

L'évolution du tissu urbain autour des stations

► Quartier Roseraie : un processus de revalorisation en cours, mais peu d'évolution du tissu urbain

Le quartier avant prolongement

La station Roseraie vient s'implanter au cœur d'un quartier urbain à l'identité forte, au droit d'un carrefour de circulation important.

Le quartier accueille initialement diverses fonctions : on y trouve de l'habitat pavillonnaire, des collectifs sur les grands axes, des activités économiques importantes (Latécoère, CEAT), une école d'ingénieur (ENSICA) et quelques équipements, commerces et services de quartier. Quelques îlots d'habitat locatif social sont situés à proximité.

Les dynamiques urbaines en cours

Grâce à l'arrivée du métro, le quartier dispose aujourd'hui d'un accès rapide au cœur de ville ; plusieurs équipements publics, services et commerces ont été mis en valeur : nouvelle mairie annexe et salle polyvalente, réaménagement de la Poste, rénovation du Petit Casino. Pour autant, il n'y a pas eu de réelles évolutions en termes de fonctions urbaines.

Un processus de revalorisation du quartier est en cours, avec un certain dynamisme en terme d'entretien et de rénovation du bâti.

Les enjeux urbains initiaux

- Conforter le développement des commerces, des équipements et des services
- Conforter les fonctions économiques et résidentielles du quartier
- Accélérer la revalorisation et la transformation du quartier, notamment requalifier l'espace urbain aux abords de la place de la Roseraie.

La nouvelle mairie du quartier Roseraie



Un nouveau pavillon avenue du Parc



Cependant, le renouvellement urbain du quartier reste très limité : quelques maisons individuelles ont été construites sur les rares opportunités foncières, et une opération immobilière de 12 logements réalisée.

Le déménagement envisagé des activités du CEAT et de l'ENSICA constitue un enjeu majeur dans la recomposition du quartier : un espace foncier de 15 ha à la sortie de la station serait alors disponible.

La fréquentation de la station Roseraie en 2008

- **13 000 voyageurs par jour**
- Une fréquentation modérée, mais qui a doublé depuis 2004.
- Une forte présence de scolaires, en lien avec le lycée et le collège Jolimont : 2 000 montées/descentes par jour pour le motif école » ; ¼ des voyageurs sont des scolaires.
- Un accès à la station majoritairement à pied, mais aussi une part importante de correspondances bus/métro.

► **Quartier Argoulets : une valorisation de la zone de loisirs et une dynamique de renouvellement du quartier**

Le quartier avant prolongement

La station Argoulets est située en frange de l'urbanisation, à l'articulation d'une vaste zone de loisirs et d'un quartier d'habitat constitué d'immeubles collectifs récents et d'un habitat de type pavillonnaire plus ancien.

On note la présence de quelques équipements au sein du quartier (mission de développement local, maison d'accueil spécialisée, services municipaux) et de quelques commerces principalement le long de la route d'Agde (garages automobiles, magasins spécialisés et restaurants). Ce quartier est traversé par la route d'Agde, porte d'accès à la ville depuis le périphérique très proche, qui attire donc un flux important de circulation.

Les dynamiques urbaines en cours

L'arrivée du métro a permis de valoriser le développement de la zone de loisirs des Argoulets et de conforter sa vocation d'agglomération, avec l'implantation de nouveaux équipements facilement accessibles :

- En 2008, un centre des arts du cirque, le Lido, s'est implanté en face de la station;
- La construction d'un complexe piscine-patinoire a démarré en début d'année 2009.

Les enjeux urbains initiaux

- Valoriser le développement de la zone verte et de loisirs des Argoulets et conforter sa vocation d'agglomération
- Favoriser l'urbanisation le long et à partir des voies principales tout en maintenant l'implantation d'activités diversifiées

Nouvelles constructions de logements : rue Cambard et « les jardins du Golf »



Nouvel équipement : le Lido, centre des Arts du cirque



Le renouvellement du quartier semble s'initier avec l'arrivée du métro. Plusieurs opérations immobilières importantes attestent de cette tendance qui s'est accélérée récemment :

- 44 nouveaux logements ont été construits à proximité du métro (« les Jardins du Golf », 2009) ,
- une opération de 77 logements a été réalisée un peu plus au nord,
- 22 villas au sud de la zone d'influence (« les Villas du Parc », 2009).

Cinq ans après la mise en service, on constate que l'identité de quartier se renforce. Le métro a également lancé une dynamique de renouvellement des commerces vers des services plus tournés vers la population.

La fréquentation de la station Argoulets en 2008

- **8 000 voyageurs par jour**
- Une fréquentation liée essentiellement au « domicile » : habitants du quartier ou usagers du parc-relais qui viennent de leur domicile ou le rejoignent.
- Le motif « loisirs » est passé de 5 % en 2004 à 8 % en 2008
- Trois modes d'accès - à pied (43 %), en voiture (31 %) ou en bus (26 %) qui traduisent la fonction de pôle d'échanges de cette station.

► **Secteur Balma-Gramont : le projet urbain des « Portes de Gramont » est en train de « prendre vie »**

Le quartier avant prolongement

Le terminus est localisé à proximité du périphérique, en limite intercommunale entre Toulouse et Balma, dans un secteur à vocation d'activités économiques, commerciales et artisanales :

- Au Nord, une zone d'activités commerciales importante constituée autour du plus ancien centre commercial de l'agglomération toulousaine, Auchan, implanté en 1969.
- Au Sud, les zones d'activités de Prat-Gimont et Vidailhan, qui regroupent diverses activités (logistique, grossistes, garages...).
- Au Sud-Ouest, des jardins familiaux le long de l'Hers, une zone verte non aedificandi et un site militaire fermé depuis 2002, l'ELCA (Établissement Logistique du Commissariat de l'Air).

Le site dispose de nombreux atouts en termes de foncier, de situation géographique et d'accessibilité que le métro doit permettre de valoriser.

Les dynamiques urbaines en cours

Le métro a permis de désenclaver la zone et a joué un rôle de catalyseur dans le développement de ce secteur stratégique qui s'accélère aujourd'hui.

Les enjeux urbains initiaux

Ce vaste secteur est identifié au schéma directeur de 1998 comme une des cinq portes urbaines de l'agglomération, associée à un développement économique majeur.

Les enjeux urbains sont les suivants :

- associer à la station la réalisation d'un grand projet urbain d'initiative publique, capable d'animer et de structurer l'espace dans son ensemble ;
- accueillir des services nouveaux pour la population comme des équipements publics d'intérêt métropolitain et de nouvelles activités économiques ;
- générer un grand quartier mixte au Nord de Balma.

La fréquentation de la station Balma Gramont en 2008

- **24 000 voyageurs par jour**
- Une fréquentation qui augmente fortement depuis 2004 (+ 47 %), parallèlement au développement du secteur.
- Une station fortement utilisée pour le motif « achat » : 6 000 montées/descentes par jour, 1 voyageur sur 4.
- Une part importante des rabattements en voiture (36 %) lié à la très forte capacité de stationnement du parc-relais...
- Mais un accès à pied (44 %) qui progresse fortement, et devient majoritaire.

5 ans après la mise en service du métro, le secteur de Gramont connaît un développement très important :

- le centre commercial, devenu « Espace Gramont », a pris une envergure très importante ;
- un projet d'ensemble a été réalisé à proximité du métro (îlot Elca/Immochan) comprenant une résidence étudiante (186 logements), des bureaux, deux grandes enseignes, un centre de formation, et un centre des Arts du cirque ;
- les zones d'activités sont en pleine transformation, et de grosses opérations de constructions de bureaux sont en cours ;
- la ZAC Balma-Gramont est officiellement créée sur 106 ha en décembre 2004, à un peu plus de 600 m du métro. Il y est prévu 1 300 logements, 200 000 m² de bureaux, ainsi que des commerces, activités et équipements.

Les fonctions urbaines du quartier se diversifient et la fonction métropolitaine s'affirme : les nouvelles activités (sièges sociaux, directions) qui s'implantent sur le site attestent de la prise de valeur du secteur. Les grandes enseignes font leur apparition, signal de l'importance du site dans l'agglomération. Enfin, l'implantation d'équipements qui auront un fort rayonnement dans l'agglomération (le centre AFPA, la Grainerie), et des logements étudiants, montrent la volonté de mener un projet ambitieux de porte d'agglomération par les acteurs publics.

Une nouvelle image du secteur, beaucoup plus attractive, se fait jour : le paysage a beaucoup évolué, les hangars et entrepôts laissant place à des constructions aux normes HQE et aux designs modernes. La réflexion paysagère et architecturale a permis de donner de la cohérence aux différents projets et de valoriser la place des modes doux à proximité du métro.

Le centre commercial « Espace Gramont » et deux nouvelles grandes enseignes



Nouveaux équipements : l'AFPA et la résidence étudiante



Nouveaux immeubles de bureaux : « Le Colombo » et « l'Héliopôle »



La fonction résidentielle : desserte des habitants et renouvellement urbain

► Un bassin de population connecté au métro qui s'est considérablement élargi

Le prolongement de la ligne A s'inscrit dans un contexte de croissance démographique de l'agglomération importante depuis 1999 :

- on compte 19 600 habitants supplémentaires par an à l'échelle de l'aire urbaine entre 1999 et 2006,
- la population toulousaine a augmenté de 12 %,
- le bassin de population du secteur Est de l'agglomération a augmenté de 5 %

En périphérie, le métro touche un bassin de population élargi : 84 000 habitants en 2008 résident dans les communes « connectées » au métro par une ligne de bus (17 communes), contre seulement 33 000 habitants en 2003 (5 communes).

► 7 000 habitants supplémentaires à moins de 600 m des stations

Sur Toulouse, les nouvelles stations desservent aujourd'hui les quartiers résidentiels de Roseraie et Argoulets. On peut estimer à 7 000 habitants environ, la population desservie par les trois nouvelles stations.

En parallèle, la population s'est légèrement densifiée sur l'ensemble du corridor de la ligne A.

Ainsi, la ligne A prolongée dessert 117 000 habitants en 2006 (104 000 habitants desservis par la ligne A en 1999).

Nombre d'habitants des communes périphériques « connectées » au réseau métro en 2008



Source : RGP 2006, Insee

Desserte directe par les trois nouvelles stations (600 m) :

- Prévisions initiales : 6 000 habitants
- Bilan 2008 : 7 000 habitants

► **Un renouvellement urbain limité à quelques constructions individuelles et opérations de logements**

Jusqu'ici, le développement des quartiers Roseraie et Argoulets est resté très limité comparé à d'autres quartiers toulousains : quelques constructions individuelles se sont insérées dans les « dents creuses » ; quelques opérations de logements ont été également réalisées, sur les rares opportunités foncières ou en renouvellement urbain. Ces opérations, réalisées pour la plupart plus de 5 ans après la mise en service du métro, sont plutôt denses.

| Nom de l'opération | Nombre de logements | Densité nette* |
|--------------------|---------------------|----------------|
| Villa Polka | 12 | 122 |
| Rose Amandine | 32 | 152 |
| Jardins du Golf | 44 | 117 |
| Villas du Parc | 22 | 48 |
| Rue Cambard | 77 | 213 |

*Densité nette = nombre de logements/surface des parcelles

Les modifications du tissu urbain entre 2001 et 2008 à Roseraie et Argoulets



Source : auat, Ville de Toulouse

► **300 logements sociaux et 400 logements étudiants desservis par les trois nouvelles stations**

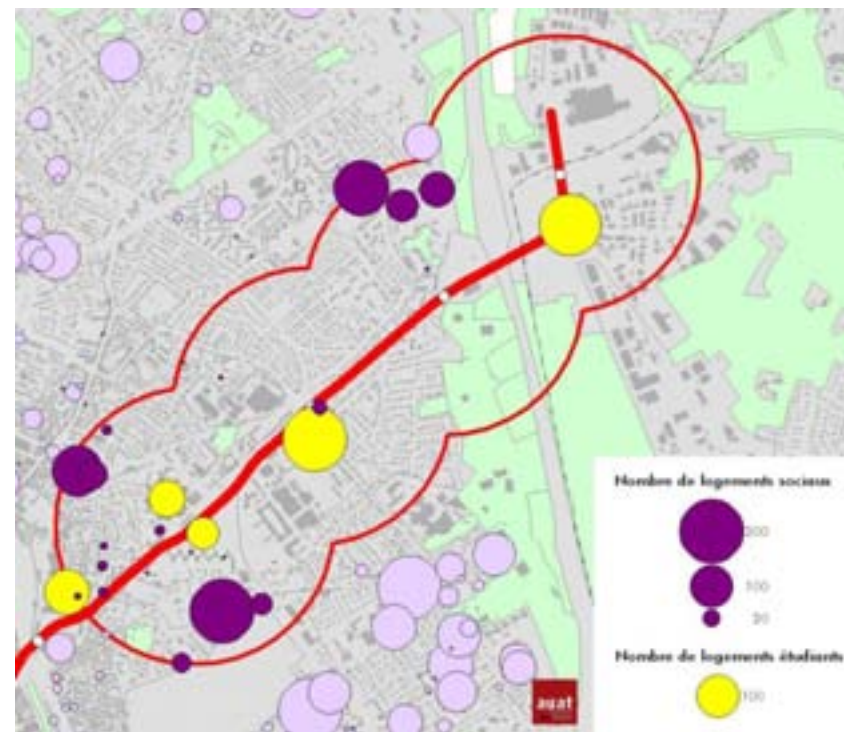
Les trois nouvelles stations desservent plus de 300 logements sociaux et 400 logements étudiants en 2008.

Le parc de logement social s'est faiblement renforcé dans le corridor Jolimont – Balma-Gramont, bien que l'on compte un apport de 204 logements sociaux depuis 2001. En effet, il s'agit essentiellement d'opérations en acquisition, et non d'opérations neuves. L'absence de ZAC, la rareté des programmes mixtes et les coûts élevés du foncier n'ont pas favorisé le renforcement de l'offre en locatif social.

En revanche, une part importante de logements sociaux est prévue sur la ZAC Gramont un peu plus éloignée du métro (325 logements prévus).

Par ailleurs, une résidence étudiante de 186 logements s'est implantée fin 2008 à proximité de la station Balma-Gramont, dans un contexte de forte demande.

Localisation des logements sociaux et étudiants



Source : EPLS 2008, Atlas du parc locatif social - auat

La desserte des emplois et le développement de l'activité économique

► Les trois nouvelles stations permettent de desservir près de 6 000 emplois environ en 2008.

Entre 2003 et 2008, les emplois salariés privés ont augmenté de :

- 9 % sur Toulouse,
- 16 % sur le secteur Est.

En 2008, 5 600 emplois sont desservis par les trois nouvelles stations.

Ce sont en particulier 16 grandes entreprises (50 salariés et plus) qui bénéficient de cette nouvelle accessibilité au métro, dont l'entreprise Latécoère (plus de 900 emplois) implantée à proximité de la station Roseraie.

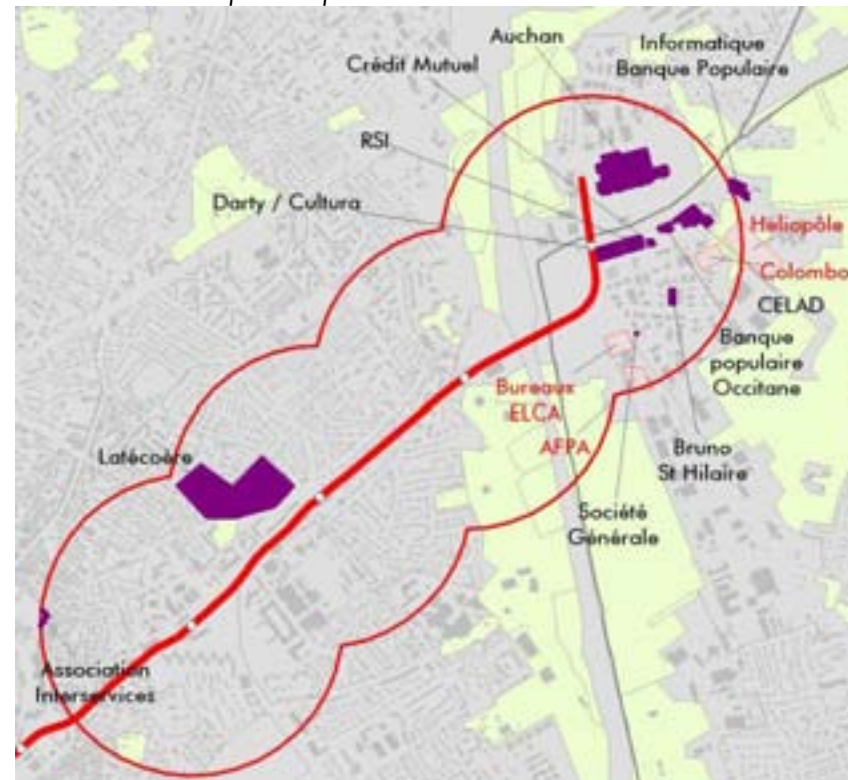
La station Balma-Gramont a permis de desservir les nombreux emplois de la zone commerciale et d'activités : Auchan (700 emplois), Banque Populaire Occitane (500 emplois), ...

Cette zone connaît par ailleurs un développement important depuis 2008 : de nombreux emplois ont été créés (bureaux ELCA, AFPA, ...) ou vont l'être prochainement (2 000 personnes attendues dans les bureaux de l'Héliopôle en cours de construction par exemple, projet Colombo).

Desserte directe par les trois nouvelles stations (600 m) :

- Prévisions initiales : 4 000 emplois
- Bilan 2008 : 5 600 emplois

Localisation des entreprises de plus de 100 salariés en 2008



Source : Fichier Sirene Juillet 2008- Insee, auat

► **Pôle tertiaire de Gramont : un des pôles les plus dynamiques de l'agglomération**

Avant 2007, le marché tertiaire restait très faible sur le pôle de Gramont, et constitué essentiellement de locaux de seconde main. A partir de 2007, les transactions « décollent » : 50 000 m² sont commercialisés en 3 ans. Les transactions réalisées en 2009 à Gramont représentent ¼ du marché toulousain. Le marché a été dopé notamment par de grandes transactions.

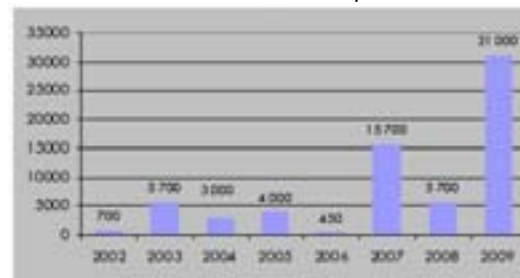
Depuis 2005, le cumul des transactions dans le pôle de Gramont est un des plus fort de l'agglomération, après la zone aéroportuaire. Il est comparable à celui de Labège-Innopôle, Basso-cambo, ou St Martin du Touch, et supérieur au centre-ville de Toulouse. Sa particularité est de concerner à 80 % des transactions dans le neuf.

On constate également que le stock de bureaux disponibles sur la zone est très faible comparé à d'autres secteurs de l'agglomération. Toute la production lancée depuis 2005 a été commercialisée.

Avec la nouvelle station de métro, Gramont est devenu un pôle attractif, qui répond aux principaux critères d'implantation des entreprises.

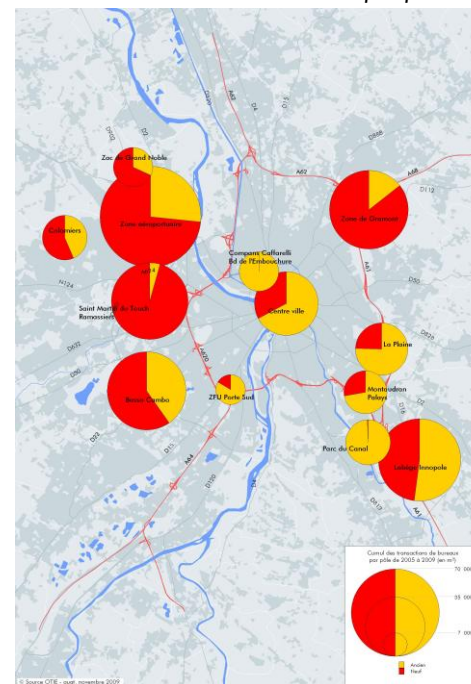
- proximité du périphérique,
- station de métro Balma-Gramont qui permet un accès rapide au centre-ville et à la gare Matabiau,
- une gamme de services larges et diversifiés,
- des bureaux neufs.

Évolution du marché tertiaire sur le pôle de Gramont (en m²)



Source : enquête OTIE-auat, 2009

Cumul des transactions de bureaux par pôle tertiaire depuis 2005



Source : enquête OTIE-auat, 2009

L'accès aux équipements et commerces

► Des équipements majeurs accessibles en métro

Le prolongement de la ligne A est venu desservir des équipements existants :

- la zone verte des Argoulets, fréquentée par un grand nombre de toulousains,
- le lycée Jolimont,
- le bowling de Gramont.

D'autre part, plusieurs équipements majeurs sont venus s'implanter à proximité des nouvelles stations :

- le Lido, centre des arts du cirque inauguré en 2008, implanté en face de la station des Argoulets,
- le nouveau complexe piscine-patinoire de la zone des Argoulets, dont les travaux ont démarré en début 2009,
- le centre de formation de l'AFPA construit à Balma-Gramont (550 personnes en formation),
- la Grainerie, Fabrique des Arts du cirque, inaugurée en 2009.

Les principaux équipements dans la zone d'influence du PLA en 2009



Source : auat

► **Un développement commercial très important à Balma-Gramont...**

Balma-Gramont a connu un fort développement commercial avec l'arrivée du métro : on compte + 10 000 m² de surfaces de vente entre 2003 et 2008 (uniquement grandes surfaces de + 300m²).

L'hypermarché Auchan a été modernisé et s'est agrandi ainsi que sa galerie commerciale. Fin 2009, le centre commercial devient « l'Espace Gramont » et procède à une nouvelle extension (11 nouvelles boutiques). Plusieurs grandes enseignes sont aussi venues s'implanter dans la zone de Gramont (Cultura, Darty, KFC, ...).

► **...et un centre commercial très attractif, avec une forte part d'accès en métro**

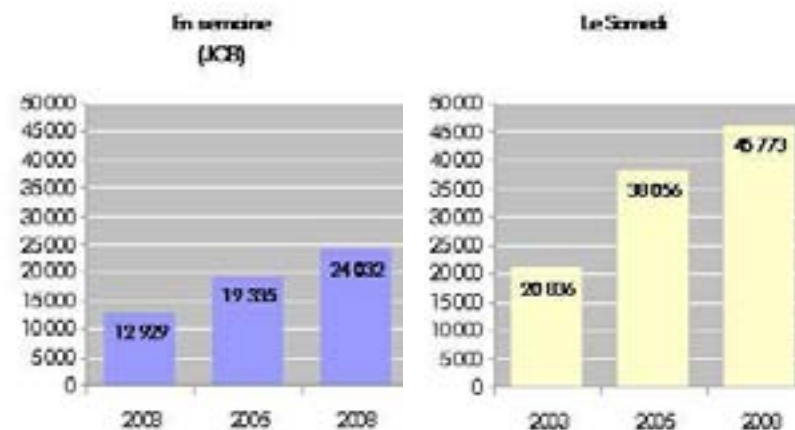
Depuis 2003, la fréquentation du centre commercial a doublé. Le gain de clientèle a été conséquent dès la mise en service du métro.

Du fait de sa modernisation, de son développement et de sa localisation à proximité du pôle d'échange, le rayonnement du centre commercial s'est considérablement élargi : 20 % de la clientèle réside hors agglomération en 2008. En parallèle, le prolongement de la ligne A a permis de conforter la clientèle toulousaine, qui représente toujours plus d'un visiteur sur 2 en 2008.

Nouvelle extension du centre commercial en 2009



Evolution de la fréquentation du centre commercial Gramont



Source : enquêtes de fréquentation du Centre Commercial Gramont, SMTIC

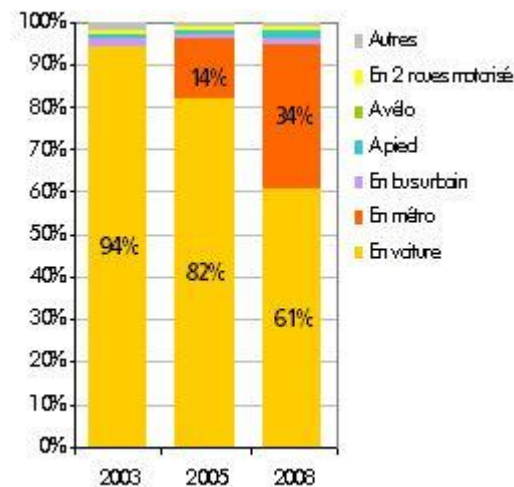
L'arrivée du métro a permis de modifier considérablement les pratiques de déplacements :

- 1 visiteur sur 3 vient aujourd'hui en métro,
- la part de la voiture a fortement baissé, alors que son utilisation était quasi-systématique en 2003.

De nouveaux comportements se confortent :

- les visiteurs viennent de plus en plus depuis leur lieu de travail ou d'études,
- les étudiants sont de plus en plus nombreux à se rendre au centre commercial,
- les visites « promenades » et la restauration prennent une part de plus en plus importante dans les motifs de fréquentation,
- les visites occasionnelles augmentent.

Évolution des modes d'accès au centre commercial



Source : enquêtes de fréquentation du Centre Commercial Gramont, SMTC

L'impact du prolongement sur l'activité commerciale

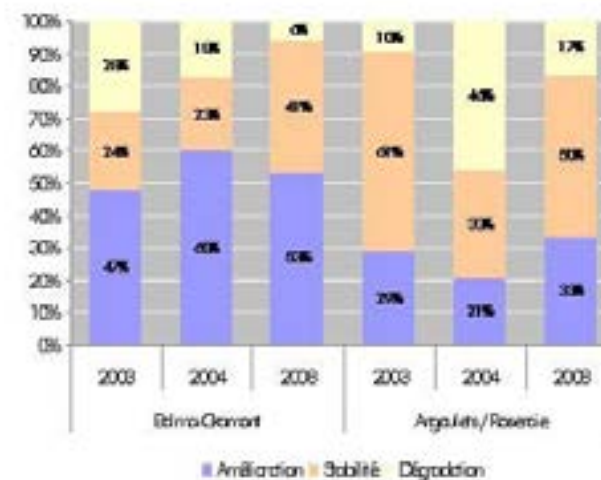
► Une activité commerciale dynamique à Balma-Gramont, mais un bilan plus mitigé à Argoulets et Roseraie

Globalement, l'opinion des commerçants sur le prolongement de la ligne A est plutôt positive : la moitié des commerçants déjà présents avant l'arrivée du métro considèrent qu'il a été un facteur favorable à l'activité de leur commerce. Cependant, le prolongement de la ligne A a eu des effets contrastés sur l'activité commerciale des trois quartiers desservis.

A Balma-Gramont, les enquêtes réalisées auprès des commerçants font apparaître un bilan positif et une satisfaction des commerçants :

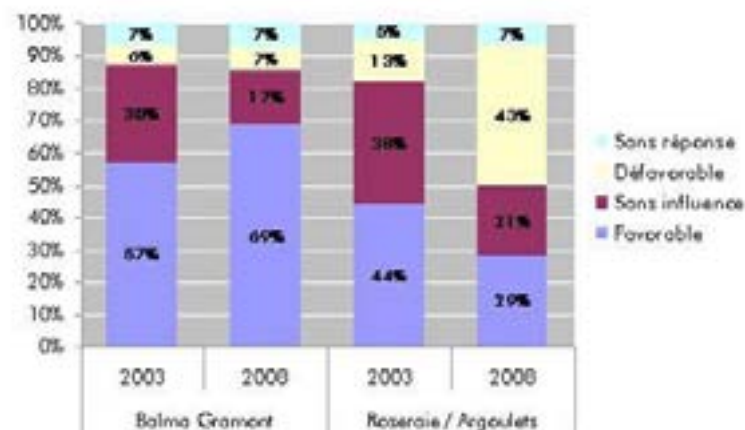
- un grand nombre d'emplois a été créé,
- une grande part des commerçants déclare une hausse de leur chiffre d'affaire, et souligne l'effet positif du prolongement sur l'évolution de leur activité commerciale,
- plusieurs commerçants ont des projets de développement commerciaux à court terme,
- l'opinion des commerçants sur l'impact du PLA est majoritairement favorable : ils estiment que ce projet a renforcé l'attractivité du secteur, en terme de clientèle et de cadre de vie, ce qui a conduit à relancer le dynamisme commercial de la zone de Balma-Gramont.

Évolution du chiffre d'affaires perçu par les commerçants



Source : enquêtes commerces, SMTC

Influence du prolongement de la ligne A sur le dynamisme commercial



Source : enquêtes commerces, SMTC

Dans les quartiers Argoulets et Roseraie, le tissu commercial de proximité a peu évolué et l'activité commerciale est plutôt stable :

- La moitié des commerçants considèrent que leur activité est stable depuis l'ouverture du métro. L'année 2004 semble avoir été une année particulièrement difficile pour les petits commerces de cette zone.
- L'opinion des commerçants sur l'impact du prolongement est contrastée : même si la moitié des commerçants estime que le prolongement a permis d'augmenter les flux de piétons, seul un tiers pense que la clientèle potentielle a augmenté. Les avis défavorables sont importants sur l'évolution du cadre de vie et du dynamisme commercial et traduisent une insatisfaction pour une grande part des commerçants du secteur.
- Les commerçants des quartiers Argoulets et Roseraie se plaignent notamment des problèmes de stationnement et de la concurrence renforcée du centre commercial Gramont du fait du prolongement.

La mobilisation des acteurs publics pour accompagner le prolongement de la ligne A

► Le prolongement de la ligne A et le développement du secteur de Gramont « portés » par les documents de planification

En 1998, le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine identifie le site de Gramont comme un des 5 pôles stratégiques pour le développement de l'agglomération, et inscrit le prolongement de la ligne A comme projet prioritaire. La « Porte de Gramont » est décrite comme :

- un pôle d'échange très accessible pouvant être le support de projets ambitieux,
- un territoire important dans le fonctionnement de la ville,
- un lieu d'accueil privilégié des grands équipements d'agglomération,
- un territoire de développement économique performant et concerté.

Aujourd'hui, le SCoT (en cours d'élaboration – projet de révision arrêté le 9 juillet 2010) identifie ce secteur comme une « porte métropolitaine » : desservi par une offre multimodale, il doit constituer un pôle d'emplois et de services majeurs pour les habitants de la Grande Agglomération, et accueillir des équipements métropolitains.

► Des règles de stationnement adaptées autour du métro dans le PLU de Toulouse

Les PLU (Toulouse/Balma) ont progressivement traduit la volonté de recomposer le secteur de Gramont en cohérence avec l'arrivée du métro. En revanche, le PLU de Toulouse a peu évolué sur les quartiers Roseraie et Argoulets.

Concernant les règles de stationnement, l'article 12 du PLU de Toulouse est utilisé comme levier pour favoriser l'attractivité du métro : une réduction de 25 % du nombre de places minimum à prévoir doit être appliquée pour toute construction localisée dans un rayon de 500 m autour des stations.

En revanche, les règles de stationnement n'ont pas évolué sur Balma à proximité du métro.

► Une valorisation des espaces publics et des équipements autour du prolongement

Aux abords des trois stations, les collectivités ont été au-delà des opérations d'accompagnement du métro et ont mené plusieurs opérations de requalification de la voirie et de valorisation de l'espace public. En revanche, il serait souhaitable de valoriser les liaisons à pied ou en vélo sur un périmètre plus large, à l'échelle des quartiers.

Les collectivités se sont également investies dans les quartiers Roseraie et Argoulets à travers la valorisation ou création d'équipements publics, il n'y a pas eu cependant de réflexion plus globale sur le développement de ces deux quartiers.

A Gramont, les acteurs se sont mobilisés pour mettre en œuvre le projet urbain « Porte de Gramont ».

L'avenue du parc transformée en zone 30 (Argoulets) et le nouvel espace piéton le long de la RD 112 (Balma Gramont)



Nouvelle mairie de quartier à Roseraie et projet de piscine-patinoire à Argoulets



<http://www.starchitectes.com>

► **Une mobilisation des acteurs publics pour mettre en oeuvre le projet urbain à Balma-Gramont...**

La station Balma-Gramont s'inscrit comme catalyseur d'un vaste projet urbain sur un site stratégique de l'agglomération : la Porte de Gramont. Les acteurs publics se sont mobilisés pour mettre en oeuvre les différents projets devant permettre de valoriser ce site en synergie avec l'arrivée du métro.

En amont, **une réflexion globale sur la requalification de l'Entrée de ville**, pilotée par la Ville de Balma, a permis de rassembler l'ensemble des acteurs. Le groupe de travail a permis notamment de retenir les deux principes suivants :

- créer un aménagement paysager le long de la RD 112,
- densifier l'îlot Immochan.

Une étude de définition urbaine a permis d'assurer une cohérence d'ensemble entre les divers projets qui composent l'Entrée de ville et de réaliser un traitement de l'espace public de qualité :

- cette étude a été menée en 2001 par la ville de Balma et le Grand-Toulouse,
- l'architecte Munvez a été missionné pour cette étude, qui a abouti à l'élaboration d'un cahier des prescriptions techniques s'appliquant aux différents projets.

La Ville de Balma a participé à faire émerger les projets Immochan et de l'ELCA, ainsi qu'à la réflexion sur le devenir du secteur Prat-Gimont (espace public, recomposition de la zone, vocation...).

Le Grand Toulouse a mis en place un projet d'ensemble sur le site de l'ELCA, et a acquis les terrains qui accueillent aujourd'hui bureaux, logements étudiants, l'AFPA, et la « Grainerie » ; Le Grand Toulouse a également créé la ZAC de Gramont afin d'urbaniser les importantes potentialités foncières du Nord de Balma, et a engagé une réflexion sur la requalification du secteur Prat-Gimont.

Le Département de la Haute-Garonne a réalisé la requalification de la RD 112, Entrée de ville d'intérêt métropolitain.

Des logements étudiants ont été réalisés par l'OPDHLM en partenariat avec le **Département de la Haute-Garonne, le Grand Toulouse et la Ville de Balma.**

Enfin, **Tisséo-SMTC**, au-delà de l'opération prolongement ligne A, a réalisé le TCSP secteur Est reliant la station de métro au centre-ville de Balma, puis au centre-ville de Quint-Fonsegrives.

Au regard du succès des parcs-relais, Tisséo-SMTC a en outre décidé l'extension du parc-relais, qui a abouti à la réalisation d'un parc en silo de 400 places.

ENVIRONNEMENT

Les impacts du prolongement sur la santé publique

► Une légère amélioration de la qualité de l'air sur les faubourgs Est, mais une dégradation à Gramont

Un suivi de la qualité de l'air dans le secteur du prolongement de la ligne A a été réalisé par l'ORAMIP (Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées). Des campagnes de mesures ont permis notamment de mesurer l'évolution de la pollution de fond suite à l'ouverture des trois nouvelles stations (distribution du NO₂ dans le secteur d'étude).

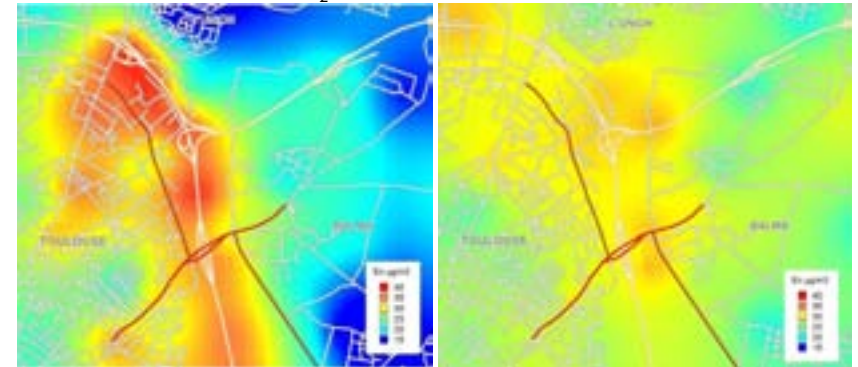
En 2008, les concentrations les plus élevées sont mesurées aux abords de la rocade et plus particulièrement entre les échangeurs de Croix Daurade et de La Roseraie. Des teneurs importantes sont relevées à proximité de la route d'Agde et de la route de Lavaur : le NO₂ est émis en quantité importante par la circulation, néanmoins la topographie des rues permet la dispersion des polluants.

La comparaison de la pollution de fond en 2003 et 2008 met en évidence des changements importants depuis la mise en service du prolongement de la ligne A :

- dans les faubourgs toulousains, les concentrations annuelles en NO₂ diminuent légèrement ;
- à l'Est de la rocade, les concentrations ont augmenté de manière assez importante par rapport à 2003. Cela peut s'expliquer par l'intensification du trafic routier sur le secteur, liée à l'attractivité de la zone de Gramont et du parc-relais. Néanmoins, les teneurs relevées en 2003 étaient très faibles, et celles de 2008 restent inférieures aux normes réglementaires.

Les cartes ci-après représentent les concentrations de fond, sauf les axes représentés en rouge pour lesquels des concentrations de proximité ont été mesurées. Les concentrations de proximité n'ont pas été mesurées pour la rocade.

Concentration de fond en NO₂ en 2003 et 2008



Différence des concentrations de NO₂ entre l'année 2003 et l'année 2008



Source : ORAMIP

► Une amélioration des ambiances sonores

Un suivi acoustique a été réalisé pour mesurer l'évolution de la situation sonore le long du prolongement de la ligne A.

La principale source sonore constatée au niveau des points de mesures est la circulation automobile, sauf en un point où le métro est la principale source de bruit (point 2 sur la carte, situé en face de l'émergence métro).

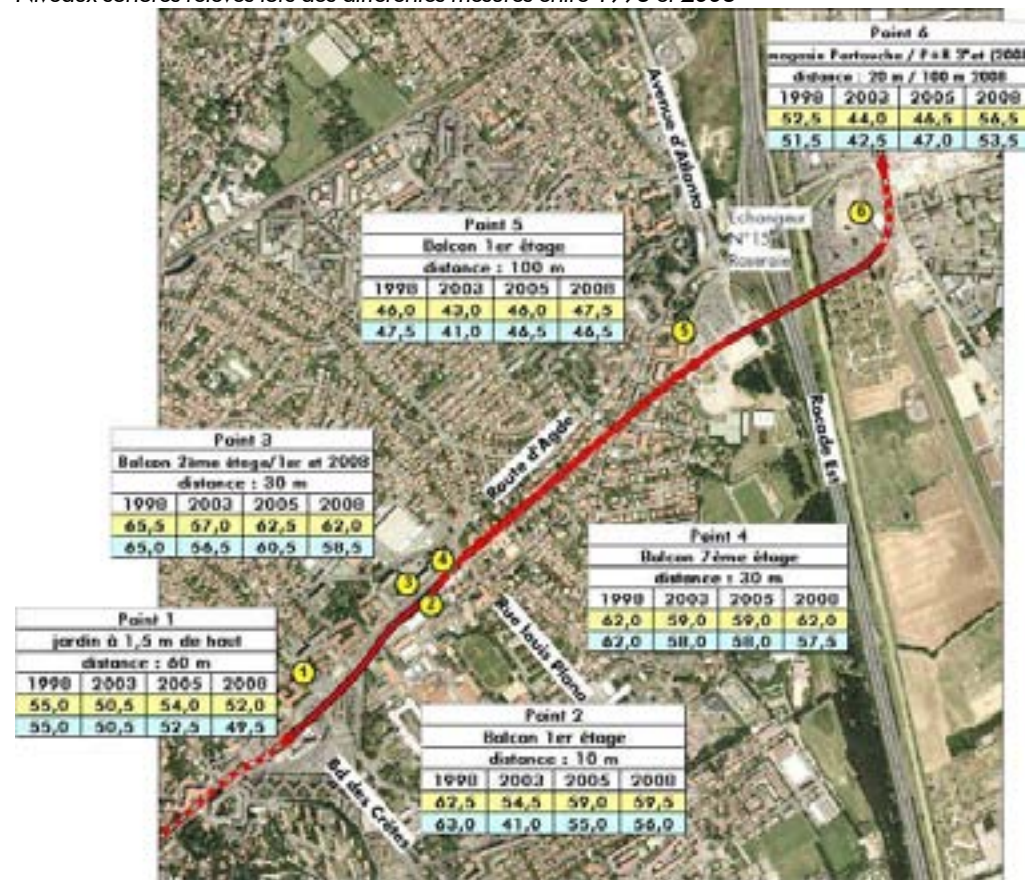
Au niveau des stations Jolimont et Roseraie, une amélioration de l'ambiance sonore est globalement constatée, apportée par une diminution de la circulation routière.

Néanmoins, pour le point 2, la circulation des rames contribue à un léger dépassement du seuil réglementaire (63 dB(A)). La réglementation en vigueur impose donc la mise en place de mesures compensatoires visant à réduire les nuisances sonores induites par le métro.

Aux Argoulets, les niveaux sonores n'ont quasiment pas évolué depuis 1998. La station des Argoulets et son P+R n'ont entraîné aucune nuisance sonore supplémentaire sur ce secteur.

A Gramont, les mesures n'ont pas pu être reproduites en un point identique en 2008 et ne permettent donc pas de mesurer d'évolution.

Niveaux sonores relevés lors des différentes mesures entre 1998 et 2008



Source : mesures acoustiques, SMTC

Métro ligne A

- Partie aérienne du métro
- Partie souterraine du métro
- Stations de métro
- Ⓜ Points d'implantation des appareils de mesure

| N° du point de mesure | | | | |
|--|------|------|------|--|
| Lieu d'implantation de l'appareil | | | | |
| Distance par rapport à la voie du métro | | | | |
| 1998 | 2003 | 2005 | 2008 | |
| Niveau sonore de l'heure la plus calme du jour (dB(A)) | | | | |
| Niveau sonore de la 1/2 heure la plus calme de la nuit (dB(A)) | | | | |

► Une dépollution des sols conforme aux recommandations aux Argoulets

Dans le cadre des travaux de construction de la station des Argoulets, une Evaluation Détaillée des Risques (EDR) a confirmé la présence de substances polluées dans les sols et les eaux souterraines, provenant de l'ancienne activité du site (décharge).

La construction de la station des Argoulets a pris en compte les diverses recommandations imposées par la présence de polluants dans les sols. Les terres polluées sorties du terrain suite aux travaux de la station, ont été évacuées vers des centres de traitement adaptés pour leur décontamination.

Cependant, dans la mesure où des remblais pollués restent sur le site, il est nécessaire de garder la mémoire des zones polluées et de la nature des substances présentes, et d'établir une procédure pour les interventions ultérieures. Ainsi, il est nécessaire de spécifier les caractéristiques du site au niveau du PLU ou dans les actes officiels, et d'annexer les rapports d'études de pollution à ces pièces officielles.

Le PLU de Toulouse approuvé le 17 juin 2006 ne prend pas en compte ces recommandations. Ces éléments devront être intégrés lors de la prochaine révision du PLU.

2003 – Les terres contaminées de la station Argoulets, stockées de manière étanche



► **Pas d'impact sur l'écoulement des eaux souterraines**

L'impact du projet sur la piézométrie du secteur est peu perceptible. Les effets de barrage et de drainage envisagés ont été correctement compensés par les dispositifs de rétablissement de nappe mis en place au droit du projet.

► **Un dispositif de gestion des eaux conforme à la réglementation**

Le dispositif de gestion des eaux en station est conforme aux exigences réglementaires au regard des préconisations de l'étude d'impact et du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau.

Cependant, quelques petits dysfonctionnements ont été identifiés et en terme de qualité des rejets, quelques valeurs supérieures aux normes ont été enregistrées. Des mesures correctives ont été préconisées à l'exploitant du réseau métro à l'issue des mesures de qualité des eaux.

Le maintien de la biodiversité

► Protection et valorisation de la végétation

Une prise en compte des impacts du projet sur la végétation a été réalisée lors de l'étude d'impact :

- localisation des espaces verts, boisements ou arbres remarquables à protéger particulièrement,
- préconisations de reconstitutions et de nouvelles plantations.

Suite à la réalisation de l'infrastructure, plusieurs actions ont effectivement été menées et ont contribué à la protection et la valorisation de la végétation :

- Avenue Yves Brunaud : plantation d'arbres et de haies sur l'îlot central entre Jolimont et Roseraie,
- Place de la Roseraie : préservation des arbres existants et revégétalisation de la place, avec notamment la plantation de nombreux rosiers redonnant une identité à la place,
- Avenue du Parc : plantation d'arbres qui agrémentent la zone 30,
- A Argoulets et Balma-Gramont : maintien des arbres existants et plantations sur les deux parcs-relais ; on note en particulier les plantations d'arbres réalisées le long des cheminements piétons. De plus, des plantes grimpantes ont été mises en place sur la station Balma-Gramont ainsi que sur les deux parkings en silos, afin de créer un mur végétal.

En revanche, lors de la construction du tunnel avenue du Parc, quelques arbres remarquables dans les jardins privés ont dû être abattus et restent non remplacés. En raison de la proximité du tunnel du métro en profondeur, toutes les plantations ne sont plus possibles dans les jardins impactés.

Place de la Roseraie : des arbres préservés, des arbres plantés, un espace revégétalisé, des rosiers ...



► Des jardins familiaux préservés ou déplacés

Les jardins familiaux situés entre la nouvelle station et l'Hers ont été préservés autant que possible. Ceux qui ont été détruits pour permettre la construction du parc-relais ont été relocalisés au Sud, dans la continuité des jardins existants.

Les jardins familiaux préservés, le long du parc-relais



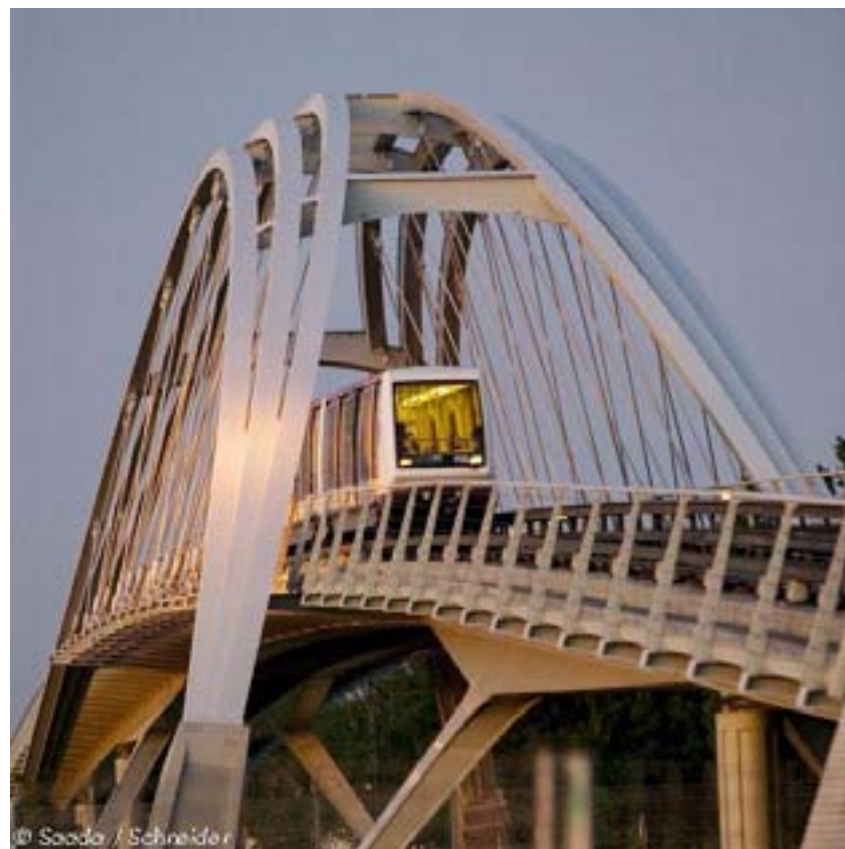
Les jardins familiaux relocalisés au sud du parc-relais



La valorisation du patrimoine

Le traitement des parties aériennes du prolongement de la ligne A a permis de limiter l'impact visuel de l'infrastructure :

- A Jolimont, le prolongement du viaduc s'intègre relativement bien dans l'espace urbain et les plantations réalisées tout le long de l'avenue Yves Brunaud vont contribuer à diminuer l'impact visuel de la trémie.
- A Roseaie, la station est souterraine et seul l'accès à la station est visible en surface ; l'arrivée du métro a été l'opportunité de redonner une attractivité et une identité à la place, avec un traitement paysager de qualité.
- L'implantation de la station des Argoulets et du parc-relais sur le site d'une ancienne déchetterie a permis la valorisation du site. En facilitant l'accès à la zone verte, elle a également conforté ce lieu de loisirs et de culture, qui accueille depuis 2008 Le Lido, centre des arts du cirque, et bientôt un nouveau complexe piscine-patinoire dans un bâtiment haute qualité environnementale.
- Le franchissement de la rocade a été traité avec une attention particulière. Le viaduc a été conçu par Marc Mimram, spécialiste des ponts, connu notamment pour la réalisation de la passerelle Solférino à Paris. Pour le prolongement de la ligne A, l'architecte a imaginé un système d'arcs avec encrage. La légèreté de la structure est obtenue par l'usage de l'acier.
- A Gramont, la station est implantée dans une zone commerciale et d'activités. En 2003, cette zone était peu structurée et vieillissante. Le métro a contribué au développement et à la nouvelle image de cette zone en plein essor.
- Les nouveaux parkings en silos construits en 2007 à Argoulets et Balma-Gramont, d'une hauteur de trois étages, affichent des formes en courbes et sont habillés de métal. De la végétation grimpante est plantée à leur pied. Ce traitement leur confère une certaine esthétique et leur permet une bonne intégration dans leur environnement urbain.



Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire - Toulouse Aire Urbaine
Le Belvédère - 11 boulevard des Récollets - 31078 TOULOUSE Cedex 4
Téléphone 05 62 26 86 26 - Fax 05 61 52 71 36
www.auat-toulouse.org

