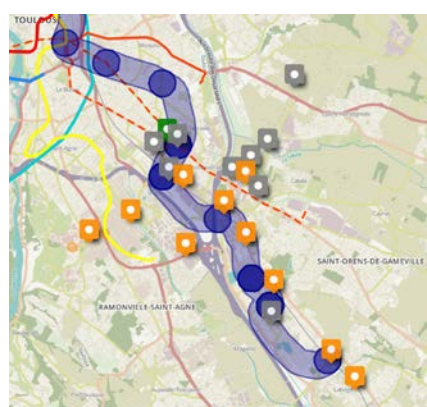
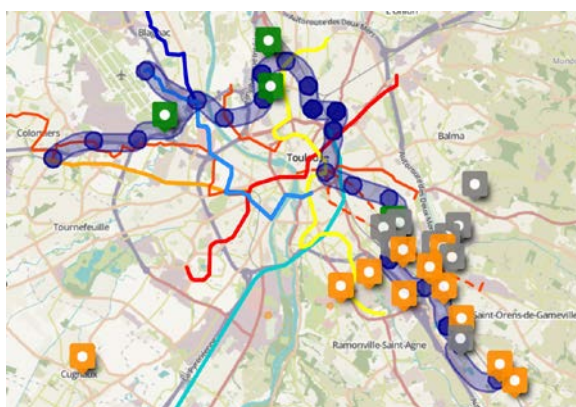


## Atelier de cartographie de Labège

### Compte rendu

12/10 - Salle Rotonde - 18h30-20h30



## Table n°1

Participants : Bertrand Certain, Alice Langlais, Manon Daeffler, Rachel Denot, Catherine Coquerez, Claude Dumont, Arnaud Turlan

### *Les questions que vous vous posez au niveau global*

- Desserte de l'aéroport : quelles sont les meilleures options (métro, tram, navette) de manière à avoir une haute fréquence sur l'aéroport ?
- Quel est l'intérêt de desservir la « cote pavée ». Est-ce lié aux établissements scolaires situés dans ce périmètre ?
- La connexion avec la ligne B à Verdier est-elle indispensable (car elle oblige à un détour) ?
- Pourquoi et comment le PDU est renouvelé à chaque alternance politique (alors que les arguments présentés se veulent techniques) ?

### *Les questions que vous vous posez au niveau local*

- Dans le secteur sud-est, la voie aérienne sera-t-elle au sol, en viaduc ? Quels sont les avantages et inconvénients de chaque formule ? (ex : barrière infranchissable si voie au sol)
- Comment la station INPT desservira le centre commercial ?
- Quel est l'avantage de la TAE par rapport au TLB en termes de trafic ?

### *Les cartes que vous aimeriez consulter pour y répondre*

- Carte des flux de déplacements à partir des données de l'enquête ménage

### *Les propositions sur carte*

#### **Raccordement Téléphérique Urbain**

Proposé par Alice Langlais, Toulouse (Arènes)

Dans quelle mesure cette nouvelle ligne de métro est raccordable au futur téléphérique urbain sud de Toulouse ? Notamment dans le cadre de déplacements Ouest / Sud-Ouest de Toulouse vers les pôles de Labège, afin de désengorger les lignes existantes et réduire les correspondances et temps de parcours.

#### **Comparaison TAE/PLB (coût, délais de réalisation)**

Ajouté par Nonclem (Saint-Sauveur)

Le prolongement de la ligne B et le TAE peut-il être clairement comparé, en termes de coût et de temps de réalisation ? Le PLB était une solution techniquement et financièrement plus opportune.

### **Desserte de la ZAC Malepère**

Ajouté par Nonoclem (Saint-Sauveur)

La desserte des futurs logements du quartier Malepère devrait être prise en considération afin de ne pas pénaliser la circulation autour de ce futur quartier.

### **Perspectives d'emploi dans les cliniques**

Ajouté par Manon Daeffler, Toulouse (Gloire)

Quels enjeux en termes d'emploi pour la (les ?) clinique(s) potentiellement construites ? Et à quelle échéance ?

### **Opportunités foncières et PLU secteur Ormeau**

Ajouté par Claude Dumont et Catherine Coquerez-Frustié, association des résidents Pont des Demoiselles

Y-a-t-il une bonne intelligence entre le projet de métro et les projets d'utilisation foncière de la métropole ?

Il existe actuellement 2 potentiels fonciers dans le secteur de l'Ormeau où beaucoup de bâtiments d'habitation sont récents.

- 1) terrain face à la place, mitoyen à la boulangerie. Permis de construire déposé/donné.
- 2) terrain Bergerat Monneyeur, à vocation d'habitat. Voir Toulouse Métropole pour révision PLU-Ih (réserve de commission d'enquête sur modification PLU)

### **Montaudran aérospace**

Ajouté par Claude Dumont et Catherine Coquerez-Frustié, association des résidents Pont des Demoiselles

Où viendrait la station dans le projet "Montaudran aérospace" ? Comment est traité le passage en aérien par rapport à la piste ?

### **Chevauchement de la ligne par rapport à la voie ferrée**

Ajouté par Claude Dumont et Catherine Coquerez-Frustié, association des résidents Pont des Demoiselles

Le faisceau montre de nombreux chevauchements de la voie ferrée. Ligne en aérien ou au sol ?

## Table n°2

Participants : Benoît Durand, Marc Gomez, Béatrice Noel, Ingrid Rouvière, Aurélie Bayol, Mouna Nadrani

### *Les questions que vous vous posez au niveau global*

- Pourquoi pas un anneau pour les relations périphériques ?

### *Les questions que vous vous posez au niveau local*

- Un prolongement après le terminus La Cadène (atelier garage du PLB) ? Contraintes et conséquences sur le bâti (notamment résidentiel) ?
- N'est-il pas possible d'augmenter la desserte en train (ligne vers Montlaur) ?
- Pourquoi ne pas aménager la voie ferrée sur la partie La Vache-Labège qui la dédouble ?

### *Les propositions sur carte*

#### **Données enquête ménages plus précises**

Ajouté par AuréB, IdGeo (Toulouse, St-Agne)

Pourrait-on disposer des données plus précises de l'enquête ménages, soit par exemple : connaître la destination précise (zone) des personnes actives qui partent de Cugnaux (200 personnes vers une ZAC à Toulouse, 100 personnes vers l'aéroport de Blagnac), et ceci pour toutes les communes ? Cela permettra de connaître avec précision le flux et sa composition afin de déterminer l'intérêt ou non du métro 3.

#### **Nouvelle clinique Capiro**

Ajouté par Benoît Durand, Autate (Toulouse, Jolimont)

Une desserte en site est-elle prévue ? Et en mode doux ?

En intégrant les encombrements actuels et les 8000 nouveaux logements de la ZAC Malepère.

#### **Comment éviter les bouchons ?**

Ajouté par Béatrice Noël (Labège, Malepère)

Comment empêcher les bouchons déjà existants ? 8000 logements dans le quartier Malepère.

#### **Ligne 3 portion Montaudran-Labège**

Ajouté par Ingrid (Montlaur)

Quel est l'intérêt de mettre un tronçon sur Montaudran-Labège alors qu'il y a une ligne de train existante Carcassonne-Toulouse ?

### **Prolongement ligne B au-delà de la Cadène**

Ajouté par Béatrice Noël et Marc Gomez, Société Gomez Carrelages (Labège, La Lauragaise)

Un prolongement après le terminus La Cadène (atelier garage du PLB) ? Quelles contraintes et conséquences sur les bâtiments et le résidentiel (maisons de particuliers) ?

## **Table n°3**

Participants : Marlène Rimoux, Cécile Valverde, Hervé Lhotellier, Raphaël Rambaud, Patrick Rambaud, E. Babani, Dominique Vergnet

### *Les questions que vous vous posez au niveau global*

- Quelle pertinence pour la station François Verdier, au vu du prolongement de la ligne jusqu'à l'INPUT et de l'abondance des autres moyens de transports dans cette zone ?
- Quelle prise en compte des contraintes de fragilité connues des bâtiments de surface (maisons secouées par des explosions de gaz) ?

### *Les questions que vous vous posez au niveau local*

- Ne faut-il pas adapter le tracé au futur développement des zones Nord / Nord Est de la zone de Malepère ?

### *Les cartes que vous aimeriez consulter pour y répondre*

- Carte des flux de déplacements à partir des données de l'enquête ménage (au moins domicile-travail)
- Comptage routier -> trafic routier au moins sur les 4 voies d'entrée par Labège
- Carte nouveau développement au nord-est de Malepère (cliniques en fusion, nouveaux logements)

### *Les propositions sur carte*

#### **Nouvelle clinique**

Ajouté par Patrick Rambaud (Saint-Orens-de-Gameville)

Construction de la nouvelle clinique (fusion de la clinique St Jean du Languedoc et clinique du parc) ?  
Abandon de la zone de l'Ormeau (remplacement par des logements ?).

### **Développement prévu par le SCOT**

Ajouté par Patrick Rambaud (Saint-Orens-de-Gameville)

Quel développement (important) est prévu par le SCOT à cet endroit ?

### **Problématique site SEVESO**

Ajouté par Marlène Rimoux, IdGeo (Fenouillet)

La zone de PPRT autour des sites SEVESO au nord de Toulouse est-elle suffisante au vu des derniers événements ? Et quelle urbanisation est possible près des sites SEVESO, est-ce compatible ?

### **Impact des travaux sur les quartiers fragilisés par explosion**

Ajouté par Dom (Toulouse, Ormeau)

Les maisons de la rue de Superbagnères ont été fragilisées par une explosion de gaz en 1993. Le tracé doit donc prendre en compte le risque induit par les travaux sur les maisons en surface.

### **Déplacements domicile-travail**

Ajouté par Cécile Valverde, CODEV du Sicoval (Castanet Tolosan)

Cartographier les déplacements domicile-travail dans le territoire du SICOVAL, à partir des enquêtes ménages par exemple.

Connaître les flux de voitures sur les 4 routes structurantes : RN113, Autoroute, RD416, Route de Labège.

### **Risque de césure urbaine**

Ajouté par Hervé Lhotellier (Castanet Tolosan)

Si la 3ème ligne est au sol, notamment dans sa traversée de l'Innopole, elle va créer une césure intraversable (hormis à la seule station prévue) sur environ 3 kms. C'est impensable !! C'est un couloir grillagé dans toute la zone de l'Innopole.

### **Zone de sortie à l'ouest de la Garonne**

Ajouté par Raphaël Rambaud (Lauzerville)

Quelle serait la zone de sortie à l'ouest de la Garonne ?

Il serait prévu que la 3ème ligne de métro réapparaisse après la Garonne, mais le problème qui se pose est le conflit avec l'approche des pistes 32 L/R. Si la ligne se fait en aérien, est-ce que l'approche 32R (en cas de maintenance de l'approche 32L) ne générerait pas un risque de turbulence en configuration nord-ouest (pistes 32 L/R en service).

### **Position de l'itinéraire par rapport aux mouvements de terrain**

Ajouté par Elsa Banani, IdGeo, St-Aubin

Après récupération des données du BRGM, j'ai pu constater des relevés :

- d'éboulement
- d'effondrement
- de glissement de terrain

placés sur l'itinéraire prévu du métro. Quelle prise en compte de ces données ?

### **Fiabilité de la liaison téléphérique**

Ajouté par Dom (Toulouse)

Y-a-t-il une étude de fiabilité du téléphérique, compte tenu des vents forts dans la région ? Quel impact sur la disponibilité de ce moyen de transport ?