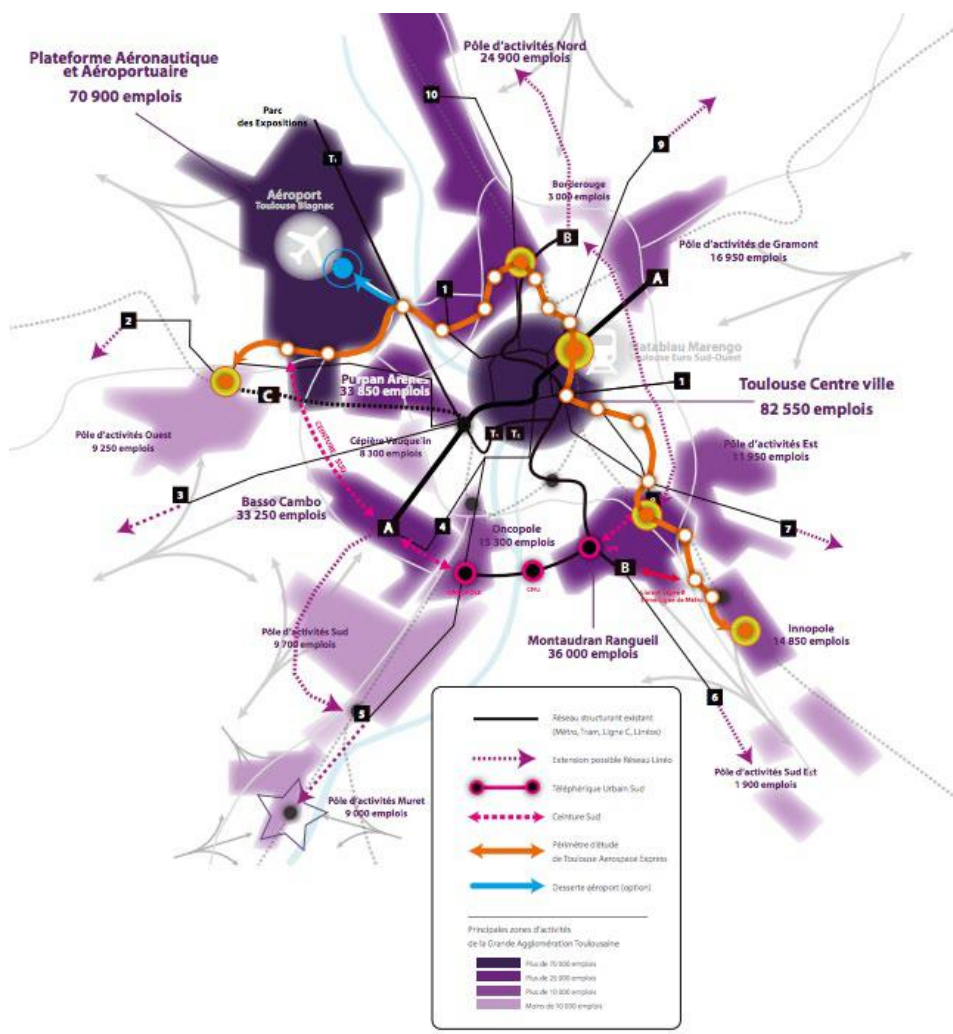
- Plus particulièrement qu'ailleurs, un renforcement de la polarité compte tenu des dessertes TCSP déjà réalisées (pôle d'interconnexion), en engageant des opérations de renouvellement urbain à vocation économique et commerciale dans la zone d'influence du terminus du métro A.

- Un développement dans son prolongement de nouveaux quartiers mixtes : cela suppose la définition d'un projet d'aménagement dépassant le seul site de Gramont et porté par les collectivités.



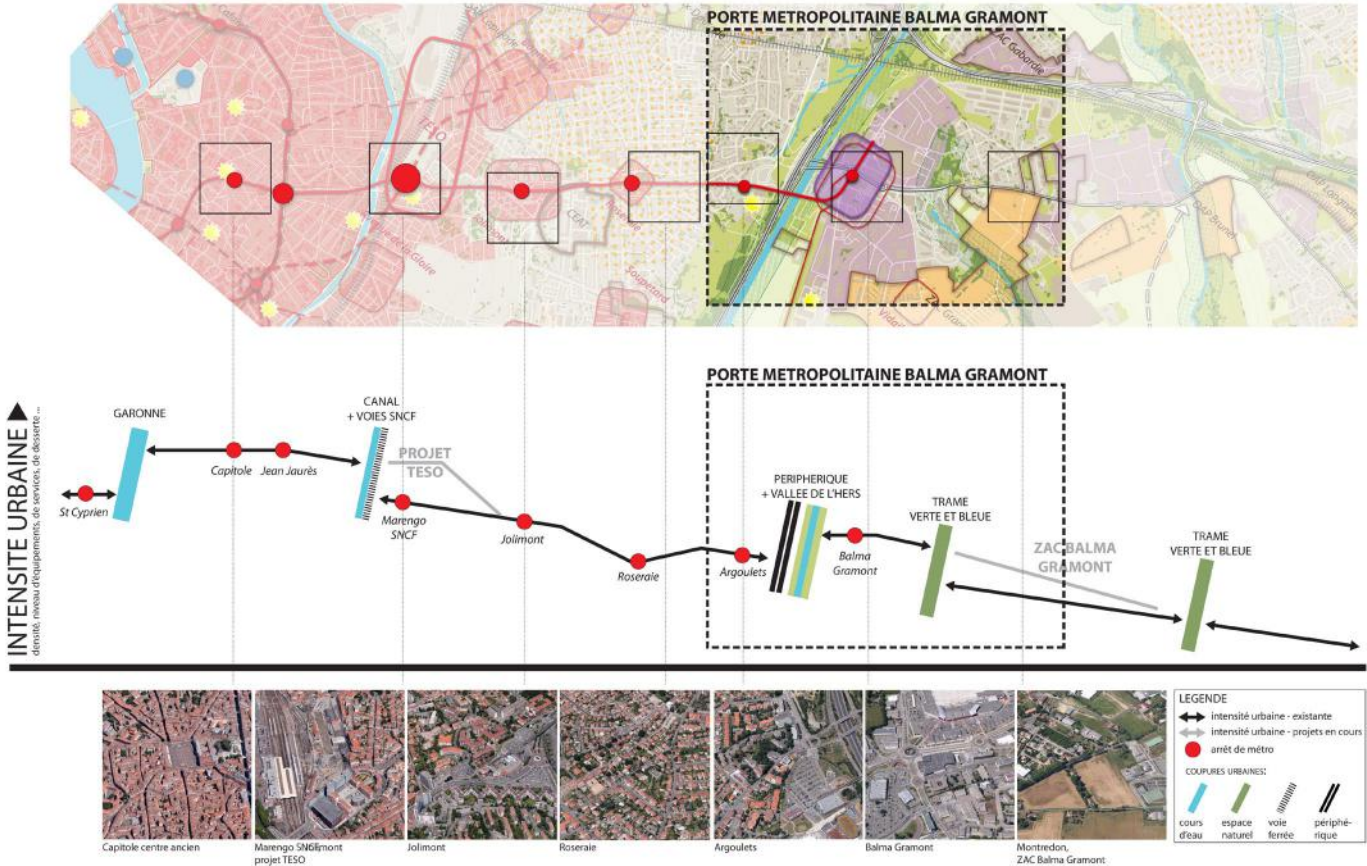
1	FR-TOULOUSE-SS-AP01b
2	FR-TOULOUSE-SS-M03

FR-TOULOUSE-C-M12



La desserte des zones d'emplois par le réseau (réseau actuel et en projet) structurant de transports en commun (métro et tramway)

Source : SMTC Tisséo Données : Territoire de l'économie - AuaT



L'intensité urbaine de Capitole (centre-ville de Toulouse) à Balma Gramont

Sources : AuaT

ÉQUILIBRES À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE: CONCURRENCE GRANDISSANTE

La concentration des entreprises et des emplois (publics et privés) dessinent dix grands pôles économiques représentant 385 000 emplois salariés, soit 81% des emplois salariés de l'agglomération. Le pôle d'activité de Gramont-Montredon concentre près de 17 000 emplois. Combiné avec Borderouge ils ne représentent pour l'heure que 3 % des emplois de Toulouse Métropole. Si son existence est manifeste, son poids actuel dans l'économie toulousaine est encore à relativiser à l'échelle métropolitaine.

ATOUT MAÎTRE, CONTEXTE CONCURRENTIEL EN ÉVOLUTION

La porte métropolitaine Balma Gramont est aujourd'hui, hormis le centre ancien et Basso Cambo, la seule polarité économique de cette ampleur à bénéficier d'une desserte métro qui la situe à proximité directe du centre-ville (à 7 minutes en métro). Avec le projet Toulouse Euro Sud-Ouest (TESO) et celui de la future troisième ligne de métro, la concurrence aux activités de Balma Gramont se renforcera (horizon 2025), tant pour les activités tertiaires que pour le commerce. En effet, le tertiaire qualitatif implanté aujourd'hui sur le site pourrait disposer d'une offre nouvelle plus centrale, plus accessible en métro et avion, plus visible encore qu'aujourd'hui dans le futur quartier de la gare Matabiau. Cependant, les offres tertiaires pourraient trouver une complémentarité dans une différenciation de leur positionnement (offre premium en centre-ville).

Sur le plan commercial, d'autres portes métropolitaines seront desservies directement depuis le centre-ville via la nouvelle ligne de métro, ce qui les positionnera également en concurrence directe avec Balma Gramont. On peut notamment citer Labège Innopôle au Sud-Est, à l'offre commerciale très qualitative accompagnée d'une importante offre tertiaire et de structures événementielles et de loisirs, sur laquelle se développe un projet urbain d'ampleur.

Par ailleurs, face à des portes métropolitaines aux vocations thématiques très affirmées, comme l'aéronautique au Nord-Ouest (Blagnac, Colomiers, aéroport, ZAC Andromède...) ou les technologies à forte valeur ajoutée au Sud-Est (Labège et le projet Innopole), Balma Gramont constitue un ensemble plus composite. Une piste de réponse à l'évolution du contexte concurrentiel peut être la constitution d'une identité économique et/ou urbaine plus affirmée.

L'INTÉRÊT DE L'ACTIVITÉ PRODUCTIVE

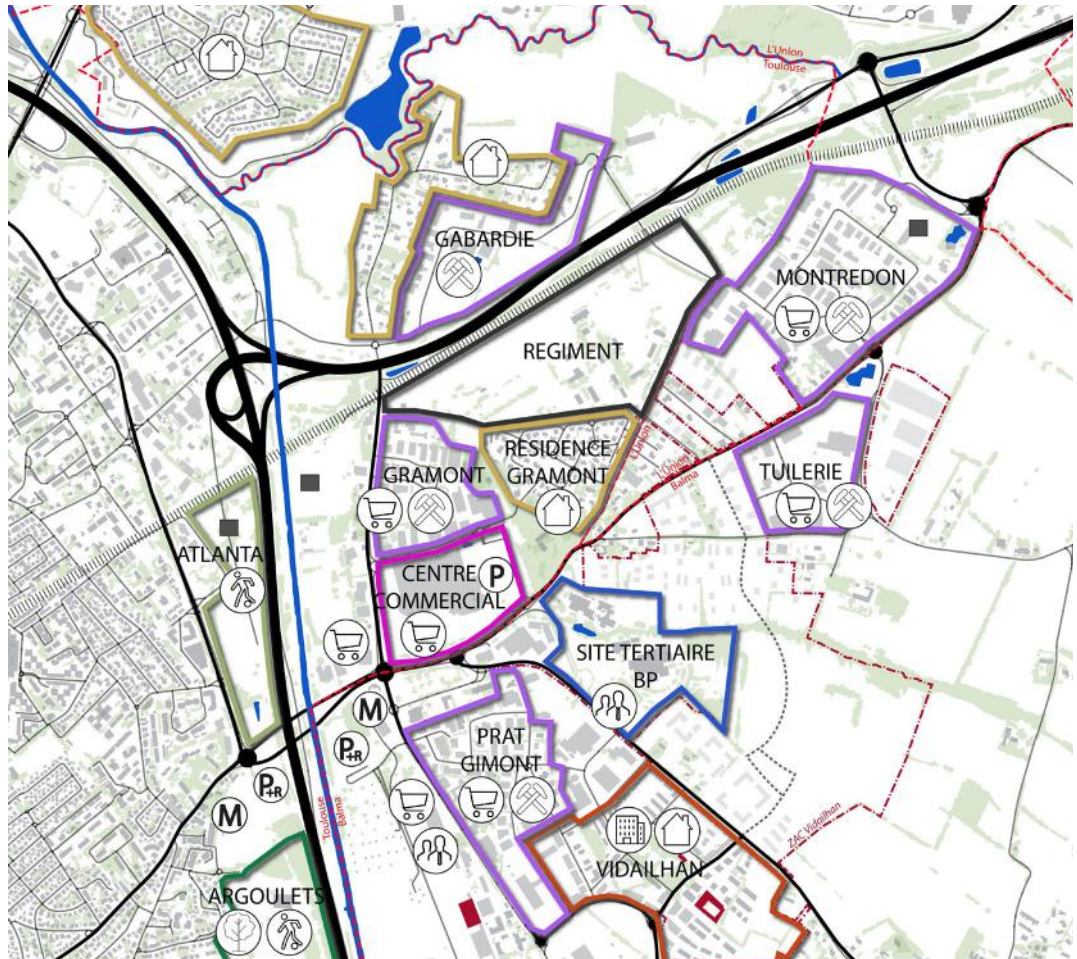
Les travaux en cours dans le cadre du SOTE (un axe du Schéma de Développement Économique) mettent en évidence, entre autres constats, la nécessité de développer localement des activités artisanales et de production à l'échelle de la métropole: offre aujourd'hui insuffisante et peu lisible.

Or, le pôle de Montredon, partie Est de la porte Balma Gramont, constitue le principal espace productif situé au Nord-Est du territoire métropolitain. Il se définit comme un pôle stratégique pour le développement des activités industrielles et artisanales de production. Le développement successif de plusieurs zones d'activités aux offres et qualités foncières différentes a fortement participé au développement des entreprises, favorisant leur parcours résidentiel. Il s'agit d'un pôle attractif pour les activités industrielles et artisanales, aujourd'hui en situation de sous offre sur la métropole toulousaine.

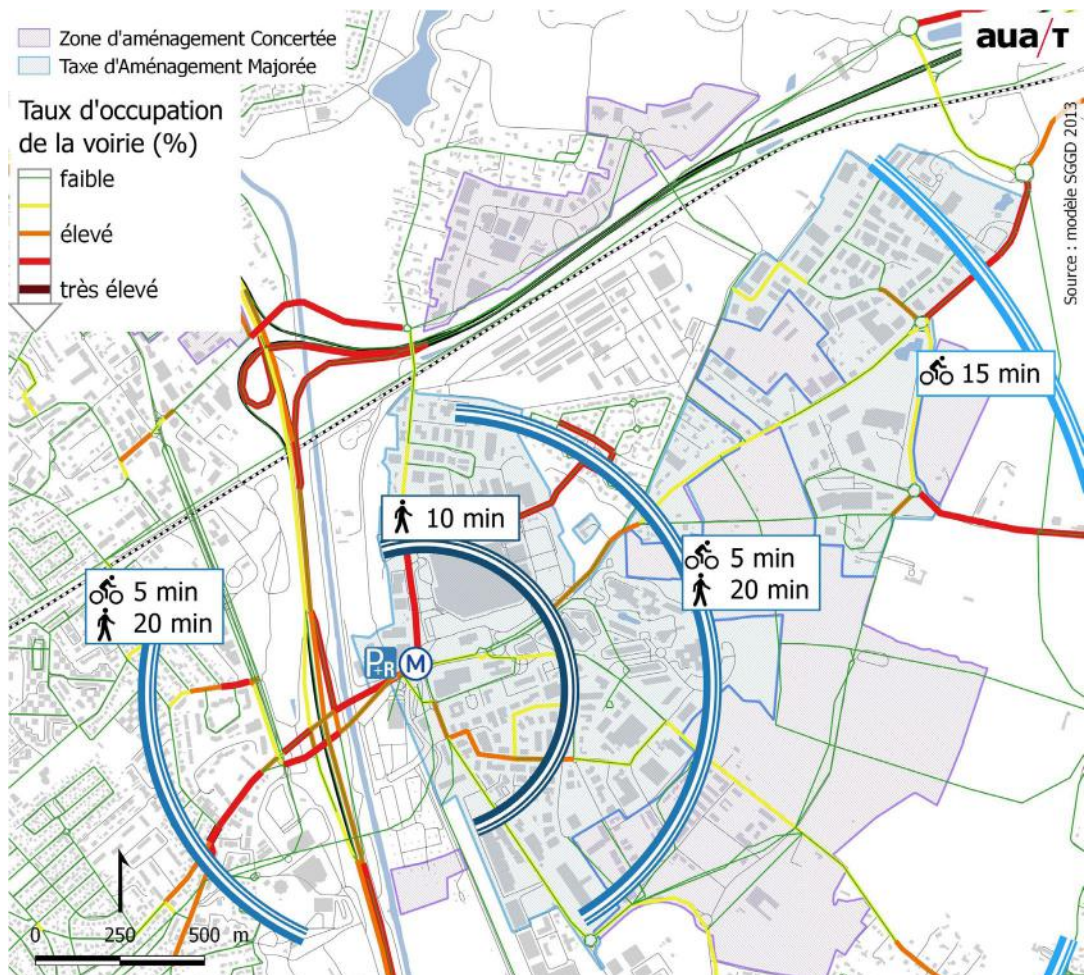
Porte métropolitaine la plus proche du centre-ville, reliée directement au Capitole par le métro, Balma Gramont se situe à la proue d'un axe de centralités et de projets urbains majeur de l'agglomération. En effet, on y trouve, depuis le centre ville, nombre des projets en cours évoqués en première partie. Si cette situation de proximité de sites stratégiques est indéniablement une grande chance, plaçant le site dans une dynamique très porteuse, elle pose la question stratégique des équilibres et complémentarités à trouver entre ces projets, afin de les mettre en synergie, et d'éviter toute concurrence entre eux.

1	FR-TOULOUSE-C-M15
2	FR-TOULOUSE-SS-M02b

- limites communales
- - - périmètre ZAC, ZA
- foncier militaire
- équipement public



Une juxtaposition d'unités monofonctionnelles



Accessibilité du site de réflexion

RIVES DE L'HERS, RIVES DE PÉRIPHÉRIQUE

Si l'on considère l'axe depuis le centre ancien de Toulouse jusqu'aux coteaux balmanais, Balma Gramont constitue un pic d'intensité urbaine en périphérie toulousaine.

Situés de part et d'autre du périphérique et de l'Hers, les Argoulets et Balma Gramont constituent aujourd'hui deux systèmes fonctionnellement indépendants, qui ne créent aucune opportunité de traversée ou de lien entre les deux :

- Métro et P+R de chaque côté
- Forte rupture urbaine de l'Hers et du périphérique
- Des vocations très dissociées

Les Argoulets y ont une position singulière: cet ensemble est très isolé entre d'une part la rupture constituée par le périphérique et l'Hers et d'autre part le quartier de la Roseraie, peu intense (logements individuels, réseau viaire saturé, peu de services/ commerces).

Le seul lien aujourd'hui entre ces deux unités urbaines est la fonction d'entrée de ville et de trafic de transit qui traverse les deux. On peut dès lors se poser la question de la stratégie urbaine à adopter : doit-on aller vers une unité urbaine commune ou deux ensembles distincts? Quelle relation, quelle complémentarité fonctionnelle, quel franchissement?

Balma Gramont, aujourd'hui polarité économique, peut-elle devenir une véritable centralité urbaine de part le développement de la mixité de ses fonctions ?

TERRITOIRE HÉTÉROGÈNE, IDENTITÉS EN DEVENIR

En termes urbains, le site de la Porte métropolitaine Balma Gramont est très morcelé, il est constitué d'une juxtaposition d'unités monofonctionnelles, qui cumulent souvent une forme urbaine spécifique (zone pavillonnaire, boîte commerciale, tissu de "ZAC internationale", etc.) et un réseau viaire dédié (lotissements à entrée et sortie unique). Cette organisation se reflète aussi bien dans l'hétérogénéité des aménagements de l'espace public, que dans celle de la qualité des constructions. Ces écarts qualitatifs créent une perception faussée de l'espace, faite de ruptures et de manque de lisibilité des parcours (notamment piétons et cycles).

DÉPLACEMENTS

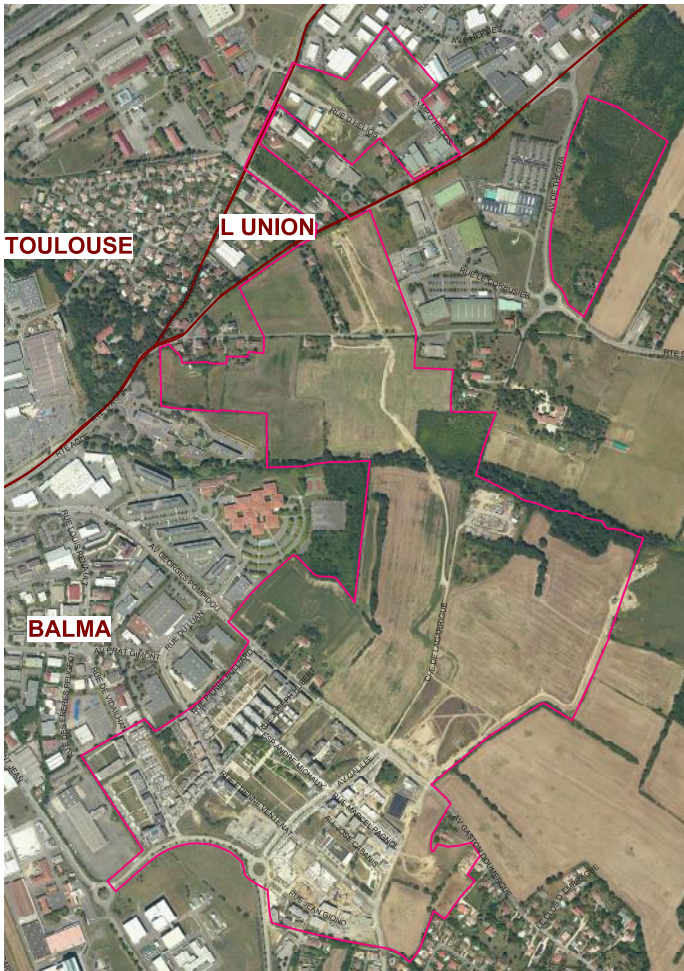
La desserte de Balma Gramont par la ligne A du métro fin 2003, accompagnée du développement des activités économiques du secteur a considérablement impacté la mobilité sur la commune de Balma. Ainsi, les déplacements quotidiens tous modes et tous motifs à destination de Balma se sont fortement intensifiés depuis dix ans avec un accroissement de + 38% au regard des +5% d'augmentation des déplacements quotidiens sur l'ensemble de la grande agglomération toulousaine. En 2013, 17% des déplacements quotidiens des Balmanais se réalisent en transport en commun, alors que la moyenne des déplacements en transport en commun de l'ensemble des habitants de la périphérie de l'agglomération représente seulement 8%. En parallèle, en dix ans, la part de l'usage de la voiture des Balmanais passe de 75% à 61%.

Malgré tout, la saturation aux heures de pointe du réseau routier rend difficile l'accès en voiture aux Argoulets et à Balma Gramont. Or, les origines des déplacements pour le motif travail dans le secteur de Gramont (réalisés majoritairement en voiture), sont limitrophes et en partie en lien avec des quartiers toulousains bénéficiant du métro dont le quartier des Argoulets.

Toutefois, l'accessibilité des modes actifs vers et depuis le métro est organisée sur un périmètre relativement proche qui en limite l'attractivité. La ZAC Balma Gramont, les zones d'activité de Montredon, de Prat Gimont et de Gabardie sont peu ou mal reliées au métro ; les aménagements cyclables ou piétonniers sont relativement peu lisibles et le plus souvent discontinus. Quant à la station de métro des Argoulets, elle est relativement enclavée au regard des quartiers d'habitat de la Roseraie ou d'Atlanta, son accessibilité en modes actifs (vélo, marche) est également peu développée. L'enjeu est de favoriser l'accessibilité au métro pour les modes actifs afin d'inciter au report modal de la voiture vers les transports en commun.

On peut souligner la proximité de la voie ferrée reliant Toulouse à Albi, au Nord du site en parallèle aux infrastructures routières. Selon des réflexions en cours, la mise en place de gares avancées en portes d'agglomération pourrait permettre un délestage de la gare Matabiau, via une connexion aux lignes de métro. Un scénario de ce type renforcerait d'autant le caractère intermodal de Balma Gramont, et son rôle de porte métropolitaine.

1	FR-TOULOUSE-SS-Mo4a
2	FR-TOULOUSE-SS-Mo4b



ZAC BalmaGramont



Le quartier Vidailhan, au sud de la ZAC Balma Gramont



Plan masse du quartier Vidailhan, au sud de la ZAC Balma Gramont

GÉOGRAPHIE - PAYSAGE - ENVIRONNEMENT

L'une des grandes opportunités de Balma Gramont, outre son accessibilité, est sa géographie, son paysage. En effet, il est situé à la jonction entre la ville et son paysage de coteaux agricoles à l'Est, et traversé par la Vallée de l'Hers, rivière associée à un corridor écologique identifié aux documents réglementaires et support d'attention de la métropole en termes de paysage et d'environnement (projet de renaturation en cours). On note également le ruisseau de la Garrigue et sa ripisylve, qui viennent compléter cette armature paysagère et écologique. Ces atouts paysagers peuvent être rapprochés des nombreux équipements de nature, sports et loisirs que l'on dénombre en proximité immédiate, au premier rang desquels la base loisirs des Argoulets. La ZAC Balma Gramont a également fait de son patrimoine paysager un atout majeur, s'en inspirant pour proposer des espaces publics de qualité (place Vidailhan, squares, jardins partagés...).

En parallèle du patrimoine paysager, le site comporte deux châteaux, reliés par un hameau de maisons anciennes, qui constituent une opportunité d'accroche patrimoniale dans ce secteur globalement urbanisé récemment.

La vallée de l'Hers représente un couloir historique de circulation privilégiée vers le sud, où réseaux routier, autoroutier et ferré côtoient le canal du Midi. Si ces infrastructures marquent nettement le paysage de leur empreinte, confortée par les alignements de platanes plantés le long des voies, le cours de la rivière de l'Hers y passe complètement inaperçu. Recalibrée, canalisée au regard de ses débordements récurrents, l'Hers a été niée par l'extension de la ville et de ses infrastructures. Réceptacle de multiples cours d'eau secondaires issus des coteaux du Lauragais, l'Hers représente pourtant un couloir Nord-Sud aux potentialités écologiques et paysagères particulièrement importantes à révéler au regard de sa proximité avec le centre de Toulouse et la couture à opérer entre les espaces urbains composites situés en rive droite comme en rive gauche. Ce potentiel a été récemment identifié : une renaturation, portée par Toulouse Métropole et le Syndicat du Bassin Hers Girou, est aujourd'hui engagée, tronçon par tronçon.

ZAC BALMA GRAMONT

Le site de la ZAC Balma Gramont présentait un potentiel de développement à l'échelle de l'agglomération du fait de :

- sa localisation à la jonction de deux infrastructures routières majeures (A61 et A68)
- son accessibilité aisée et rapide en métro depuis le centre ville de Toulouse,
- de son caractère encore rural et des disponibilités foncières qu'il offre en première couronne d'agglomération.

Le site accueillait à l'origine des fonctions diverses (activités, commerces, logements, installations militaires...) organisées en "poches" autonomes et cloisonnées par des parcelles encore rurales. La position charnière et la composition hétéroclite du site se traduisaient par une absence de cohérence d'ensemble. L'opération visait notamment à relier ces différentes poches autour de la vocation d'échange du métro tout en confortant les qualités paysagères de ce site bordé de coteaux, à la croisée des trois vallées : l'Hers, le Seillonne et la Sausse. L'héritage rural était encore très prégnant avec la présence de fermes isolées en ligne de crête, de haies, de chemins creux et de chemins ruraux qui n'ont pas été altérés par l'urbanisation. Le projet s'intègre à la topographie particulière offerte par les deux lignes de crêtes séparées par le ruisseau de la Garrigue, en fond de vallée.

Au cours de l'année 2015, le programme de la ZAC Balma Gramont a du évoluer du fait notamment :

- du développement des programmes tertiaires prioritairement en marge de la ZAC,
- de l'insuffisance de l'effet métro, compte tenu de l'éloignement de la ZAC à la station,
- de l'accroissement de la congestion automobile,
- d'une conjoncture en immobilier d'entreprises défavorable depuis 2010.

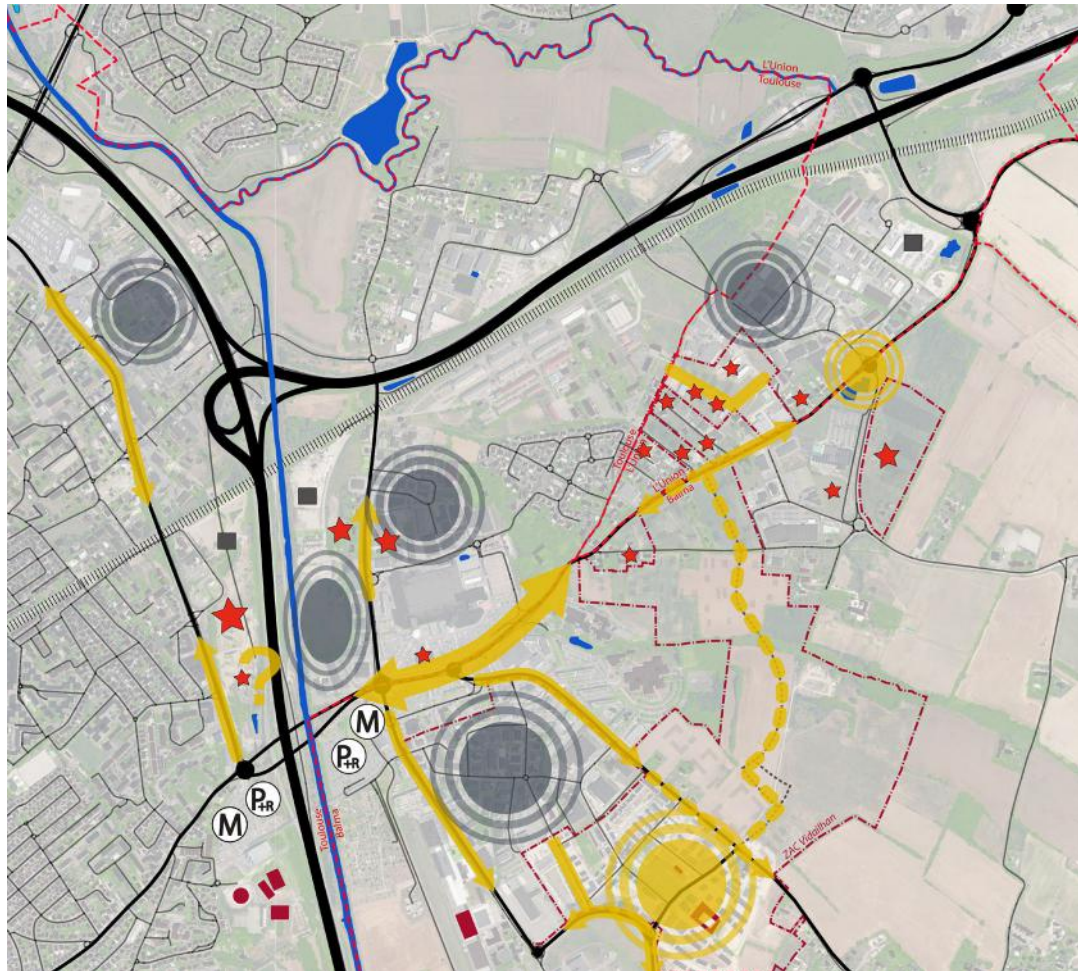
La réorientation actée par les collectivités et l'aménageur retient notamment des adaptations de densité et un différé d'une partie du secteur tertiaire.

Si la création de la ZAC Balma-Gramont a été motivée par l'arrivée du métro au delà de la rocade, son implantation au sein de ce territoire pavillonnaire a véritablement contrasté le paysage de l'Est de l'agglomération. Le concours EUROPAN constitue une opportunité d'en améliorer l'intégration urbaine, via notamment un rattachement plus lisible et qualitatif à la porte métropolitaine, au métro et à la zone d'activités de Prat Gimont grâce à un tissu urbain renouvelé et recomposé.

1 2 3	FR-TOULOUSE-SS-APo2 FR-TOULOUSE-SS-APo7 et APo8
4	FR-TOULOUSE-SS-Mo6

- limites communales
- - - périmètre ZAC, ZA
- foncier militaire
- équipement public

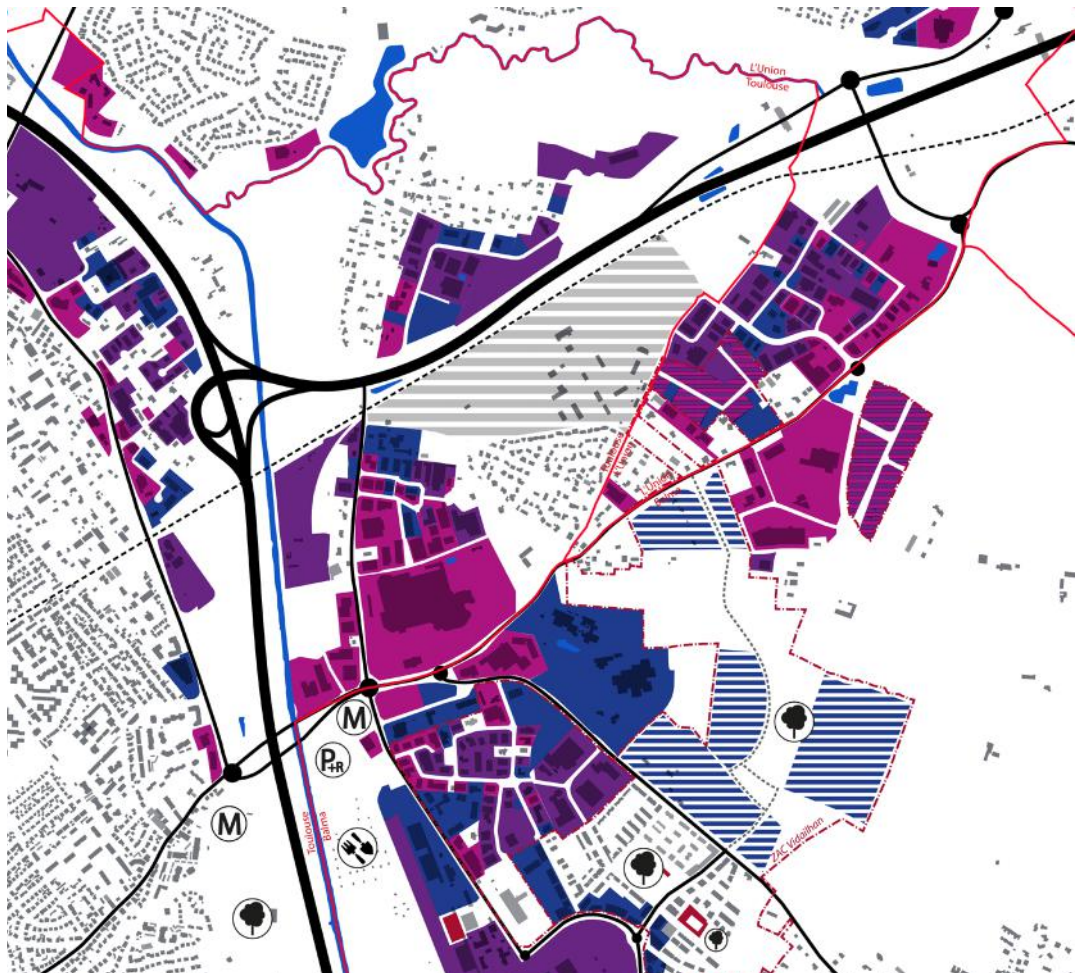
- Requalification en cours
- ⇄ Développement projeté
- ⊙ polarité émergente
- zone déqualifiée
- ★ projet en cours
- site industriel, activité impactante pour le paysage
- Maitrise foncière, collectivité partenaires institutionnels



L'évolution urbaine: dynamiques et projets en cours

- limites communales
- - - périmètre ZAC, ZA
- foncier militaire
- équipement public

- activité commerciale
- activité tertiaire
- activité productive, artisanale
- activité tertiaire projetée
- activité artisanale/commerciale projetée



Types d'activités sur le site (actuelles et en projet)

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES - QUALITÉ - ATTRACTIVITÉ

Économiquement, Balma Gramont regroupe une grande mixité de types d'activités (tertiaire, commerce de destination, artisanat, petite industrie), ce qui constitue une richesse importante mais peut pénaliser sa lisibilité à l'échelle de la métropole. Comme évoqué précédemment, un des enjeux pour ce territoire, tout en conservant cette diversité, est de trouver une identité forte.

Au rang de cette multiplicité des activités, on peut citer le Centre d'Essais Aéronautiques de Toulouse, au sud-est du site de réflexion. Cette structure, bordée de clôtures, constitue une barrière forte, intangible entre le quartier de Vidailhan (ZAC Balma Gramont) et l'Hers. Sa composition industrielle est un marqueur fort de l'ambiance urbaine de la zone, et son voisinage impacte la possibilité d'implantation de logements alentour. Si la ZAC répond à cette situation par une frange d'immeubles tertiaires en vis à vis du CEAT, de part la mutation de Prat Gimont, le projet devra proposer une relation pertinente entre le nouveau tissu urbain et cette emprise certes peu qualifiante, mais abritant de nombreux emplois.

Le parc d'immobilier d'entreprises est contrasté, en partie vieillissant, mais comporte une offre de tertiaire qualitative, et quelques nouveaux locaux d'activité (ZAC Balma Gramont, secteur Montredon). Les commerces, bien que très performants, sont également pour beaucoup vieillissants, à l'exception des drives, dont l'implantation est récente. Cette activité peut-être étudiée dans l'optique d'un questionnement liée à la congestion automobile: une activité commerciale basée sur la desserte automobile est-elle pertinente dans un tel contexte de saturation?

L'attractivité est aujourd'hui pénalisée par le manque de services aux entreprises, dimension qui pourrait être trouvée dans la constitution d'une unité urbaine plus mixte.

1	FR-TOULOUSE-SS-Mo4c
2	FR-TOULOUSE-SS-Mo4d



Les trois sites de projet

PRAT GIMONT - GRAMONT, ENTRE DEUX

Le site de Prat-Gimont pose les questions centrales de la mixité urbaine, de la cohabitation des activités, des typologies de tissu urbain et de bâti permettant la mixité de fonctions et la modularité dans les temps des programmes accueillis. Il s'agit d'imaginer un quartier métropolitain intense, cumulant activité artisanales, commerce de destination et logement à destination de familles: mêler et faire interagir les fonctions aujourd'hui juxtaposées sur ce territoire, en permettant leur bon accès, leur desserte fluide.

LES ACTIVITÉS SUR LE SITE

Ce site, à l'articulation avec des lotissements de maisons particulière et avec la ZAC Balma Gramont (logement collectif contemporain en cours de réalisation), comporte essentiellement aujourd'hui des activités économiques. On peut dénombrer:

- Un centre commercial de destination structuré autour d'un supermarché Auchan, très performant en termes de chiffre d'affaire, mais inséré au sein d'une galerie vieillissante. Cet ensemble est accompagné d'importantes capacité de stationnement (surface et parking silo), aux usages multiples (accès aux commerces environnants, covoiturage...), ainsi que de nombreuses "cellules commerciales" sur les emprises alentour, selon le modèle des entrées de villes. La qualité de ces emprises commerciale est très hétérogène, mais globalement vieillissante.

- Des activités artisanales dans les lotissements de Prat Gimont (sud de la RD 112, commune de Balma) et de Gramont (nord du centre commercial, commune de Toulouse). Ces lotissements anciens sont majoritairement peu qualitatifs et vieillissants, mais on peut constater des évolutions récentes, notamment à Prat Gimont, qui si elles améliorent la qualité de l'ensemble, tendent à en figer l'organisation à moyen terme et donc à obérer une recomposition d'ensemble. En effet, quelques mutations récentes sont observées en interne (réalisation d'un petit immeuble tertiaire, mutation des parcelles en limite de lotissement sur voie passante pour créer de la petite restauration, requalification de local commercial...).

- Des activités tertiaires notamment dans le secteur Bancassurance. C'est un pôle attractif, notamment sur la zone Nord-Est. Il a longtemps compensé le manque d'offre tertiaire en centre-ville. Il jouit d'une accessibilité mitigée, à la fois performante via le réseau de transport en commun mais saturée par le réseau routier.

Comme on le voit par l'énumération ci-dessus, ce site est composé d'une juxtaposition de modèles typologiques monofonctionnels. Ce modèle est à questionner: il ne permet pas de relation entre les activités, il est très peu évolutif (parcellaire, organisation viaire dédié à une activité...), et brouille la lisibilité de l'espace en créant des enclaves.

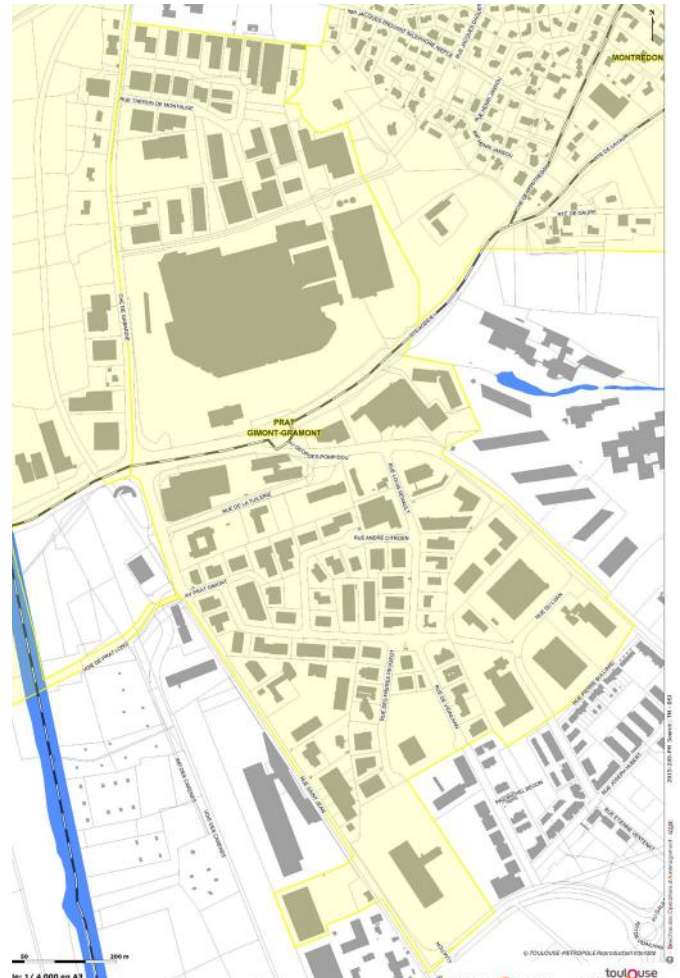
Par ailleurs, les modèles d'activité et de commerce rencontrés sur ce site sont caractéristiques d'entrées de ville, de territoires périphériques. Or, Balma Gramont est aujourd'hui au cœur de la métropole toulousaine: ce n'est plus une réponse adaptée à cette situation ni à ses potentiels (grande proximité du centre-ville, desserte en métro...)

Si le modèle tertiaire est de meilleure qualité, il reste également sur une logique monofonctionnelle d'unité isolée de son contexte urbain (fonctionnement pavillonnaire), ce qui ne répond pas nécessairement à l'intensité urbaine à proposer ici.

LES DÉPLACEMENTS

Malgré le fait que le site soit desservi par le métro A, il cumule l'ensemble des difficultés de déplacements du secteur :

- Une saturation du parking silo, avec un débordement du stationnement pendulaire sur les rues alentour, notamment dans le lotissement de Prat Gimont
- Un engorgement très important des voiries aux heures de pointe, spécifiquement sur l'axe RD 112 et la rue Saint-Jean, connues à l'échelle de la métropole pour ces problématiques
- Un trafic de transport de marchandises associé à l'artisanat, voire aux quelques activités plus industrielles du secteur (BTP...)
- Absence de continuités piétonnes et modes doux signalant l'accès au métro au-delà de sa proximité directe, peu de pratique des modes actifs dans le quartier.



Le centre commercial et son parking silo, paysage de zone économique et commerciale, site Prat Gimont - Gramont

RUPTURES ET ENCLAVES

Prat Gimont : ce lotissement d'activité vieillissant sépare la ZAC du métro Balma Gramont. Ce tissu urbain, constitué d'une structure parcellaire de lotissement, petites emprises enchâssés selon une organisation indépendante du contexte, doit être questionné pour proposer un fonctionnement (organisation du foncier, espace public, programmation, typologie) qui relie les deux polarités, répondant au besoin d'activité artisanale et permettant de relier Vidailhan à la métropole via le métro. A Gramont, la question de l'intégration du tissu de lotissement artisanal à l'organisation urbaine se pose également, bien que de manière moins cruciale (pas d'enjeu majeur de liaison).

Le CEAT (Centre d'Essais Aéronautique de Toulouse, recherche militaire) limite le quartier, avec un impact fort sur le ressenti des ambiances urbaines : il est un vis-à-vis atypique pour la ZAC, et obère l'accès à l'Hers sur la longueur de son emprise. La Grainerie, équipement culturel à rayonnement métropolitain, y est enclavée : quelle insertion urbaine pour cette structure? Une relation est à trouver notamment avec le quartier de Vidailhan à travers Prat Gimont. On peut signaler la parcelle de transport logistique anciennement Duchène, aujourd'hui vacante, qui constitue une première opportunité foncière en charnière sur ce territoire complexe.

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

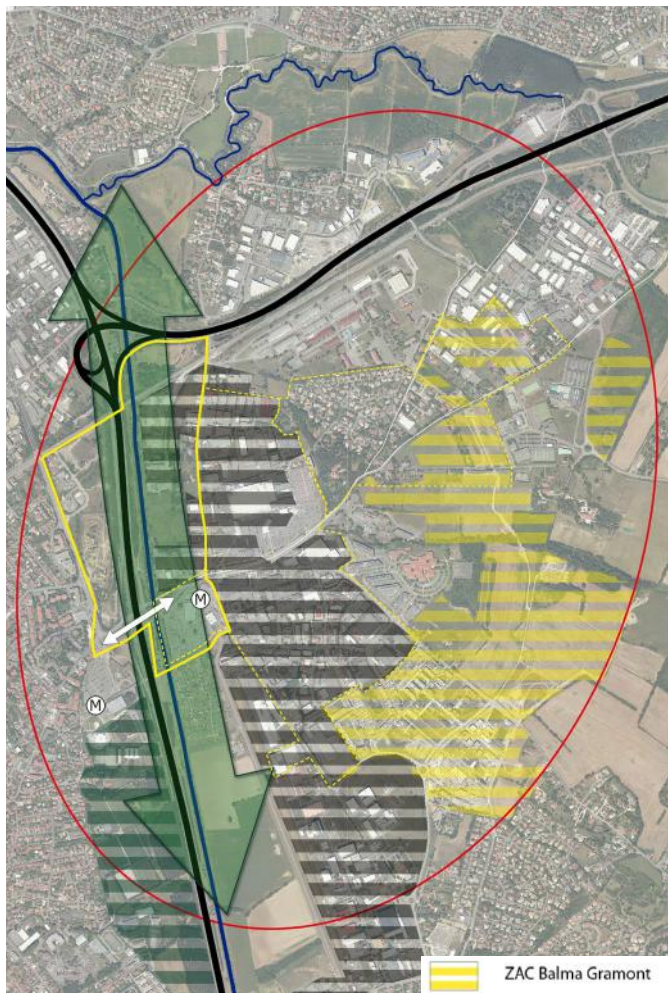
-Comment intervenir sur la qualité des bâtiments commerciaux et des surfaces dédiées aux services, type parkings, stockages, etc, afin de répondre à l'évolution du quartier et aux attentes de ces habitants ?

-Comment rendre lisible et qualifier les parcours doux (piétons et cycles) depuis la ZAC jusqu'à métro, aux principaux commerces et aux activités culturelles (la cartoucherie ?) et sportives ?

-Quels dispositifs peut-on imaginer pour le lotissement d'activité de Prat-Gramont, afin qu'il se transforme et participe des échanges et des mixités de la vie urbaine ?

-Quel processus faut-il mettre en place pour que les franges de la ZAC soient plus poreuses, notamment vis à vis du CEAT ?

1	2	FR-TOULOUSE-PS1-APo2	FR-TOULOUSE-PS1-Mo1
3		FR-TOULOUSE-PS1-Po3	



La vallée de l'Hers, axe et potentiel paysager structurants

VALLÉE DE L'HERS, PORTE URBAINE

La coupure paysagère de la vallée de l'Hers constitue un seuil pour la ville de Toulouse, combinée à la fracture du périphérique. Bien qu'en frange de la ville, Balma Gramont représente un lieu d'intensité urbaine combinant polarité économique-commerciale et hub de mobilités. On questionne ici la dualité des rives d'un axe, et l'existence d'une rivière dans un contexte urbain, économique et d'infrastructures lourdes.

BALMA GRAMONT ET ARGOULETS/ ATLANTA

Ce site est à envisager dans sa condition de rive d'un double axe Nord-Sud: l'Hers et le périphérique. C'est ici que l'on questionne la relation entre Balma Gramont et Les Argoulets, telle qu'exposée précédemment. Quelle relation et quelle complémentarité entre les deux rives ?, l'indépendance des fonctions constatée aujourd'hui rend ces deux ensembles étanches. On peut envisager un renforcement de cette situation, avec la définition de deux identités fortes et différenciées. On peut au contraire imaginer que le développement commercial à l'œuvre côté Argoulets conduite à un quartier mixte à dominante économique de part et d'autre du pont. Celui-ci devient alors une infrastructure de proximité (modes doux) autant que le support de flux de transit à l'échelle métropolitaine. La cohabitation des fonctions est alors à mettre en place.

L'engouement de porteurs de projet sur le site d'Atlanta, en rive Ouest (actuellement terrain de moto cross), plaiderait plutôt pour cette deuxième option. En effet, au vu de l'exceptionnelle situation du site (accessibilité, proximité du centre-ville, site commercial attractif) et de la charge foncière qui en découle, les projets qui émergent vont dans le sens d'une programmation commerciale et de loisirs (éventuellement complétée de tertiaire), ce qui nourrirait une relation de proximité avec le centre commercial de Balma-Gramont, par-delà les limites physiques.

On est ici en frange de l'espace économique principal du secteur : on observe une grande mixité des activités économiques, entre commerces de détail, vieillissant (Kiabi) ou neuf (drive Auchan), petite activité artisanale et espace industriel (BTP). En termes de programmation,

il s'agit de questionner le rapport entre activité et paysage, en proximité directe à la fois du métro et des rives de l'Hers : ce qui est pertinent, sous quelle forme?

LA VALLÉE DE L'HERS

Le paysage, et spécifiquement ici la vallée de l'Hers, constitue un important potentiel à révéler sur le site de Balma Gramont. Comme évoqué précédemment, le patrimoine paysager peut constituer un marqueur identitaire fort de cette porte métropolitaine, face à la concurrence grandissante des autres zones économiques métropolitaines. Cette dimension est, côté Argoulets, combinée à des fonctions sportives et de loisirs de rayonnement large. Quelques usages des espaces paysagers existent côté est, tels que les jardins partagés, ou les parcs du quartier Vidailhan. Cette logique peut être amplifiée dans le sens d'une reconquête du paysage du quartier, notamment des rives de l'Hers. L'Hers est également voisinée d'autres cours d'eau et espaces naturels ou agricoles. Il sera donc aussi question de réseau paysager et écologique, de connexions à créer/ conforter entre ces lieux.

Ce site pose également la question essentielle à plus grande échelle du statut de l'Hers dans la métropole toulousaine. Cette rivière constitue un seuil de Toulouse sur toute sa frange Est. Identifiée comme corridor écologique à restaurer, la vallée de l'Hers a longtemps été niée dans ses dimensions écologiques et paysagères, disparaissant au profit de l'infrastructure qui la longe. Le rapport à trouver entre les rives, entre l'activité et le paysage, la possibilité de pratique des berges, leur accessibilité, la dualité périphérique-rivière, sont des questions qui se posent sur l'ensemble du linéaire et recèlent une portée bien plus globale que celle du site de Gramont.

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

-Argoulets / Atlanta, deux sites de part et d'autre du périphérique, mais qui appartiennent au continuum écologique de la vallée de l'Hers, quel dispositifs mettre en place pour donner cette lisibilité ?

-La vallée de l'Hers : comment un territoire paysager intègre les infrastructures liés à la mobilité ?

1	2	FR-TOULOUSE-PS3-AP02	FR-TOULOUSE-PS3-P04 et P01
3		FR-TOULOUSE-PS3-M01	



La zone d'activité de Montredon: à la rencontre entre les coteaux de Balma et l'entrée de ville



MONTREDON, ENTRÉE DE VILLE(S)

Le site de Montredon questionne la possibilité de la mixité urbaine en territoire moins intense que Balma Gramont : quel mode de vie peut-on proposer sur ce secteur qui accueille une densité légèrement moindre, mais sorte de la typologie pavillonnaire appliquée à toutes les fonctions pour proposer mixité et interaction des programmes, et donc un réel quartier d'entrée de ville ? Comment tirer le meilleur de cette situation paysagère remarquable, de la position en belvédère sur la métropole dont jouit Montredon, du patrimoine bâti qu'il recèle ?

La question de l'intercommunalité est également très forte ici : comment structurer un bassin de vie à cheval sur trois emprises communales ?

LE MODÈLE PAVILLONNAIRE, ENTRE TISSU ANCIEN ET ZAC EN DEVENIR

L'ensemble de Montredon est situé à l'entrée Est du quartier de Balma Gramont, de part et d'autre de la RD112. S'y organisent, comme à Prat Gimont, des ensembles monofonctionnels sur le modèle du lotissement : de boîtes commerciales, d'activité et du logement pavillonnaire. On est à l'interface entre des unités relativement anciennes (logements et entreprises) et zones en devenir : les territoires Nord de la ZAC Balma Gramont, en réalisation pour la partie artisanale (Nord de la RD112), en cours de conception pour la partie résidentielle (Sud de la RD112). Si le modèle typologique du lotissement prévaut pour tous (bâtiment individuel isolé entouré d'espace libre dans une parcelle close, stationnement extérieur), les époques de construction et la qualité des réalisations (bâtiments, aménagement des espaces libres privés et publics) sont très hétérogènes. L'offre de services limitée ainsi le peu de desserte questionnent également la vocation de ce secteur mixte : l'activité ne serait-elle pas à privilégier ?

ENTRÉE DE VILLES

Ce site pose la question de la gestion des entrées de ville : RD accidentogène bordée de platanes, enseignes, cellules commerciales et artisanales.... On observe une organisation séquencée des activités le long de cet axe, présentant successivement des ensembles commerciaux, puis artisanaux, un hameau ancien pour ensuite descendre la colline bordée d'espaces boisés pour enfin arriver dans le pôle commercial de Gramont. On passe ainsi, par l'entremise d'une césure paysagère et patrimoniale, de périurbain à métropole.

C'est la composition du périurbain qui est interrogée ici : quelle mixité peut-on trouver entre production, commerce et logement dans ces secteurs de transition, ces territoires moins denses et moins desservis mais néanmoins urbains ? Quel mode de vie proposer aux habitants et usagers de ces territoires ? Il s'agit autant de questionner l'organisation urbaine que les typologies bâties, les formes d'habiter, de travailler, de produire adaptées à cette situation.

Le statut de la RD112 est également à questionner. En effet cet axe bordé de platanes, anciennement entrée de ville à vocation routière, est en train de changer de statut. A mesure que l'urbanisation s'installe par mutation spontanée de chaque côté, certains accès directs sur la RD sont créés, en modifiant la vocation de la voie. De plus, les nombreux commerces créés s'adressent avant tout à de la clientèle de destination, mais étant agrégés et voisinant des logements, ils occasionnent des déplacements piétons. Cette voie routière ne propose aujourd'hui aucun aménagement pour les modes doux. La RD112 évolue donc d'un axe de liaison routier à une voirie structurante urbaine, ce qui pose les questions de son aménagement, mais aussi de l'importance du trafic qu'elle supporte à l'échelle métropolitaine. Cette problématique rejoint, appliquée à une infrastructure, celle du modèle de l'entrée de ville et de la péri-urbanité.

QUELLE PLACE POUR LE LOGEMENT ?

Le logement (petit collectif) fait à Montredon une percée peu maîtrisée. En effet, la promotion immobilière exerce une pression foncière importante sur ces espaces attractifs car bien desservis et à proximité du métro. Cependant, toute nouvelle implantation résidentielle dans cette zone pose la question des services et équipements publics offerts aux nouveaux habitants, ces sites étant à la périphérie des communes concernées : les centres de Balma et L'Union sont éloignés, ainsi que leurs équipements, scolaires notamment.

À la lumière des dynamiques de construction à l'oeuvre, l'émergence d'un "quartier", au sens d'une unité urbaine, composé des logements du lotissement "résidence de Gramont" (à Toulouse), des futurs logements de la ZAC (à Balma), des logements de la pointe de Montredon à l'Union, objet de mutations spontanées, du hameau de Gramont (ensemble de maisons anciennes à l'intersection de la RD et de la route de Gauré) et des locaux d'activités et commerces sur L'Union et Balma est à anticiper sur le site.

1	2	FR-TOULOUSE-PS3-APo2	FR-TOULOUSE-PS3-Po4 et Po1
3		FR-TOULOUSE-PS3-Mo1	



La route D112 longe ou traverse les trois sites de projet Europan, ici sur le site de Montredon



Le château de Thégra, témoin des quelques éléments patrimoniaux présents sur le site

L'INTERCOMMUNALITÉ

On voit ici que la réalité urbaine ne correspond pas aux limites administratives : cet ensemble, agrégé autour d'un axe de desserte important, est isolé de toute centralité urbaine de proximité existante, étant situé à la périphérie des trois communes concernées. Il est donc pertinent de se poser la question des aménités (lieux de rencontre, commerces de proximité, desserte TC, services aux entreprises, restauration...) offertes à ces usagers, périurbains et trans-communaux.

LE PATRIMOINE

Le site de Montredon recèle certains atouts patrimoniaux, bâtis comme paysagers.

- Un paysage de coteaux agricoles et de ruisseaux, support d'ambiances et de milieux naturels multiples, et riche d'une topographie offrant des vues sur la plaine toulousaine, avec au premier plan, le quartier de Balma Gramont. Il s'agira donc de se poser la question du rapport entre les tissus urbains peu denses et les rares terres agricoles de l'agglomération, entre la ville et son paysage, de l'intégration et la préservation des corridors écologiques en interface avec l'activité artisanale notamment.

- Le Hameau de Gramont, ensemble de maisons anciennes au Sud de Montredon, constitue l'une des rares traces du passé de ce territoire. Il est situé sur un axe reliant les deux châteaux de Gramont et de Thégra, parallèle à celui du ruisseau de la Garrigue. Ces ensembles anciens sont aujourd'hui menacés par la pression foncière exercée sur ces territoires, on peut se demander quelle place, quelle fonction ils pourront avoir dans l'avenir de Montredon. Leur rôle est nécessairement singulier, tant ils constituent un événement dans le tissu urbain contemporain alentour.

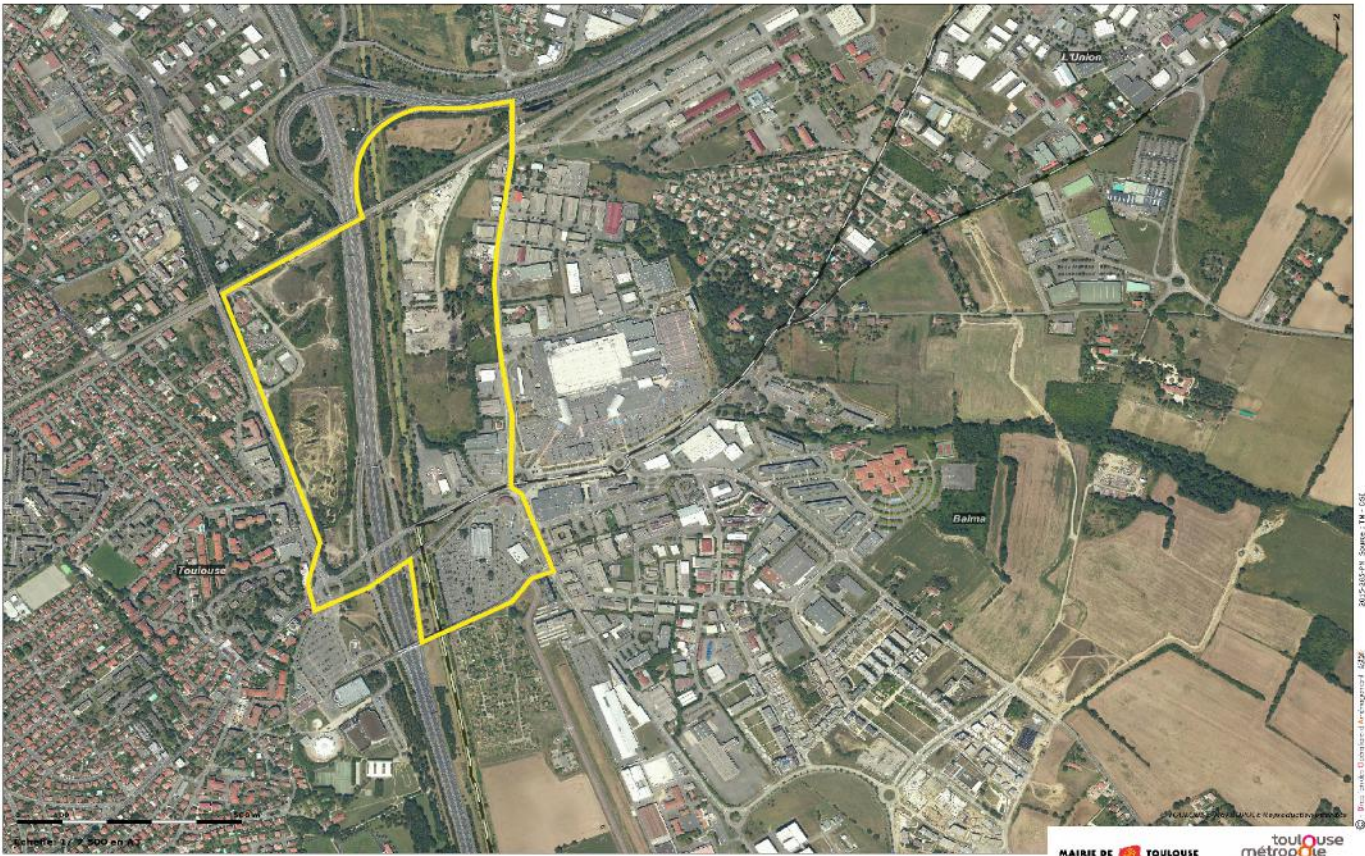
ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

-Comment intervenir sur la qualité des bâtiments dédiés à l'artisanat ou à la production et des surfaces dédiées aux services, type parkings, stockages, etc, afin de répondre à l'évolution du quartier vers une plus grande mixité ?

-Comment rendre lisible et qualifier les parcours doux (piétons et cycles) et les parcours de proximité à Montredon mais également quel devrait être les statuts de la RD112 ?

-Quel est l'évolution à long terme de ce type de tissu ? Doit-on encourager l'habitat aujourd'hui minoritaire mais qui fait néanmoins une percée peu maîtrisée ?

1	FR-TOULOUSE-PS3-Po5
2	FR-TOULOUSE-PS1-P12



FR-TOULOUSE-PS1-AP01

01	02
03	04
05	

FR-TOULOUSE-PS1-P01 À FR-TOULOUSE-PS1-P05

PHOTOGRAPHIES - SITES DE PROJET

VALLÉE DE L'HERS





06	07
08	09
10	

FR-TOULOUSE-PS1-P06 À FR-TOULOUSE-PS1-P10



11	12
13	
14	

FR-TOULOUSE-PS1-P11 À FR-TOULOUSE-PS1-P14



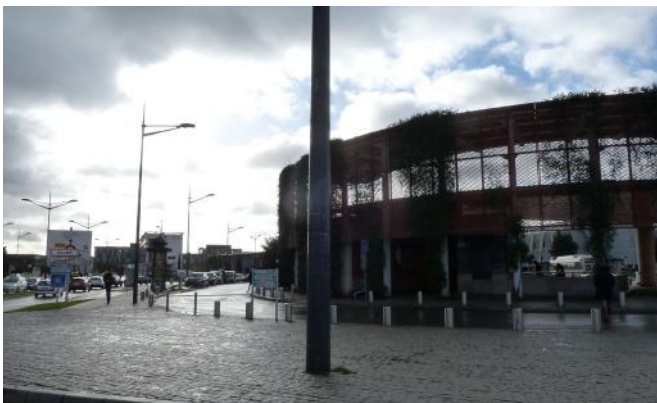
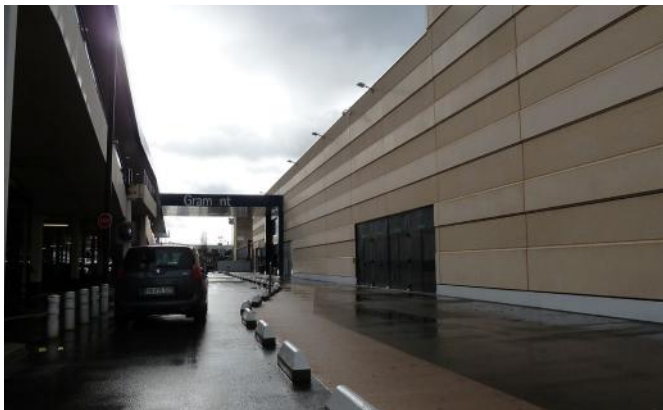
FR-TOULOUSE-PS2-APo1

01	02
03	04
05	06

FR-TOULOUSE-PS2-Po1 À FR-TOULOUSE-PS2-Po6

PHOTOGRAPHIES - SITES DE PROJET PRAT GIMONT GRAMONT





07	08
09	10
11	12
13	14

FR-TOULOUSE-PS2-Po7 À FR-TOULOUSE-PS2-P14



15	16
17	
18	

FR-TOULOUSE-PS2-P13 À FR-TOULOUSE-PS1-P18



FR-TOULOUSE-PS3-AP01

01	02
03	04
05	06

FR-TOULOUSE-PS3-P01 À FR-TOULOUSE-PS3-P06

PHOTOGRAPHIES - SITES DE PROJET MONTREDON





07	08
09	

FR-TOULOUSE-PS3-P07 À FR-TOULOUSE-PS3-09



10	11
12	13
14	15

FR-TOULOUSE-PS3-P10 À FR-TOULOUSE-PS3-P15

AGGLOMÉRATION - ÉCHELLE TERRITORIALE

FR-TOULOUSE-C-AP01.JPG	Photographie aérienne Toulouse Métropole
FR-TOULOUSE-C-AP02.JPG	Vue semi- aérienne du projet Toulouse EuroSudOuest (TESO)
FR-TOULOUSE-C-M01.JPG	Carte de l'aire urbaine toulousaine
FR-TOULOUSE-C-M02.JPG	Evolution de l'aire urbaine
FR-TOULOUSE-C-M03.JPG	Evolution du réseau de voirie de l'aire urbaine
FR-TOULOUSE-C-M04.JPG	Les grandes infrastructures de transports dans l'aire urbaine
FR-TOULOUSE-C-M05.JPG	Evolution du nombre d'habitants dans l'aire urbaine de 1975 à 2009
FR-TOULOUSE-C-M06.JPG	Evolution du nombre d'emplois dans l'aire urbaine de 1975 à 2009
FR-TOULOUSE-C-M07.JPG	Evolution de la taille moyenne des ménages dans l'aire urbaine de 1975 à 2009
FR-TOULOUSE-C-M08.PDF	Carte de Toulouse Métropole
FR-TOULOUSE-C-M09.JPG	Plan Local d'urbanisme de la ville d'Aurillac - Planche Nord
FR-TOULOUSE-C-M10.JPG	Carte des pôles majeurs de tertiaire dans Toulouse Métropole
FR-TOULOUSE-C-M11.PDF	Carte des transports
FR-TOULOUSE-C-M12.JPG	Schéma de situation des portes métropolitaines dans la métropole
FR-TOULOUSE-C-M13.JPG	Schéma de situation des portes métropolitaines dans la métropole
FR-TOULOUSE-C-M14.JPG	Schéma de principe des portes métropolitaines dans la métropole (Source : SCOT)
FR-TOULOUSE-C-M15.JPG	Les sites économiques de la Grande Agglomération de Toulouse (Source : SCOT)
FR-TOULOUSE-C-M16.JPG	La desserte des zones d'emplois par le réseau Source : SMTC Tisséo Données : Territoire de l'économie - AuaT
FR-TOULOUSE-C-PS01.JPG	Perspective du projet de la ZAC de la Cartoucherie

SITE DE RÉFLEXION - ÉCHELLE URBAINE

FR-TOULOUSE-SS-AP01.JPG	Photographie aérienne du site de réflexion
FR-TOULOUSE-SS-AP02.PDF	Photographie aérienne avec le périmètre de la ZAC Balma-Gramont
FR-TOULOUSE-SS-AP03	Photographie semi-aérienne du site de réflexion
FR-TOULOUSE-SS-AP04.JPG À	Photographies semi-aériennes de la ZAC Balma-Gramont (Source: Oppidea)
FR-TOULOUSE-SS-AP13.JPG	
FR-TOULOUSE-SS-M01.JPG	Du centre de la métropole à la porte Balma-Gramont (Sources : Aua/T)
FR-TOULOUSE-SS-M02A ET M02B.JPG	Schéma : l'intensité urbaine de Capitole à Balma-Gramont (Sources : Aua/T)
FR-TOULOUSE-SS-M03.JPG	Développement urbain du centre à la porte de Lyon
FR-TOULOUSE-SS-M04A.JPG À	Cartographies du site de réflexion (polarités, accessibilité, trame verte et bleue, etc)
FR-TOULOUSE-SS-M04E.JPG	
FR-TOULOUSE-SS-M05.JPG	Cartographie issue du Plan guide d'aménagement de la commune de Balma
FR-TOULOUSE-SS-M06.JPG	Plan masse du quartier de Vidailhan, ZAC Balma-Gramont

LISTE DES DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER

SITE DE PROJET - ÉCHELLE ARCHITECTURALE

FFR-TOULOUSE-PS-AP01.JPG	Photographie aérienne des sites de projet
FR-TOULOUSE-PS-AP02A ET AP02B.PDF	Photographie aérienne des sites de projet
FR-TOULOUSE-PS-AP02C.PDF	Photographie aérienne et zonages du Plan Local d'Urbanisme
FR-TOULOUSE-PS-M01 ET M02.DXF	Plans cadastrals des sites de projet
FR-TOULOUSE-PS1-AP01 ET AP02.JPG	Photographie aérienne du site Vallée de l'Hers
FR-TOULOUSE-PS1-M01 ET M02.PDF	Plans cadastrals du site Vallée de l'Hers
FR-TOULOUSE-PS1-P01.JPG À FR-TOULOUSE-PS1-P14.JPG	Photographies du site Vallée de l'Hers
FR-TOULOUSE-PS2-AP01 ET AP02.JPG	Photographie aérienne du site Prat-Gimont
FR-TOULOUSE-PS2-M01 ET M02.PDF	Plans cadastrals du site Prat-Gimont
FR-TOULOUSE-PS2-P01.JPG À FR-TOULOUSE-PS2-P19.JPG	Photographies du site Prat-Gimont
FR-TOULOUSE-PS3-AP01 ET AP02.JPG	Photographie aérienne du site Montredon
FR-TOULOUSE-PS3-M01 ET M02.PDF	Plans cadastrals du site Montredon
FR-TOULOUSE-PS3-P01.JPG À FR-TOULOUSE-PS3-P15.JPG	Photographies du site Montredon
FR-TOULOUSE-T.PDF	Dossier de site
FR-TOULOUSE-T-ANNEXE 1.PDF	Tab/agglo 2014 Description de l'aire urbaine de Toulouse (Source: aua/T)
FR-TOULOUSE-T-ANNEXE 2.PDF	Plan guide 2030 Grand Parc Garonne, avril 2012 (Source : Toulouse Métropole)
FR-TOULOUSE-T-ANNEXE 3.PDF	Plan Guide d'aménagement de la commune de Balma, avril 2016 (Sources: aua/t, ville de Balma)
FR-TOULOUSE-T-ANNEXE 4.PDF	Etude Balma Gramont - porte métropolitaine, mai 2016 (Source: aua/T)

INFORMATIONS GÉNÉRALES	3
AVANT-PROPOS	5
RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES"	9
LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THÈME	9
LA PORTE MÉTROPOLITAINE BALMA GRAMONT	9
LA VALLÉE DE L'HERS : CONTINUUM ÉCOLOGIQUE, CULTUREL ET LIEU DE MOBILITÉ	9
L'ENTRÉE DE LA MÉTROPOLE, UN RÉSEAU MAILLÉ DE POLARITÉS	9
LES ATTENTES DES VILLES CONCERNÉES	11
LES SUITES DU CONCOURS	13
CONTEXTE	15
UNE POSITION SINGULIÈRE EN FRANCE ET EN EUROPE	15
POSITION EN FRANCE	15
POSITION EN EUROPE	15
POSITION RÉGIONALE	15
L'ESSOR ÉCONOMIQUE ET DÉMOGRAPHIQUE	15
UNE MÉTROPOLE EN PROJETS	17
ATTRACTIVITÉ ET MODES DE VIE : L'EXCEPTION TOULOUSAIN	23
SITE DE RÉFLEXION	27
LA PORTE MÉTROPOLITAINE, UN SITE STRATÉGIQUE	27
ÉQUILIBRES À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE: CONCURRENCE GRANDISSANTE	29
ATOUT MAÎTRE, CONTEXTE CONCURRENTIEL EN ÉVOLUTION	29
L'INTÉRÊT DE L'ACTIVITÉ PRODUCTIVE	29
RIVES DE L'HERS, RIVES DE PÉRIPHÉRIQUE	31

TABLE DES MATIÈRES

TERRITOIRE HÉTÉROGÈNE, IDENTITÉS EN DEVENIR	31
DÉPLACEMENTS	31
GÉOGRAPHIE - PAYSAGE - ENVIRONNEMENT	33
ZAC BALMA GRAMONT	33
ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES - QUALITÉ - ATTRACTIVITÉ	35
SITES DE PROJET	37
PRAT GIMONT - GRAMONT, ENTRE DEUX	37
LES ACTIVITÉS SUR LE SITE	37
LES DÉPLACEMENTS	37
RUPTURES ET ENCLAVES	39
ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES	39
VALLÉE DE L'HERS, PORTE URBAINE	41
BALMA GRAMONT ET ARGOULETS/ ATLANTA	41
LA VALLÉE DE L'HERS	41
ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES	41
MONTREDON, ENTRÉE DE VILLE(S)	43
LE MODÈLE PAVILLONNAIRE, ENTRE TISSU ANCIEN ET ZAC EN DEVENIR	43
ENTRÉE DE VILLES	43
QUELLE PLACE POUR LE LOGEMENT?	43
L'INTERCOMMUNALITÉ	45
LE PATRIMOINE	45
ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES	45
PHOTOGRAPHIES - SITES DE PROJET - VALLÉE DE L'HERS	47
PHOTOGRAPHIES - SITES DE PROJET - PRAT GIMONT GRAMONT.	51
PHOTOGRAPHIES - SITES DE PROJET - MONTREDON	55
LISTE DES DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER	59



E U R O P E
FR
A N
14

toulouse
métropole

MAIRIE DE  TOULOUSE
www.toulouse.fr

aua / T Toulouse
aire métropolitaine



VILLE DE BALMA

