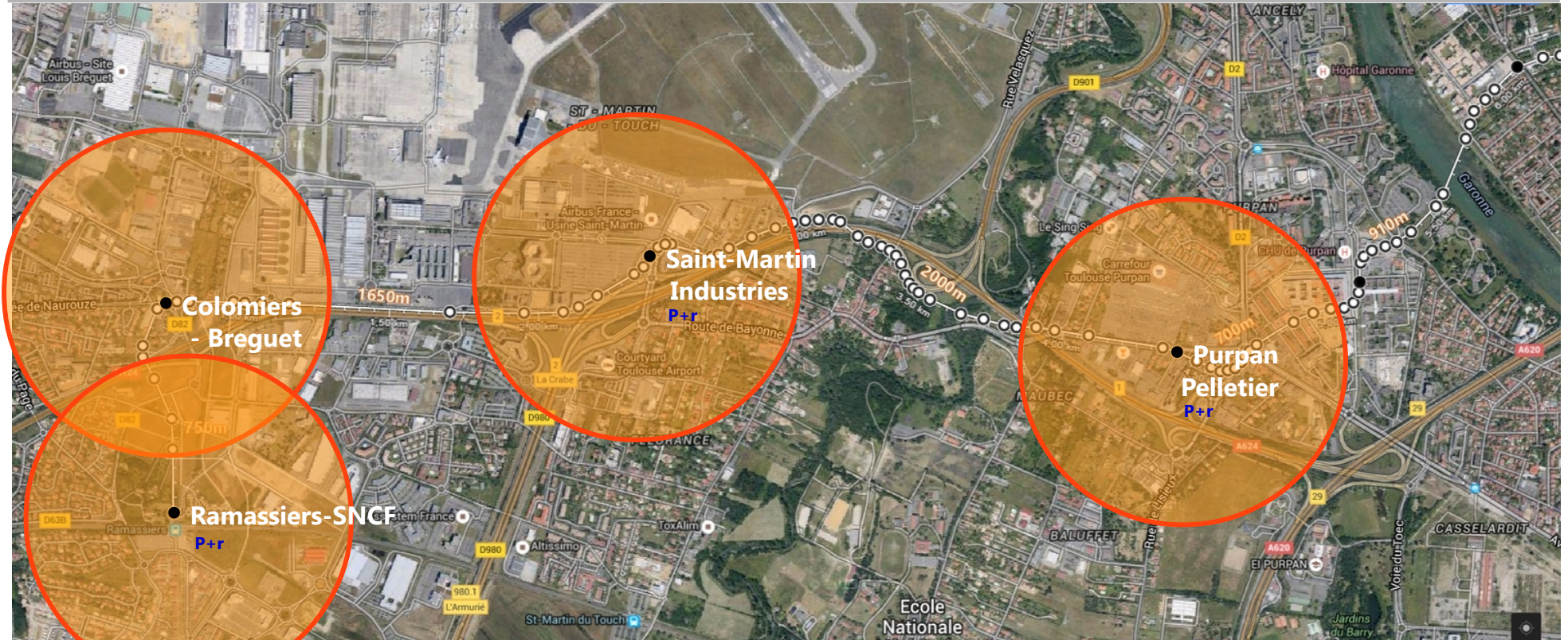


# **Étude de l'implantation des stations du tracé alternatif « faubourgs »**



Zone d'influence du métro aux abords des stations estimée à 600 mètres de moyenne (10' sur 700m parcourus par un piéton)

### Interstations

Ramassiers-SNCF / Colomiers – Breguet : 750 mètres de distance

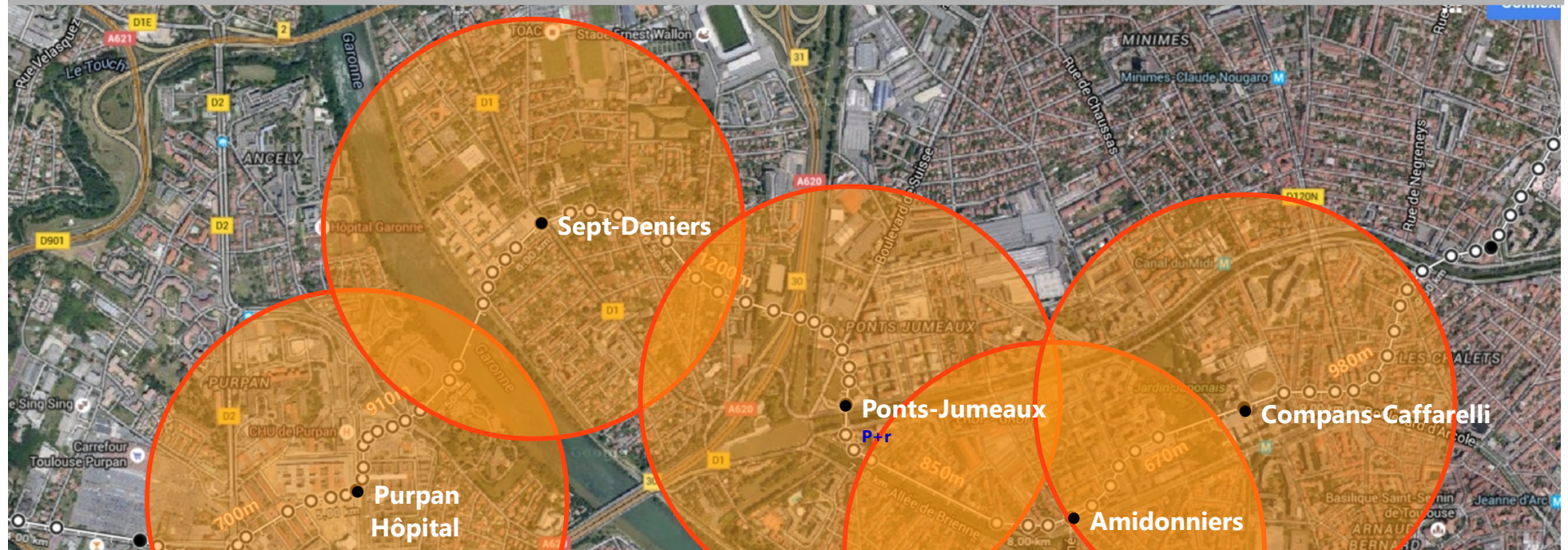
Colomiers – Breguet / Saint-Martin Industries : 1650 mètres de distance

Saint-Martin Industries / Purpan Pelletier : 2000 mètres de distance

### Caractéristiques

Passage en aérien identifié entre les points 1,20 km et 4,55 km de la ligne – Stations « Saint-Martin » et « Purpan en aérien. Possibilités en aérien à étudier entre le point 0 km et le point 1,20 km ... Franchissement de la rivière du Touch et de l'A624 par deux fois avant d'atteindre le secteur Purpan, Route de Bayonne. Passage en souterrain au niveau du parking Capelle, réalisation d'un pôle multimodal.

=> Contraintes techniques à évaluer mais à relativiser par rapport au coût au kilomètre de réalisation ici plus favorable



Zone d'influence du métro aux abords des stations estimée à 600 mètres de moyenne (10' sur 700m parcourus par un piéton)

### Interstations

Purpan Pelletier / Purpan Hôpital : 700 mètres de distance

Purpan Hôpital / Sept-Deniers : 910 mètres de distance

Sept-Deniers / Ponts-Jumeaux : 1200 mètres de distance

- Ponts-Jumeaux / Amidonniers : 850 mètres de distance

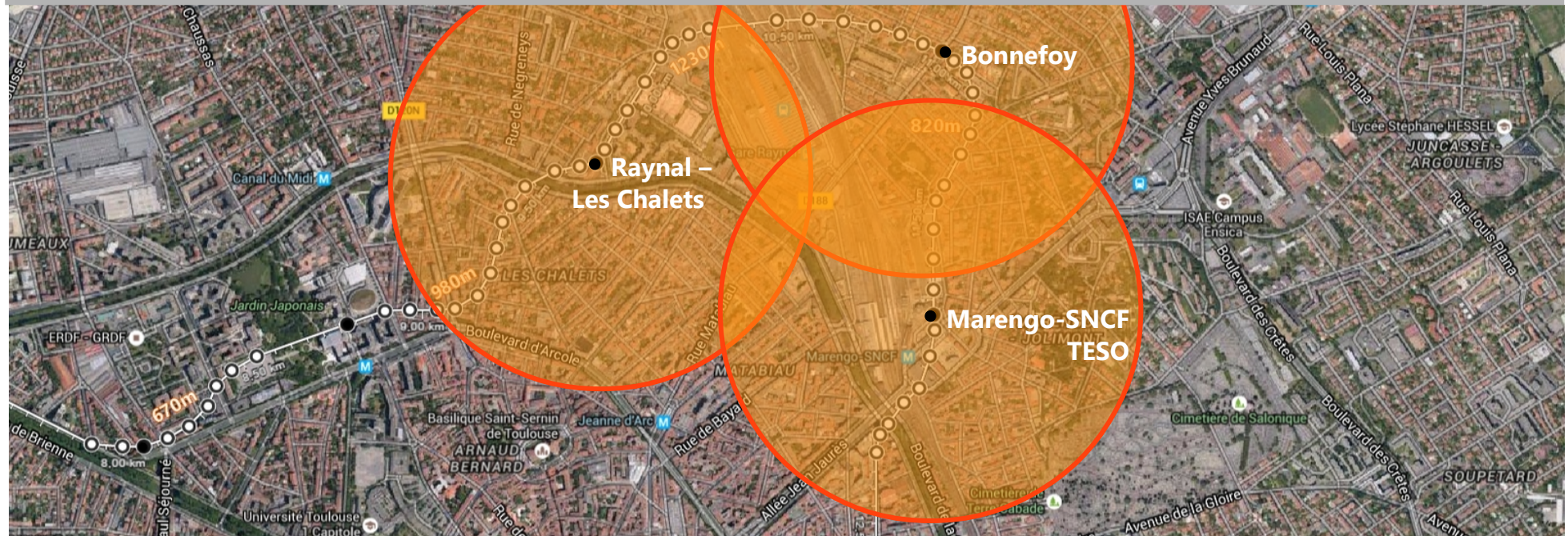
- Amidonniers / Compans-Caffarelli : 670 mètres de distance

### Caractéristiques

Passage en viaduc identifié entre les points 5,40 km et 5,90 km de la ligne et entre les points 6,80 km et 7,20 km. Franchissement de l'A620 ainsi que la Garonne et Canal Latéral à la Garonne. Présence du Canal du Midi et du Canal de Brienne le long de l'interstation « Ponts-Jumeaux » à « Amidonniers » nécessitant l'aide d'un tunnelier à pression de terre. Repositionnement de la station des « Ponts-Jumeaux » plus au nord du Boulevard de Suisse envisageable mais priverait Chapou d'une desserte qualitative.

=> Contraintes techniques certaines à évaluer mais un bassin de vie actuel et à venir à forte densité de population et au potentiel voyageurs déterminant en raison de la présence de grands équipements et services.

Effet réseau à « Compans Caffarelli » avec la ligne B (4,3 M Val. en 2013) en direction du nord de Toulouse.



Zone d'influence du métro aux abords des stations estimée à 600 mètres de moyenne (10' sur 700m parcourus par un piéton)

### Interstations

Compans-Caffarelli / Raynal – Les Chalets : 980 mètres de distance

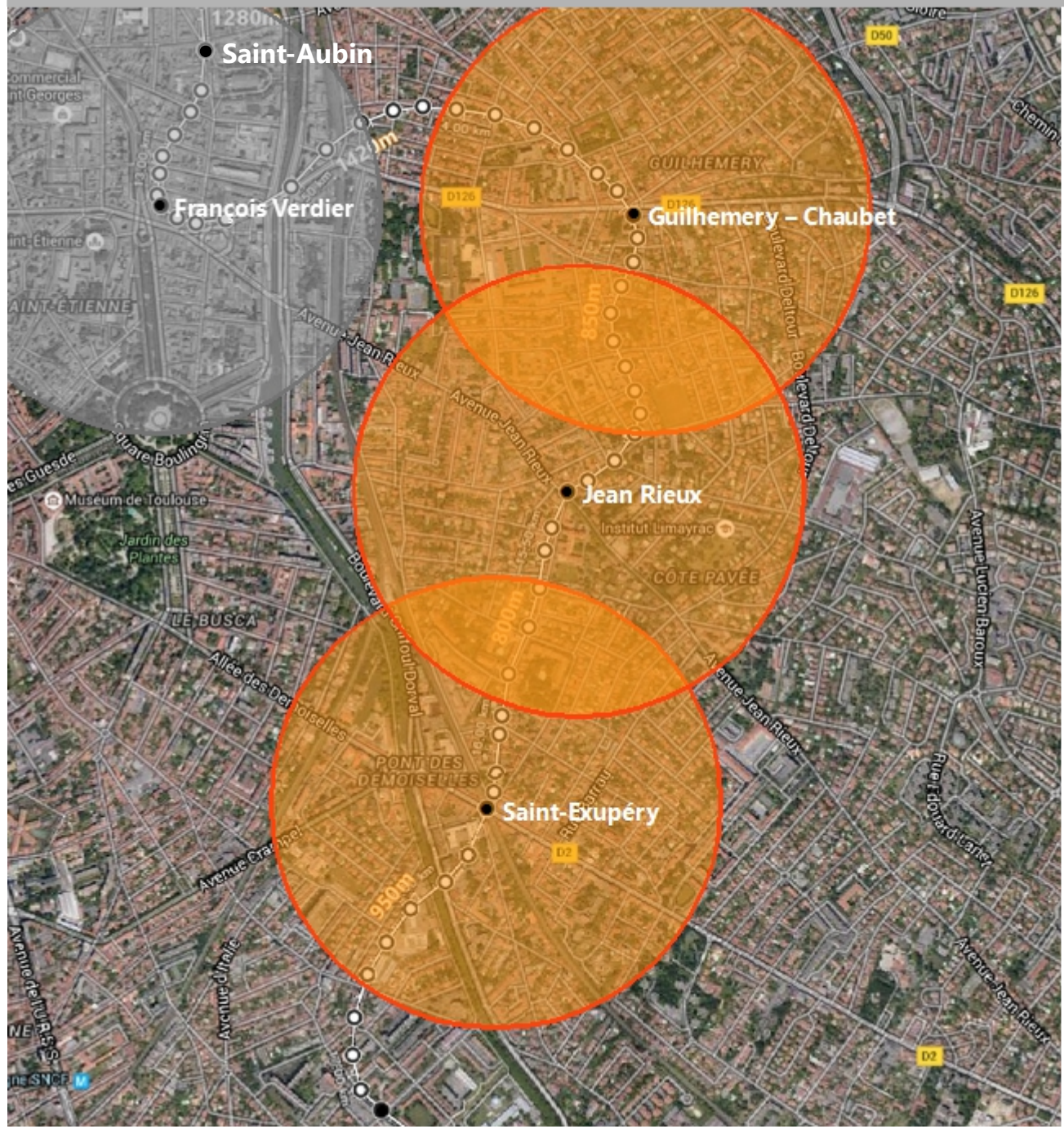
Raynal – Les Chalets / Bonnefoy : 1230 mètres de distance

Bonnefoy / TESO Marengo-SNCF : 820 mètres de distance

### Caractéristiques

Ouverture des deux côtés du Canal du Midi quartiers Les Chalets et Le Raisin/Raynal. Sous l'emprise SNCF, large ouverture avant d'atteindre Bonnefoy pour permettre en exploitation de la ligne 3 une vitesse commerciale haute. Franchissement de la ligne A du métro à « Marengo-SNCF » nécessitant une profondeur supérieure à 10 mètres sous terre. Franchissement du Canal du Midi à deux reprises, au Raisin et à Marengo. Positionnement des stations « Raynal - Les Chalets » et « Bonnefoy » formant des centralités de quartier. PEM Régional : La station « Marengo » est en relation avec la future gare routière Périole et la nouvelle gare régionale SNCF

=> Contraintes techniques admises à évaluer mais un secteur majeur en devenir nécessitant un mode lourd pour une réussite immédiate du projet urbain TESO secteurs Raynal et Périole. Potentiel voyageurs déjà étudié, modélisé avec l'ex-projet de « Tramway Canal ». Effet réseau à « Marengo-SNCF » avec la ligne A (5,0 M val. En 2013) en direction du nord-est toulousain.



Zone d'influence du métro aux abords des stations estimée à 600 mètres de moyenne (10' sur 700m parcourus à pied)

**Interstations**

- TESO Marengo-SNCF / François Verdier : 1280 mètres
- François Verdier / Guilheméry : 1420 mètres
- Guilheméry / Jean Rieux : 850 mètres
- Jean Rieux / Saint-Exupéry : 800 mètres

**Caractéristiques**

Franchissement du Canal du Midi à deux reprises, quartiers Saint-Sauveur et Pont des Demoiselles. Positionnement idéal des stations «Guilheméry» et «Saint-Exupéry» au cœur des quartiers constituant une centralité multipolaire. Création d'une centralité à étudier pour la Côte Pavée en positionnant la station en entrée de faubourg av. Jean Rieux au croisement des rues Pradal et Limayrac.

=> Contraintes techniques admises en raison du relief naturel (différence de niveau de 35 mètres soit un dénivelé de 19% entre les points 13,00 km et 15,00 km de la ligne), un secteur Est au tissu dense et continu à fonction résidentielle bénéficiant toutefois d'une activité commerciale concentrée autour des faubourgs.

Desserte de Toulouse – Est dite « artérielle » perpendiculaire aux pénétrantes en limite de faubourg à la recherche d'un potentiel voyageurs maximisé pour de la concentration de flux optimisée (à pied, en bus). Traitement à égalité des faubourgs Est toulousains, qui contribuent à la réussite du réseau Linéo des lignes L1, 10 et 22 (1ère, 3ème et 4ème lignes du réseau de bus, cf. slide17/38 doc. Fuseau de métro « Faubourgs & densité »).

**Pour le nord toulousain en 2025**  
**RER St-Jory – Matabiau**  
**Une ligne Linéo Fenouillet – Toulouse**  
**Le Boulevard Urbain Nord**  
**Un tramway à horizon 2035 pour Fondeyre**

**Pour l'ouest toulousain en 2025**  
**RER Pibrac - Saint-Agne**  
**Une ligne Linéo Colomiers – Plaisance**  
**Le métro aux Ramassiers**  
**Un P+r grande capacité pour désaturer le parking de la gare de Colomiers**

**Pour Toulouse en 2025**  
**Le métro pour tous**  
**Pour la fin d'une inégalité de traitement entre quartiers**

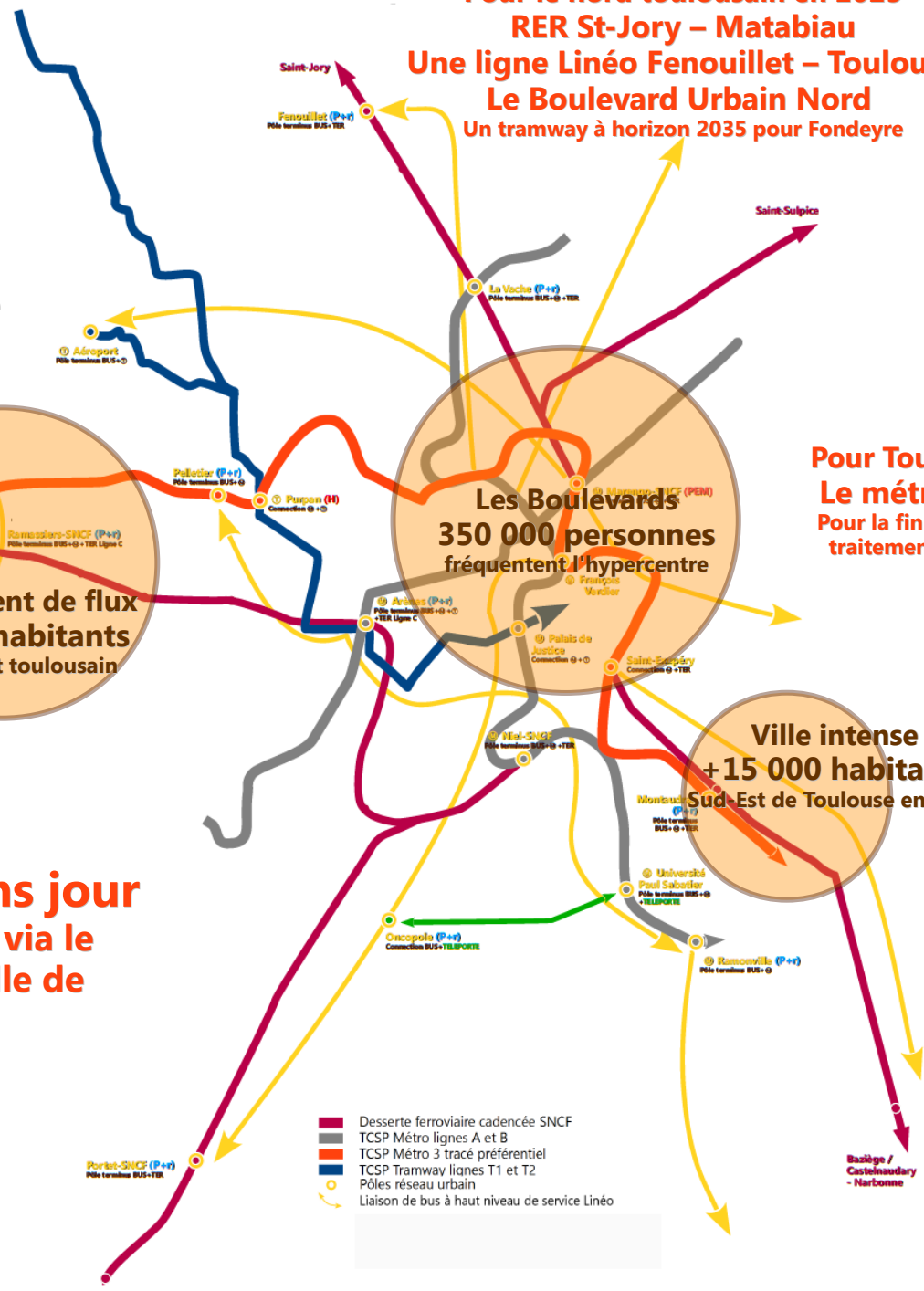
**Rabattement de flux**  
**100 000 habitants**  
**Bassin ouest toulousain**

**Les Boulevards**  
**350 000 personnes**  
**fréquentent l'hypercentre**

**Ville intense**  
**+15 000 habitants**  
**Sud-Est de Toulouse en 2030**

**Dès 2024**  
**175 000 validations jour**  
**Performance acquise via le passage en centre ville de Toulouse**

**Pour Labège en 2025**  
**Le métro à Innométro**  
**Réactiver le dossier PLB pour une meilleure complémentarité avec la future ligne 3**



- Desserte ferroviaire cadencée SNCF
- TCSP Métro lignes A et B
- TCSP Métro 3 tracé préférentiel
- TCSP Tramway lignes T1 et T2
- Pôles réseau urbain
- Liaison de bus à haut niveau de service Linéo