

C mon quartier

UNE AMBITION URBAINE
AUTOUR DE LA **LIGNE C**
DU MÉTRO



SOMMAIRE

ÉDITOS	4
S'INSCRIRE DANS LE TEMPS LONG	6
L'AMBITION MÉTROPOLITAINE	8
3 CLÉS POUR PRÉPARER LES QUARTIERS	10
 PROXIMITÉ J'habite un quartier où les équipements et services sont faciles d'accès	12
 PAYSAGE Je profite de la nature depuis mon quartier	18
 DYNAMISME Je vis et je travaille dans un quartier connecté aux grands secteurs d'activité	24
UNE RÉALISATION MAÎTRISÉE ET PROGRESSIVE	30



Le projet de ligne C concerne bien sûr les déplacements du quotidien mais c'est aussi un outil d'aménagement du territoire puisque son impact et son intérêt vont bien au-delà de la seule question des mobilités. Avec cette nouvelle ligne de métro, nos villes, nos quartiers vont se transformer. Notre façon d'y vivre va également changer. Sa réalisation doit donc s'accompagner d'une vision globale, stratégique et concertée en matière d'urbanisme. Il s'agit d'imaginer aujourd'hui comment nous souhaitons vivre nos quartiers demain. Ces réflexions visent ainsi à anticiper et à préparer le territoire à l'arrivée de la 3e ligne de métro.

À la gare de Colomiers, c'est un véritable pôle d'échange multimodal qui verra le jour. Installation de nouveaux équipements liés aux transports, préservation du cadre de vie et de sa vocation résidentielle, création de complémentarités et de continuités avec le centre-ville, végétalisation... les enjeux sont nombreux. Dans ce contexte, nous travaillons en étroite collaboration avec le bailleur Altéal sur la question de l'habitat et de la transformation du quartier Ossau-Vignemale pour intégrer et articuler ces différentes dimensions.

À l'est de notre commune, la station Fontaine lumineuse deviendra une nouvelle porte d'entrée sur Colomiers et sa zone aéronautique, avec des espaces publics végétalisés ainsi que de nouveaux bâtiments d'activités et de bureaux.

Parce qu'il va redessiner nos villes et nos quartiers, le projet de ligne C s'inscrit dans un vaste processus de concertation. Les orientations présentées dans ce document constituent ainsi une nouvelle base d'échange et de dialogue avec l'ensemble des habitantes et des habitants.

KARINE TRAVAL-MICHELET
Maire de Colomiers
Vice-présidente de Toulouse Métropole

Pouvoir choisir de se déplacer en privilégiant des transports moins impactants pour l'environnement est un impératif face au défi climatique qui s'impose aux villes.

Seule commune de la métropole hors Toulouse qui disposera, à la fois, du métro, du tramway et des bus, l'offre de transports dits « doux » sera considérablement étoffée à Blagnac. En élargissant le panel de solutions de mobilités durables, la réalisation de la nouvelle station et l'implantation du pôle multimodal place Jean Maga contribueront assurément, en complément des Vélô Toulouse et de l'auto-partage prochainement, à encourager l'évolution des usages.

Cependant, pour que cela fonctionne, les mobilités alternatives doivent offrir des solutions viables et pratiques pour les habitants comme pour les milliers d'usagers qui travaillent quotidiennement sur le territoire. Cela implique de repenser, au-delà des seuls moyens de transport, les équilibres qui dessineront, demain, le paysage urbain.

Comme le tramway en son temps, un projet d'aménagement tel que celui de la ligne C va profondément transformer les quartiers et les habitudes. Elle va, aussi, amener chacun, chacune, à repenser « sa » ville, autrement. Une ville durable, ouverte, apaisée et mieux connectée aux quartiers environnants. C'est la raison pour laquelle ce projet s'accompagne utilement d'une réflexion globale qui vous est présentée ici. Une initiative qui s'inscrit dans la démarche initiale de concertation et la volonté partagée d'associer, à chaque étape, l'ensemble des publics à la conduite de ce projet structurant pour la métropole comme pour Blagnac.

JOSEPH CARLES
Maire de Blagnac
Vice-président de Toulouse Métropole



La réalisation de la ligne C du métro est un projet majeur pour notre métropole. Non seulement la ligne C facilitera les déplacements quotidiens pour des centaines de milliers d'usagers mais elle apportera des bénéfices concrets aux quartiers qu'elle desservira. Le long de la ligne C, un nouveau territoire se dessine : attractif, connecté. Afin de maîtriser l'évolution de ces quartiers, préserver leur qualité de vie, la métropole s'engage pour l'avenir via une grande vision d'urbanisme qui vous est présentée dans ce document.

Le tracé de la ligne C offre l'opportunité de réaliser des aménagements progressifs, cohérents et concertés qui permettront de répondre aux nouveaux besoins de logements et d'emplois. Ces évolutions doivent être pensées pour préserver dans les quartiers la présence de services de proximité, la qualité d'un paysage où la nature a toute sa place et le dynamisme économique. Elles doivent bénéficier à toutes celles et ceux qui, aujourd'hui ou demain, vivent, étudient ou travaillent à proximité, mais aussi à tous les habitants et visiteurs de la métropole amenés à utiliser le métro de manière plus ponctuelle, pour des raisons personnelles, professionnelles ou de loisirs. Chacun aspire à vivre dans une ville agréable, équipée, verdoyante, où il est facile de se déplacer et le projet urbain vise précisément à répondre à ce souhait légitime.

Ce document est élaboré à partir du travail confié à six équipes d'urbanistes sur des séquences regroupant deux à trois stations de métro dans nos quartiers. Il constitue la première étape d'une ambition qui se réalisera sur les prochaines décennies. Les propositions et les illustrations qu'il comporte ne sont pas une finalité, mais le point de départ d'un développement partagé à définir ensemble, donnant un cap pour les projets à venir.

JEAN-LUC MOUDENC

Maire de Toulouse
Président de Toulouse Métropole

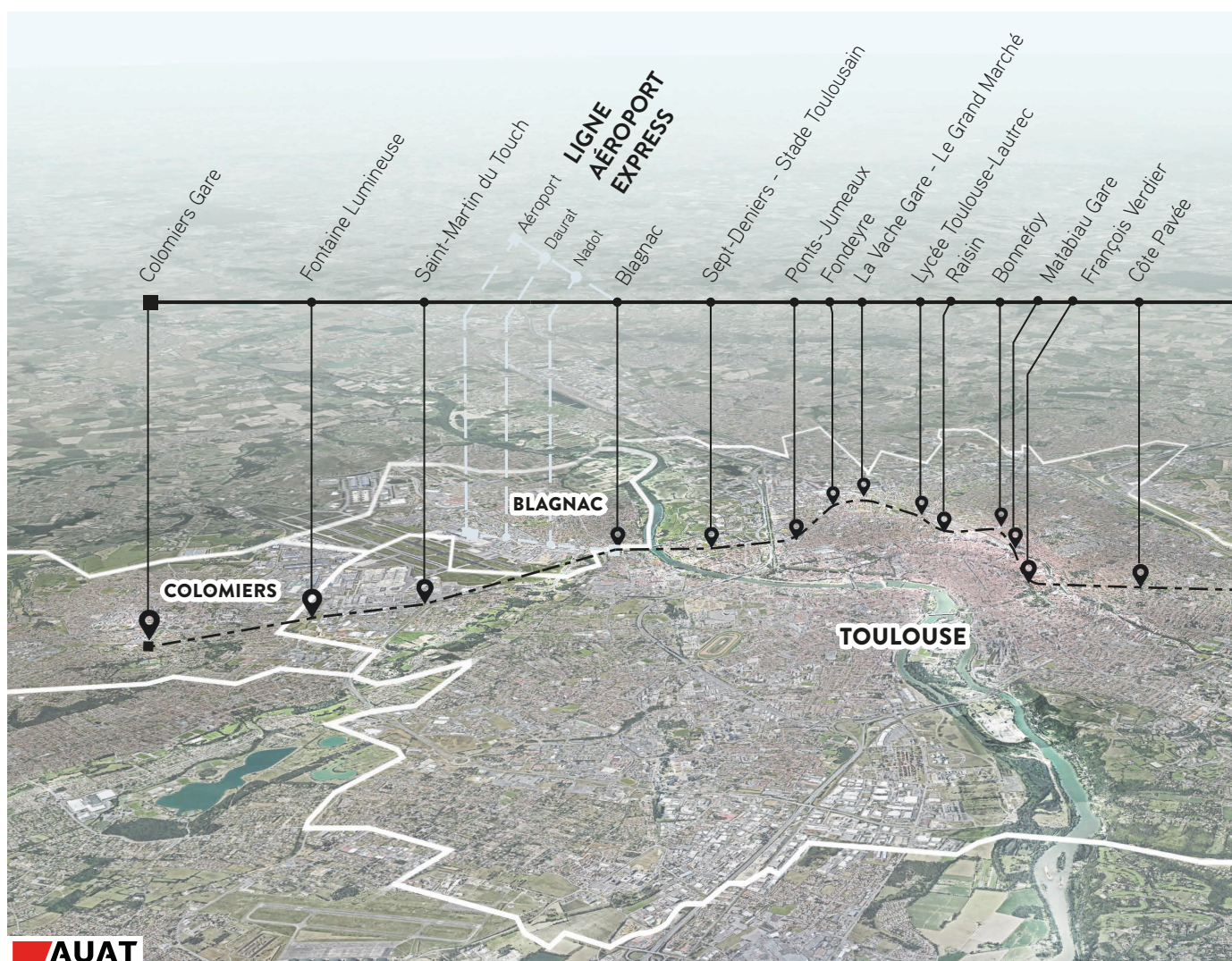
ÉDITOS

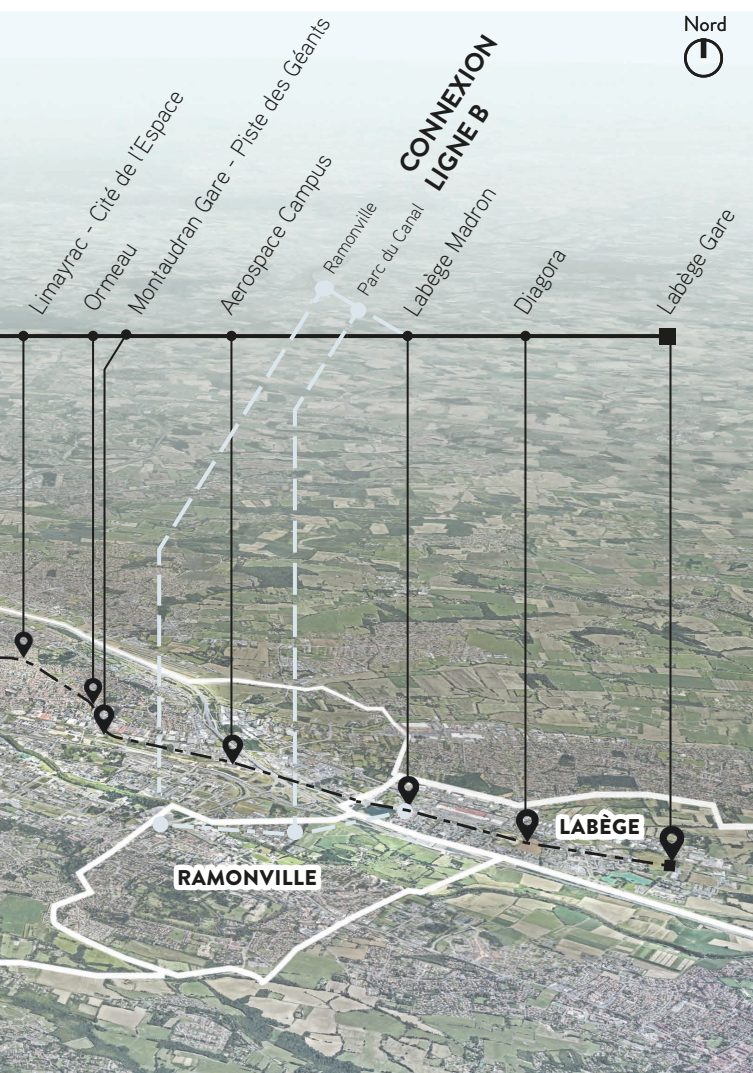
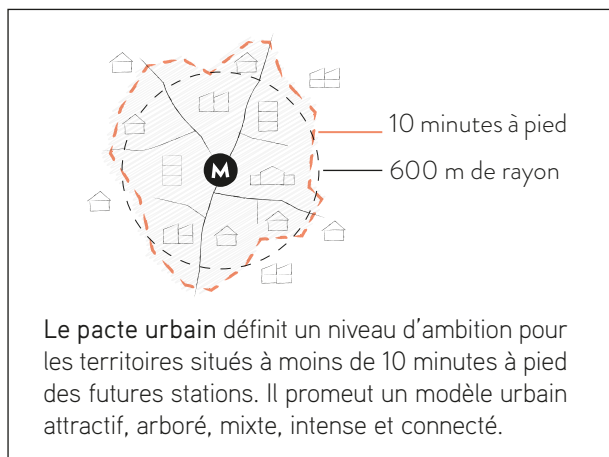
S'INSCRIRE DANS LE TEMPS LONG

Le projet de territoire, esquissé dès les premières études d'infrastructure, se poursuivra bien au-delà de la mise en service du métro.

C'est un temps long, celui du projet urbain dans toutes ses composantes : environnementales, sociales, réglementaires et techniques.

LE PARCOURS DE LA LIGNE C





LE CALENDRIER D'UN PROJET COMPLEXE

2014

Première esquisse d'une nouvelle ligne de métro.

Sa principale fonction ? Desservir les grands pôles économiques de l'agglomération, les relier à l'aéroport Toulouse-Blagnac et à cinq gares ferroviaires, dont Matabiau.

de 2016 à 2017

Le débat organisé sous l'égide de la Commission nationale du Débat public permet de définir le tracé définitif et donc les quartiers et communes desservis.

de 2019 à 2021

Première démarche partenariale pour un projet de territoire : **le pacte urbain**.

Fruit d'un travail commun entre Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole, le Sicoval, les communes de Colomiers, Blagnac, Toulouse, Labège et Ramonville, la Région Occitanie, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, le SMEAT et l'État, il est approuvé par le conseil de la métropole en avril 2021.

2022

En décembre, lancement des travaux de la 3^e ligne, qui prend désormais le nom de **Ligne C**

2023

À la suite du pacte urbain, lancement des études de « maîtrise d'œuvre urbaine » autour des 18 stations de Toulouse Métropole.

Un double objectif : concevoir les espaces publics autour des stations et l'évolution des quartiers alentour.

Confiées à des urbanistes de renom, les études sont pilotées par Toulouse Métropole et Europolia.

2025

➡ Nous sommes ici, en juin : **Lancement du projet urbain** « **MON QUARTIER** ».

2026

Début des travaux de réalisation des espaces publics autour des stations.

2028

En fin d'année, mise en service de la **Ligne C**

Jusqu'en 2050

Mise en œuvre des projets urbains concertés issus d'une vision partagée pour le territoire.

L'AMBITION MÉTROPOLITAINE

Au cœur d'une métropole dynamique, le projet de territoire de la ligne C doit concilier développement urbain et qualité environnementale en prenant en compte les spécificités de chaque quartier.

TRAJECTOIRE BAS-CARBONE

La métropole de Toulouse se distingue par la concentration d'activités économiques stratégiques, une forte dynamique démographique et des investissements majeurs en faveur de la mobilité décarbonée qui contribuent à sa capacité d'adaptation et à son attractivité.

Placée en tête des métropoles françaises les plus attractives, son développement implique de concilier la croissance démographique et la maîtrise de l'étalement urbain. La loi « climat et résilience » de 2021 fixe des objectifs de sobriété foncière pour 2050. Pour la métropole toulousaine, dont la population augmente de 9000 habitants chaque année, atteindre cet objectif représente des défis environnementaux et urbains majeurs.

La réalisation d'une troisième ligne de métro est un choix ambitieux. Il permet aujourd'hui d'inscrire la métropole dans une trajectoire bas-carbone concrète en associant mobilité durable et évolution de la ville sur elle-même.

Un accueil de population en cohérence avec le projet de mobilité

La nouvelle ligne de métro facilitera les déplacements et réduira notre dépendance collective à la voiture, en évitant chaque jour 531 000 km de trajets en voiture dans l'agglomération. Moins d'embouteillages, moins d'accidents de circulation... Parmi ses multiples impacts positifs, la ligne C rendra les quartiers autour des stations plus attractifs. La collectivité se doit d'anticiper et maîtriser cette attractivité afin de répondre au mieux aux besoins de la population actuelle et future, quel que soit l'âge des habitants.

Il convient donc de développer une ambition urbaine globale permettant d'atteindre deux objectifs :

- l'évolution des quartiers desservis par le métro, en termes de logements, d'emplois, de services, de patrimoine bâti et paysager pour un meilleur cadre de vie ;
- l'amélioration et la sécurisation des modes de déplacements complémentaires au métro, en particulier pour les piétons, les vélos et les autres transports collectifs.

Cette démarche de projet globale est communément appelée la cohérence urbanisme-mobilité.

POPULATION DESSERVIE PAR LA LIGNE C



ACTUELLE



**+ ACCUEIL
ESTIMÉ**

à horizon 2035

108 500 logements

le long de la ligne
sur Toulouse Métropole

~ 28 000 logements

le long de la ligne
sur Toulouse Métropole

141 000 emplois

le long de la ligne

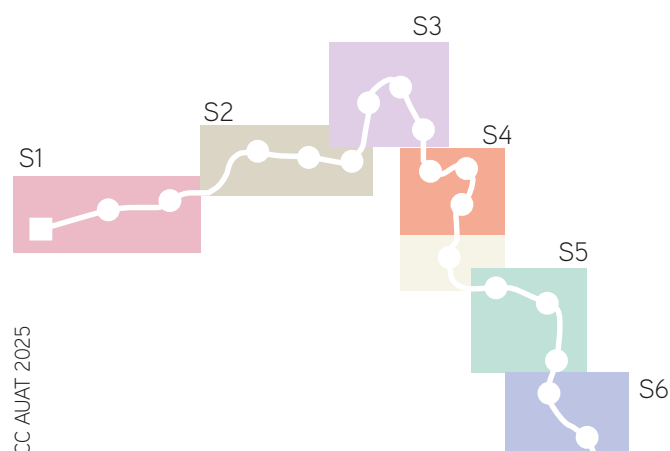
~ 18 400 emplois

le long de la ligne
sur Toulouse Métropole

DES ÉTUDES URBAINES POUR S'ADAPTER À CHAQUE SITUATION

Afin de porter une vision structurée le long de la ligne C, Toulouse Métropole a lancé une consultation en 2023 et retenu six équipes pluridisciplinaires sur des regroupements géographiques de deux ou trois stations, nommés « séquences ».

Cette échelle permet d'écrire des projets de territoire au plus près de l'identité des lieux traversés. La composition des équipes garantit un haut niveau d'expertise sur l'espace public et la ville de demain.

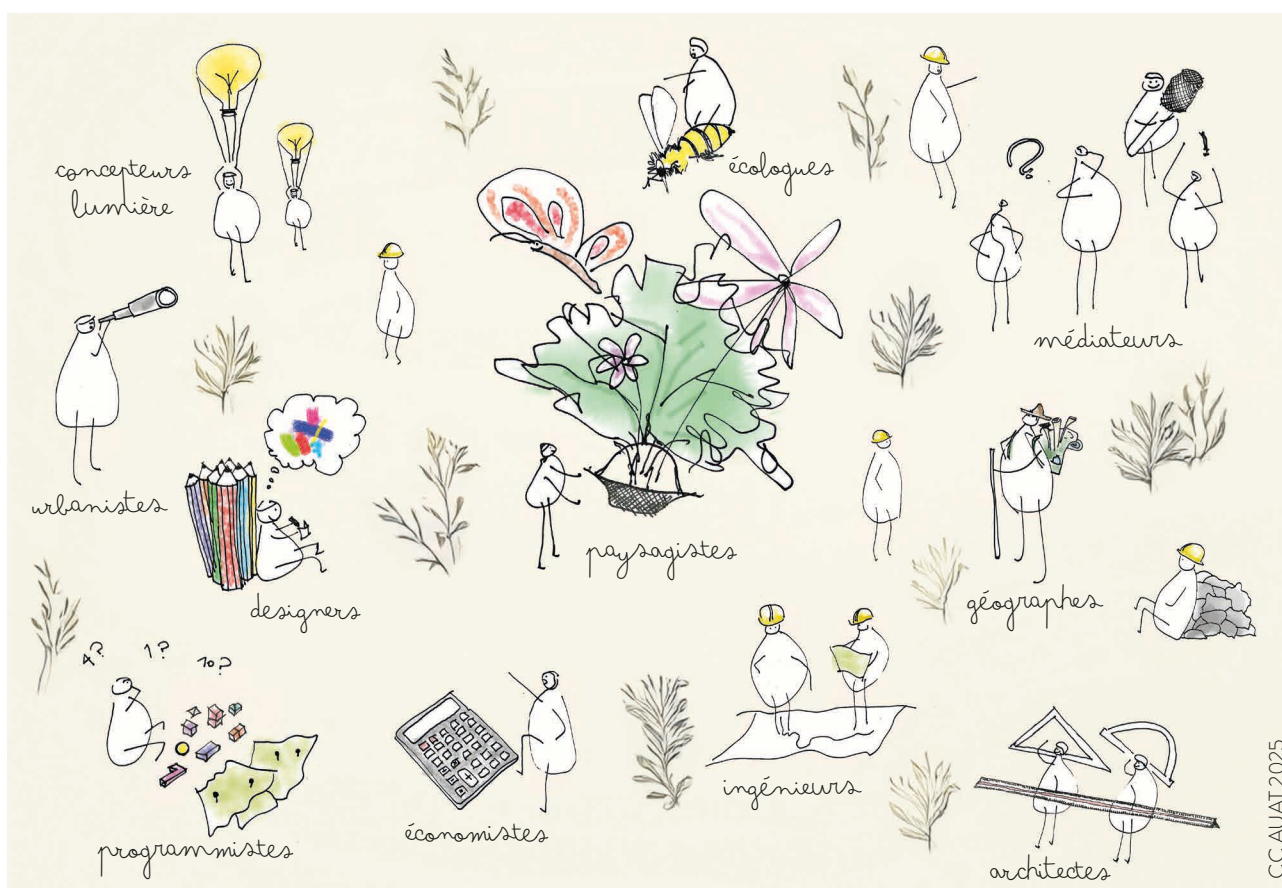


LES SÉQUENCES

Colomiers Gare • Fontaine Lumineuse • Saint-Martin du Touch
Blagnac • Sept-Deniers • Stade Toulousain • Ponts-Jumeaux
Fondeyre • La Vache Gare • Le Grand Marché • Lycée Toulouse-Lautrec
Raisin • Bonnefoy • Matabiau Gare
François Verdier
Côte Pavée • Limayrac • Cité de l'Espace • Ormeau
Montaudran Gare • Piste des Géants • Aerospace Campus

LES URBANISTES MANDATAIRES

S1 Interland
S2 Agence HDZ
S3 D'une Ville à l'Autre (DVA)
S4 Güller Güller (GGAU)
BAU-B Joan Busquets
S5 Atelier GAMA
S6 Agence Antoine Musard (AAM)



Les métiers des études urbaines au service du territoire, des quartiers, des habitants, des actifs et des usagers.

3 CLÉS _____ POUR PRÉPARER LES QUARTIERS

Le projet de la ligne C est aussi un projet de territoire. Pour l'accompagner, la métropole porte son attention à l'échelle des quartiers sur trois éléments fondamentaux du cadre de vie que sont : la proximité, le paysage et le dynamisme.

PROXIMITÉ

La ligne C dessert des faubourgs et quartiers où une nouvelle offre de logements peut se développer. Autour des stations, les études urbaines mesurent le besoin et la capacité d'adaptation de l'espace public comme du bâti. Elles considèrent au premier chef ce qui fait l'identité des quartiers et la vie quotidienne de leurs habitants. La notion de proximité trouve son ancrage dans l'idée que les services et équipements sont facilement accessibles, que les espaces publics favorisent le lien social et pas uniquement les flux. Elle implique la coexistence au sein du quartier de logements et d'activités économiques, culturelles et sociales, et une organisation de l'espace favorable aux piétons.

PAYSAGE

Un environnement urbain de qualité se caractérise par la présence de la nature dans les espaces publics. Les arbres et les plantes contribuent à l'agrément du cadre de vie, mais sont également bénéfiques à la santé et au bien-être des habitants. Cela implique de prendre soin des espaces de nature existants et d'en créer de nouveaux partout où cela est possible afin de constituer des continuités végétales, des parcs urbains, des jardins de proximité, des parcours ombragés.

DYNAMISME

La ligne C dessert les principales zones économiques de la grande agglomération : Airbus et le pôle aéronautique au nord-ouest, le futur pôle d'activités du Grand Matabiau au centre, les pôles d'innovation de Toulouse Aerospace à Montaudran, Labège et la zone économique d'Enova au sud-est. De ce fait, elle participe à l'attractivité du territoire métropolitain dans son ensemble et va rendre les quartiers qu'elle traverse particulièrement propices à l'accueil de nouveaux emplois et habitants. Il conviendra dans les secteurs les plus intenses d'imaginer des constructions plus hautes libérant davantage d'espace au sol pour préserver des îlots de fraîcheur.

PRÉPARER LES QUARTIERS



L'arrivée du métro offre l'occasion d'améliorer la visibilité et l'organisation des espaces et équipements publics.

À l'interface entre le collège et le lycée, les installations sportives de Toulouse-Lautrec rassemblent une piscine tournesol, deux gymnases et des terrains extérieurs dont un terrain d'honneur de rugby. Elles constituent une véritable «Plaine des Sports» malheureusement aujourd'hui morcelée. Afin de mieux l'organiser, de l'ouvrir sur le quartier, vers le métro, et de l'adapter aux besoins des établissements scolaires et associations, quoi de mieux que de proposer une véritable cohabitation entre les usages ?

DVA S3



Vue depuis la nouvelle entrée du Lycée Toulouse-Lautrec vers la future station de métro - Document d'étude

DVA S3

PROXIMITÉ

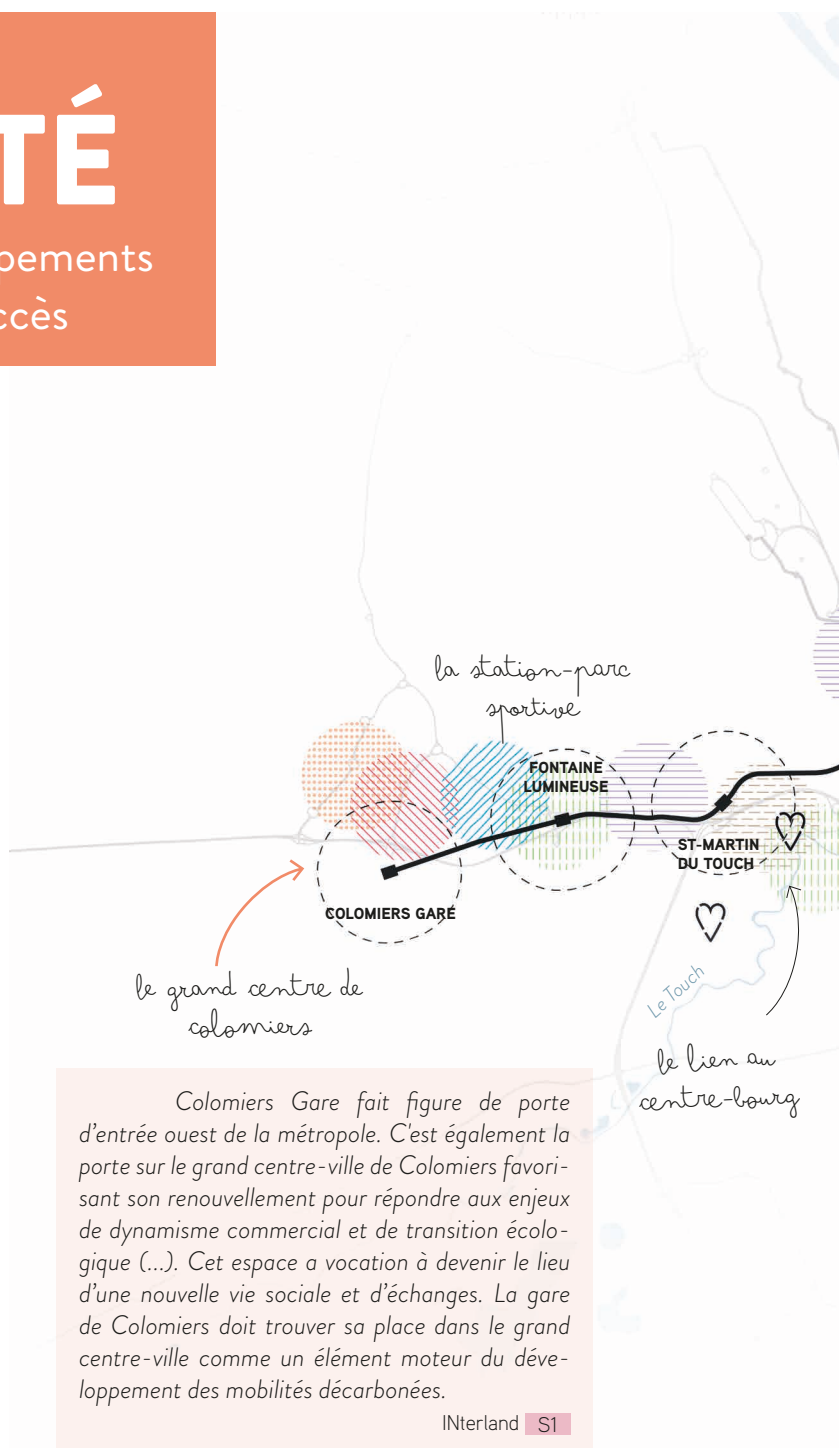
J'habite un quartier où les équipements et services sont faciles d'accès

LA LIGNE C, TRAIT D'UNION DES QUARTIERS DE VIE

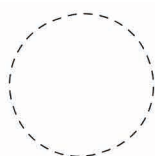
La nouvelle ligne de métro traverse des quartiers vivants, habités, où la plupart des usagers de demain sont déjà là, avec leurs habitudes et leurs pratiques quotidiennes. Certains quartiers sont bien développés, d'autres en transformation, mais chacun possède des spécificités qui forgent son identité : quartiers mixtes, faubourgs anciens, pôles d'emplois significatifs, hauts lieux culturels ou sportifs, espaces de nature, etc.

Ainsi, quartiers résidentiels, pôles culturels, sportifs, commerciaux et zones d'emplois se trouveront reliés, offrant aux habitants davantage de proximité dans leur vie quotidienne et un accès facilité à l'ensemble des activités et services.

C'est une ville des choix qui se dessine, où les services et équipements à moins d'un quart d'heure à pied ou en métro sont adaptés aux usagers, dans toute la diversité de leurs besoins.



LES DESTINATIONS QUI SE RAPPROCHENT



600 m autour de la station



Faubourgs et villages anciens



Accès majeur à la nature



Complexes sportifs



Destinations culturelles



Centres-villes et commerces



Secteurs de bureaux

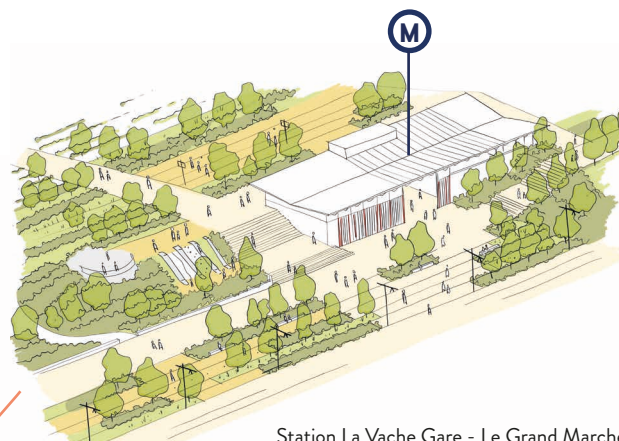


Cœurs de quartiers (Toulouse)

UNE AMBITION URBAINE AUTOUR DE LA LIGNE C DU MÉTRO

L'essentiel du secteur Sud de Blagnac, entre le centre-ville historique, le Touch et la Garonne, s'est développé en un tissu de faubourg le long des axes principaux (...). L'ambiance de ces quartiers reste en grande partie jardinée et conserve la forme des anciennes parcelles en lanières. Cette identité doit continuer à structurer la manière dont ces tissus évolueront.

HDZ S2

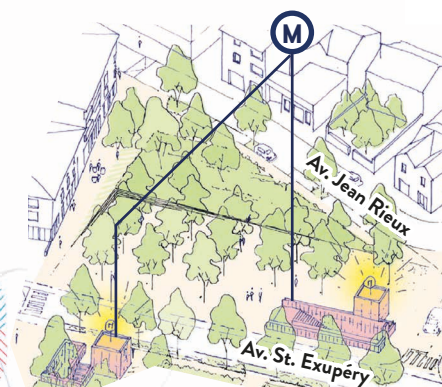
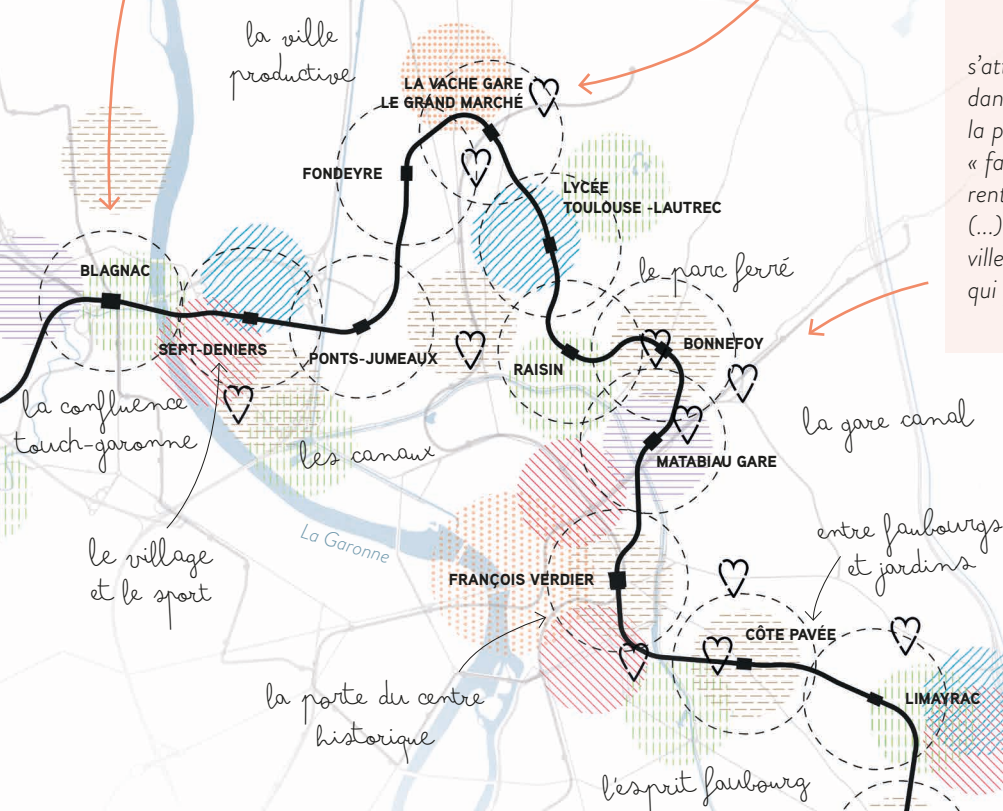


Station La Vache Gare - Le Grand Marché
DVA S3

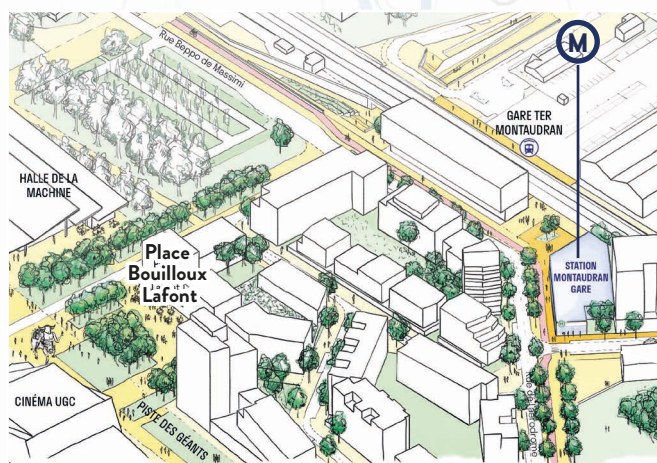
le grand marché

Le projet Grand Matabiau, quais d'Oc s'attache au contexte, concernant à la fois la vie dans les quartiers alentour, la population présente, la prise en compte du patrimoine urbain. Il s'agit de « faire avec » l'existant, de composer avec les différentes échelles héritées des périodes précédentes (...). Les phases successives de construction de la ville ont créé une hétérogénéité et des discontinuités qui font pleinement partie de l'identité du quartier.

GGAU S4



Station Ormeau
GAMA S5



Station Montaudran Gare - Piste des Géants
dans un plan d'ensemble de l'urbaniste SEURA

AAM S6

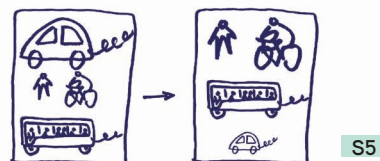


Nord

AUAT

CC AUAT 2025

DES ESPACES PUBLICS CONVIVIAUX ET CONFORTABLES POUR SE RENDRE AU MÉTRO



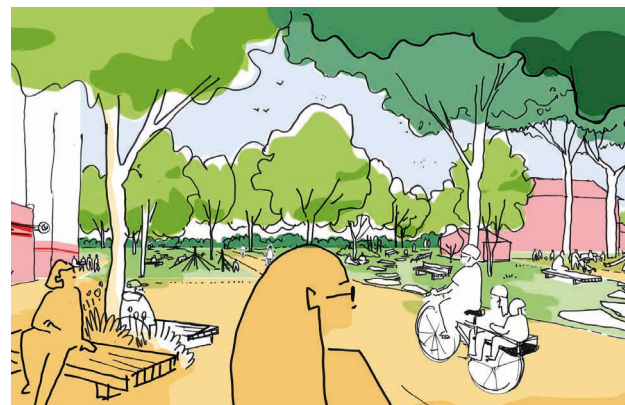
Les stations de métro s'implantent dans des environnements très différents. Par exemple, dans certains faubourgs, la station est bien desservie par les rues du quartier mais les trottoirs sont inconfortables ; dans d'autres secteurs, l'espace public est vaste mais marqué par des coupures (périphérique, voies ferrées, cours d'eau).

Un enjeu majeur pour les quartiers est d'accompagner l'arrivée du métro par une stratégie d'amélioration des espaces publics dans un rayon de dix minutes à pied. L'approche consiste à repérer des itinéraires privilégiés afin d'accéder à la station, de préférence à pied, en vélo ou en transports en commun mais aussi en voiture pour les stations dotées d'un parking-relais. Ces itinéraires sécurisés bénéficieront aussi naturellement à tous les usagers du quartier pour leurs mobilités du quotidien (trajets vers les écoles, services, commerces, promenades), offrant ainsi un cadre plus adapté et agréable.

Cette démarche s'inscrit dans un effort plus large visant à

rééquilibrer les modes de transport en ville. L'objectif est de réduire les pollutions et de prévenir l'engorgement du réseau routier. Une solution concrète est le principe de voies 3/3 (1/3 de nature, 1/3 pour les piétons et cycles, 1/3 de circulation routière et de stationnement) proposé pour le secteur de Montaudran.

Des ouvrages comme des passerelles ou des passages dédiés aux piétons et aux cyclistes sont pensés pour traverser les voies rapides ou le réseau ferré (station Aerospace Campus), les rivières (station Blagnac), les canaux et la Garonne (station Sept-Deniers - Stade Toulousain).



À l'ombre dans le parc Job « augmenté ».

Document d'étude HDZ S2

Vers le Canal du Midi





S5

Des espaces accueillants

Les trottoirs élargis et les aménagements cyclables continus ne suffisent pas à eux seuls. L'espace public est aussi un lieu d'échange et de convivialité. Il est donc important de créer des endroits accueillants et bien équipés, avec des bancs, des espaces de tranquillité, des surfaces d'ombre et de fraîcheur... Les études proposent des ambiances, intégrant des équipements sur l'espace public pour le valoriser ; elles esquissent les places, placettes et parvis de demain. Ces aménagements deviendront des points de repère dans le quotidien des habitants, renforçant le lien social et l'identité des quartiers.

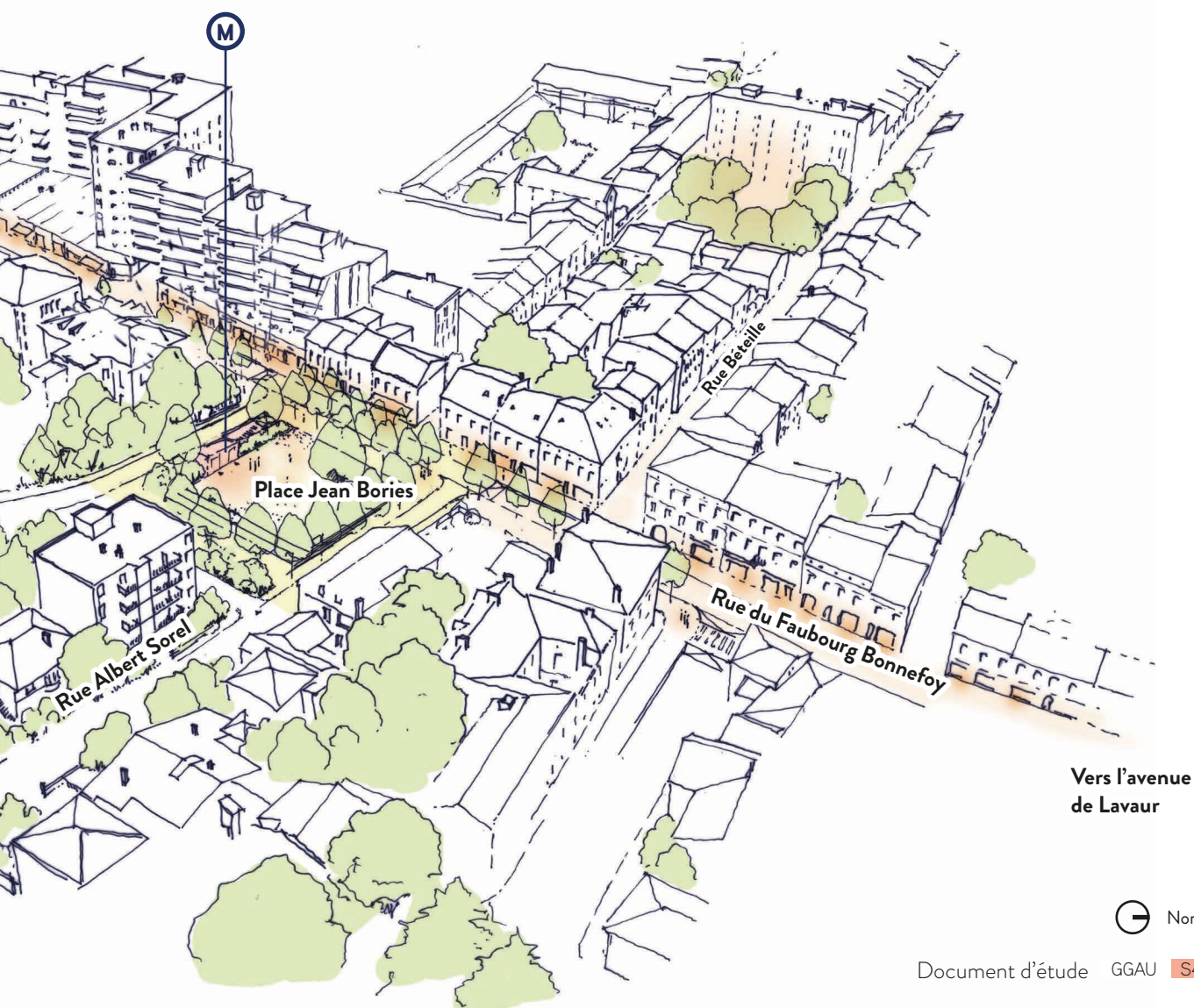


LE TRAIT D'UNION ENTRE CENTRE ET FAUBOURG

Vue du secteur Bonnefoy, axe historique d'entrée de ville avec commerces et services.

Le nouvel aménagement de l'avenue de Lyon repose sur des principes de conception urbaine visant à créer une espace public qualitatif, un morceau de ville pensé comme un « pont » ou trait d'union urbain entre le centre, le quartier Matabiau et le faubourg Bonnefoy. Ce lieu va concilier plusieurs échelles (métropolitaine et de proximité) pour former un espace de rencontre entre les faubourgs et le centre-ville.

GGAU S4



⊙ Nord

Document d'étude GGAU S4

UN HABITAT DE QUALITÉ DANS CHAQUE QUARTIER



ESPRIT FAUBOURG

S5

L'histoire et l'esprit du lieu

Les études urbaines se basent sur une analyse précise des qualités des quartiers et de leurs besoins. Elles prennent en compte le patrimoine végétal et bâti et les évolutions en cours. Elles intègrent les manières d'habiter, de se déplacer, les usages spécifiques, les expressions citoyennes. Dans bien des cas, la cohérence des quartiers commande une intervention limitée visant une intensification modérée, notamment par la réhabilitation de l'existant. Une transformation d'envergure devient pertinente sur des sites en friche, déqualifiés et sous-occupés - par exemple les hangars et nappes de bitumes - ou des sites stratégiques - « le bon projet au bon endroit ». Là, la collectivité établira un cadre exigeant et concerté permettant un dialogue constructif sur le degré d'intensité urbaine à atteindre, en cherchant l'équilibre entre des bâtiments plus élevés et davantage d'espaces de végétation au sol.

Une société et des besoins qui évoluent

Nombreux sont les habitants qui souhaitent vivre dans des endroits bien desservis par les transports en commun. C'est pourquoi le projet « C mon quartier » vise à proposer des logements adaptés à la diversité des publics

et des situations. Les familles, avec ou sans enfants, monoparentales ou recomposées, les étudiants, les jeunes actifs, les seniors, doivent avoir accès à des logements répondant à leurs besoins. Il faut donc produire différents types de logement permettant à chacun de trouver une solution adaptée tout au long de la vie. En particulier, Toulouse Métropole s'engage à accompagner sur chaque station de métro la construction d'une résidence dédiée aux publics les plus fragiles avec une gestion adaptée.

Des quartiers sensibles aux fortes chaleurs estivales

Un des enjeux du projet de territoire est de concevoir un environnement urbain adapté aux chaleurs estivales. Chaque nouvelle construction doit permettre d'améliorer le confort climatique des quartiers.

Des programmations de logements exemplaires ou innovantes pourront voir le jour, intégrant des principes bioclimatiques, et laissant des espaces de pleine terre. À l'échelle d'un îlot, cela pourra comprendre la création de venelles ombragées, l'élargissement et la plantation des trottoirs, la préservation des cœurs d'îlot arborés pour des quartiers plus verts et agréables à vivre.

DES ÉVOLUTIONS À ADAPTER AU CAS PAR CAS



Dans les quartiers, les projets s'adaptent aux situations urbaines particulières.



Logement de faubourg

Exemple d'intensification en surélévation, aménagement de combles, changement de programmation (activité <-> habitat), préservation des cœurs d'îlot paysagers.



Logement collectif

Densification sur des espaces déjà imperméabilisés (dalles de stationnement), éventuelles surélévations (dans le cadre d'une rénovation thermique par exemple).

GAMA S5

UNE OFFRE DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS AUGMENTÉE

Lieu de convergence, la station de métro avec son parvis renforce les centralités de quartier et reflète son identité. Les études urbaines visent à rendre le tissu commercial local plus robuste et à l'accompagner par les réflexions sur les services et la qualité des espaces publics. Toulouse Métropole anticipe également la réalisation ou la réhabilitation d'équipements publics de proximité, à l'exemple des écoles à prévoir dans les quartiers des Sept-Deniers, Ponts-Jumeaux, Fondeyre et Matabiau. Des lieux culturels et sportifs de rayonnement local ou métropolitain bénéficieront d'une proximité nouvelle : Pavillon Blanc, plaines sportives de Capitany et de Toulouse-Lautrec, salle Nougaro, Stade Toulousain, Cité de l'Espace, Halle de La Machine, etc., ouvrant la voie à un meilleur accès à ces loisirs pour tous.



Document d'étude INTERLAND S1

↓ UNE LIAISON INTERQUARTIERS ÉQUIPÉE

L'exemple du chapelet de parcs jalonné d'équipements entre Blagnac, Purpan, les Sept-Deniers et les Ponts-Jumeaux.

↑ LE GRAND-CENTRE DE COLOMIERS RELAYÉ PAR LA STATION

L'arrivée du métro à Colomiers participe à l'évolution de son centre-ville, à l'affirmation d'une centralité majeure du territoire métropolitain.



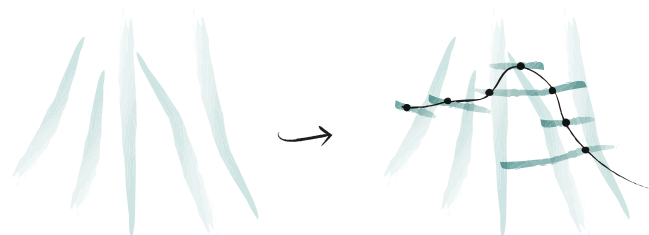
Document d'étude HDZ S2

PAYSAGE

Je profite de la nature depuis
mon quartier

LA LIGNE C, UN ACCÈS FACILITÉ AUX CINQ GRANDS PARCS

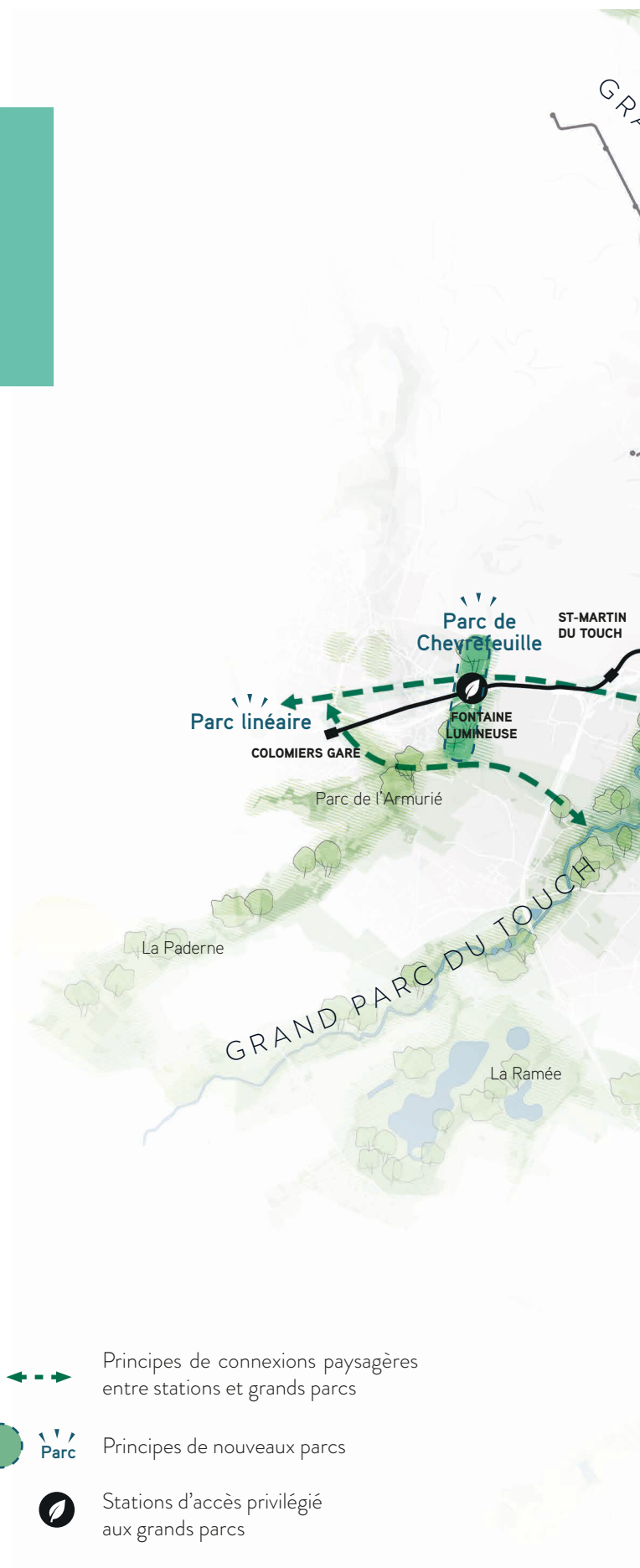
Conçus à partir de la configuration naturelle et géographique du territoire, les cinq grands parcs de Toulouse Métropole répondent aux besoins de rafraîchissement de la ville, de préservation écologique et d'accès à la nature. Ils constituent une continuité écologique à l'échelle de la métropole et accueillent des espaces riches en biodiversité. Chaque grand parc fait l'objet d'un projet public piloté par la métropole. « C mon quartier » prolonge cette ambition, transformant certaines stations en portes d'accès privilégiées aux grands parcs. De nouvelles connexions est-ouest entre stations et grands parcs structurent le paysage le long de la ligne. Elles constituent, un projet paysager en soi, celui de la ligne C. Complémentaire de celui des grands parcs, ce paysage est davantage destiné à des usages urbains : parcs publics, itinéraires ombragés, etc.



Les grands parcs sont connectés aux stations, et entre eux - CC AUAT 2025

Les propositions concrètes :

- A l'ouest, une grande liaison paysagère depuis la station Fontaine Lumineuse permet de rejoindre le grand parc du Touch via les Ramassiers,
- Au nord, un parcours privilégié de passerelle à passerelle traverse les Sept-Deniers ; un parc linéaire appelé « parc ferré » en raison de sa proximité avec la voie ferrée, relie le grand parc Canal à la station de La Vache Gare - Le Grand Marché,
- Au sud, la Piste des Géants renaturée relie le grand parc canal au grand parc de l'Hers.



Principes de connexions paysagères
entre stations et grands parcs



Parc

Principes de nouveaux parcs



Stations d'accès privilégié
aux grands parcs

UNE AMBITION URBAINE AUTOUR DE LA LIGNE C DU MÉTRO



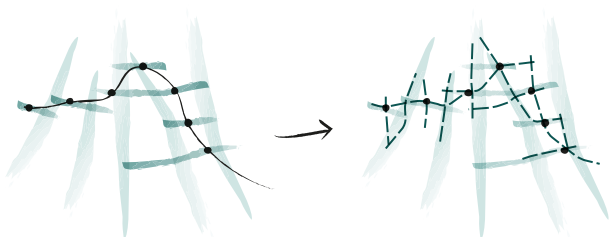
DE NOUVEAUX PARCOURS PAYSAGERS DU QUOTIDIEN

La marche est le premier moyen de transport en ville à Toulouse. Les distances parcourues dépendent beaucoup du confort perçu et vécu. La présence de végétaux, leur ombre portée, l'ambiance sonore, l'éclairage, sont des éléments fondamentaux pour inciter à la marche. C'est pourquoi les études urbaines proposent d'aménager de nouveaux itinéraires, notamment en créant des passages sur des espaces qui étaient jusqu'à présent enclavés. Il convient aussi d'améliorer les liaisons existantes, qui peuvent être peu visibles ou inconfortables. L'ambition paysagère joue plusieurs rôles : préserver l'environnement en connectant des espaces naturels, gérer les eaux de ruissellement et mettre en valeur le patrimoine, structurer et ombrager ces parcours par des alignements d'arbres. Axes urbains ou promenades, par leur variété et leur nombre, ils constituent la trame paysagère de la métropole, offrant à chacun le choix de son trajet.



Document d'étude HDZ S2

Exemple d'épaisseur paysagère associée à une voie piétons/cycles. Elle assure le lien des modes doux et la desserte des nouveaux logements.



La structure paysagère se connecte aux parcours du quotidien.

CC AUAT 2025

LIER LA VILLE À TRAVERS L'ESPACE PUBLIC



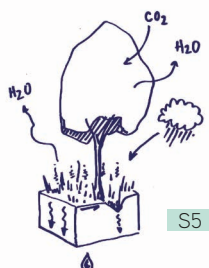
De Colomiers Gare à Saint-Martin du Touch, et au-delà, vers Blagnac, chaque parcours paysager est qualifié selon les éléments qu'il relie : quartiers, équipements, centralités.

L'ensemble forme une armature ample et continue conciliant l'enjeu écologique avec les besoins en matière de mobilités et d'usages.



Document d'étude Interland S1

VÉGÉTALISATION ET SOL VIVANT



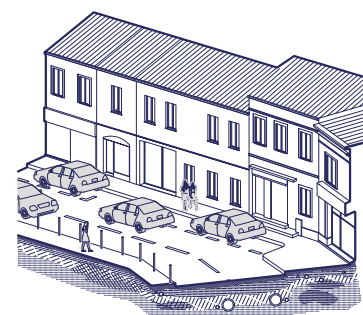
S5

Le développement de la nature dans le paysage urbain est essentiel pour répondre aux défis écologiques et climatiques. Les sols vivants et végétalisés absorbent mieux l'eau de pluie, réduisant le ruissellement et le risque d'inondation ou de stagnation, favorisant l'infiltration et la recharge des nappes phréatiques. Ils ont aussi la vertu de rafraîchir et d'assainir l'air. La diversité des strates végétales crée des habitats pour la petite faune locale contribuant à la biodiversité et à un écosystème urbain plus riche et équilibré.

Corriger et faire mieux

Préparer les quartiers aux surchauffes d'été et fortes pluies implique de prendre la mesure de l'artificialisation des sols - leur « bétonisation » actuelle - et de réparer ce phénomène. C'est une exigence d'autant plus grande que le vaste chantier de la ligne C a nécessairement un impact sur les sols. Des opportunités de plantations existent, dans les rues ou dans des espaces emblématiques, comme la Piste des Géants dans le quartier Montaudran, dont le verdissement contribue au plan 100 000 arbres de Toulouse.

Préserver le sol signifie également privilégier des emprises bâties plus faibles pour les nouvelles constructions, en permettant plus de hauteur et en exigeant une surface importante de pleine terre. Cela permet la plantation d'arbres de haute tige sans contraindre leur développement. Enfin, les bords de voirie inutilisés et les surfaces de stationnement peuvent être plantés pour des avantages environnementaux significatifs.



Document d'étude GAMA S5

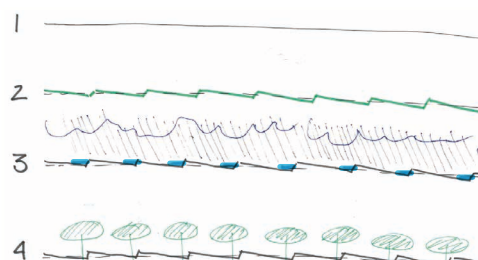
LA VÉGÉTALISATION DES RUES



Principe de requalification d'une voirie pour planter et retrouver un sol perméable avant (haut) et après (bas)

← LA PLANTATION DES FRANGES

Proposition d'écran végétal dense autour de la voie rapide voisine de la station Fontaine Lumineuse. Le modelage du sol (2) permet de créer un piège à eaux de pluie (3) pour irriguer naturellement la végétation nouvelle (4).



M



Document d'étude INTERland S1

LA NATURE EN VILLE POUR LA SANTÉ DES HABITANTS



S5

Imaginer de nouveaux parcs publics

« C mon quartier » ne saurait être complet sans l'analyse des besoins et opportunités en parcs publics. Plusieurs propositions singulières émergent, avec des localisations et usages identifiés ou pressentis :

- le parc linéaire de Colomiers Gare et le parc de Chèvre-feuille, axés sur les promenades et l'activité physique ;
- le parc ferré, promenade envisagée de Matabiau à Sesquières, mobilise les franges des voies de chemin de fer sur 3 km ;
- le jardin du Raisin et la place des Magasins Généraux pour compléter les parcs existants dans l'opération Grand Matabiau quais d'Oc ;
- la Piste des Géants végétalisée à Montaudran, centrée sur les besoins des étudiants et actifs.

Le principe de plantation 3/30/300

Afin de maximiser les bienfaits sur la santé, différents objectifs de verdissement peuvent être poursuivis. Une règle simple, et de plus en plus populaire parmi les métropoles européennes, propose les recommandations suivantes : 3 arbres vus depuis sa fenêtre, 30 % de couvert arboré dans le quartier et 300 mètres de distance maximale (ou 5 minutes de marche) entre chaque logement et un parc ou un espace vert de taille significative (plus de 0,5 ha).



Voir au minimum
3 arbres



Se déplacer dans des
quartiers avec 30% de
couvert arboré



Vivre à moins de
300 m. d'un espace
vert

Le rôle du paysage privé

Cet objectif ne saurait être atteint uniquement sur les espaces publics. C'est pourquoi chaque espace vert privé joue un rôle indispensable. Sur rue ou en cœur d'îlot, il participe de manière essentielle au confort ressenti aux échelles de la ville, du quartier et de la rue. Il prend part également aux trames écologiques.

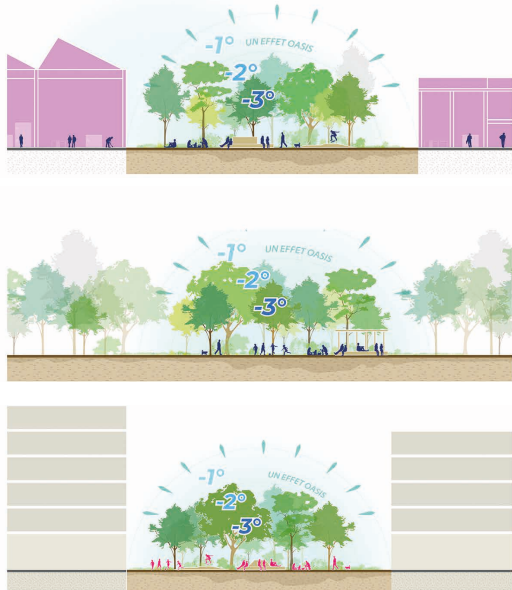


LE PARC FERRÉ

Le parc ferré est une continuité paysagère émergente entre espaces publics et privés, de Matabiau à Sesquières, où il rejoint le grand parc Canal. D'est en ouest, de grandes traversées vertes lient parcs et équipements.

DVA S3





AAM S6

↑ LES ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

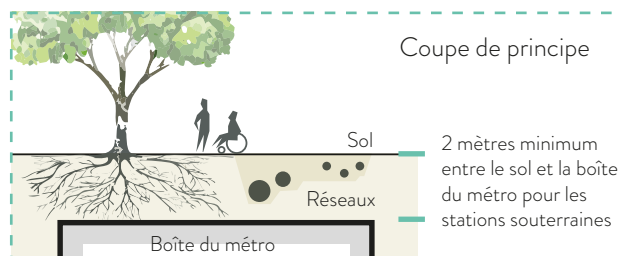
À la fois lieux de fraîcheur et lieux de convivialité pour les habitants, usagers, travailleurs, étudiants : des placettes, des squares, des jardins, des parcours, des espaces ludiques, sportifs, de détente et d'interactions sociales... Il s'agira de créer une constellation de micro-lieux acclimatés et conviviaux mais aussi de penser leur mise en lien à travers des parcours et sentiers praticables à pied et en vélo.

DE LA PLACE DU MÉTRO AUX PARVIS JARDINS

Les espaces publics à la sortie des stations guident les usagers. Ce sont des espaces d'attente, de rencontre, de transit. L'expérience des lignes A et B a révélé leur importance dans la vie quotidienne des habitants. Elle a aussi mis en évidence les difficultés à planter dues à l'encombrement du sous-sol. Cela a conduit la collectivité à mettre en œuvre deux principes volontaristes pour la ligne C.

Premièrement, les stations sont enterrées d'au moins deux mètres. C'est la profondeur à laquelle les racines des arbres de haute tige se développent. Grâce à cet engagement, une quinzaine de stations souterraines de la métropole représentent, au cœur de chaque quartier, une surface potentielle de pleine terre et donc de plantation et de fraîcheur.

Deuxièmement, la conception des espaces publics aux abords immédiats des stations est confiée à des urbanistes et paysagistes. Axée sur l'accessibilité, la végétalisation et la convivialité, elle est concertée avec les habitants, associations et usagers. L'objectif est que ces espaces deviennent des lieux de convivialité pour les quartiers, et lorsque cela est possible des « parvis jardins ».



CC AUAT 2025



L'ambition du cadre paysager de la station Côte Pavée

Document d'étude

GAMA S5

DYNAMISME

Je vis et je travaille dans un quartier connecté aux grands secteurs d'activités

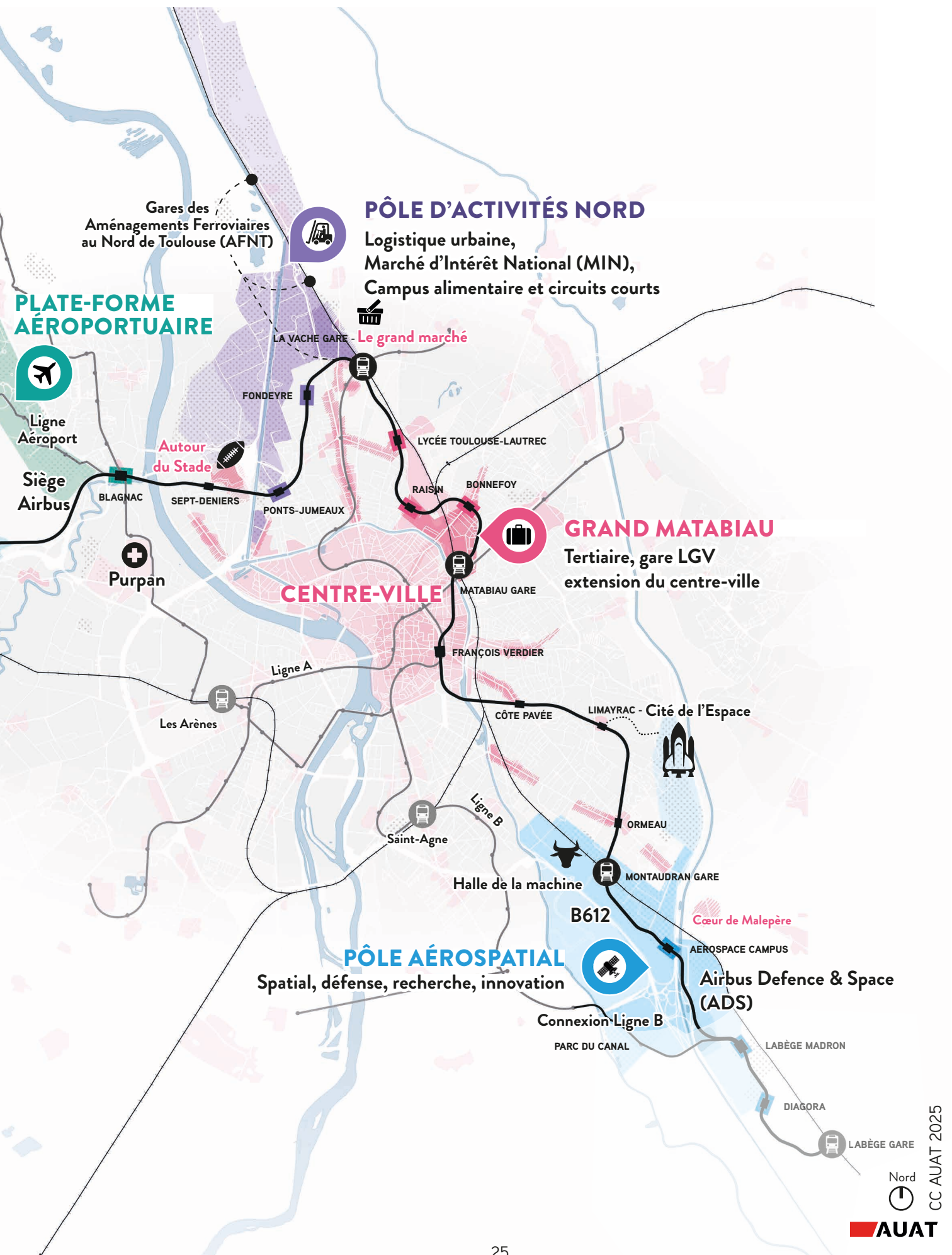
LA LIGNE DES DYNAMIQUES URBAINES

Dans une métropole qui gagne chaque année environ 5 000 emplois, la ligne C représente un investissement majeur et dynamise notre économie à l'échelle de chaque quartier et de toute l'agglomération toulousaine. Appelée dès son origine la « ligne de l'emploi », elle relie les grands pôles d'activités de la métropole et facilite les déplacements domicile-travail. Cela inclut des sites stratégiques comme l'aéroport de Toulouse-Blagnac et les installations d'Airbus, ainsi que les secteurs de Labège et Montaudran. Les quartiers situés sur son tracé sont donc particulièrement adaptés pour l'accueil de nouveaux habitants.

Dite « hyperconnectée », la ligne C relie 5 gares ferroviaires : Colomiers, La Vache, Matabiau, Montaudran et Labège pour le Sicoval. Elle croisera les lignes de métro A et B, 10 lignes Linéo et rapprochera l'aéroport de Toulouse-Blagnac de la gare Matabiau, grâce à la future Liaison Aéroport Express. Enfin, elle desservira un certain nombre d'équipements culturels et sportifs majeurs comme le stade Ernest Wallon, la Cité de l'Espace ou la Halle de La Machine.

En desservant plusieurs zones stratégiques, la ligne C joue un rôle clé dans la dynamique métropolitaine, notamment par la mise en réseau des entreprises, par une meilleure visibilité, par l'amélioration des déplacements décarbonés domicile-travail ou de loisirs. « C mon quartier » vise à préparer l'intensification dans des secteurs stratégiques aux abords des stations afin d'y accueillir dans de bonnes conditions les habitants et les emplois de demain.





LA LIGNE DE L'EMPLOI DANS TOUTE SA DIVERSITÉ

La ligne C dessert la moitié des emplois de la métropole, en particulier les principaux bassins d'emploi de la grande agglomération : Airbus et le pôle aéronautique, le centre-ville et le futur pôle du Grand Matabiau, le pôle d'innovation de Toulouse Aerospace à Montaudran, en continuité avec la zone économique d'Enova sur le Sicoval. Elle va ainsi connecter une grande diversité de sites économiques et d'acteurs, se faisant le reflet de la diversité des modes de travail actuels. Les études urbaines s'appuient sur l'amélioration des mobilités pour déployer la stratégie métropolitaine de développement dans ces différents secteurs.

Une opportunité pour requalifier les zones d'activités

En complément de ces grands pôles d'excellence, la ligne C dessert des zones artisanales plus traditionnelles, parfois anciennes (Fondevre, Ponts-Jumeaux, Montaudran).

Il est essentiel de pérenniser ces activités de production indispensables à notre tissu industriel. Pour cela, le projet de territoire pourra favoriser, voire impulser leur requalification, afin de les rendre plus attractives pour les entreprises, plus confortables pour les travailleurs et plus adaptées au changement climatique. Les études urbaines proposent de faire évoluer l'offre immobilière sur ces zones artisanales et industrielles en développant des locaux pour les activités tertiaires et les industries de pointe adaptés aux besoins des entreprises.

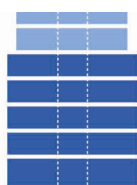
LA RÉGÉNÉRATION DES ZONES D'ACTIVITÉS



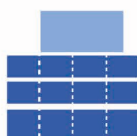
- Proposer une desserte performante par les transports en commun et piétons/cycles depuis la station de métro.
- Veiller à la qualité du cadre de vie des travailleurs.
- Accompagner la réhabilitation et la densification des zones d'activités économiques, avec des bâtiments de nouvelle génération.
- Offrir des disponibilités foncières ou immobilières immédiates pour les PME/PMI.
- Produire des surfaces d'activité transitoire à destination de jeunes entreprises innovantes en forte croissance (prototypage, essai).

À proximité des grands pôles économiques, de nouveaux secteurs rendus plus accessibles pourraient accueillir, dans de meilleures conditions, des activités complémentaires. Par exemple, la station Fontaine Lumineuse, qui accueille déjà des sous-traitants aéronautiques, constituera une nouvelle vitrine de ce pôle majeur. À la station La Vache Gare - Le Grand Marché, aux abords du MIN, un bâtiment de logistique à étages pourrait être étudié.

1. TERTIAIRE
GRANDS
COMPTES



2. PETIT
TERTIAIRE



3. RDC
PRODUCTIFS



4. RÉEMPLOI ET EXTENSION
DE LOCAUX D'ACTIVITÉS
EXISTANTS



5. LOCAUX
D'ACTIVITÉS
S



6. LOCAUX
D'ACTIVITÉS
M



7. LOCAUX
D'ACTIVITÉS
L

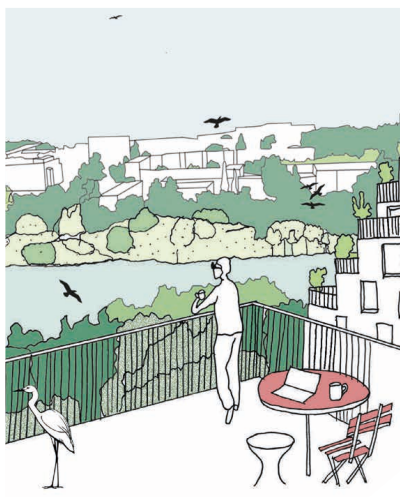


Document d'étude

AAM S6



Habiter la placette
avec des espaces communs
ouverts sur la ville



Habiter la Garonne
avec des terrasses pour
profiter de la vue



Habiter le parc HDZ S2
avec des espaces de transition :
loggias, cours, grands paliers...

DES NOUVEAUX LIEUX OÙ BIEN HABITER

De nombreux nouveaux défis sont à relever pour continuer à bâtir nos villes, en mettant fin à l'étalement et en adaptant nos quartiers au changement climatique. Cela signifie qu'il faut se développer et végétaliser dans un territoire habité et limité de façon plus vertueuse et durable.

Face à ces défis majeurs, il conviendra de repérer les sites stratégiques sur lesquels agir en priorité tout en sauvegardant notre patrimoine et le caractère de nos quartiers. Sur ces secteurs en renouvellement, les projets architecturaux devront concilier « le beau et le haut », afin de maîtriser le coût du foncier et de préserver des espaces au sol pour végétaliser abondamment. Cette approche nécessite une réflexion collective impliquant propriétaires fonciers, opérateurs immobiliers, riverains, associations, élus, urbanistes et techniciens, afin de trouver les réponses à cette complexité qui s'impose à nous.

DES PROJETS EN ADÉQUATION AVEC LEUR ENVIRONNEMENT



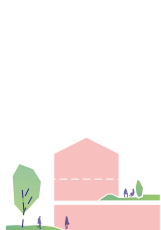
Dans chaque quartier, les caractéristiques de l'habitat s'adaptent à l'environnement urbain existant.

DES FORMES ADAPTÉES À L'INTENSITÉ URBAINE

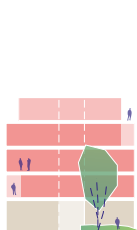


- Proposer une diversité d'habitat pour différents profils d'habitants.
- Assurer une transition douce avec les quartiers résidentiels existants.
- Limiter l'emprise du bâti pour préserver ou retrouver la pleine terre et permettre la plantation d'arbres.
- Constituer des rez-de-chaussée animés et adaptés aux quartiers.

HABITAT INDIVIDUEL
ET INTERMÉDIAIRE



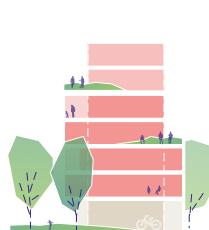
HABITAT
COLLECTIF



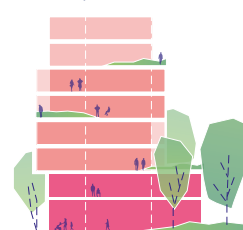
HABITAT COLLECTIF
VARIÉTÉ DE FORMES
ARCHITECTURALES



PLUS HAUT
PLUS DE PLEINE TERRE



HABITAT ET COMMERCE,
SERVICE, ÉQUIPEMENT



SIX SITES FÉDÉRATEURS

Plusieurs initiatives publiques ou privées jouent un rôle majeur dans la revitalisation, l'animation et le développement des quartiers à l'échelle de la métropole. Véritables activateurs de territoires, elles suscitent des interactions, stimulent localement le développement de filières économiques et favorisent la cohésion sociale.

1. Les stations Fontaine Lumineuse et Saint-Martin-du-Touch offrent l'opportunité de créer des synergies entre industrie aéronautique, offre de services et cadre de vie. Il y a là une capacité à constituer une grande « vitrine » autour d'une forme urbaine renouvelée avec Airbus au nord et le secteur industriel de l'aéronautique au sud.
2. Aux Sept-Deniers, une dynamique sport-loisirs-santé autour du Stade Toulousain pourrait émerger avec la création d'un parcours à travers les quartiers, allant du canal jusqu'à la Garonne, mettant ainsi en réseau les projets d'équipements sportifs et les grands parcs Garonne et Canal.
3. À La Vache Gare - Le Grand Marché, la création d'un campus alimentaire spécialisé dans les circuits courts et le bien-manger pourrait être initiée, avec l'ouverture du Marché d'Intérêt National vers la station de métro et des programmations complémentaires.



Une ambition de mettre en valeur une vitrine du bien-manger aux abords de la station La Vache Gare -Le Grand Marché

4. À Grand Matabiau quais d'Oc, le développement de l'offre de bureaux s'accompagne de projets publics, comme la Halle des Mobilités. Elle vise à favoriser la mobilité durable et à répondre à l'augmentation des flux de voyageurs. Elle intégrera divers modes de transport, dont une vélostation sécurisée de 1 000 places en sous-sol.
5. À Limayrac, la Cité de l'Espace, destination touristique majeure de la métropole, repense l'offre de services du site. Cette évolution porte tant sur la qualité des contenus de culture scientifique que sur l'organisation du lieu. L'objectif est d'améliorer les mobilités à l'intérieur du site mais surtout vers celui-ci, tant pour les touristes que les habitants de Toulouse. Un objectif est notamment de valoriser les modes alternatifs à la voiture via des parcours, en lien avec la station Limayrac.
6. Pour Toulouse Aerospace, il s'agit de s'appuyer sur les réalisations en cours pour améliorer les connexions à l'intérieur du quartier et avec le reste de la métropole (lien à la Halle de La Machine et à la Piste des Géants). Le campus de l'aérospatial, de rayonnement international, doit associer des projets industriels innovants à des lieux de mixité et d'intensité urbaine, pour constituer un quartier de vie.



UNE RÉALISATION MAÎTRISÉE ET PROGRESSIVE

Afin de donner corps à cette ambition urbaine, la collectivité se dote d'outils pour anticiper et maîtriser les évolutions.

UN CAP POUR L'AVENIR

La ville n'est pas figée, d'où l'importance de s'appuyer sur des études urbaines offrant une vision à long terme. Cela donne la capacité de réaliser les premières opérations sans obérer l'avenir.

Les études présentées dans ce document posent aujourd'hui les bases stables sur lesquelles, par ajouts successifs, modifications et substitutions ultérieures, les quartiers pourront évoluer. Elles se poursuivront par la réalisation de plans-guides urbains par quartiers qui permettront de concrétiser l'ambition globale de « C mon quartier ».

La réalisation d'espaces publics de qualité autour des stations de métro constitue le premier acte de ce grand projet de territoire. Les opérations d'aménagement et de construction à l'échelle des quartiers s'inscriront dans cette vision d'ensemble et s'enclencheront de manière progressive et maîtrisée au cours des deux ou trois décennies qui suivront la mise en service de la ligne C.

AVEC LES HABITANTS ET LES ACTEURS

Toulouse Métropole s'engage dans un processus de concertation à différents niveaux :

- avec les habitants qui vivent la ville, le processus de concertation initié pour les parvis des stations en 2023 se poursuivra dans le temps,
- avec l'ensemble des acteurs qui font la ville (aménageurs, promoteurs, bailleurs sociaux...) afin de partager les enjeux d'intérêt général en amont des opérations.

La co-construction et l'expérimentation

Expérimenter par des aménagements temporaires pour tester une organisation nouvelle permet d'adapter la ville aux changements d'usages dans une forme de co-construction avec les habitants.

Sur certains sites stratégiques ou particulièrement complexes, la réalisation d'aménagements provisoires permet de prendre en compte les besoins et les retours des utilisateurs. Cette approche permet de corriger et d'améliorer les dispositifs pour programmer le juste aménagement.



Un projet d'aménagement déjà engagé : la végétalisation de la Piste des Géants à Montaudran.

Agence OLM

APPUYÉ PAR DES OUTILS OPÉRATIONNELS

Pour mener à bien ce grand projet métropolitain, la collectivité peut se saisir d'outils lui permettant de piloter son développement.

Une stratégie foncière

Dans les secteurs bien desservis par les transports, on constate que les prix du foncier peuvent rapidement augmenter. Cela peut compromettre des projets d'intérêt public comme la production et la qualité de logements abordables, l'amélioration des espaces publics, la création d'un nouvel équipement nécessaire. C'est pourquoi, la collectivité veillera à ce que les prix du foncier dans le territoire desservi par la ligne C se maintiennent à des niveaux raisonnables.

La métropole pourra, à cet effet, mobiliser l'Établissement public foncier local (EPFL). Ce dernier est compétent pour réaliser toute acquisition foncière ou immobilière en vue de la constitution de réserves au bénéfice d'opérations d'aménagement dans l'intérêt général.

Dans des cas très particuliers, un sursis à statuer permet de suspendre l'octroi d'une autorisation d'urbanisme (permis de construire, etc.) si le projet est de nature à compromettre ou rendre plus onéreuse l'exécution ou la mise en œuvre de certains projets à enjeux.

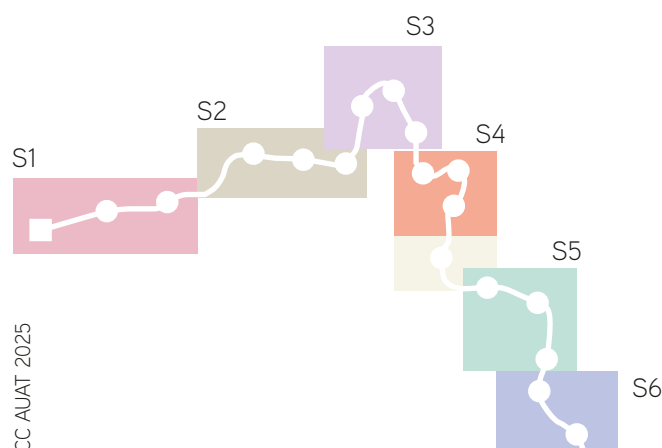
Une traduction réglementaire en phase avec l'élaboration des projets urbains

Les études urbaines ont vocation, au fur et à mesure de leur élaboration concertée, à être traduites dans les documents d'urbanisme. Ce processus d'adaptation de la règle urbaine se poursuivra de manière régulière.

Il pourra inclure, sur des sites à enjeux, des opérations d'aménagement qui seront partagées en amont avec les habitants des quartiers concernés.

Un suivi des évolutions

Afin de s'assurer que la transformation des quartiers réponde à une réalité sociale, culturelle et environnementale, Toulouse Métropole s'engage à suivre dans la durée plusieurs indicateurs sur le territoire desservi par la ligne C. Ce véritable « monitoring urbain » a pour finalité de mesurer l'atteinte des objectifs fixés et d'adapter en continu les actions.



LES ÉQUIPES

Interland

mICHELE&mIQUEL, EGIS, TRIBU, Transitec, Quartiers Lumières, Deux Degrés, L'usage des lieux, B-Fluid, Néocité, Creaspace

HDZ

TN+ Paysagistes, Arcadis, ON, VIZEA, Transitec, Bluegreen Conseil, Segat Conseil, Segat Objectif Ville, Urbanova

D'une Ville à l'Autre

Richez Associés, L'usage des lieux, EGIS, Architecture In Vivo, Intercalaire, Ecozimut, OTCE, Quartiers Lumières, If Consultants, Filigrane, Objectif Ville, Segat, Transitec

Güller Güller

Phytolab, Gross.Max, V2S, Atelier Gama, Artelia, Altostep, Alphaville, RR&A, ON avec BOC, le Bruit du Frigo, L'usage des lieux

Atelier GAMA

Agence Antoine Musard, Atelier Georges, Citec, Arcadis, Eodd, On, Architecture In Vivo, Intencité

Agence Antoine Musard

Atelier Gama, Katalyse, BOC, Urbanica, Arcadis, EODD, Concepto, Citec, Architecture In Vivo, le Bruit du Frigo, Racine

LES SÉQUENCES

SÉQUENCE 1

Colomiers Gare • Fontaine Lumineuse • Saint-Martin du Touch

SÉQUENCE 2

Blagnac • Sept-Deniers - Stade Toulousain • Ponts-Jumeaux

SÉQUENCE 3

Fondeyre • La Vache Gare - Le Grand Marché • Lycée Toulouse-Lautrec

SÉQUENCE 4

Raisin • Bonnefoy • Matabiau Gare

SÉQUENCE 5

Côte Pavée • Limayrac - Cité de l'Espace • Ormeau

SÉQUENCE 6

Montaudran Gare - Piste des Géants • Aerospace Campus



Direction Générale Aménagement, Stratégie Territoriale & Projets Urbains



Ce document a été réalisé avec l'appui technique de l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse aire métropolitaine

Conception graphique : **AUAT**

Couverture : ©Agiteo

Impression : Toulouse Métropole

Juillet 2025

NOTES _____



