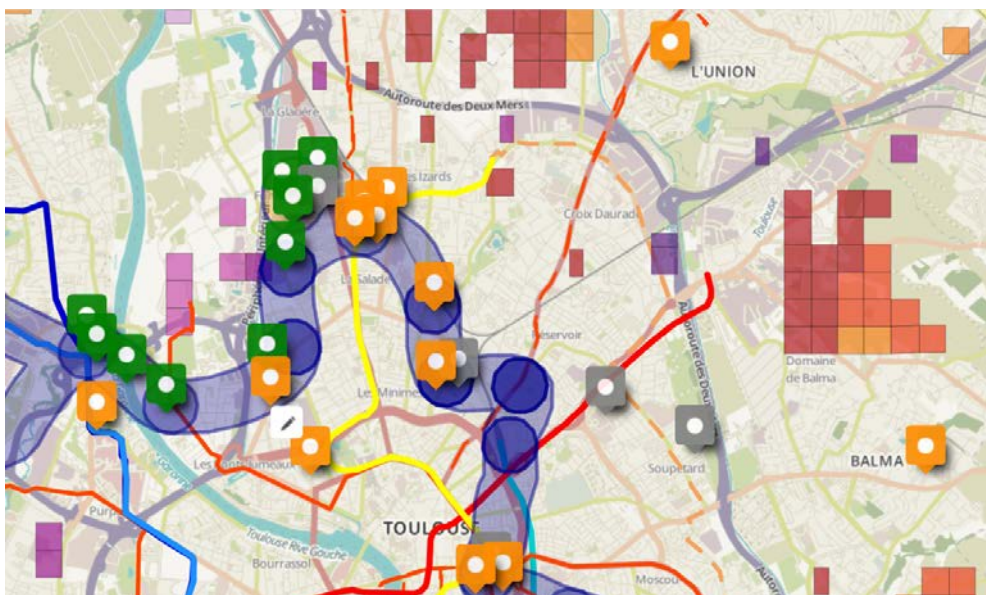


Atelier de cartographie des Minimes/Barrière de Paris Compte rendu 27/10 – Comité de quartier - 18h30-20h30



https://framacarte.org/fr/map/carte-atelier-carto-minimes-propositions-du-public_5797

En résumé

Le comité de quartier des Minimes/Barrière de Paris a accueilli le second atelier local de cartographie du débat public, à l'occasion duquel une vingtaine de participants se sont rassemblés (notamment des stagiaires de la formation IdGeo, des représentants d'associations, des membres de comités de quartier et des citoyens). L'atelier avait pour objectif principal de débattre des enjeux locaux du projet de 3ème ligne pour le bassin de mobilité nord-est de l'agglomération, à partir de données cartographiques, afin de questionner in fine l'opportunité de son tracé et de celle du projet dans sa globalité.

Le déroulé :

- Présentation par Nathalie DURAND, membre de la CPDP des modalités et objectifs du débat public pour le projet de la 3e ligne de Métro de Toulouse
- Présentation du projet par le Mme Bouchard et M. Laffont, représentants du Maître d'Ouvrage
- Présentation des cartes supports ainsi que des questions à débattre par David PROTHAIS, Eclectic Experience
- Temps d'échanges par table en format atelier

Répartis en petits groupes autour de quatre tables, les participants ont tout d'abord répertorié les questions qu'ils se posent sur le projet. Puis ils ont annoté une carte avec les enjeux que la ligne présente pour le bassin nord-est et ils ont localisé des avis. Ces échanges ont permis de mettre en lumière plusieurs enjeux pour le Bassin de Mobilité Nord-Est, notamment :

- le nord-est de l'agglomération est vécu comme un "entonnoir routier" dont il faut traiter les problèmes de congestion
- la cohérence du projet avec celui de Boulevard Urbain Nord, et l'inscription de ce dernier au PDU, est interrogée
- de même la cohérence du projet avec l'usage du réseau ferroviaire est questionnée, sachant que le projet GPSO prévoit un réaménagement à 4 voies de la ligne au nord de Toulouse, permettant une augmentation du trafic
- L'existence d'une zone SEVESO à Fondeyre est rappelée régulièrement. La délocalisation des usines ESSO et STEM aurait dû et devrait être un préalable à l'urbanisation, que la station "Fondeyre" va accentuer.
- l'importance de construire des parkings de taille conséquente est soulignée (ceux de la Vache et de Balma Gramont sont déjà saturés), tandis que leur impact localisé en termes de pollution est craint
- la desserte de certains quartiers est débattue : il est proposé un déplacement de la station Raynal pour desservir le sud de Borderouge ; l'opportunité de passer par François Verdier est questionnée alors que des quartiers plus à l'est se développent de manière importante ; à l'inverse, la cote pavée présenterait un faible potentiel de densification.
- l'existence de zones inondables à proximité de la Garonne (stations 7 deniers Job et Jean Maga plus à l'ouest) et les risques de mouvement de terrain devraient être pris en considération dans cette zone

- des risques de césure urbaine sont craints pour les stations en bordure de la voie ferrée (stations La Vache, Toulouse Lautrec, Raynal)

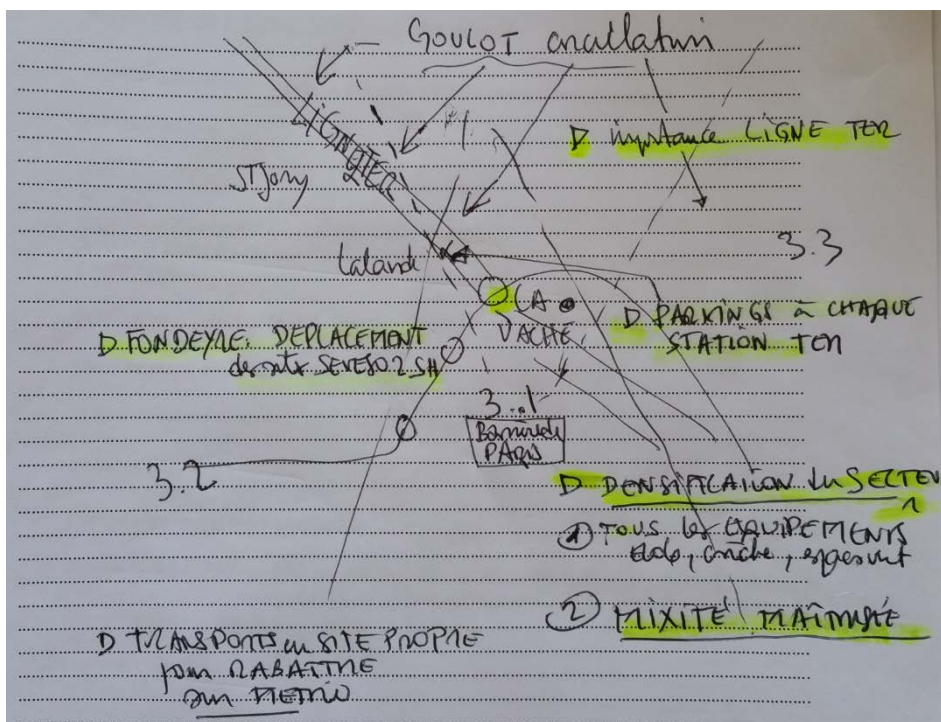
Les questions recueillies au cours de l'atelier et qui n'ont pas été déjà posées dans le cadre du débat ont été mises en ligne sur le site internet du débat public afin que des réponses soient apportées par la maîtrise d'ouvrage.

Table n°1

Participants : Serge Baggi, Marc Boularan (Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris), Guillaume Drijard (UCQ), Brigitte Morhain, Guy Carsalade (Comité de Quartier de Lalande), Benoit Salles.

Les questions que vous vous posez au niveau local

- Le déplacement de la zone SEVESO 2 Seuil Haut (SH) de Fondeyre est-il envisagé ?
- Quel accompagnement de la densification en matière d'équipements urbains et de maîtrise de la mixité ?
- Quelle proportion des nouveaux habitants de l'agglomération (15 000 par an) s'installera à proximité du tracé, où précisément et avec quelle mixité ?
- Où se situent les congestions ? Peut-on chiffrer précisément les flux au nord de Toulouse ? Quelles sont les solutions ? Quelle place accorder au TER ?



Les avis et enjeux représentés sur la carte

Risques liés à la zone SEVESO

Proposé par Serge Baggi, Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris, Toulouse

Les riverains et les comités de quartier demandent le déplacement de la zone SEVESO 2 Seuil Haut (SH), considérant tous les projets urbains dans cette zone (ligne TER, ligne 3 de métro, densification urbaine).

La station Jean Maga doit être déplacée

Proposé par InfestedGrunt, Toulouse (Jeanne d'Arc)

La station Jean Maga doit être déplacée pour se connecter au tram (Ancely ou Servanty). La zone du plateau est géologiquement difficile (points d'eau chaude et réseau géothermie).

Desserte de l'aéroport

Ajouté par Marc Boularan, Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris, Toulouse

La liaison Matabiau-Aéroport est indispensable, Toulouse et la région souhaitant s'ouvrir sur le tourisme international.

Station à la Vache, oui mais avec des parkings !

Ajouté par Brigitte Morhain, Comité de quartier de Lalande, Lalande

Suite à l'urbanisation galopante de Lalande et l'arrivée de la LGV, une station de la ligne 3 à La Vache est indispensable mais à condition de prévoir un très grand parking supplémentaire car le parking actuel est plein tous les matins dès 8 heures.

Déplacement de la station Raynal

Ajouté par Marc Boularan, Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris, Toulouse

Il est nécessaire de desservir le sud de Borderouge, le secteur Raynal et les jardins de la Maourine.

Table n°2

Participants : Annie Damon (APCVEB), Manon Daeffler, Arnaud Convers, Sabrina Michel (IdGeo), Stéphanie Ligeard (IEP Toulouse)

Les questions que vous vous posez au niveau global

- Quels sont les aménagements prévus autour des stations de métro pour accueillir les voitures venues des zones voisines ?
- Quels sont les flux entre la future ligne et les communes voisines ou lointaines ?
- Quel est l'état des lieux du réseau ferroviaire existant et potentiel (et exploitable avec des fréquences métropolitaines) ?
- Y-a-t-il des zones proscrites/interdites à la construction d'un point de vue technique (composition du sol, zone militaire...) dans la zone étudiée du M3 ?
- Quel est l'emplacement des stations de mesures ORAMIP sur l'agglomération ?

Les questions que vous vous posez au niveau local

- Quels sont les aménagements prévus autour de la station de métro Cote Pavée pour accueillir les voitures venues des zones voisines (Quint-Fonsegrives, Flourens...) ?
- Quels sont les flux entre la future ligne et les communes de Montastruc et St Sulpice par exemple ?
- Est-il envisageable de repenser la voirie Nord actuelle en prévoyant un tram ou des bus en site propre ?

Les cartes que vous aimeriez consulter pour y répondre

- Plan de déplacement d'entreprise (PDE) d'Airbus

Les propositions sur carte

Problème environnemental, sites SEVESO et IPCE

Ajouté par Annie Damon, Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais (APCVEB), Balma

Pourquoi vouloir développer à terme l'habitat dans cette zone avant de régler la question environnementale soulevée par les sites SEVESO et ICPE ?

Zones inondables autour de la Garonne

Ajouté par Annie Damon, APCVEB, Balma

Au niveau des stations Jean Maga et 7 Deniers Job, quels aménagements sont prévus dans le cadre de cette troisième ligne sachant que ces zones sont inondables ?

L'arrêt François Verdier est-il nécessaire ?

Ajouté par Annie Damon, APCVEB, Balma

OK pour le tracé qui passe par la gare Matabiau afin d'alléger la ligne A, mais pourquoi ne pas déporter ensuite le tracé plus à l'est où il n'y a aucune ligne de métro ou de tramway existante ?

Zones d'activité le long du périphérique

Ajouté par Annie Damon, APCVEB, Balma

L'emplacement des stations ne prend pas en compte les zones d'activités le long du périphérique.

Emprises SNCF le long du périphérique

Ajouté par Annie Damon, APCVEB, Balma

Quel est le devenir des emprises SNCF le long du périphérique ?

Lien avec la Jonction Est

Ajouté par Annie Damon, APCVEB, Balma

La [Jonction Est](#) aura-t-elle un lien avec la ligne de métro (pas de passage de transports urbains prévu sur le tracé) ?

Table n°3

Participants : Marlène Rimoux, Jean-Louis Reignoux (association Nordenvie), Jean-Marie Dufour, Elsa Babani (IdGeo), Robert Vidaillac (association Bordeneuve)

Les questions que vous vous posez au niveau global

- Pourquoi la ligne est-elle centrée sur Toulouse et 2 communes, Colomiers et Labège ?
- Quel est l'intérêt du tracé entre Matabiau et Labège, qui est en parallèle avec les autres lignes ?
- Pourquoi ne pas desservir directement l'aéroport ?
- Les lignes de train ne sont-elles pas sous employées, peu fréquentées du fait d'un manque de fréquence des trains ?
- Dans quelle mesure le budget pourrait être mal calculé ? Quel risque de dérive des coûts ?
- Que fait-on en attendant ?
- Quel impact sur les valeurs immobilières ?
- N'y-a-t-il pas des redondances avec des lignes de bus sur certaines zones (ex : Esquirol), qui induisent une mauvaise répartition ?
- Le problème de circulation n'est-il pas un problème de périphérie à périphérie ? (il n'y a pas de problème pour circuler dans le centre de Toulouse).

Les questions que vous vous posez au niveau local

- Les communes du Nord-Est sont-elles vraiment concernées (Launaguet, L'Union, Aucamville, Bruguières...) ? La Vache est au nord d Toulouse mais pas au nord de l'agglomération.
- Quelle pertinence pour Jean Maga puisqu'il n'y a rien sur cette zone ?
- Quel sens a le passage par François Verdier alors que la station est largement assez desservie ?
- Quels parkings prévoir pour que les personnes placées au nord de la ligne puissent la rejoindre ?
- Ne faudrait-il pas encore plus de places de parking à Balma/Gramont ? Le parking est saturé, avec 2000 places au départ, 5000 aujourd'hui.
- N'y-a-t-il pas un doublon entre La Vache et Matabiau ?
- Le Boulevard Urbain Nord serait-il sacrifié au profit de la 3^{ème} ligne ?
- La pollution des sols n'est-elle pas trop importante autour de Fondeyre ?
- Quelle gentrification de ces quartiers, quelle urbanisation ?
- Quels raccordements entre la ligne de métro et les autres transports en commun pour les quartiers au nord (L'Union...) ? Quelle fréquence pour ces quartiers-là ?

Les cartes que vous aimeriez consulter pour y répondre

- Chemin ferroviaire à cartographier avec les autres lignes de transports en commun.

Les propositions sur carte

Zone de danger

Ajouté par Robert Vidaillac, association Bordeneuve, St Jean

Projet incompatible du fait du danger que représente cette zone.

Station en doublon

Ajouté par Robert Vidaillac, association Bordeneuve, St Jean

Doublon à François Verdier déjà desservie par la ligne B.

Desserte de l'Union, Beauzelle, Colomiers

Ajouté par Robert Vidaillac, association Bordeneuve, St Jean

Pourquoi ne pas desservir L'Union (Linéo à poursuivre avec parking), se rabattre sur Beauzelle, le parc des Expositions, avec un retour vers Colomiers (Airbus) ?

Parking Balma Gramont

Ajouté par Robert Vidaillac, association Bordeneuve, St Jean

Le parking Balma Gramont est saturé.

Parking à La Vache

Ajouté par Jean-Louis Reignoux, Association Nordenvie, Castelginest

Le Parking est insuffisant à la Vache avec l'attrait de la 3^{ème} ligne, et exigu (300 places constructibles !).

Franchissement de la Garonne

Ajouté par Elsa Babani, IdGeo (Toulouse, St-Aubin)

Quel franchissement de la Garonne ? Quelle position vis-à-vis du risque d'inondation ? Les digues existantes sont-elles suffisantes ?)

Pollution des sols

Ajouté par Elsa Babani, IdGeo (Toulouse, St-Aubin)

Le problème de pollution des sols est connu !

Mouvements de terrain

Ajouté par Elsa Babani, IdGeo (Toulouse, St-Aubin)

Risques identifiés de mouvements de terrain.

Table n°4

Participants : Benoit Durand (AUTATE), Martine Ladeveze (Automobile Club du Midi), Aurélie Bayol, Nafissa Sfaksi (IdGeo), Michèle Labastries (Association BALLH), Gérard Rouzies (Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris).

Les questions que vous vous posez au niveau global

- Pourquoi ne pas envisager un tracé circulaire, qui joindrait Matabiau à Montaudran (puis Faculté de pharmacie ? ou Université Paul Sabatier ?) en passant par les quartiers est (Louis Plana, Cité de l'Hers), qui serait plus pertinent en terme de densité de report modal (rabattement de Balma vers une station au niveau de la D50 – échangeur Balma) ?

Les questions que vous vous posez au niveau local

- Stations Toulouse Lautrec, La Vache : quelle circulation vers les quartiers est de l'autre côté de la voie ferrée ?

- Parking Relais : Où ; combien de places, parkings silos ?
- Quel potentiel de mutation urbaine sur la station Fondeyre, à proximité du site SEVESO ?
- Pourquoi ne pas envisager un tracé via Bonnefoy, Bonnefoy nord, pour casser les ruptures urbaines ?
- La zone entre Héraclès et le Canal, qui connaît une forte urbanisation, a-t-elle été prise en considération ?

Les propositions sur carte

Prise en compte des projets d'urbanisation

Ajouté par Martine Ladeveze, Automobile Club du Midi, Toulouse (Roseraie)

Prendre en compte sur le périmètre de Toulouse centre les projets d'urbanisation (constructions de logements importantes : CEAT, Amidonniers, etc.) qui ne figurent pas sur les cartes.

Quartier Brouardel-Béarnais

Ajouté par Michèle Labastries, Association BALLH, Toulouse (Compans Caffarelli)

Les transports pour desservir ce nouveau quartier ne sont pas abordés lors des présentations du plan guide. La 3^{ème} ligne semble bien éloignée, qu'en sera-t-il des autres moyens de transport et de leur corolaire, la circulation automobile, sur un site déjà engorgé ?

TER et réseau Tisséo

Ajouté par Benoît Durand, AUTATE, Toulouse

Mme Delga a indiqué vouloir mettre 6 TER/heure au nord de Toulouse. Quelle adaptation du SMTC en termes de rabattement et d'aménagements (sites propres, priorités, pôles multimodaux) ?

Intérêt de la station François Verdier

Ajouté par Aurélie Bayol, IdGeo, Toulouse.

François Verdier est déjà une station de la ligne B, pourquoi y faire passer la ligne 3 ? Cela n'a aucun intérêt de croiser les 2 lignes sur cette station.

Intérêt de la station Cote Pavée

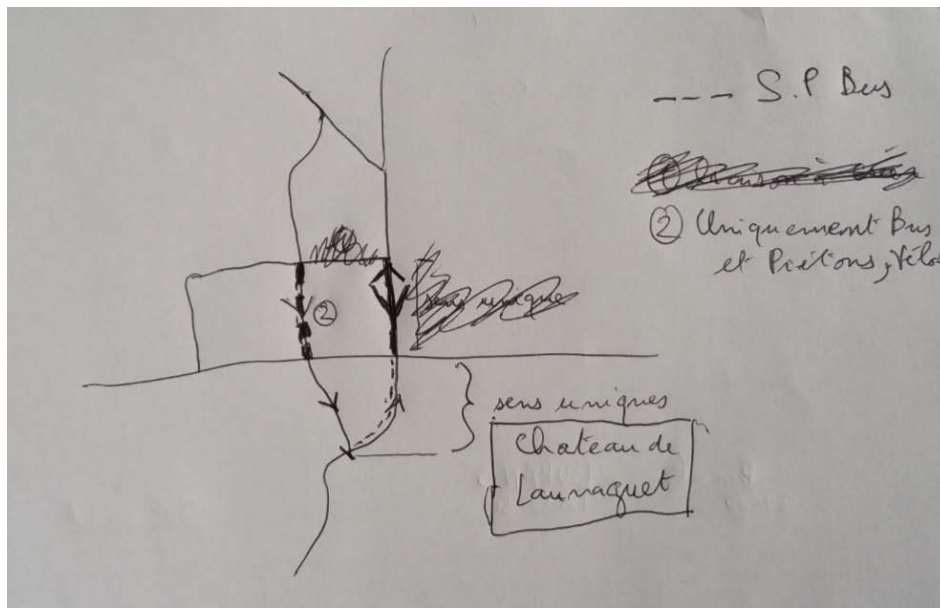
Ajouté par Aurélie Bayol, IdGeo, Toulouse.

Le quartier est peu dense avec peu de volonté de le densifier. Le prix d'acquisition est élevé avec des personnes très peu intéressées de se déplacer avec les transports en commun. Quel intérêt de desservir ce quartier ?

Traitement du centre de Launaguet (BUN)

Ajouté par Benoît Durand, AUTATE, Toulouse

Un traitement du centre de Launaguet est primordial pour garantir les temps de trajet vers Castelginest, Pechbonnieu, Gratentour, etc. Il pourrait se faire facilement en utilisant la route le long de la salle des fêtes, puis le chemin piéton comme dans les études.



Délocalisation ESSO STEM

Ajouté par Gérard Rouzies, Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris, Toulouse

Le maintien des usines ESSO et STEM est incompatible avec le passage du métro ou d'une voie ferrée (surcoût important pour « sécuriser » le passage de ces voies).

Il est préférable de densifier cette zone car les réserves foncières constructibles pour Toulouse se situent pour une large part dans cette zone. Cela permettrait d'utiliser à plein la future ligne de métro, donc de la rentabiliser et d'augmenter sensiblement la proportion des utilisateurs domicile-travail.

Accès des stations La Vache, Toulouse Lautrec, Raynal

Ajouté par Gérard Rouzies, Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris, Toulouse

Lorsque les stations sont en bordure d'une voie ferrée qui crée une coupure, seront-elles accessibles depuis les deux côtés de la voie (ex : station Canal du Midi est accessible de part et d'autre du canal) ?

Jean Maga ou Arènes Romaines ?

Ajouté par Benoît Durand, AUTATE, Toulouse

Depuis la station 7 Deniers Job, la connexion aux Arènes Romaines est plus facile en matière d'insertion et permettrait un cheminement en mode doux entre celui de la rocade et celui du pont de Balma.

Cette station dessert l'hôpital Purpan, fort générateur de flux. Et rend inutile la création d'un nouvel arrêt de tram.

Boulevard de Suisse : opportunité de bus en site propre

Ajouté par Benoît Durand, AUTATE, Toulouse

Le Boulevard de Suisse est suffisamment large pour insérer un bus en site propre qui aurait un intérêt énorme pour une zone nouvellement densifiée et une en projet (entrepôts des Amidonniers). Elle se connecterait au site propre du canal et à celui de la L1.