

D.2017.07.05.4.1

**EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

**Séance du 5 Juillet 2017**

**4 - STRATEGIE MOBILITES**
**4-1 ADOPTION DU PROJET DE CHARTE « DES PACTES URBAINS » RELATIVE A LA COHERENCE URBANISME MOBILITE**

L'an deux mille dix-sept, le cinq juillet à Toulouse Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

|                           | PRESENTS | POUVOIR                             | ABSENTS<br>EXCUSES                                                                            |
|---------------------------|----------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>TOULOUSE METROPOLE</b> |          |                                     |                                                                                               |
| ANDRÉ Gérard              | X        |                                     |                                                                                               |
| AUJOULAT Michel           | X        |                                     |                                                                                               |
| BRIAND Sacha              |          | X (M. Trautmann jusqu'au point 1.1) | Absent-Excusé<br>à/c du point 1.2                                                             |
| CARNEIRO Grégoire         | X        |                                     |                                                                                               |
| CHOLLET François          | X        |                                     | Empêché d'assister<br>temporairement à la séance<br>sans donner pouvoir après le<br>point 1.5 |
| DEL BORRELLO Marc         | X        |                                     |                                                                                               |
| GRASS Francis             | X        |                                     |                                                                                               |
| KELLER Bernard            | X        |                                     |                                                                                               |
| LAGLEIZE Jean-Luc         |          | X (Mme Marti)                       |                                                                                               |
| LATTES Jean-Michel        | X        |                                     |                                                                                               |
| MARTI Marthe              | X        |                                     |                                                                                               |
| MOUDENC Jean-Luc          | X        |                                     |                                                                                               |
| TRAUTMANN Pierre          | X        | X (M. Carneiro à/c du point 1.2)    |                                                                                               |
| TRAVAL-MICHELET Karine    | X        |                                     |                                                                                               |
|                           |          |                                     |                                                                                               |
| AREVALO Henri             | X        |                                     |                                                                                               |
| LAFON Arnaud              | X        | X (M. Aujoulat à/c du point 1.2)    |                                                                                               |
|                           |          |                                     |                                                                                               |
| BACOU Denis               | X        | X (M. Guyot à/c du point 2.1)       |                                                                                               |
| GUYOT Philippe            | X        |                                     |                                                                                               |

## **1. Contexte**

Sur l'agglomération toulousaine, l'organisation de la ville renvoie dans certains cas à des compétences séparées entre collectivités. D'un côté les communes et intercommunalités en charge de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, de l'autre les autorités organisatrices de mobilités et gestionnaires de voiries en charge de l'organisation des réseaux de transports publics et routiers.

Cette gouvernance n'a pas permise, dans une grande agglomération portée par une forte croissance démographique et économique, une mise en cohérence efficace de l'ouverture à l'urbanisation des territoires et de leur desserte, et ce malgré les récentes évolutions législatives introduisant plus explicitement au Code de l'Urbanisme le lien entre ouverture à l'urbanisation, production de logement et desserte en transports en commun.

Face à la nécessaire adaptation de l'agglomération aux évolutions urbaines, sociétales et environnementales, il s'agit de remettre en perspective les enjeux de cohérence urbanismes/mobilités dans une aire métropolitaine étalée, les enjeux de renouvellement urbain mais également de nouvelles urbanisations devant être davantage portés autour du réseau de transport existant, plus particulièrement autour du réseau structurant à fort rendement et des pôles d'échanges. Dans ce cadre, l'usage et les fonctionnements des réseaux de transport en commun sont à optimiser avec une plus grande cohérence urbanisme/déplacements et une approche multimodale privilégiant le mode de transport le plus pertinent en fonction du contexte.

## **2. Le dispositif prévu**

La révision du schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération toulousaine a été approuvée par le SMEAT le 27 avril 2017. Ce nouveau SCoT identifie 26 territoires pour lesquels l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones est subordonnée à leur desserte effective par des transports en commun structurants, en lien avec un projet urbain phasé.

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030, tel qu'élaboré depuis février 2015 et arrêté le 19 octobre 2016, valant révision du plan de déplacements urbains de la grande agglomération toulousaine, propose une traduction opérationnelle avec la mise en œuvre de « pactes urbains » sur les territoires concernés et en accord avec ce que projette le SMTC pour la construction du réseau structurant et performant.

L'outil « pacte urbain » se veut être une démarche partenariale entre l'autorité organisatrice des mobilités et le territoire pouvant accueillir un projet de transports collectifs:

- L'autorité organisatrice des mobilités s'engage sur le projet de transport, autour desquels une valorisation urbaine peut être attendue.
- Les communes et/ou les intercommunalités s'engagent sur les moyens pour favoriser la densité urbaine et soigner leur accessibilité vers les transports en commun.

Les signataires d'un pacte urbain sont les intercommunalités compétentes, les communes concernés et le SMTC.

L'Etat et le SMEAT sont associés et consultés lors de l'élaboration du pacte urbain.

### **3. Principe de la charte des pactes urbains**

La charte d'engagement des différentes collectivités concernées par le dispositif du pacte urbain décrit le processus technique et partenarial recherché pour aboutir aux objectifs suivants :

- Assurer une cohérence entre les projets de développement urbain et les projets de transport à travers l'outil « pacte urbain », tant en termes de localisation que de fonctions.
- Engager l'élaboration du « pacte urbain » le plus en amont possible pour garantir sa réussite.
- Tendre vers les principes suivants :
  - Densité et mixité dans la zone d'influence des stations.
  - Organisation urbaine favorable au projet.
  - Préservation des possibilités d'insertion des transports en commun.
  - Amélioration de l'accessibilité multimodale.
  - Engagements programmatiques des partenaires.

Le Pacte Urbain précisera le projet urbanisme/mobilités et le calendrier de réalisation des engagements de chacun (planification des opérations, révisions de PLU, cheminements modes doux, actions de communication...) selon le système de transport en commun envisagé et les recommandations de densité du SCoT.

Les signataires de la charte sont les intercommunalités Toulouse Métropole, Muretain-Agglomération, Sicoval, Save au Touch, Coteaux de Bellevue, le SITPRT, le SMEAT et le SMTC.

Ces signataires s'engagent à suivre le processus d'élaboration des pactes urbains :

- Une première étape de formalisation permettant de définir le périmètre de cohérence urbanisme mobilité, de faire un diagnostic territorialisé, de retenir un scénario cible de développement urbain associé au projet de mobilité et à sa programmation urbaine.
- Une deuxième étape plus opérationnelle de déclinaison intégrant des études de faisabilités et de programmations des opérations, des traductions réglementaires dans les documents d'urbanisme, la mise en place d'outils d'aménagement et d'acquisition foncière.

Le dispositif prévoit également une structure de suivi et d'évaluation du pacte urbain, composée des signataires et des communes concernées, ce qui permettra l'évaluation :

- De la coordination entre les projets urbains et les projets de transport.
- Du respect de la programmation des projets en termes d'accueil, de formes urbaines, densité, aménagement des espaces de vie,...
- Du respect des calendriers.

Le Comité Syndical :  
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,  
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

**ARTICLE 1 : APPROUVE** les termes de la charte des pactes urbains.

|                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Accusé de réception en préfecture<br>031-253100986-20170706-20170705-4-1D-<br>DE<br>Date de télétransmission : 06/07/2017<br>Date de réception préfecture : 06/07/2017 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**ARTICLE 2 : AUTORISE** le Président du SMTC ou son représentant à signer la charte.

**ARTICLE 3 : DIT** que la présente délibération sera transmise :

- A Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.
- A Monsieur le Président de Toulouse Métropole.
- A Monsieur le Président du Sicoval.
- A Monsieur le Président du Muretain-Agglomération.
- A Monsieur le Président du SITPRT.
- A Monsieur le Président de la Save au Touch.
- A Madame la Présidente des Coteaux de Bellevue.
- A Monsieur le Président du SMEAT.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,  
Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Michel LATTES

Document de travail

LE PROJET MOBILITES  
2020/2025/2030

Valant révision du Plan de Déplacements Urbains  
de la grande agglomération toulousaine



# Charte des Pactes Urbains

## Coordonner urbanisme et mobilités dans le temps



Accusé de réception en préfecture Toulouse  
031-253100986-20170706-20170705-4-1D-  
DE  
Date de télétransmission : 06/07/2017  
Date de réception préfecture : 06/07/2017



## AVANT - PROPOS

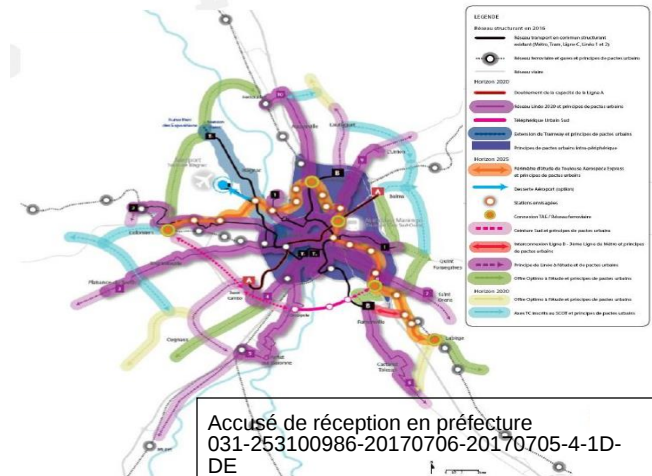
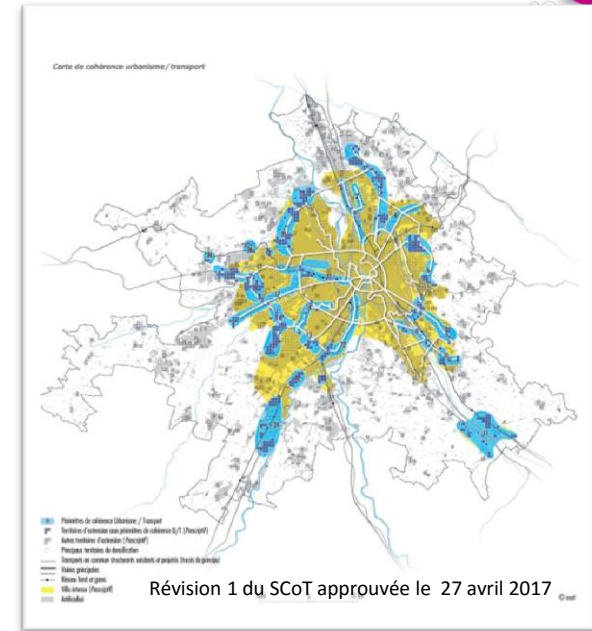
Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) propose la mise en place d'outils assurant, sur 26 territoires de la grande agglomération toulousaine, plus particulièrement au sein du périmètre de la Ville intense, la mise en cohérence de la politique d'urbanisme avec celles des transports en commun: le développement urbain doit être privilégié avec une desserte en transport en commun structurante et performante.

Afin d'articuler les politiques urbaines à celles des déplacements, le Projet Mobilités 2020/2025/2030, valant Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, propose une traduction opérationnelle avec la mise en œuvre du « pacte urbain » sur les territoires identifiés au SCoT et également sur les territoires desservis ou qui seront desservis par le réseau structurant et performant.

L'outil « pacte urbain » se veut être une démarche partenariale entre l'autorité organisatrice des mobilités et le territoire pouvant accueillir un projet de transports collectifs:

- L'autorité organisatrice des mobilités s'engage sur le projet de transport, autour desquels une valorisation urbaine peut être attendue.
- Les communes et/ou les intercommunalités s'engagent sur les moyens pour favoriser la densité urbaine et soigner leur accessibilité vers les transports en commun.

Il s'agit de remettre en perspective les enjeux de cohérence urbanismes/mobilités dans une aire métropolitaine étalée, les enjeux de renouvellement urbain mais également de nouvelles urbanisations devant être davantage portés autour du réseau de transport existant, plus particulièrement autour du réseau structurant à fort rendement et des pôles d'échanges. Dans ce cadre, l'usage et les fonctionnement des réseaux de transport en commun sont à optimiser avec une plus grande cohérence urbanisme/déplacements et une approche multimodale privilégiant le mode de transport le plus pertinent en fonction du contexte.



Accusé de réception en préfecture  
031-253100986-20170706-20170705-4-1D-DE  
Date de télétransmission : 06/07/2017  
Date de réception en préfecture : 06/07/2017



## Pourquoi des Pactes urbains?

- / L'indispensable cohérence urbanisme/mobilités
- / Objectifs des Pactes urbains
- / Des pactes urbains adaptés au territoire desservi
- / Une nécessaire démarche partenariale

## SOMMAIRE

### MIEUX COORDONNER LA VILLE ET LA MOBILITÉ DANS LE TEMPS

#### 1- La définition d'une stratégie partagée

- / Une recherche d'un périmètre pertinent, une logique d'axe
- / Un diagnostic prospectif et des enjeux stratégiques pour la ville de demain
- / Le choix d'un scénario cible de développement urbain associé au projet de transport en commun et leur programmation
- / Les conditions de la réussite : la coordination et le phasage du développement du secteur et des études opérationnelles à mener

→ Signature du document stratégique

#### 2- La déclinaison opérationnelle des engagements du Pacte urbain

- / La mise en place d'une veille foncière sur les secteurs stratégiques identifiés dans l'étape 1
- / Le lancement des études de définition urbaines et de desserte
- / La mise en place d'une stratégie foncière
- / La traduction réglementaire dans les documents de planification
- / Le lancement de procédures opérationnelles

Ajustement  
éventuel du pacte  
urbain

#### 3 - Le suivi et l'évaluation du pacte urbain





## POURQUOI DES PACTES URBAINS ?

## L'indispensable cohérence urbanisme/mobilité

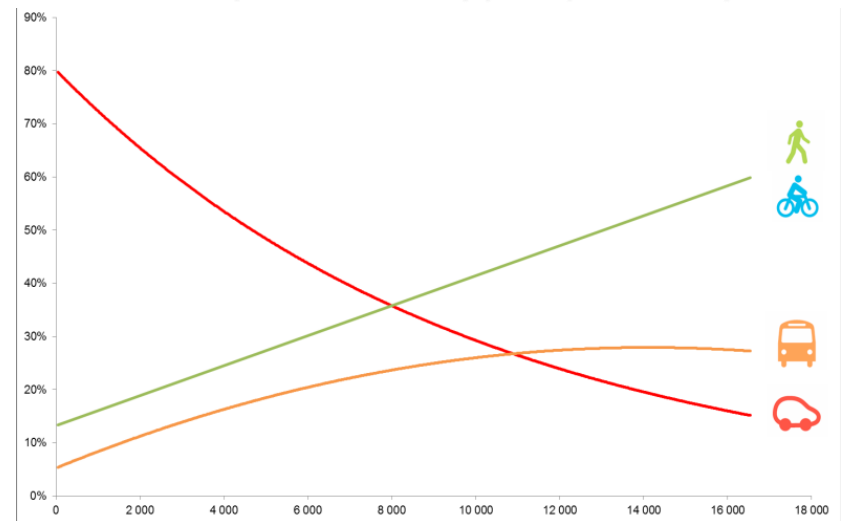
La poursuite de l'étalement urbain et l'ouverture à l'urbanisation de zones peu denses ne concourent pas à une politique durable de développement des transports en commun.

En effet, le lien direct entre densité de population, mixité des fonctions urbaines et répartition modale n'est plus à prouver. Plus la densité est faible, plus la part modale de la voiture augmente. Les distances de déplacements s'allongeant, les modes actifs ne trouvent plus leur pertinence. Les transports en commun, économiquement non viables et peu attractifs dans ces zones, ne s'adressent plus qu'à la population captive.

La mise en œuvre d'une politique d'urbanisme plus économe en déplacements motorisés dans les secteurs et dans des conditions qui limitent la dépendance à l'automobile, devrait permettre de freiner l'augmentation continue du trafic et indirectement la congestion, d'améliorer le cadre de vie des habitants de la grande agglomération toulousaine.

Ainsi, la cohérence urbanisme et mobilités est inscrite dans le Projet Mobilités 2020/2025/2030, à travers l'outil Pacte Urbain, que le SMTC propose de mettre en œuvre autour des infrastructures structurantes et performantes de transport en commun actuelles et futures.

**Part des modes de transport suivant la densité de population (source EMD 2013)**



## Objectifs des Pactes Urbains

**Il se traduit par un acte d'engagement réciproque et volontaire entre AOT / EPCI /communes.**

Un objectif qui s'accompagne indissociablement d'une **intensification et d'une diversification des formes urbaines** dans la zone d'influence des stations et arrêts.

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

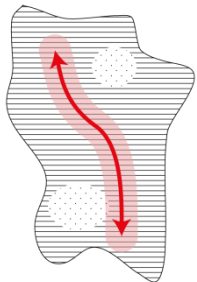
Accusé de réception en préfecture  
031-253100986-20170706-20170705-4-1D-  
DE  
Date de télétransmission : 06/07/2017  
Date de réception préfecture : 06/07/2017



## POURQUOI DES PACTES URBAINS ?

### Des pactes urbains adaptés au territoire desservi

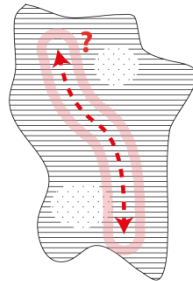
L'étape 1 est une démarche globale et commune à tous les pactes urbains. Toutefois des approches différentes peuvent être assignées au pacte urbain selon les caractéristiques des territoires concernés et les niveaux de connaissance du tracé du transport en commun.



Pour un secteur à forts enjeux de développement et de renouvellement urbain dont le mode et l'offre de transport existent ou sont programmés

Le pacte urbain s'attachera notamment à bien identifier les secteurs d'enjeux d'intensification urbaine et les objectifs d'intensification, à rechercher les conditions d'une meilleure accessibilité des modes actifs, de l'intermodalité et de l'amélioration de la régularité du mode de transport concerné.

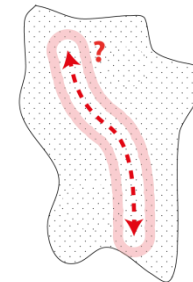
A titre d'exemple: Ligne A du métro, 3<sup>ème</sup> ligne de métro à Labège –Innopole, Linéos programmés 2020,...



Pour un secteur à fort enjeux de développement et renouvellement urbain où le niveau d'offre en transport en commun reste à définir.

Le pacte urbain s'attachera notamment au regard des secteurs d'enjeux d'intensification et des objectifs à atteindre, des opportunités de desserte, des possibilités d'insertion du transport en commun, à définir le tracé et/ou le niveau d'offre le plus pertinent.

A titre d'exemple: Ceinture Sud, Linéo 2025 dans Toulouse, Prolongements Linéo 2025, Optimo 2025 sur TCSP existants (LMSE,...), ...



Pour un secteur de développement urbain où la future desserte en transport en commun est inconnue (avec parfois un enjeu d'ouverture à l'urbanisation)

Le pacte urbain s'attachera notamment à bien identifier les objectifs de développement urbain, le calendrier des études à mener, le phasage et la coordination entre la mise en œuvre de l'urbanisation et l'offre de transport en commun.

A titre d'exemple: Linéo 2025 VCSM/Portet sur Garonne, Rivel, Optimo Cornebarrieu-Colomiers

Accusé de réception en préfecture  
031-253100986-20170706-20170705-4-1D-DE  
Date de télétransmission : 06/07/2017  
Date de réception préfecture : 06/07/2017



## POURQUOI DES PACTES URBAINS ?

## Une nécessaire démarche partenariale de co-construction

Le SMTC n'a pas la maîtrise du développement urbain, les EPCI celle des transports en commun, les communes et/ou les EPCI sont garantes du développement urbain qu'elles souhaitent développer. Les communes assurent le portage politique des projets auprès de leurs administrés.

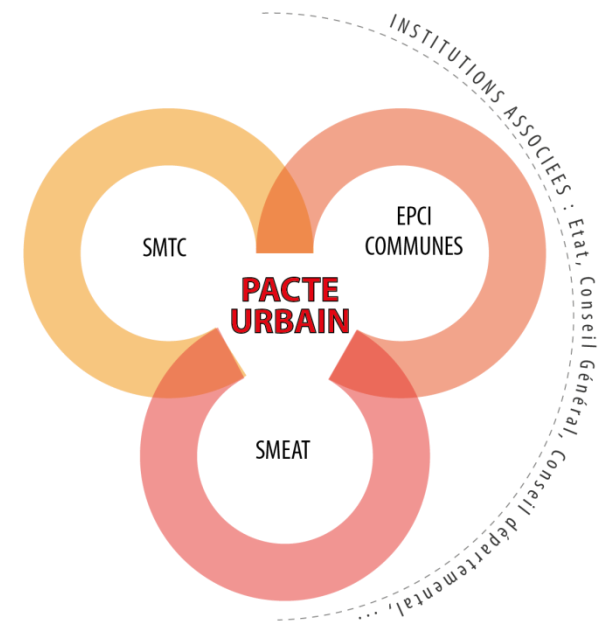
Ainsi, la réalisation d'un pacte urbain est une démarche itérative et de co-construction où l'ensemble des collectivités signataires sont parties prenantes.

Le SMEAT sera sollicité afin de veiller à la cohérence entre les éléments du Pacte Urbain et les objectifs inscrits dans le SCoT.

Tout au long du processus du pacte urbain, des réunions de travail seront menées avec l'ensemble des parties prenantes, auxquelles pourront être associées l'Etat, le Conseil Régional et le Conseil Départemental.

Des comités techniques et de pilotage se réuniront aux étapes clés.

Le pilotage est assuré de façon partenariale par le SMTC et le ou les EPCI concerné(s).



10

## 1/ Une recherche d'un périmètre pertinent, une logique d'axe

Si le tracé n'est pas défini, il conviendra d'étendre le diagnostic à un territoire plus large intégrant les variantes de tracé envisageables. Dans ce cas, le périmètre de contractualisation pourra être plus restreint.

Accusé de réception en préfecture  
031-253100986-20170706-20170705-4-1D-  
DE  
Date de télétransmission : 06/07/2017  
Date de réception préfecture : 06/07/2017

10

Analyse :

- 

Analyse :

- 1

### Définition des enjeux stratégiques d'aménagement urbain en lien avec l'offre de transport en commun et la mobilité



### 3/ Le choix d'un scénario CIBLE de développement urbain associé au projet de mobilité et à sa programmation urbaine

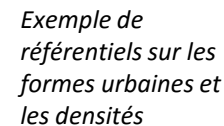
Les analyses du site et les enjeux urbains et de mobilité qui en découlent permettront de faire émerger un ou plusieurs scénarios d'aménagement du territoire. Les échanges avec les différents acteurs feront émerger un scénario préférentiel qui donnera à voir :

- Les zones d'urbanisation futures et des secteurs d'enjeux de renouvellement urbain.
- Une programmation en termes d'accueil de nouveaux individus, de nouveaux emplois, d'apport de mixité. (La programmation sera défini sur la base d'un référentiel d'opérations d'aménagement ou sur les recommandations du SCoT) et sa traduction dans les documents locaux de planification (PLU/PLUi).
- La trame verte et bleue et différentes fonctions (support des maillages modes actifs, fonction de biodiversité, espace de loisirs).
- Le maillage tous modes.
- Les principes d'insertion du transport en commun .

Ces orientations urbaines liées à l'offre de mobilité devront répondre aux enjeux de la ville de demain, plus durable et plus aimable au travers notamment de :

- La recherche d'une mixité des fonctions urbaines support d'un meilleur cadre de vie et favorable au transport en commun (création /renforcement des centralités urbaines, implantation d'équipements structurants, renforcement de la mixité sociale).
- Une diversification des formes urbaines et une intensification des quartiers dans les zones d'influence des arrêts ou stations.
- La recherche continue d'amélioration de la desserte en transports en commun et une accessibilité en modes actifs toujours plus renforcée.
- La recherche d'une politique de stationnement pertinente, adaptée au territoire qui rééquilibre la place du piéton, du vélo et la place de la voiture.

100



Accusé de réception en préfecture  
031-253100986-20170706-20170705-4-1D-  
DE  
Date de télétransmission : 06/07/2017  
Date de réception préfecture : 06/07/2017

## 4/ Les conditions de la réussite

Le pacte urbain identifiera également **des outils de planification permettant d'anticiper les projets urbains et de maîtriser le foncier** afin de ce donner le temps de mener **des études plus fines, plus opérationnelles**. Cette anticipation est primordiale pour la réussite des projets.

|                                                                                                             | Temporalité<br>Phase1 | Temporalité<br>Phase 2 | Temporalité<br>Phase 3 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|
| Projets de développements<br>urbains                                                                        |                       |                        |                        |
| Les projets de mobilités                                                                                    |                       |                        |                        |
| Outils de<br>vieille/maitrise/encadrement<br>foncier<br>Etudes à mener<br>Traduction PLU/PLUi : OAP, ER,... |                       |                        |                        |

14



## UNE PREMIÈRE ÉTAPE STRATÉGIQUE LA FORMALISATION DU PACTE URBAIN

### → Signature du pacte urbain

#### ▪ Les communes et/ou les EPCI s'engagent à...

- Intégrer dans leur document de planification des actions de maîtrise ou d'encadrement foncier pour anticiper les projets.
- Mettre en adéquation les documents d'urbanisme avec les objectifs fixés dans le règlement et le zonage.
- Mener des études urbaines complémentaires, opérationnelles sur les secteurs identifiés comme étant stratégique (périmètre, programme, densité, calendrier de réalisation, programmation financière).
- Fixer les objectifs à atteindre en terme d'accessibilité modes actifs aux stations, (cheminements piétons, aménagements cyclables, stationnement,...) et définir une programmation financière.
- S'engager sur la programmation de l'infrastructure nécessaire à la bonne desserte du territoire.

\* Les EPCI s'engagent également à faire adhérer les communes au dispositif du pacte urbain.

#### ▪ Le SMTC-Tisséé s'engage à ...

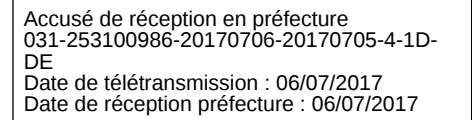
- Proposer le tracé, le niveau d'offre, les évolutions éventuelles,...
- Définir, si besoin, le programme d'opération.
- Etablir le calendrier précis de réalisation de l'axe en adéquation avec le développement de l'urbanisation et l'intensification urbaine.
- Identifier les aménagements nécessaires pour assurer la régularité du système de transport et à les aménager.
- Organiser et aménager dans des conditions optimums l'intermodalité.
- Inciter et encourager le report modal (actions de communication, application en temps réel, jalonement,...) vers l'offre de transport.
- Assister les entreprises localisées dans la zone d'influence du transport à l'élaboration de Plan de Mobilités d'Entreprise ou d'Administration.



Signature du pacte urbain après : Délibérations au Comité Syndical du SMTC, aux Conseils Municipaux, et selon les collectivités concernées: au Conseil Métropolitain , au Conseil de Communauté d'Agglomération, au Conseil Régional et au Conseil Départemental

Accusé de réception en préfecture  
031-253100986-20170706-20170705-4-1D-  
DE  
Date de télétransmission : 06/07/2017  
Date de réception préfecture : 06/07/2017

# LA DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE DES ENGAGEMENTS DU PACTE URBAIN





## UNE DEUXIÈME ÉTAPE OPÉRATIONNELLE LA DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE DES ENGAGEMENTS DU PACTE URBAIN

**/ La mise en place d'une veille foncière sur les secteurs stratégiques identifiés dans l'étape 1:**

### Boîte à outils

- Périmètre de veille
- Droit de préemption urbain , Droit de préemption urbain Renforcé...
- Droit de préemption des cessions de fonds artisanaux, de commerce, de baux commerciaux...
- ...

**/ Le lancement des études de définition urbaines et de desserte complémentaires aux différents horizons:**

- Etudes urbaines programmatiques, techniques et financières fines
- Etudes déplacements, faisabilité technique et financière
- ...

**/ La mise en place d'une stratégie foncière:**

- Réserve foncière ou emplacement réservé si le projet est défini
- Appel à Etablissement Public Foncier Local (Toulouse Métropole)
- Périmètre de Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) multisites, ZAC de renouvellement urbain, ZAC d'extension
- Servitude d'inconstructibilité pour projet d'aménagement (périmètre de gel)
- Servitude pour programme de logement
- Périmètre de Zone d'Aménagement Différé
- ...

**/ La traduction réglementaire dans les documents de planification:**

- Elaboration d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Traduction dans les règlements écrits et graphiques (hauteur, de prospect, norme sur le stationnement, les espace vert...)
- ...

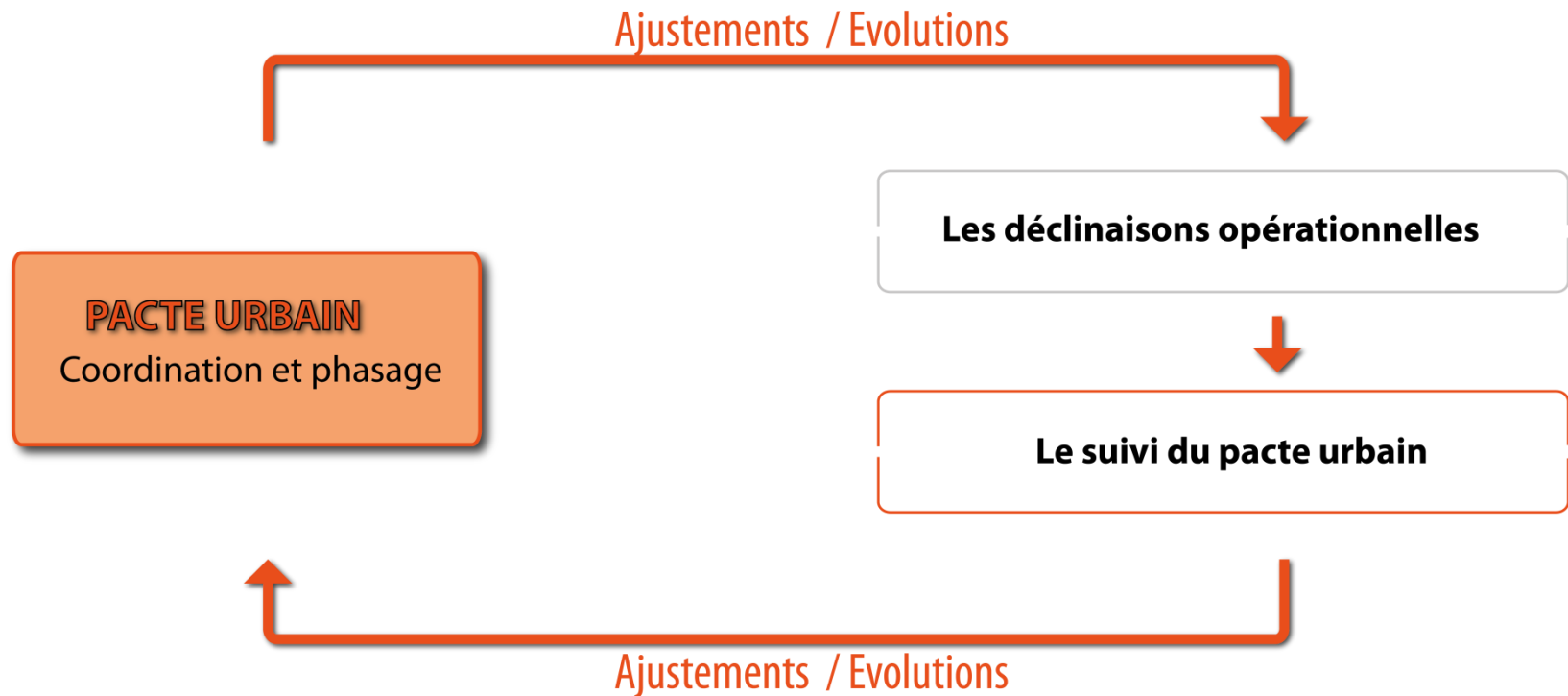
**/ Le lancement de procédures opérationnelles:**

- Les conventions de participation : PUP, partenariat public privé, mise en place d'une Taxe d'Aménagement Majorée (TAM), d'un versement pour Sous Densité
- Elaboration d'un cahier des charges + lancement d'un concours, appel à projet...
- ...

Accusé de réception en préfecture  
031-253100986-20170706-20170705-4-1D-DE  
Date de télétransmission : 06/07/2017  
Date de réception préfecture : 06/07/2017



## LE SUIVI DU PACTE URBAIN





## LA VIE DU PACTE URBAIN

### Le suivi et l'évaluation du pacte urbain

#### Une prise en compte de la dimension temporelle des projets

La convention ayant un caractère évolutif, le pacte urbain fera l'objet d'un suivi par une structure de suivi réunissant l'ensemble des acteurs présents lors de l'élaboration du pacte urbain : les communes, les EPCI, le SMTC, le SMEAT, ...

Une structure de suivi devra se réunir au minimum une fois par an pour évaluer l'avancement des actions inscrites dans le pacte urbain. Ainsi ce comité évaluera :

- la coordination entre les projets urbains et les projets de transport.
- Le respect de la programmation des projets en termes d'accueil, de formes urbaines, densité, aménagement des espaces de vie,...
- Le respect des calendriers.

**Ce bilan donnera lieu à une actualisation, mais également à des ajustements ou avenants.**

*Exemple de tableau de suivi de réalisation des actions*

| Phase1 : Court terme                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Phase 2 : Moyen terme                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                           | Phase 3 : Long terme                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Nombre d'individus sur le territoire</b><br><br>X individus<br>(Individus en place + accueil<br>individus à court terme)                                                                                                                                                                                      | <b>Projets urbains</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mutation du secteur 1</li> <li>- Mutation du secteur 2</li> <li>- Mutation du secteur 3</li> </ul>                                                                                                                                                            | <b>Nombre d'individus sur le territoire :</b><br><br>X individus                                                                                      | <b>Projets urbains</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mutation du secteur 4</li> <li>- Mutation du secteur 5</li> </ul>                                                         | <b>Nombre d'individus sur le territoire :</b><br><br>X individus                                                                                                   | <b>Projets urbains</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mutation du secteur 6</li> <li>- Mutation du secteur 7</li> <li>- Mutation du secteur 8</li> </ul> |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>Projets mobilités</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcement d'une ligne TC existante</li> <li>- Aménagements des arrêts TC</li> <li>- Aménagements de l'accessibilité modes actifs aux arrêts</li> <li>- Aménagement de continuités piétonnes et cycles</li> <li>- Réalisation de plan mobilité</li> </ul> |                                                                                                                                                       | <b>Projets mobilités</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place progressive d'une nouvelle desserte TC performante</li> <li>- Aménagement d'une piste cyclable</li> </ul> |                                                                                                                                                                    | <b>Projets mobilités</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement de la voie en boulevard urbain multimodal avec renforcement de l'offre</li> </ul>    |
| <b>Planification urbaine et études à mener</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispositif de réserve foncière</li> <li>- Etudes urbaines sur les capacités foncières du territoire</li> <li>- Traduction dans PLU/PLUI des projets connus</li> <li>- Etude de renforcement de la desserte TC</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>Planification urbaine et études à mener</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etudes techniques et financières</li> <li>- OAP/ER</li> </ul> |                                                                                                                                                                                           | Accusé de réception en préfecture<br>031-253100986-20170706-20170705-4-1D-DE<br>Date de télétransmission : 06/07/2017<br>Date de réception préfecture : 06/07/2017 |                                                                                                                                                                    |



# Charte des Pactes Urbains

## Coordonner urbanisme et mobilités dans le temps

SIGNATURES EN DATE DU ...

Président de Toulouse Métropole

Président du SITPRT

Président du SMTC

Président du  
Muretain-Agglomération

Président de la CC de la Save au  
Touch

Président du SMEAT

Président du SICOVAL

Présidente de la CC des Coteaux  
de Bellevue