

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

SEANCE DU 25 MARS 2015

MAITRISE D'OUVRAGE, PROJETS D'INVESTISSEMENT ET GESTION DU PATRIMOINE

4 - MANDATS & PROGRAMMES

4.1 - LINEO AXE BUS PLAISANCE TOURNEFEUILLE TOULOUSE
Approbation du programme d'opération

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

TOULOUSE METROPOLE :

Etaient présents :

MM. CARNEIRO, DEL BORRELLO, GRASS, KELLER, LATTES, LAGLEIZE, TRAUTMANN,
MME TRAVAL-MICHELET.

Empêchés d'assister à la séance et ont donné pouvoir :

MM. AUJOLAT, BRIAND, CHOLLET, MME MARTI, MM. MOUDENC, RAYNAL.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL :

Etaient présents :

MM. AREVALO & LAFON.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL :

Etaient présents :

MM. BACOU & LERY.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN :

Etaient présents :

MME ROUCHON, M. SUAUD.

1. Abandon du projet de BHNS Ouest

Le 8 juin 2012, par délibération D.2012.06.08.20.1, le SMTC avait approuvé le programme de l'opération BHNS Plaisance-Tournefeuille-Toulouse. Des études préliminaires ont été réalisées et une phase de pré-concertation non formalisée s'est déroulée entre novembre 2012 et mai 2013. Il a été décidé en septembre 2014 de donner une nouvelle orientation au projet pour le remplacer par le projet de Linéo Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse.

2. Concept Linéo

Les lignes **Linéo** sont des lignes de bus structurantes du réseau Tisséo, avec un **niveau de service intermédiaire entre bus classique et tramway** : fréquence renforcée, amplitude élargie, itinéraires lisibles, bus avec une livrée spécifique, accessibilité des arrêts, information voyageurs en temps réel, et fiabilité des temps de parcours améliorée.

Elles constituent une composante fondamentale du **réseau structurant** avec le métro et le tramway, d'une part par leur potentielle fréquentation et d'autre part dans leur fonction dans le maillage global du réseau et la desserte des grands pôles générateurs de déplacement.

Ce sont des lignes dont la vocation est de **desservir de façon performante l'habitat, les emplois, les pôles générateurs, tout en s'intégrant dans le tissu urbain**.

Elles constituent également un outil de valorisation et de requalification urbaine sur les secteurs traversés, et dans certains cas d'accompagnement de projets d'urbanisation. Le schéma Linéo sera donc évolutif dans le temps, l'objectif consistant à corréliser l'infrastructure avec le niveau de service.

3. Réseau Linéo

Un schéma directeur Linéo est en cours d'élaboration. L'objectif est de **proposer au printemps 2015** aux instances du SMTC **un réseau Linéo à deux horizons : 2020 et 2025**.

En effet, ce schéma Linéo doit tenir compte de la **prospective technico-financière**, notamment en ce qui concerne les impacts sur les coûts d'exploitation (km supplémentaires) et les coûts d'investissements (aménagements de voirie, bus).

Il doit également s'articuler avec la démarche plus globale d'**optimisation du réseau bus**, le réseau structurant métro-tram-Linéo en constituant l'ossature. **Il s'intègre donc globalement dans l'élaboration du projet SMTC 2020-2025.**

L'élaboration de ce schéma directeur s'appuiera sur des grands principes d'organisation :

► Fonctions

- Desserte structurante à haute qualité de service complémentaire au réseau métro/tram pour constituer le Réseau Structurant Métropolitain
- Une ligne Linéo par secteur permettant un accès au cœur d'agglomération en direct ou avec 1 correspondance maximum.

► Potentiel de desserte

- Corridor desservi à fort potentiel
- Territoire sans grande discontinuité urbaine.

► Maillage, connexion

- Connexion des Linéo avec minimum 2 lignes de métro / tram / TER
- Restructuration et optimisation de la desserte locale bus autour des Linéo
- Organisation de la complémentarité avec les autres modes (parking-relais, stationnement vélos, accès piétons...).

4. Nouveau réseau

Offre

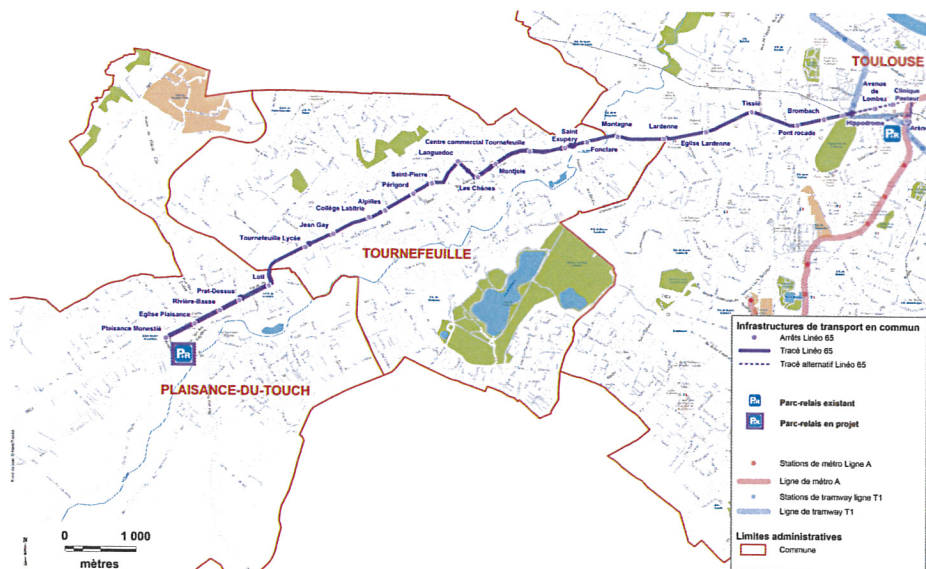
L'objectif du Linéo Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse sera de garantir une attractivité de la ligne par son niveau de service durant les différentes périodes de l'année, et d'assurer une desserte sur une large amplitude : 5h30 – 00h30.

Le niveau d'offre sera défini en 2015 en fonction du schéma directeur Linéo et du réseau cible. Le coût d'exploitation sera établi lors de cette étape du projet. La ligne 65 actuelle sera supprimée.

Tracé

Le tracé du Linéo Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse représente une longueur d'environ 12 km sur les communes de Plaisance du Touch, Tournefeuille et Toulouse.

La ligne démarrera sur la commune de Plaisance du Touch au niveau de Monestié à l'emplacement du terminus actuel de la ligne 65, traversera Plaisance, Tournefeuille puis Toulouse pour se connecter au pôle d'échanges des Arènes.



Positionnement des arrêts

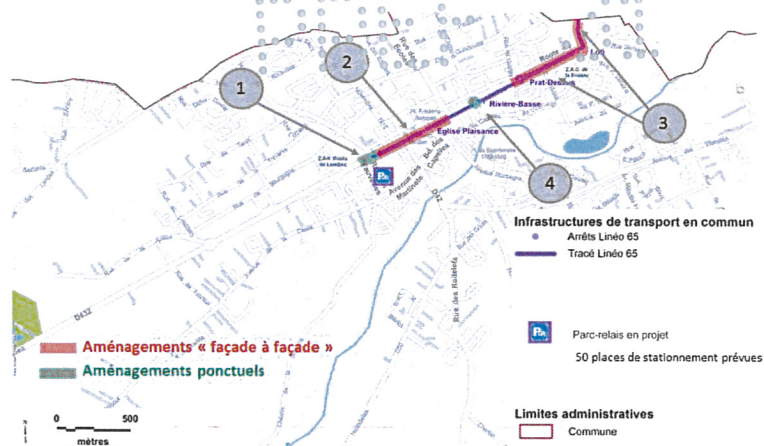
Dans la perspective de la mise en œuvre d'une offre de service plus attractive et plus performante, de nouveaux positionnements sont proposés pour les arrêts du Linéo. Ces emplacements devraient permettre une couverture du territoire plus efficiente.

5. Description des aménagements à réaliser

Les principes d'aménagements décrits dans ce chapitre ont été étudiés :

- soit lors des études préliminaires du BHNS Ouest par le groupement Systra/Artelia /Gautier & Conquet en 2012/2013 ;
- soit par le groupement Merlin/Dessein de ville/Ceryx en 2014.

a. Aménagements sur la commune de Plaisance du Touch



Sur Plaisance, il est prévu de réaliser des aménagements « continus » sur les sections suivantes :

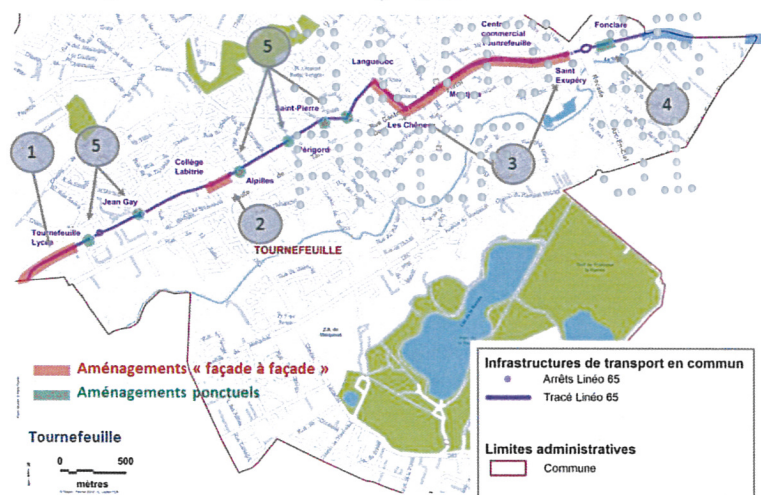
- **(1)** Le terminus provisoire Monestié de façon à permettre l'exploitation du réseau de bus restructuré à l'horizon de la mise en service du Linéo 65. L'hypothèse de base est qu'il puisse accueillir trois lignes urbaines en terminus, une en passage ainsi que des lignes interurbaines ou d'éventuelles navettes. Une organisation possible de ce terminus comprendrait : 6 quais, 1 arrêt en passage (le plus proche de la RD632), une zone d'attente voyageurs, un local conducteurs, un parking vélo, 5 places de covoiturage, 1 zone de dépose minute, 1 point de rencontre covoiturage.
- **(2)** La partie centrale de l'avenue des Pyrénées, entre Monestié et la rue des Ecoles, par la réalisation, entre autres, d'une « zone partagée » à circulation apaisée, en lien avec les aménagements récents du centre-ville.
- **(3)** L'entrée de ville Est avec l'aménagement d'un site propre pour les bus à double sens inséré au sud de la route de Toulouse entre la rue de la Prairie et le débouché de la voie nouvelle à l'entrée Est de la commune.
- **(3)** Une voie nouvelle à cheval entre Plaisance et Tournefeuille comprenant, en scénario de base, une voie verte et deux voies dédiées aux bus.
- Sur l'ensemble de ces sections : les quais des différentes stations et leur insertion urbaine.

Ces aménagements nécessitent que la démarche de reprise du plan de circulation de Plaisance soit menée en parallèle par la commune.

Ces aménagements, en particulier pour l'entrée Est de Plaisance, nécessitent des acquisitions foncières. Leur portage et ses modalités seront déterminantes dans le planning de l'opération.

(4) Sur le reste du tracé (avenue des Pyrénées à l'Est de la zone centrale), des aménagements « ponctuels », consistant essentiellement à favoriser la priorité des bus aux carrefours et réaliser les quais des stations pour améliorer le confort des usagers, sont intégrés au programme.

b. Aménagements sur la commune de Tournefeuille



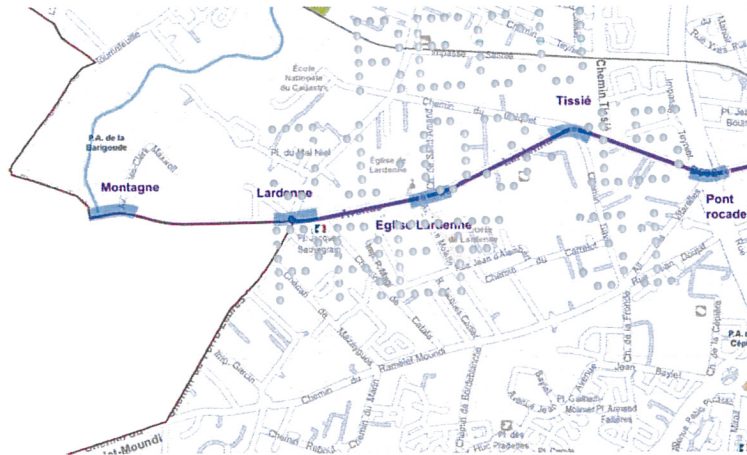
Sur Tournefeuille, il est prévu de réaliser des aménagements « continus » sur les sections suivantes :

- (1) Une voie nouvelle à cheval entre Plaisance et Tournefeuille comprenant, une voie verte et deux voies dédiées aux bus en scénario de base,
- (1) Une réfection de la rue de la Garenne afin de permettre le passage des bus.
- (2) La rue du Petit Train entre le boulevard De Gaulle et la rue Labitrie
- (3) Le secteur compris entre le boulevard Montel et la rocade Arc-en-Ciel, de façon à améliorer les conditions de circulations des bus tout en préservant la qualité des aménagements déjà réalisés. Cet aménagement prendra à priori la forme de voies bus en insertion bilatérale sur la majeure partie du boulevard Vincent Auriol, alors que sur la rue Gaston Doumergue, l'insertion d'une seule voie bus étant possible, toutes les possibilités de son usage seront étudiées. Le plan de circulation du secteur sera réétudié à cette occasion.
- (4) Sur l'avenue Jean Jaurès, un couloir d'approche à la rocade Arc-en-Ciel depuis Toulouse
- Sur l'ensemble de ces sections : les quais des différentes stations et leur insertion urbaine.

Ces aménagements peuvent nécessiter des acquisitions foncières. Leur portage et ses modalités seront déterminantes dans le planning de l'opération.

(5) Sur le reste du tracé (boulevard Savary, rue du Petit Train hors secteur du gymnase, chemin Saint-Pierre et rue du Languedoc), des aménagements « ponctuels », consistant essentiellement à favoriser la priorité des bus aux carrefours et réaliser les quais des stations pour favoriser le confort des usagers, sont intégrés au programme.

c. Aménagements sur la commune de Toulouse



Sur Toulouse, dans le secteur de Lardenne (entre le carrefour Maxwell et celui de la voie du TOEC), il est prévu d'étudier en collaboration avec les élus et les habitants du quartier des aménagements ponctuels permettant d'améliorer la sécurité, le confort et l'insertion urbaine du transport urbain ainsi que son efficacité.

Plusieurs hypothèses seront développées au cours des études pouvant impacter le fonctionnement des carrefours, l'aménagement de places de stationnement, le réaménagement de traversées piétonnes, ...

Les secteurs suivants sont particulièrement identifiés comme devant être étudiés :

- Le franchissement du Touch avec la succession de trois carrefours (Touch, Maxwell, Montagné) avec de nombreux tourne à gauche. Une attention particulière sera portée dans ce secteur concernant l'implantation de la station.
- Lardenne Centre au niveau de la place Sauvegrain et du giratoire avec de nombreuses entrées sorties et la gestion du parking au niveau des commerces.
- L'église et l'école Emile de Rodat
- Les deux carrefours Calquet et Tissie
- Le franchissement de la rocade avec sa succession de carrefours jusqu'à la voie du TOEC.

Enfin, le choix de l'itinéraire jusqu'aux Arènes (soit par l'avenue de Lombez soit par la rue de Négogousses) sera tranché durant les études d'AVP et en lien avec les études « cœur de quartier Arènes » sachant que si l'option d'itinéraire par Négogousses présente des avantages en termes de temps de parcours, elle a pour inconvénient de modifier la desserte du secteur de l'avenue de Lombez pénalisant par la même le secteur d'habitat voisin ainsi que les générateurs de déplacements qui y sont implantés. Le programme actuel ne contient pas d'aménagement à partir du franchissement du carrefour de la voie du TOEC. Un avenant au programme sera nécessaire suivant les choix retenus.

Les aménagements nécessaires du pôle d'échanges des Arènes ne sont pas inclus dans cette opération. Ils feront l'objet d'une opération spécifique.

6. Description des aménagements à étudier

Sur Plaisance du Touch, il est prévu d'étudier des perspectives d'évolution du projet à terme :

- A l'Ouest, le secteur compris entre la Geyre et Monestie en adéquation avec l'urbanisation future de ce secteur (l'éventuelle ZAC devra, dans ses aménagements prévoir des réservations pour une possible extension du Linéo).
- L'emplacement d'un parking relais et ses accès à l'entrée Est de Plaisance sur des terrains appartenant à la commune.
- La fourniture des éléments techniques du Linéo pour aider à la reprise du plan de circulation.
- Le reste de la traversée de Plaisance par l'avenue de Pyrénées, à l'Est de la zone centrale non inscrite dans les aménagements à réaliser.

7. Planning

Les éléments déterminants sur le planning concernent deux aspects :

- Le besoin d'enquête publique selon le code de l'environnement,
- Le besoin d'enquête publique selon le code de l'expropriation,

Le planning exact sera bâti suivant les conclusions de la procédure de saisie au cas par cas de la DREAL et selon l'expérience du SMAT et du SMTc

Une phase de concertation et de consolidation du programme (AVP des aménagements) sera enclenchée dès le premier semestre 2015.

L'objectif de mise en service est fixé à septembre 2018. Ce planning ne tient pas compte d'éventuelles difficultés liées aux acquisitions foncières.

8. Enveloppe financière prévisionnelle

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération s'élève à **43 M€ HT valeur décembre 2014 (hors matériel roulant)**.

	MONTANT
Travaux	29 M€
Systèmes	0,5 M€
Foncier	1,5 M€
Frais de MOE (10%)	3 M€
Frais de MOA (10%)	3 M€
Aléas (20%)	6 M€
TOTAL	43 M€
Hors MR	

	TRAVAUX
Réseaux	4,8 M€
Travaux préparatoires	2,9 M€
Voirie, ouvrages, espaces urbains	18 M€
Stations	1,5 M€
Signalisation	1,8 M€
TOTAL	29 M€

Plaisance	8,2 M€
Tournefeuille	13,2 M€
Toulouse	7,6 M€

9. Organisation du projet / Partenaires

Le projet, sous pilotage SMTC, sera confié en maîtrise d'ouvrage déléguée à la SMAT. Des comités techniques seront régulièrement organisés et les participants seront invités au cas par cas suivant les thématiques abordées du secteur à traiter.

Les partenaires de cette opération sont : le SMTC, Tissé, la ville de Plaisance, la ville de Tournefeuille, la ville de Toulouse, Toulouse Métropole, le SITPRT, le CG31, la CAM et la SMAT.

Un plan de management de projet sera rédigé dès le début d'opération.

*

* *

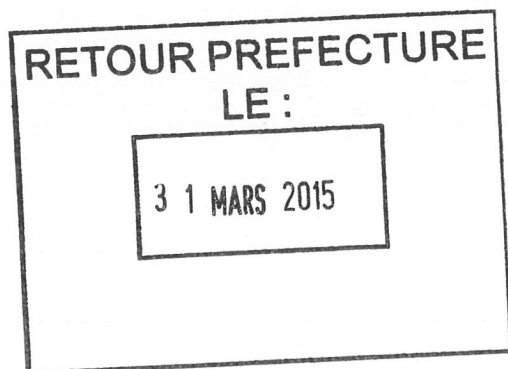
Le Comité Syndical :

Entendu l'exposé de Monsieur le Président,

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : APPROUVE le programme d'opération LINEO Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse.

ARTICLE 2 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.



Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jean-Michel LATTES".

Jean-Michel LATTES



Lineo

LINEO AXE BUS

Plaisance Tournefeuille Toulouse

**TRAVAUX D'AMENAGEMENT AU BENEFICE DES
USAGERS DU RESEAU BUS**

PROGRAMME D'OPERATION

Direction Des Investissements

Pôle Patrimoine Travaux

Mise à jour le : lundi 02 mars 2015

Sommaire

1. Abandon du projet de BHNS Ouest
2. Concept Linéo
3. Réseau Linéo
4. Ligne 65 actuelle
5. Nouveau réseau
6. Aménagements généraux
7. Description des aménagements à réaliser
 - a. Aménagements sur la commune de Plaisance du Touch
 - b. Aménagements sur la commune de Tournefeuille
 - c. Aménagements sur la commune de Toulouse
8. Description des aménagements à étudier
9. Planning
10. Budget
11. Organisation du projet

1. Abandon du projet de BHNS Ouest

Le 8 juin 2012, par délibération D.2012.06.0820.1, le SMTC avait approuvé le programme de l'opération BHNS Plaisance-Tournefeuille-Toulouse. Des études préliminaires ont été réalisées et une phase de pré-concertation non formalisée s'est déroulée entre novembre 2012 et mai 2013.

Il a été décidé en septembre 2014 de donner une nouvelle orientation au projet pour le remplacer par le projet de Linéo Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse.

2. Concept Linéo

Les lignes **Linéo** sont des lignes de bus structurantes du réseau Tisséo, avec un **niveau de service intermédiaire entre bus classique et tramway** : fréquence renforcée, amplitude élargie, itinéraires lisibles, bus avec une livrée spécifique, accessibilité des arrêts, information voyageurs en temps réel, et fiabilité des temps de parcours améliorée.

Elles constituent une composante fondamentale du **réseau structurant** avec le métro et le tramway, d'une part par leur potentielle fréquentation et d'autre part dans leur fonction dans le maillage global du réseau et la desserte des grands pôles générateurs de déplacement.

Ce sont des lignes dont la vocation est de **desservir de façon performante l'habitat, les emplois, les pôles générateurs, tout en s'intégrant dans le tissu urbain**.

Elles constituent également un outil de valorisation et de requalification urbaine sur les secteurs traversés, et dans certains cas d'accompagnement de projets d'urbanisation. Le schéma Linéo sera donc évolutif dans le temps, l'objectif consistant à corréliser l'infrastructure avec le niveau de service.

3. Réseau Linéo

Un schéma directeur Linéo est en cours d'élaboration. L'objectif est de **proposer au printemps 2015** aux instances du SMTC **un réseau Linéo à deux horizons : 2020 et 2025**.

En effet, ce schéma Linéo doit tenir compte de la **prospective technico-financière**, notamment en ce qui concerne les impacts sur les coûts d'exploitation (km supplémentaires) et les coûts d'investissements (aménagements de voirie, bus).

Il doit également s'articuler avec la démarche plus globale d'**optimisation du réseau bus**, le réseau structurant métro-tram-Linéo en constituant l'ossature. **Il s'intègre donc globalement dans l'élaboration du projet SMTC 2020-2025**.

L'élaboration de ce schéma directeur s'appuiera sur des grands principes d'organisation :

► Fonctions

- Desserte structurante à haute qualité de service complémentaire au réseau métro/tram pour constituer le Réseau Structurant Métropolitain
- Une ligne Linéo par secteur permettant un accès au cœur d'agglomération en direct ou avec 1 correspondance maximum.

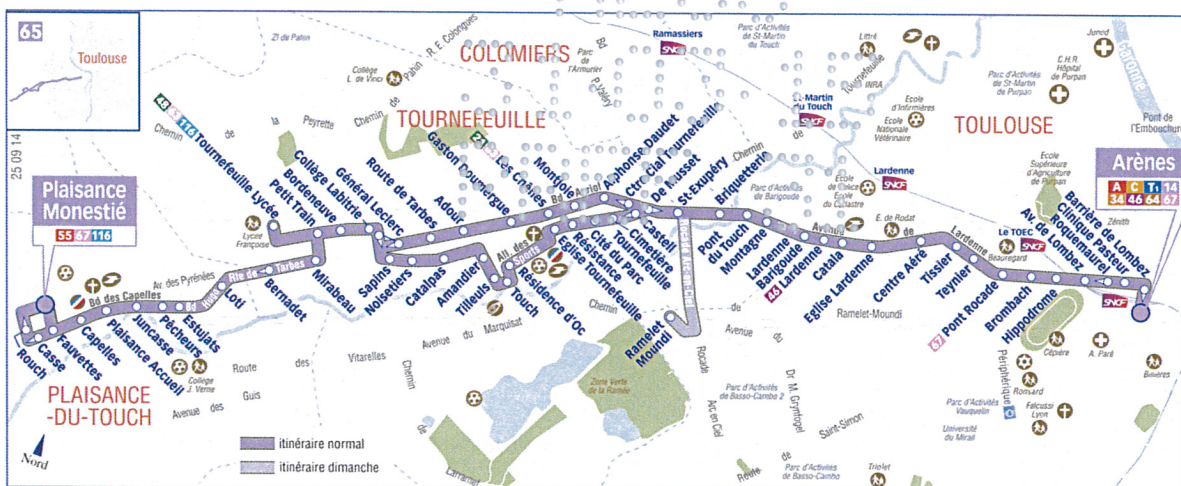
► Potentiel de desserte

- Corridor desservi à fort potentiel
- Territoire sans grande discontinuité urbaine.

► Maillage, connexion

- Connexion des Linéo avec minimum 2 lignes de métro / tram / TER
- Restructuration et optimisation de la desserte locale bus autour des Linéo
- Organisation de la complémentarité avec les autres modes (parking-relais, stationnement vélos, accès piétons...).

4. Ligne 65 actuelle



La ligne 65 actuelle transport en moyenne 4 200 passagers par jour « type hiver » (données sept/oct 2014 – moyenne des fréquentations observées les mardis et jeudis des semaines 38 à 42). Le premier départ des Arènes a lieu à 5h55, le premier départ de Plaisance a lieu à 6h30. Le dernier départ de Plaisance a lieu à 20h20, le dernier départ des Arènes a lieu à 20h35. La ligne a actuellement une fréquence approximative de 10 minutes à l'heure de pointe et de 20 minutes en heure creuse (en semaine hors vacances scolaires). La fréquence est moindre durant toutes les autres périodes.

Principaux générateurs desservis

Au-delà de sa mission de rabattement sur le réseau lourd – ligne A du métro et ligne T1 du tramway aux Arènes – la ligne 65 donne accès aux générateurs d'emploi de l'entrée Ouest de Toulouse : activités de l'avenue de Lombez, clinique Pasteur, entreprises voisines de l'Hippodrome telle qu'ERDF, etc. Traversant le secteur d'habitat de Lardenne, elle permet de relier plusieurs zones d'emploi telles que les parcs d'activités de Baluffet ou de la Barigoude. Première ligne du secteur ouest du PTU, la ligne 65 donne accès aux générateurs présents sur deux communes majeures de l'agglomération (Plaisance-du-Touch et Tournefeuille) avec notamment :

- un accès facilité aux quartiers d'habitat, cœurs de ville – mairies, services publics
- au collège, au lycée et au Phare de Tournefeuille
- au terminus multiligne de Plaisance Monestiei

5. Nouveau réseau

Offre

L'objectif du Linéo Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse sera de garantir une attractivité de la ligne par son niveau de service durant les différentes périodes de l'année, et d'assurer une desserte sur une large amplitude : 5h30 – 00h30.

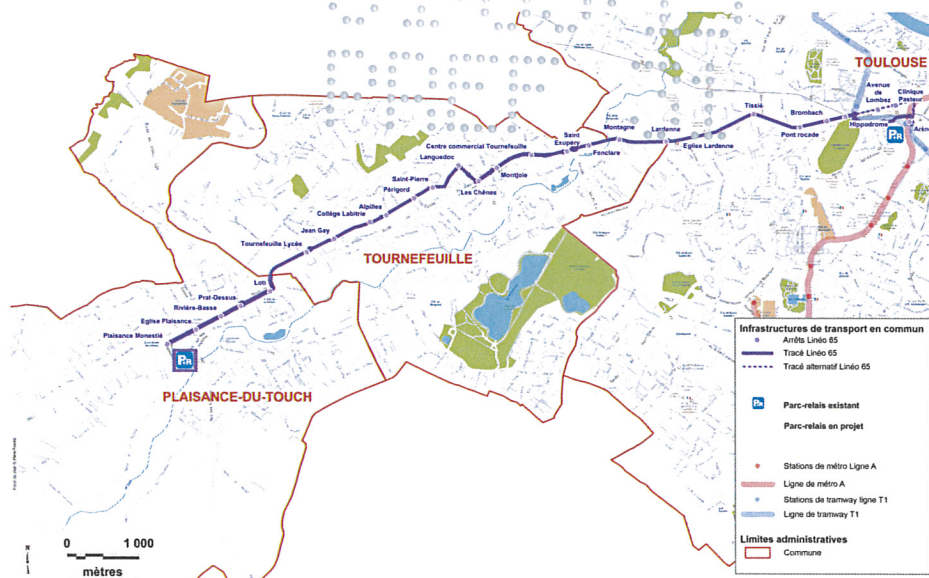
Linéo Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse – Programme d'opération

Le niveau d'offre sera défini en 2015 en fonction du schéma directeur Linéo et du réseau cible. Le coût d'exploitation sera établi lors de cette étape du projet. La ligne 65 actuelle sera supprimée.

Tracé

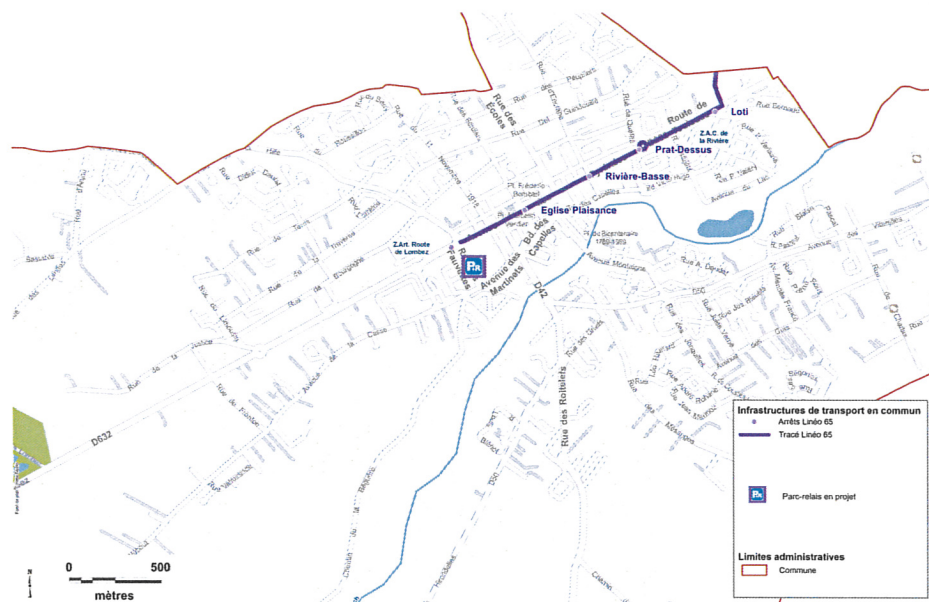
Le tracé du Linéo Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse représente une longueur d'environ 12 km sur les communes de Plaisance du Touch, Tournefeuille et Toulouse.

La ligne démarrera sur la commune de Plaisance du Touch au niveau de Monestié à l'emplacement du terminus actuel de la ligne 65, traversera Plaisance, Tournefeuille puis Toulouse pour se connecter au pôle d'échanges des Arènes.



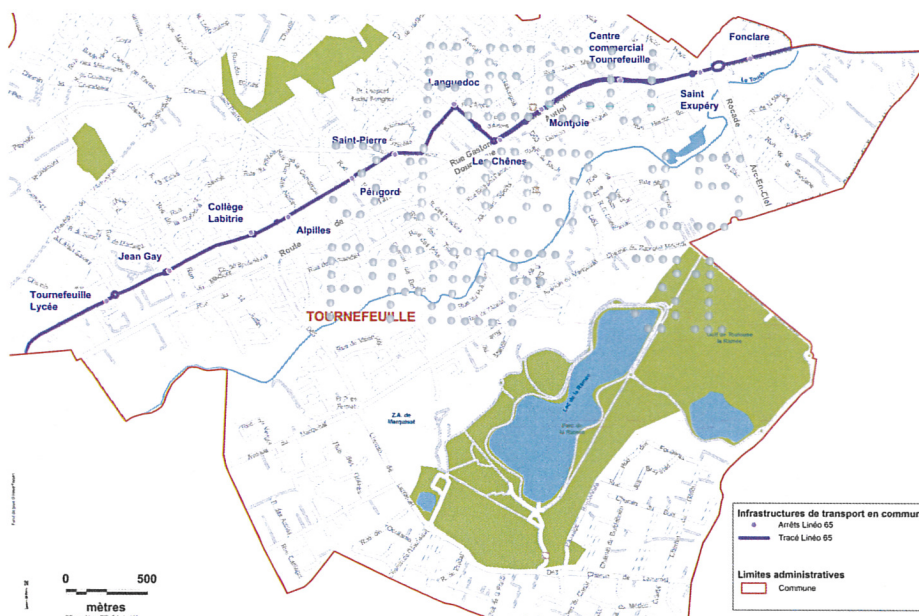
Plaisance du Touch :

Dans Plaisance, le tracé emprunte l'avenue de Lombez, l'avenue des Pyrénées la route de Toulouse ainsi qu'une voie nouvelle en limite de commune avec Tournefeuille. Un pôle d'échange sera aménagé à Monestié.



Tournefeuille :

Dans Tournefeuille, le tracé emprunte la voie nouvelle depuis Plaisance, la rue de la Garenne, le boulevard Savary, la rue du Petit Train, le chemin Saint Pierre, la rue du Languedoc, le boulevard E. Montel, le boulevard V. Auriol, la rue G. Doumergue, l’avenue J. Jaurès et l’avenue de Lardenne.

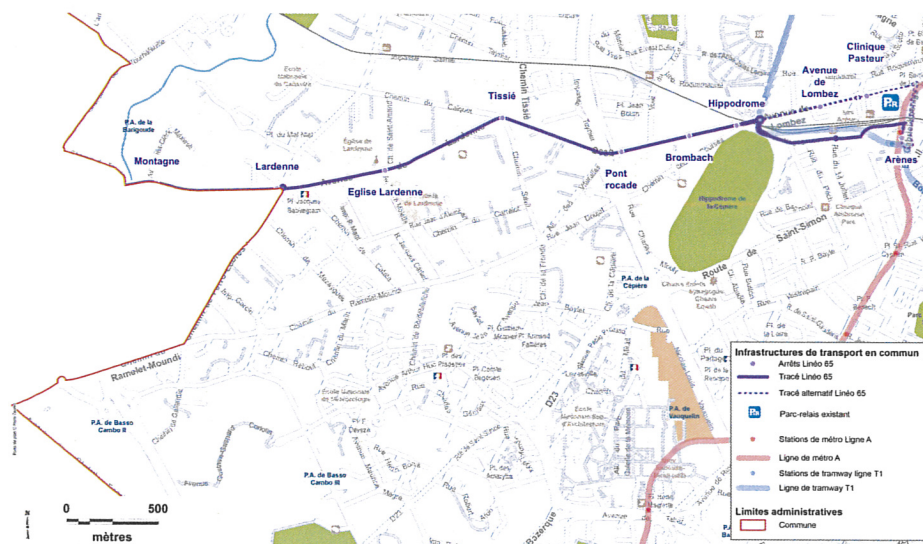


Toulouse :

Dans Toulouse, le tracé emprunte l’avenue de Lardenne, puis l’avenue de Lombez ou la rue de Négogousses avant d’arriver sur le pôle d’échanges des Arènes. Les aménagements du Linéo 64 sur l’avenue de Lardenne (couloir de bus dans le sens Toulouse vers Plaisance entre autres) seront mutualisés.

Les aménagements nécessaires pour accueillir le terminus de la ligne aux Arènes feront l’objet d’une opération spécifique dans le cadre du réaménagement de ce pôle d’échanges.

Le projet est en interface avec l’opération « cœur de quartier Arènes » en particulier sur la question des transparences à conforter entre les Arènes et l’avenue de Lombez afin d’améliorer la visibilité du pôle d’échanges dans ce secteur.



Positionnement des arrêts

Dans la perspective de la mise en œuvre d'une offre de service plus attractive et plus performante, de nouveaux positionnements sont proposés pour les arrêts du Linéo Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse. Ces emplacements devraient permettre une couverture du territoire plus efficace :

- implantation des arrêts au cœur des secteurs les plus denses et/ou au voisinage immédiat de générateurs majeurs ;
- implantation à proximité de voiries transversales ou de transparences piétonnes pour un accès facilité aux secteurs d'habitat ou d'emploi voisins ;
- mise en œuvre d'une distance entre arrêt optimisée conjuguant deux nécessités, celle de proposer une aire d'influence raisonnable pour l'attractivité de la desserte et celle visant à améliorer les conditions d'exploitation et donc les temps de parcours → distance entre arrêts proposée dans les secteurs denses : 400-450m ;

Scénarios de restructuration réseau

Si la restructuration du réseau associée à la mise en œuvre du Linéo Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse n'est à ce jour pas finalisée, certains des principes qui présideront à sa construction peuvent toutefois être avancés :

- normalisation des offres : définition d'une hiérarchie des lignes en fonction des missions et du territoire traversé
- limitation des tronçons communs avec les autres lignes présentes sur le secteur
 - suppression des redondances et des concurrences entre lignes avec, en cas de besoin, injection d'une partie des moyens libérés sur des secteurs tangents
 - préservation au maximum des conditions d'exploitation du LINEO, risque de gêne entre deux lignes différentes minimisé
- ajustement « raisonnable » des dessertes (itinéraires/offre) pour prise en compte des éventuelles pénalités générées par le nouvel itinéraire en cohérence avec le cadrage technico-financier de la feuille de route établie pour les projets LINEO
- intégration du potentiel de développement urbain en relation avec le diagnostic du projet de schéma cible (POCA)

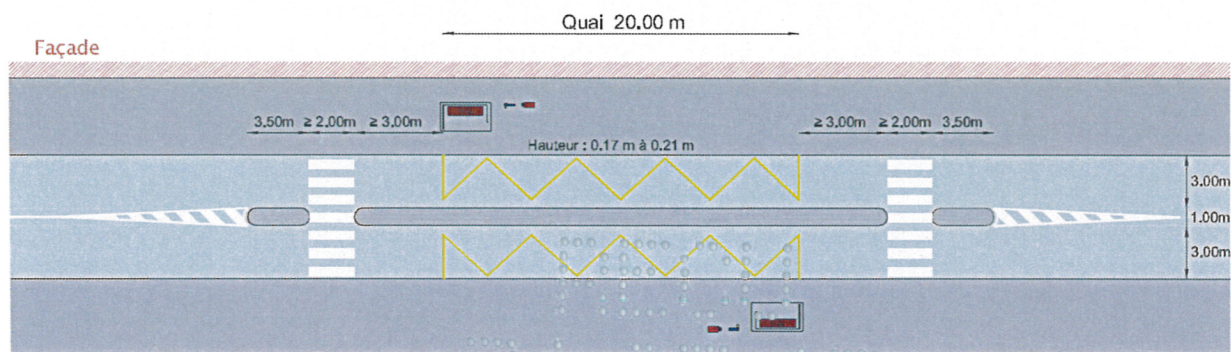
Les lignes empruntant partiellement l'itinéraire de la Linéo 65 bénéficieront des aménagements mis en œuvre.

6. Principes généraux des aménagements

L'ensemble des aménagements devra respecter le cahier technique des aménagements du SMTC. Tous les arrêts de la ligne seront mis en accessibilité. L'intégration urbaine des arrêts sera soignée.

On recherchera, dans la mesure du possible, à positionner les quais en vis-à-vis et à aménager des arrêts apaisés permettant d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers.

Linéo Axe Bus Plaisance Tournefeuille Toulouse – Programme d'opération



Chaque arrêt comprendra des bordures du type de celles installées sur le TCSP de la VCSM permettant un meilleur accostage et un plus grand confort pour les usagers. Ces bordures seront d'une hauteur de 21 cm là où cela est possible en matière de pentes.

Chaque arrêt pourra être équipé de bornes d'information voyageurs (des réservations électriques seront prévues sur l'ensemble des arrêts). Dans un premier temps, seule une partie des arrêts va être équipée (selon la fréquentation actuelle et les générateurs desservis). Dans le sens Plaisance – Toulouse, on équipera : Plaisance Monestié, Eglise Plaisance, Loti, Tournefeuille Lycée, Jean Gay, Collège Labitrie, Les Chênes, Montagne, Lardenne, Eglise Lardenne, Tissié, Pont Rocade, Brombach soit un total de 13 arrêts. Dans les sens Toulouse – Plaisance, on équipera : Arènes, Clinique Pasteur (le cas échéant), Hippodrome, Pont Rocade, Lardenne, Les Chênes, Tournefeuille Lycée soit un total de 6 ou 7 arrêts.

L'implantation de l'ensemble du mobilier urbain devra respecter strictement les règles d'accessibilité en vigueur. Les aménagements et leur niveau de finition seront au moins équivalents à l'environnement existant.

Les aménagements liés à la probable restructuration du réseau de bus ne sont pas compris dans cette opération, ils feront l'objet d'une opération spécifique.

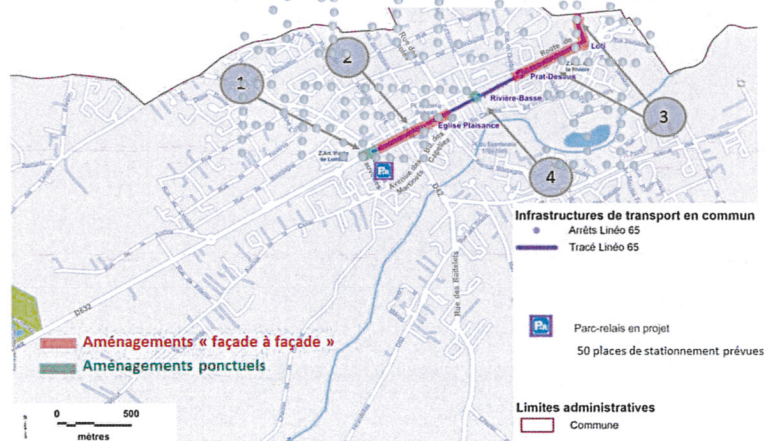
Le présent programme décrit un ensemble d'aménagements à réaliser (chapitre 7) et à étudier (chapitre 8) dans une première phase. Les aménagements seulement étudiés pourront faire l'objet d'une phase ultérieure de réalisation dont les contours (planning, financement) restent à définir.

7. Description des aménagements à réaliser

Les principes d'aménagements décrits dans ce chapitre ont été étudiés :

- soit lors des études préliminaires du BHNS Ouest par le groupement Systra/Artelia /Gautier & Conquet en 2012/2013 ;
- soit par le groupement Merlin/Dessein de ville/Ceryx en 2014.

a. Aménagements sur la commune de Plaisance du Touch



Sur Plaisance, il est prévu de réaliser des aménagements « continus » sur les sections suivantes :

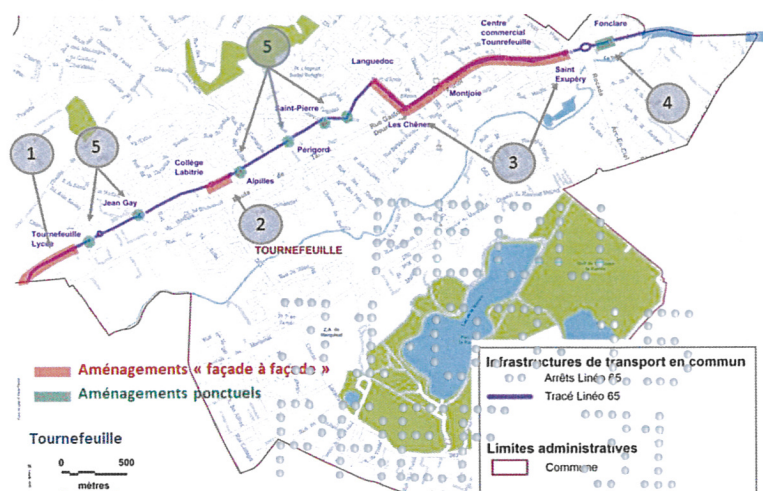
- **(1)** Le terminus provisoire Monestié de façon à permettre l'exploitation du réseau de bus restructuré à l'horizon de la mise en service du Linéo 65. L'hypothèse de base est qu'il puisse accueillir trois lignes urbaines en terminus, une en passage ainsi que des lignes interurbaines ou d'éventuelles navettes. Une organisation possible de ce terminus comprendrait : 6 quais, 1 arrêt en passage (le plus proche de la RD632), une zone d'attente voyageurs, un local conducteurs, un parking vélo, 5 places de covoiturage, 1 zone de dépose minute, 1 point de rencontre covoiturage.
- **(2)** La partie centrale de l'avenue des Pyrénées, entre Monestié et la rue des Ecoles, par la réalisation, entre autres, d'une « zone partagée » à circulation apaisée, en lien avec les aménagements récents du centre-ville.
- **(3)** L'entrée de ville Est avec l'aménagement d'un site propre pour les bus à double sens inséré au sud de la route de Toulouse entre la rue de la Prairie et le débouché de la voie nouvelle à l'entrée Est de la commune.
- **(3)** Une voie nouvelle à cheval entre Plaisance et Tournefeuille comprenant, en scénario de base, une voie verte et deux voies dédiées aux bus.
- Sur l'ensemble de ces sections : les quais des différentes stations et leur insertion urbaine.

Ces aménagements nécessitent que la démarche de reprise du plan de circulation de Plaisance soit menée en parallèle par la commune.

Ces aménagements, en particulier pour l'entrée Est de Plaisance, nécessitent des acquisitions foncières. Leur portage et ses modalités seront déterminantes dans le planning de l'opération.

(4) Sur le reste du tracé (avenue des Pyrénées à l'Est de la zone centrale), des aménagements « ponctuels », consistant essentiellement à favoriser la priorité des bus aux carrefours et réaliser les quais des stations pour améliorer le confort des usagers, sont intégrés au programme.

b. Aménagements sur la commune de Tournefeuille

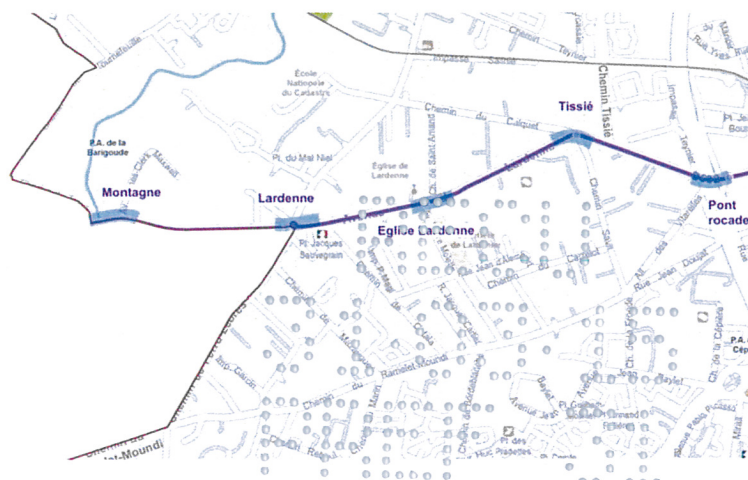


Sur Tournefeuille, il est prévu de réaliser des aménagements « continus » sur les sections suivantes :

- **(1)** Une voie nouvelle à cheval entre Plaisance et Tournefeuille comprenant, une voie verte et deux voies dédiées aux bus en scénario de base,
- **(1)** Une réfection de la rue de la Garenne afin de permettre le passage des bus.
- **(2)** La rue du Petit Train entre le boulevard De Gaulle et la rue Labitrie
- **(3)** Le secteur compris entre le boulevard Montel et la rocade Arc-en-Ciel, de façon à améliorer les conditions de circulations des bus tout en préservant la qualité des aménagements déjà réalisés. Cet aménagement prendra à priori la forme de voies bus en insertion bilatérale sur la majeure partie du boulevard Vincent Auriol, alors que sur la rue Gaston Doumergue, l'insertion d'une seule voie bus étant possible, toutes les possibilités de son usage seront étudiées. Le plan de circulation du secteur sera réétudié à cette occasion.
- **(4)** Sur l'avenue Jean Jaurès, un couloir d'approche à la rocade Arc-en-Ciel depuis Toulouse
- Sur l'ensemble de ces sections : les quais des différentes stations et leur insertion urbaine.

Ces aménagements peuvent nécessiter des acquisitions foncières. Leur portage et ses modalités seront déterminantes dans le planning de l'opération.

(5) Sur le reste du tracé (boulevard Savary, rue du Petit Train hors secteur du gymnase, chemin Saint-Pierre et rue du Languedoc), des aménagements « ponctuels », consistant essentiellement à favoriser la priorité des bus aux carrefours et réaliser les quais des stations pour favoriser le confort des usagers, sont intégrés au programme.



Plusieurs hypothèses seront développées au cours des études pouvant impacter le fonctionnement des carrefours, l'aménagement de places de stationnement, le réaménagement de traversées piétonnes, ...

- Le franchissement du Touch avec la succession de trois carrefours (Touch, Maxwell, Montagné) avec de nombreux tourne à gauche. Une attention particulière sera portée dans ce secteur concernant l'implantation de la station.
- Lardenne Centre au niveau de la place Sauvegrain et du giratoire avec de nombreuses entrées sorties et la gestion du parking au niveau des commerces.
- L'église et l'école Emile de Rodat
- Les deux carrefours Calquet et Tissié
- Le franchissement de la rocade avec sa succession de carrefours jusqu'à la voie du TOEC.

Les aménagements nécessaires du pôle d'échanges des Arènes ne sont pas inclus dans cette opération. Ils feront l'objet d'une opération spécifique.

8. Description des aménagements à étudier

Sur Plaisance du Touch, il est prévu d'étudier des perspectives d'évolution du projet à terme :

- A l'Ouest, le secteur compris entre la Geyre et Monestié en adéquation avec l'urbanisation future de ce secteur (l'éventuelle ZAC devra, dans ses aménagements prévoir des réservations pour une possible extension du Linéo).
- L'emplacement d'un parking relais et ses accès à l'entrée Est de Plaisance sur des terrains appartenant à la commune.
- La fourniture des éléments techniques du Linéo pour aider à la reprise du plan de circulation.
- Le reste de la traversée de Plaisance par l'avenue de Pyrénées, à l'Est de la zone centrale non inscrite dans les aménagements à réaliser.

9. Planning

Les éléments déterminants sur le planning concernent deux aspects :

- Le besoin d'enquête publique selon le code de l'environnement,
- Le besoin d'enquête publique selon le code de l'expropriation,

Le planning exact sera bâti suivant les conclusions de la procédure de saisie au cas par cas de la DREAL et selon l'expérience du SMAT et du SMTTC

Une phase de concertation et de consolidation du programme (AVP des aménagements) sera enclenchée dès le premier semestre 2015.

L'objectif de mise en service est fixé à septembre 2018. Ce planning ne tient pas compte d'éventuelles difficultés liées aux acquisitions foncières.

10. Enveloppe financière prévisionnelle

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération s'élève à **43 M€ HT valeur décembre 2014** (hors matériel roulant).

	MONTANT			TRAVAUX
Travaux	29 M€			
Systèmes	0,5 M€		Réseaux	4,8 M€
Foncier	1,5 M€		Travaux préparatoires	2,9 M€
Frais de MOE (10%)	3 M€		Voirie, ouvrages, espaces urbains	18 M€
Frais de MOA (10%)	3 M€		Stations	1,5 M€
			Signalisation	1,8 M€
Aléas (20%)	6 M€		TOTAL	29 M€
TOTAL	43 M€			
Hors MR				

Plaisance	8,2 M€
Tournefeuille	13,2 M€
Toulouse	7,6 M€

11. Organisation du projet / Partenaires

Le projet, sous pilotage SMTTC, sera confié en maîtrise d'ouvrage déléguée à la SMAT. Des comités techniques seront régulièrement organisés et les participants seront invités au cas par cas suivant les thématiques abordées ou le secteur à traiter.

Les partenaires de cette opération sont : le SMTTC, Tisséo, la ville de Plaisance, la ville de Tournefeuille, la ville de Toulouse, Toulouse Métropole, le SITPRT, le CG31, la CAM et la SMAT.

Un plan de management de projet sera rédigé dès le début d'opération.