

Atelier de cartographie du 30 novembre

Compte rendu

La Cantine Aubuisson - 18h30-20h30

En résumé

Plus de 25 personnes se sont réunies à la Cantine de Toulouse le 30 novembre pour faire le point sur le travail cartographique à l'occasion d'un dernier atelier.

Le déroulé :

- Introduction par David Prothais, Eclectic Experience
- Présentation de la cartotheque : Intervention de Guillaume Drijard, Union des Comités de quartier
- Quelles cartes retenir ? Travaux par table autour des 11 cartes, après une courte présentation de chacune d'entre elles par leur(s) auteur(es).
- Quelles suites donner au travail cartographique ? Présentation du bilan au 30/11 par David Prothais, suivi d'un temps d'échanges avec la salle et d'une intervention de Jacques Archimbaud, président de la commission.

Répartis en groupes autour de 4 tables, les participants ont pu une dernière fois débattre d'une sélection de 11 cartes réalisée par les stagiaires d'IdGeo et Cyril Romain, les principaux auteurs des cartes du débat, dont la qualité du travail a été soulignée à plusieurs reprises. L'objectif de ce temps de travail était d'enrichir les questions auxquelles ces cartes répondent ainsi que leurs interprétations, et en proposant des pistes d'amélioration. Les cartes et fiches ainsi réalisées seront valorisées au sein de la cartotheque du débat et publiées au sein du forum de discussion du site du débat.

Jacques Archimbaud a souligné la qualité du travail réalisé. Rejoint par les participants à l'atelier, il a manifesté le souhait que le travail puisse se poursuivre au-delà du débat public, en s'interrogeant sur les conditions à réunir, notamment sur le plan matériel.

Présentation de la cartotheque

David Prothais a rappelé qu'une cartotheque sur le site du débat public regroupait l'ensemble des cartes réalisées pendant le débat : <https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/construisez-cartes-du-debat> La commission salue la qualité du travail et l'investissement considérable des stagiaires d'IdGeo et de Cyril Romain dans leur réalisation.

Guillaume Drijard a également souligné l'importance de ce travail cartographique pour nourrir les réflexions citoyennes sur les problématiques de transport et d'urbanisme à l'échelle de la métropole,

réflexions qui animent les comités de quartier dont il préside l'union. Il précise que le travail sur la donnée est déterminant, et qu'il doit être poursuivi en continu car les données évoluent dans le temps. Il propose plusieurs pistes d'amélioration, notamment l'harmonisation des cartes pour en faciliter la lecture et l'appropriation.

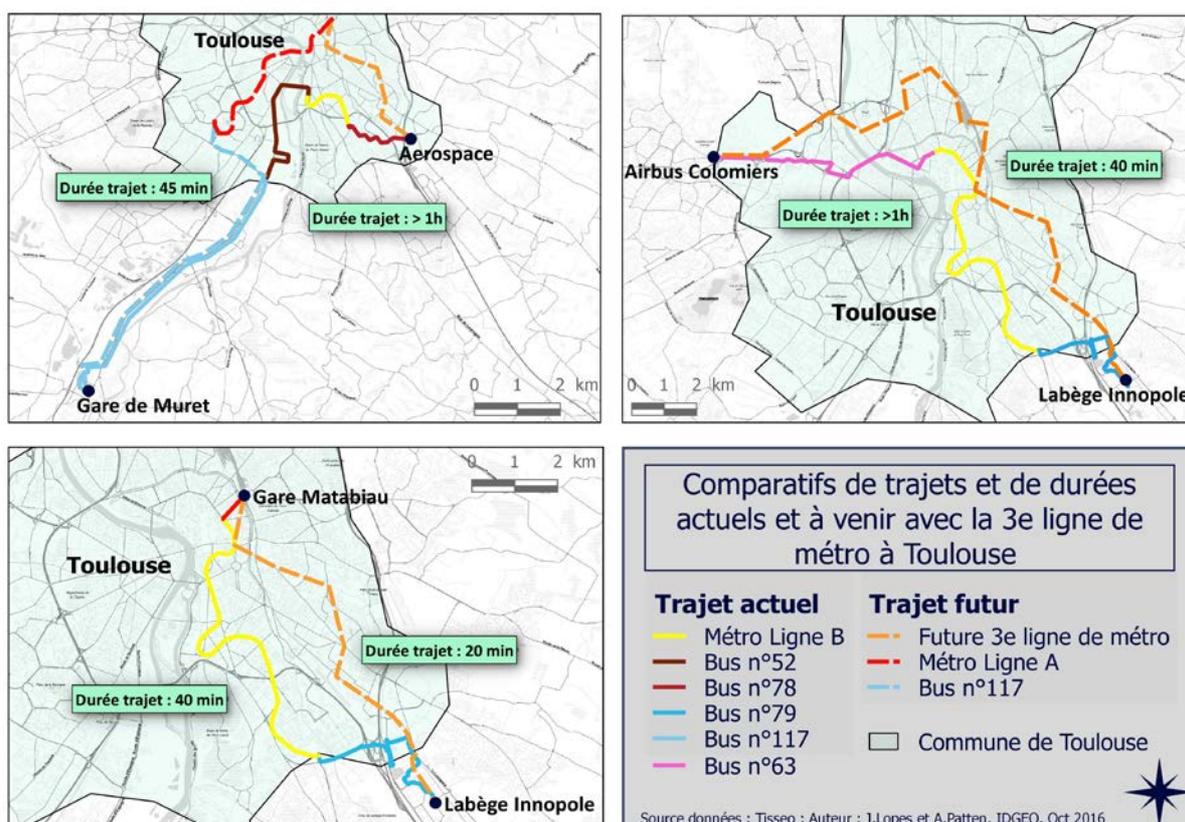
Quelles cartes retenir ?

Des travaux par table ont été menés autour des 11 cartes, après une courte présentation de chacune d'entre elles par leur(s) auteur(es). L'objectif de ce temps de travail était d'enrichir les questions auxquelles ces cartes répondent ainsi que leurs interprétations, et en proposant des pistes d'amélioration.

Les résultats sont présentés dans les pages suivantes.

Thème Transport/mobilité

Carte n°1 : Comparatifs de trajets et de durées actuels et à venir avec la 3ème ligne de Métro



Auteurs : Jeremy Lopes et Alba Patten (IdGeo)

Sources des données : Tisseo : données itinéraires : sur le site internet tisseo.fr ; données temps de parcours : Dossier Maître Ouvrage /débat public.

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

Quels sont les gains de temps de trajet que la ligne 3 pourrait apporter ? 3 itinéraires définis par Tisseo à titre d'exemple.

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

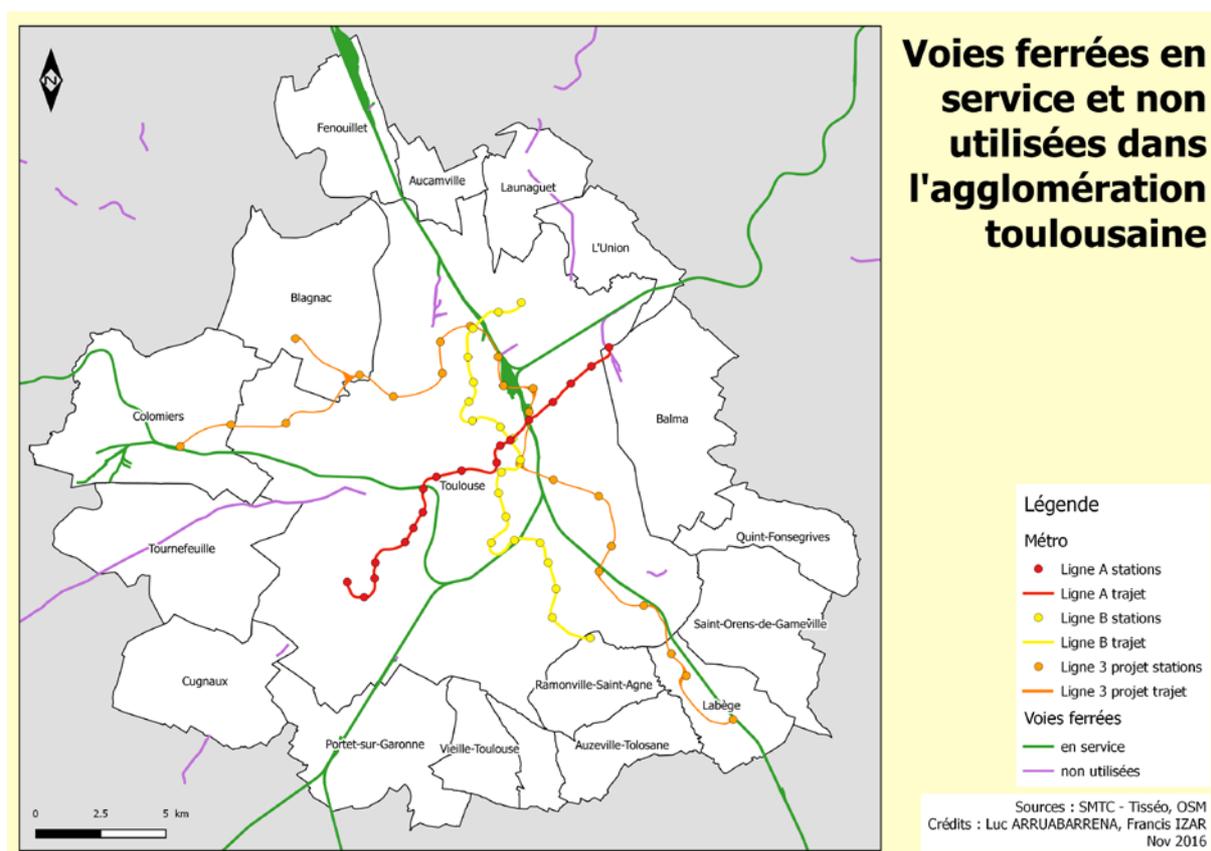
Selon la maîtrise d'ouvrage, l'arrivée de la ligne 3 permettrait des gains de temps appréciables entre des localités actuellement mal desservies par les transports en commun actuels, comme l'illustrent ces cartes.

Des participants à l'atelier soulignent que pour eux cette carte est trop orientée. L'existence de trains ou d'autres modes de transport (Linéo, trams) n'est pas prise en compte (ex : Labège-Matabiau : 12 minutes en train, modulo un cadencement différent).

Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

- Mieux différencier les temps de trajets actuels et futurs (symbolisés à ce stade respectivement par des traits points / des traits en pointillés)
- Préciser dans la légende les heures choisies pour le calcul
- Intégrer tous les modes de transport (tram, Linéo...) en particulier le train
- Comparer avec un usage de la voiture (via un calcul GoogleMaps par exemple), à différentes heures de la journée
- Envisager une carte interactive de simulation de trajet (cf navitia.io, moteur de calcul d'itinéraire open source, utilisé par SMTC Tisséo).
- Exploiter les données de téléphonie mobile pour disposer de temps de parcours réels.

Carte n°2 : Voies ferrées en service et non utilisées dans l'agglomération toulousaine



Auteurs : Luc Arruabarrena, Francis Izar (IdGeo)

Sources des données : SMTC Tisséo ; Open Street Map

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

Les voies ferrées en utilisation et non utilisées pourraient-elles être articulées dans le réseau métro et tram ?

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

La future ligne de métro présente un tracé très proche de celui de la voie ferrée de Toulouse vers Carcassonne et Narbonne. Est-ce redondant, ou peut-on envisager des synergies ? La question est posée par des participants à l'atelier.

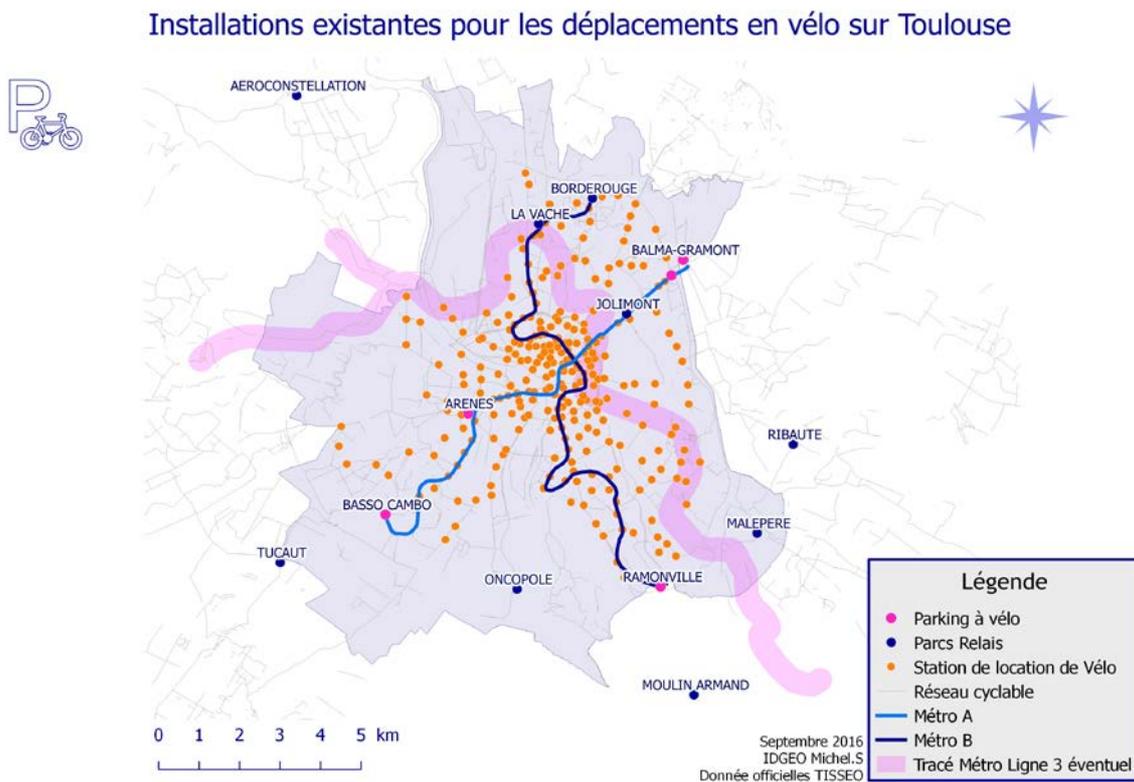
On peut également se rendre compte qu'il existe de nombreuses voies ferrées non-utilisées qui pourraient peut-être être réhabilitées, en particulier pour la ville de Tournefeuille. D'autres participants demandent à ce que ces informations soient toutefois vérifiées car les sites de ces lignes sont peut-être déjà exploités.

Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

Il est suggéré de :

- Ajouter la Garonne, les périphériques et autoroutes
- Compléter la carte avec les emprises du projet GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest), des lignes de fret et du contournement ferroviaire à l'est, des arrêts (gares), et plus généralement l'ensemble des réserves foncières de la SNCF
- Classer les lignes selon leur cadencement

Carte n°3 : Installations existantes pour déplacements en vélo sur Toulouse



Auteurs : Sabrina Michel (IdGeo)

Sources des données : Données itinéraires et parking vélo : données officielles tisseo.fr

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

- Quelle est l'étendue du réseau ?
- Où sont implantées les stations de location de vélo ?
- Les stations de vélo sont-elles uniformément réparties ?
- Où sera implantée la ligne 3 ?
- Quel est le nombre de parcs relais et parkings à vélos disponibles pour accueillir les cyclistes aux abords des lignes de métro ?

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

Au regard des infrastructures existantes selon les données Tisséo fournies, les participants constatent une inégalité dans la répartition spatiale des équipements, notamment au niveau des stations de location de vélos (centre/périphérie). On peut voir une très forte concentration de points de location dans le centre de Toulouse mais certaines portions de ligne de métro a contrario ont un nombre assez limité de points de locations (ex : Basso combo, Ramonville...). Un participant souligne notamment l'absence d'équipements au sud de JOLIMONT.

Les usagers souhaitant effectuer des déplacements combinés métro/vélo ou voiture/vélo ont à leur disposition très peu de parc relais et parking vélo, excepté au niveau des terminus.

Pour la future ligne 3, on peut se poser les questions suivantes:

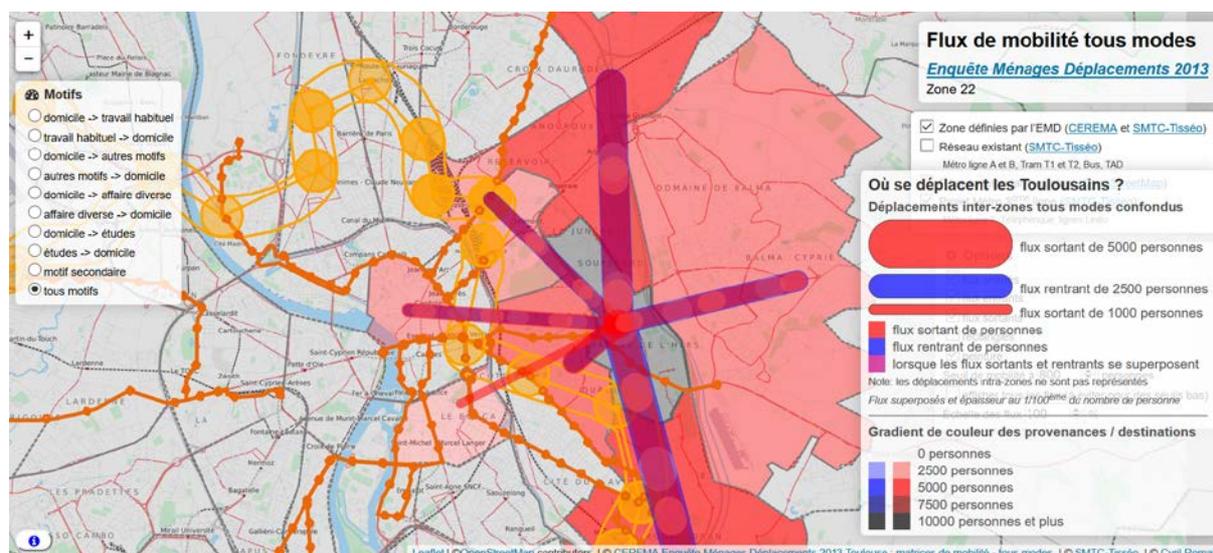
- Les constructions d'infrastructures parking vélo/voiture sont-elles prévues, et où ?
- Une augmentation des installations d'une manière générale aux alentours des stations permettrait-elle, et inciterait elle les usagers à plus utiliser ce mode de transport ?

Pour certains participants, le vélo n'est pas assez pris en compte dans le projet de mobilité, en témoigne le fait que des zones soient déjà très mal desservies.

Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

- Afficher les pistes cyclables
- Ajouter les stations de vélo à venir
- Distinguer parkings relais (automobiles) et parking à vélos. Les rendre bien visibles quand ces deux parkings sont disponibles au même endroit.
- Afficher les pistes cyclables
- Compléter la carte avec les emprises du projet GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest), des lignes de fret et du contournement ferroviaire à l'est, des arrêts (gares), et plus généralement l'ensemble des réserves foncières de la SNCF
- Classer les lignes selon leur cadencement

Carte n°4 : Flux de mobilité tous modes 2013 de Toulouse Métropole et ses environs



URL : http://public.cyril.romain.free.fr/M3T/toulouse_population-flux-emd_travail.html

Auteurs : Cyril Romain

Sources des données :

- Fond de carte OpenStreetMap couche « Transports »,
- Enquête Ménages Déplacements 2013 Toulouse du CEREMA : matrices de mobilité - tous modes
- Réseau existant et lignes en projets de SMTC-Tisséo

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

- Le projet de SMTC-Tisséo répond-il aux besoins de déplacement des habitants du territoire ?
- Où se déplacent les habitants du territoire ? Et pour quel motif ?
- En quoi le projet de SMTC-Tisséo répond-il au problème de saturation des transports aux heures de pointes ?

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

Malgré quelques flux qui confirment l'expérience, il semble à l'auteur de cette carte que l'enquête Ménages Déplacements ne suffit pas à l'analyse et la compréhension fine des « thromboses » quotidiennes des transports aux heures de pointes :

- les motifs choisis ne sont pas très éclairants :
 - o CD20.xls (fichier fourni par SMTC Tisséo) est intéressant et montre une proportion similaire des motifs travail, étude et accompagnement aux heures de pointes, mais manque l'information géographique.
 - o CD28VN.xls : sur les 66 zones, la part domicile <-> travail est particulièrement faible au regard de domicile <-> autre motifs ou de « motifs secondaires ». Dissymétries +/- fortes entre allers et retours. Pas assez d'informations pour identifier les boucles domicile->X(->Y)->domicile.
- les données concernant les heures pointes sont géographiquement trop grossières :
 - o CD16.xls, CD20.xls, CD20A.xls, CD21.xls, CD22.xls : classées en 5 zones concentriques (on n'a plus la finesse des 66 zones)
 - o CD33.xls, CD34.xls : classées en 2 zones : Toulouse et périphérie
- une précision relative de 36% pour une valeur redressée de 10000 déplacements. Or seules les données agglomérées sur de grandes zones dépassent ces valeurs.

Conclusion de l'auteur :

- l'Enquête Ménages Déplacements est loin de fournir l'échographie des flux de transports espérée.
- SMTC/Tisséo ne s'appuie sur aucune autre donnée plus précise sur les flux de transports aux heures de pointes. Juguler le problème des heures de pointes n'est semble-t-il pas un point focal de réflexion du projet porté par SMTC/Tisséo. Que signifie proposer un tel projet de transport sans diagnostic plus précis des besoins et problèmes rencontrés quotidiennement par les habitants du territoire ?

Il existe pourtant en dehors de l'insuffisance qualitative des comptages, des données précises sur les heures de pointes que détiennent et revendent les opérateurs de téléphonie mobile. Pourquoi ne pas avoir établi un diagnostic précis et statistiquement significatif à partir de celles-ci ?

Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

Forces :

- Carte objective qui s'appuie sur des données établies par des organismes ou institutions reconnus.
- Carte interactive et paramétrable qui permet visualiser et faire ressortir les données les plus significatives de l'EMD
- Carte qui montre la faiblesse ou le manque de données sur les flux aux heures de pointes, et qui prouve un projet portée sur une politique de l'offre plus que sur une politique de la demande.

Limites :

- La carte ne permet pas de visualiser les flux des heures de pointes (les données des heures de pointes sont inexistantes ou statistiquement non significatives)
- Les déplacements intra-zones, qui sont très largement prépondérants par rapport aux déplacements inter/zones, ne sont pas représentés.

Comment l'améliorer :

- intégrer des données fines offrant une véritable échographie des flux de transports aux heures de pointes (ex : données issues des téléphones mobiles)
- Bien distinguer le réseau structurant existant du reste (bus, TAD, etc.)

Proposition de carte à réaliser

Un participant à l'atelier du 30 a proposé de réaliser une nouvelle carte.

Intitulé de la carte

Cartes isochrones d'accès en transports en commune actuels à Colomiers, Labège, Blagnac, Balma, Basso Cambo, Toulouse capitale, etc.

Prénom, nom et ville de résidence : Yannick DANCET (Toulouse)

Sources des données

Calculs d'itinéraire Mobipy et Tisséo.

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte pourrait apporter des éclairages ou des éléments de réponse

A partir des bassins d'emplois et des zones les plus attractives en terme de déplacements, identifier les zones actuellement mal desservies et/ou bien que proche en distance, nécessitant beaucoup de temps en transport en commun.

Quelles interprétations en attendriez-vous ?

Une telle carte permettrait d'identifier :

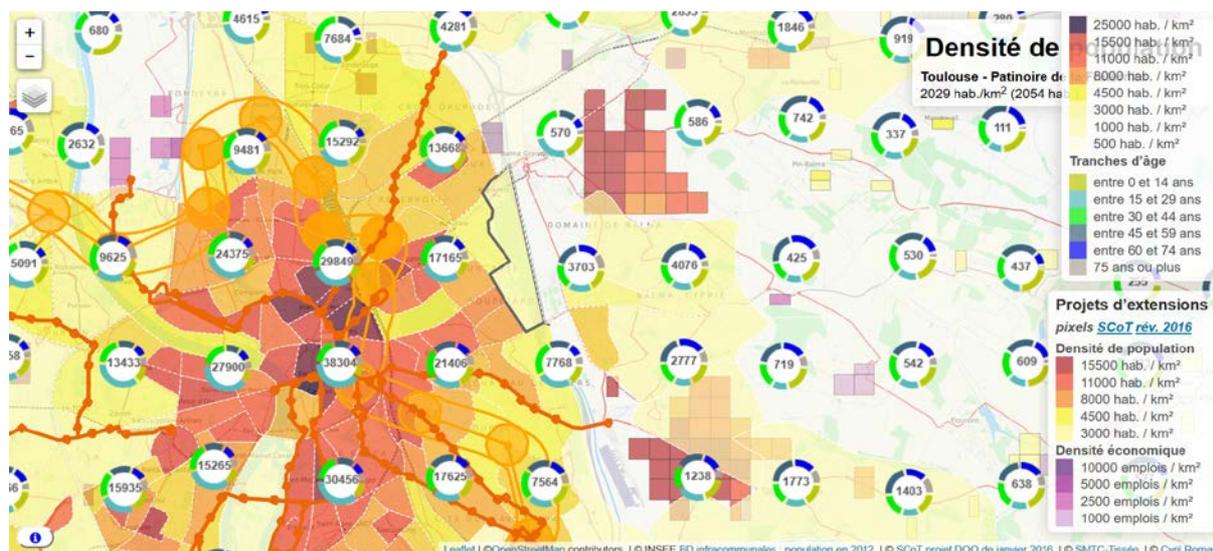
- les quartiers mal desservis en transports en commun.
- les ruptures de charge qui freinent l'accès à certaines zones.

Quelles en seraient les forces et limites ?

L'interprétation doit être actualisée régulièrement car les dessertes évoluent avec le temps, ainsi que les conditions de trafic.

Thème Urbanisme/socio-économie

Carte n°5 : Densité de population infracommunale 2012 de Toulouse et ses environs et tranches d'âges



URL : http://public.cyril.romain.free.fr/M3T/toulouse_population_age.html

Auteurs : Cyril Romain

Sources des données :

- Fond de carte OpenStreetMap couche « Transports »
- Base de données INSEE infracommunales : population en 2012
- Pixels d'urbanisation du SCoT, projet DOO de janvier 2016
- Réseau existant et lignes en projets de SMTC-Tisséo

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

- Le projet de SMTC-Tisséo desservira-t-il les zones les plus peuplées ?
- Le projet de SMTC-Tisséo tient-il bien compte de la dynamique de population du territoire et des schémas directeurs d'urbanisation ?
- La ligne 3 traverse-t-elle des zones suffisamment denses pour justifier un mode de transport lourd ?
- L'offre de transport répond-elle plus à certaines catégories d'âges ?

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

Selon l'auteur, la carte illustre plus ou moins bien la dynamique de mouvement de population selon l'âge présentée par le maître d'ouvrage, grosso modo : « les étudiants vivent en ville, les familles s'installent à l'extérieur de Toulouse, les célibataires ou sans enfants plus au centre, les personnes âgées sont relativement plus à l'extérieur qu'en centre-ville ».

Un participant à l'atelier soulève le fait que la 3^{ème} ligne ne dessert pas les zones d'urbanisation prescrites par le SCOT.

Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

Forces :

- Carte qui harmonise sans biais les densités de population des données INSEE et celles des pixels d'urbanisation du SCoT.
- Carte objective qui s'appuie sur des données établies par des organismes ou institutions reconnus.
- Carte interactive et zoomable sans pixellisation.
- Données à l'échelle infra-communale.
- Habitants représentés sur la carte

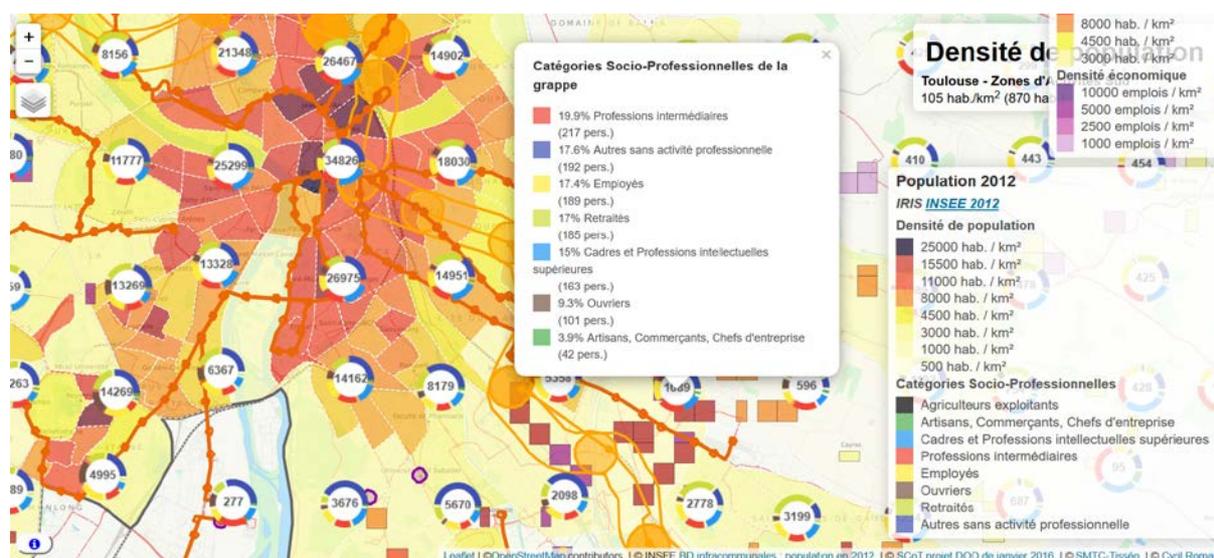
Limites :

- La carte illustre les densités de population présente (de 2012) et à venir (cf. pixel du SCoT) mais pas celles du passé.
- Faute de géolocalisation, les habitants ont été placés aléatoirement dans l'IRIS de leur domicile

Comment l'améliorer :

- Afficher des densités d'années antérieures et une barre de lecture permettant de naviguer dans le temps donnerait une meilleure vision de la dynamique de population. (Note : cf. données IRIS des années 2008, 2012 et 2013)
- Pour les données d'âge, afficher des cercles proportionnels sous forme de camemberts ; retravailler les couleurs sous forme d'un dégradé
- Bien distinguer le réseau structurant existant du reste (bus, TAD, etc.)

Carte n°6 : Densité de population infracommunale 2012 de Toulouse et ses environs et catégories socio-professionnelles



URL : http://public.cyril.romain.free.fr/M3T/toulouse_population_pro.html

Auteurs : Cyril Romain

Sources des données :

- Fond de carte OpenStreetMap couche « Transports »
- Base de données INSEE infracommunales : population en 2013
- Pixels d'urbanisation du ScoT, projet DOO de janvier 2016
- Réseau existant et lignes en projets de SMTC-Tisséo

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

- Le projet de SMTC-Tisséo desservira-t-il les zones les plus peuplées ?
- Le projet de SMTC-Tisséo tient-il bien compte de la dynamique de population du territoire et des schémas directeurs d'urbanisation ?
- La ligne 3 traverse-t-elle des zones suffisamment denses pour justifier un mode de transport lourd ?
- L'offre de transport répond-elle équitablement à toutes les catégories socio-professionnelles ? Si non, à quelles catégories socio-professionnelles profitera-t-elle le plus ?

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

- Le métro s'allonge vers des zones en fort développement (ex Colomiers)

- On note l'absence ou le manque d'offre de transport en commun vers des zones actuellement peu peuplées mais prévues pour une forte urbanisation (Balma, Quint-Fonsegrives, et pour bonne part le Nord Toulousain)
- Un certain nombre de zones où la proportion d'ouvriers est plus grande (Nord, Sud-Ouest de Toulouse) sont moins bien desservis que d'autres (Côte pavé, Jean Rieux) par le réseau actuel et en projet pas particulièrement

Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

Forces :

- Carte qui harmonise sans biais les densités de population des données INSEE et celles des pixels d'urbanisation du SCoT.
- Carte objective qui s'appuie sur des données établies par des organismes ou institutions reconnus.
- Carte interactive et zoomable sans pixellisation.
- Données à l'échelle infra-communale.
- Habitants représentés sur la carte

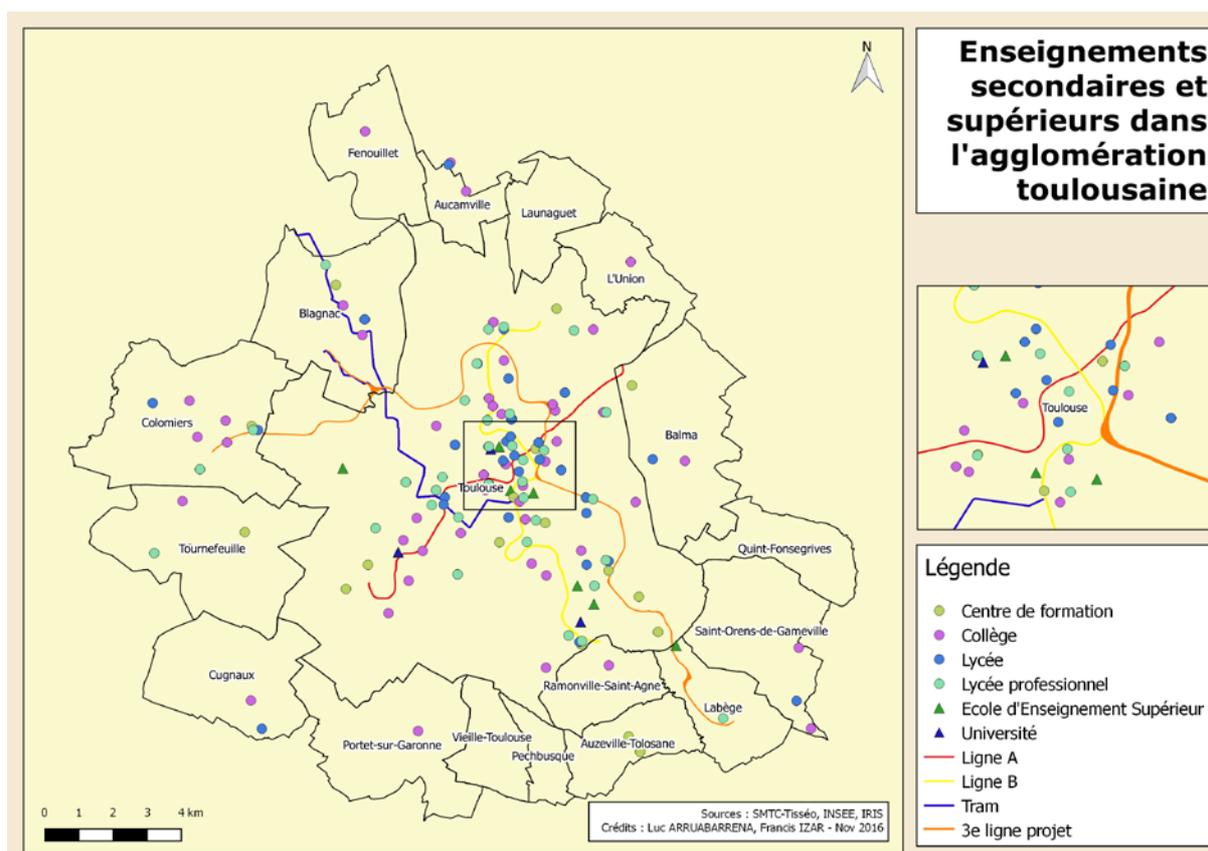
Limites :

- La carte illustre les densités de population présente (de 2013) et à venir (cf. pixel du SCoT) mais pas celles du passé.
- Faute de géolocalisation, les habitants ont été placés aléatoirement dans l'IRIS de leur domicile

Comment l'améliorer :

- Afficher des densités d'années antérieures et une barre de lecture permettant de naviguer dans le temps donnerait une meilleure vision de la dynamique de population. (Note : cf. données IRIS des années 2008, 2012 et 2013)
- Bien distinguer le réseau structurant existant du reste (bus, TAD, etc.)

Carte n°7 : Enseignements secondaires et supérieurs dans l'agglomération toulousaine



Auteurs : Luc Arruabarrena, Francis Izar (IdGeo)

Sources des données : SMTC-Tissé, INSEE, IRIS (découpage infra-communal)

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

Les établissements d'enseignement supérieur sont-ils desservis par les lignes de métro et tram actuels ?

La future ligne de métro desservira-t-elle de nouveaux établissements ?

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

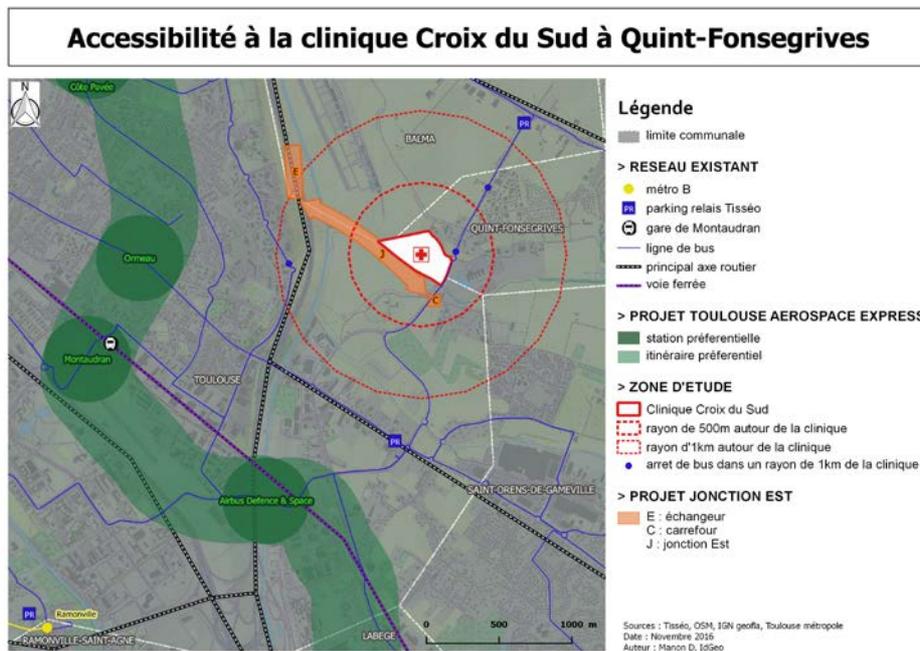
La plupart des établissements (notamment secondaires) sont déjà desservis par les lignes de métro A et B.

La 3e ligne de métro permettrait vraisemblablement de desservir les établissements de la zone de Colomiers et de Labège. Elle ne sera qu'un complément pour le centre de Toulouse.

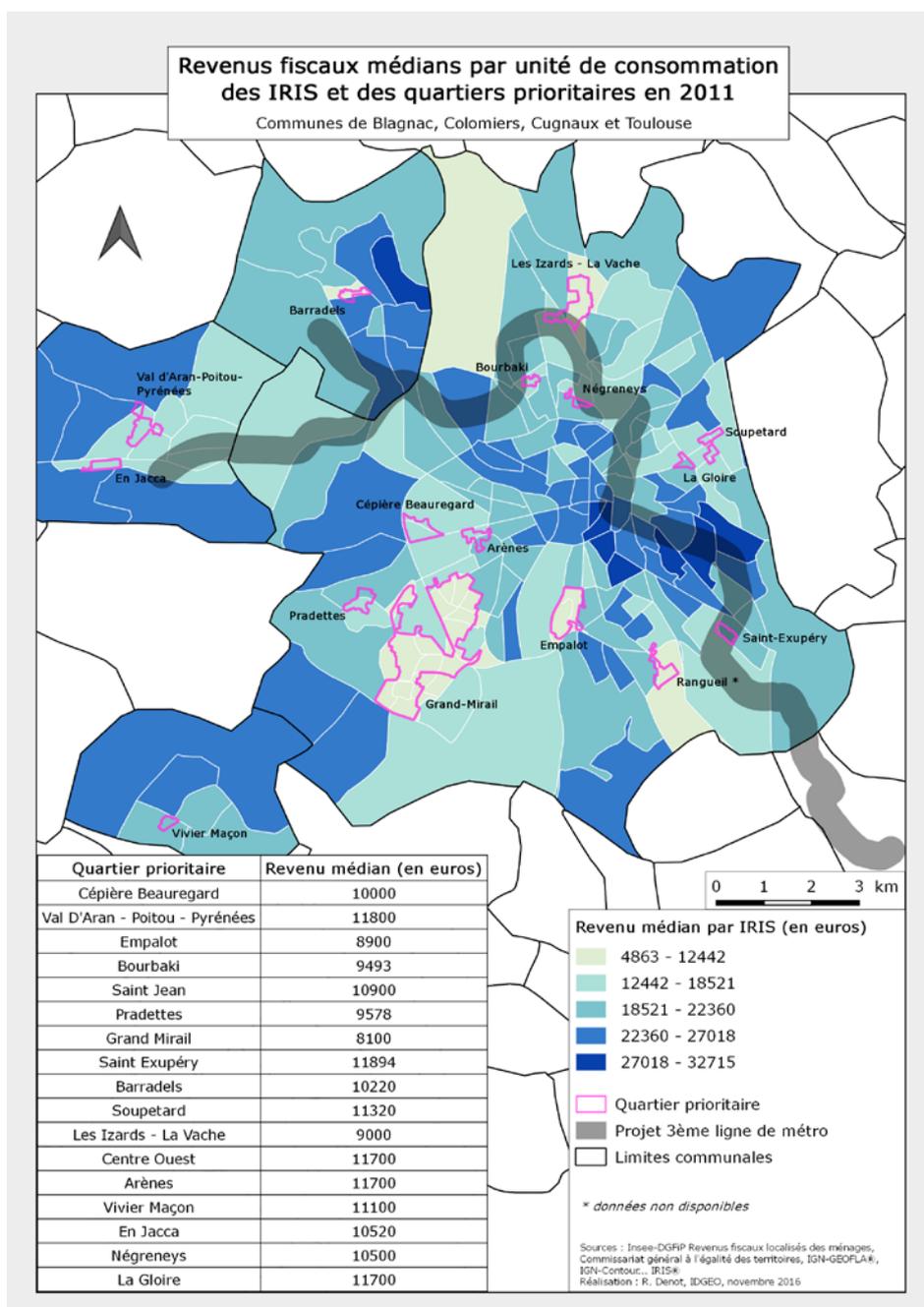
Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

- La carte nous permet de connaître le type d'établissement. Mais la multitude d'implantations rend la lecture de la carte difficile, en particulier dans le centre de Toulouse. Nous aurions pu faire une carte de densité d'établissement par quartier mais nous aurions perdu leur situation ainsi que leur typologie.
- Catégoriser la légende (ex : établissements secondaires : ... ; établissements supérieurs ... »)
- Ajouter la Garonne, le canal, les voies ferrées.

Un participant suggère de mener un travail supplémentaires sur les autres gros équipements de l'agglomération (CHU, cliniques, Zenith, centres de loisirs...). Au sein de la cartothèque, la carte qui 70 avis, questions et enjeux recueillis lors des 3 ateliers locaux de cartographie traite de l'accessibilité de la clinique Croix du Sud à Quint-Fonsegrives est donnée en exemple, voir ci-dessous.



Carte n°8 : Revenus fiscaux médians par unité de consommation des IRIS et des quartiers prioritaires en 2011



Auteurs : Rachel Denot (IdGeo)

Sources des données :

- Insee-DGFiP : Revenus fiscaux localisés des ménages
- Commissariat général à l'égalité des territoires : périmètre des quartiers prioritaires
- IGN : GEOFLA® et Contour... IRIS®
- TISSEO

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

La 3ème ligne de métro dessert-elle les quartiers où les habitants ont les revenus les plus faibles ?

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

Les quartiers prioritaires correspondent aux quartiers des communes où les revenus fiscaux sont les plus faibles.

Les participants sont divisés sur le fait que le réseau actuel (métros A et B et trams, non représentés) desserve correctement les quartiers populaires.

Couplée avec une carte du réseau des transports en commun existants, on peut toutefois constater que le projet de 3ème ligne de métro permettrait a priori de desservir des quartiers prioritaires qui ne se trouvent pas à proximité des lignes structurantes actuelles (En Jacca, Val d'Aran-Poitou-Pyrénées, Saint-Exupéry).

Certains craignent dès lors des mouvements de population, des personnes en difficulté vers de nouvelles zones du fait de l'augmentation du prix de l'immobilier à proximité de la ligne.

Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

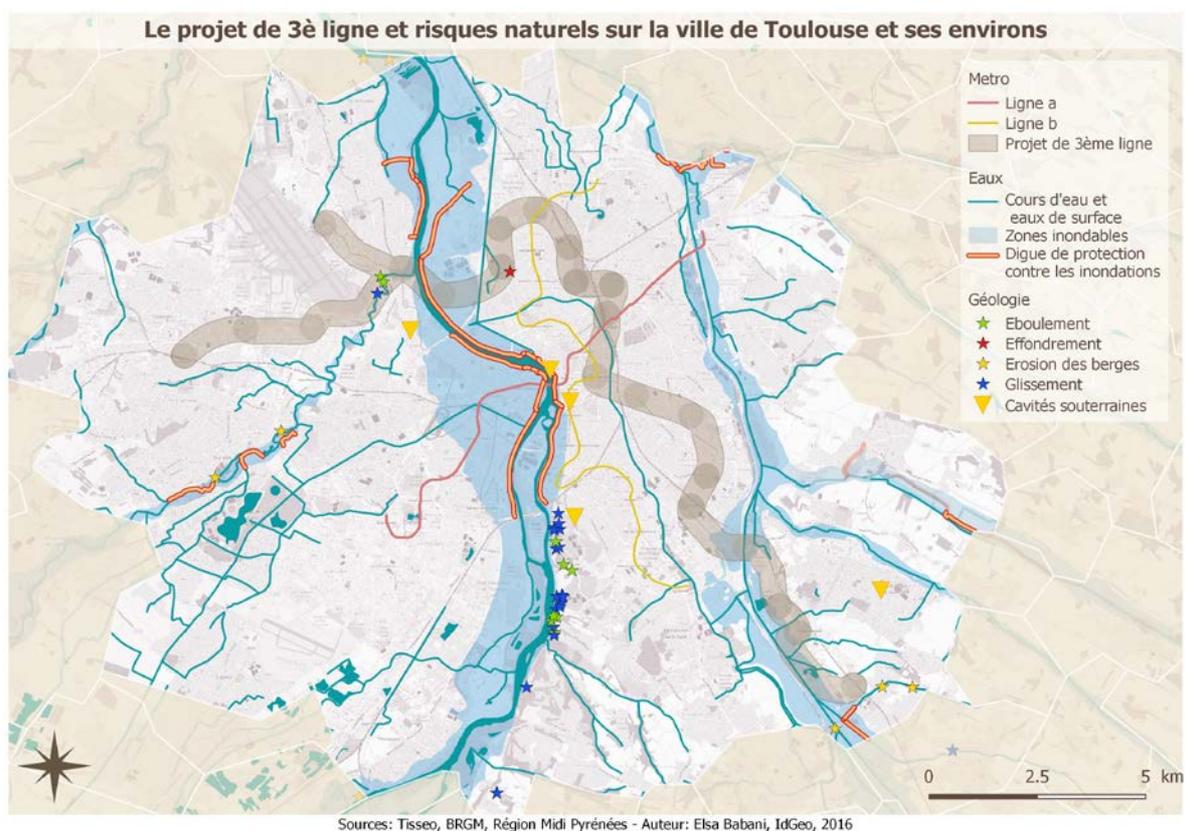
Une des principales limites de cette carte est la date des données. En effet, les revenus fiscaux médians des habitants des quartiers prioritaires – issus du site internet Système d'information géographique de la politique de ville géré par le Commissariat à l'égalité des territoires – datent de 2011, de même que les revenus fiscaux des ménages à l'échelle des IRIS diffusés par l'INSEE.

Autres suggestions :

- Ajouter le réseau structurant existant (métro, tram) et les voies ferrées
- Reporter les valeurs sur la carte sous la forme d'étiquettes
- Mettre en parallèle le prix moyen au m2 de l'immobilier pour évaluer le potentiel de spéculation et/ou le risque de gentrification

Thème Environnement/paysage/patrimoine

Carte n°9 : Le projet de 3ème ligne et les risques naturels sur Toulouse et les environs



Auteurs : Elsa Babani (IdGeo)

Sources des données :

Sous-sol : BRGM , données recueillies dans le cadre de l'Inventaire départemental des mouvements de terrain de Haute- Garonne, 2006

Risque d'inondation : Région Midi Pyrénées, CIZI (cartographie informative des zones inondables) réalisé dans le cadre du contrat de plan entre l'Etat et le Conseil Régional Midi-Pyrénées, 2001

Métro : Données fournies par Tisseo

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

Quels risques naturels ont-été identifiés à proximité du projet de 3^{ème} ligne (tracé, stations) ?

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

Le projet actuel prévoit de traverser une zone d'effondrement, une zone de glissement et plusieurs zones d'éboulement. Il traverse également une zone inondable non protégée par des digues (mais a priori le métro sera en souterrain dans cette zone).

Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

Il serait intéressant de distinguer les différents types de zone inondable :

- 01 : lit mineur
- 02 : crue très fréquente (d'ordre annuel)
- 03 : crue fréquente (retour de 5 à 15 ans)
- 04 : crue exceptionnelle

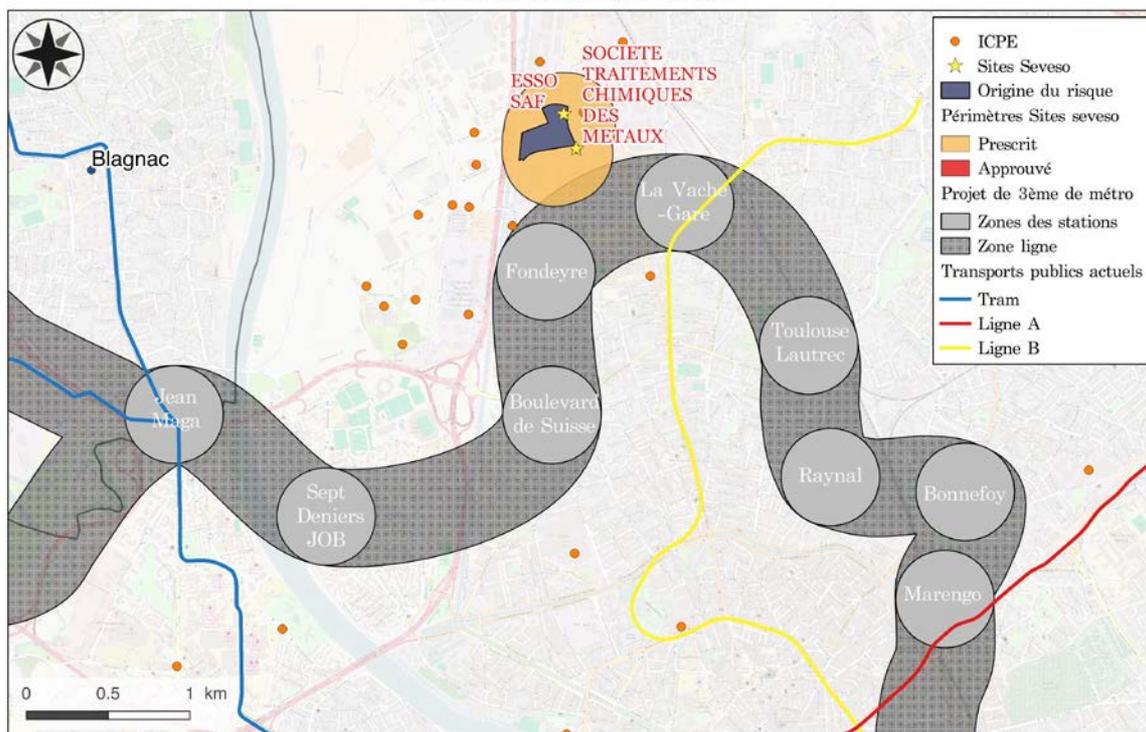
Il serait également intéressant de renseigner l'importance / gravité des mouvements de terrains enregistrés en 2006.

Autres suggestions des participants à l'atelier :

- Réaliser des zooms sur les zones particulièrement à risque
- Préciser les tronçons aériens / souterrains
- Ajouter une couche avec les zones naturelles protégées
- Regrouper risques naturels et risques industriels
- Ajouter des données sur la pollution des sols

Carte n°10 : Représentation des Sites Seveso et des ICPE par rapport à la future ligne de Metro

Représentation des Sites Seveso et des ICPE par rapport à la zone de placement provisoire de la 3ème ligne de métro au Nord de Toulouse



Auteurs : Marlène Rimoux (IdGeo)

Sources des données :

DREAL pour les données concernant les ICPE et les Sites Seveso

Tisséo pour le tracé de la future ligne de métro et pour les données des transports publics actuels

OpenStreetMap pour le fond de carte

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

La ligne 3 passe-t-elle à proximité de sites SEVESO et ICPE ?

Quels sont les enjeux en matière d'urbanisation dans ces zones à risques

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

La zone d'étude d'une largeur de 600m définie par le maître d'ouvrage pour le projet de 3^{ème} ligne chevauche le site Seveso du Nord de Toulouse.

Il est probable que l'implantation réelle de la ligne se fasse en dehors de la zone de PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) mais de nombreuses questions se posent du fait que cette zone de PPRT est potentiellement insuffisante au vue des problèmes rencontrés avec des sites industriels comme AZF.

Par ailleurs, l'arrivée du métro risque d'accélérer l'urbanisation à proximité de cette zone SEVESO, avec les risques associés.

Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

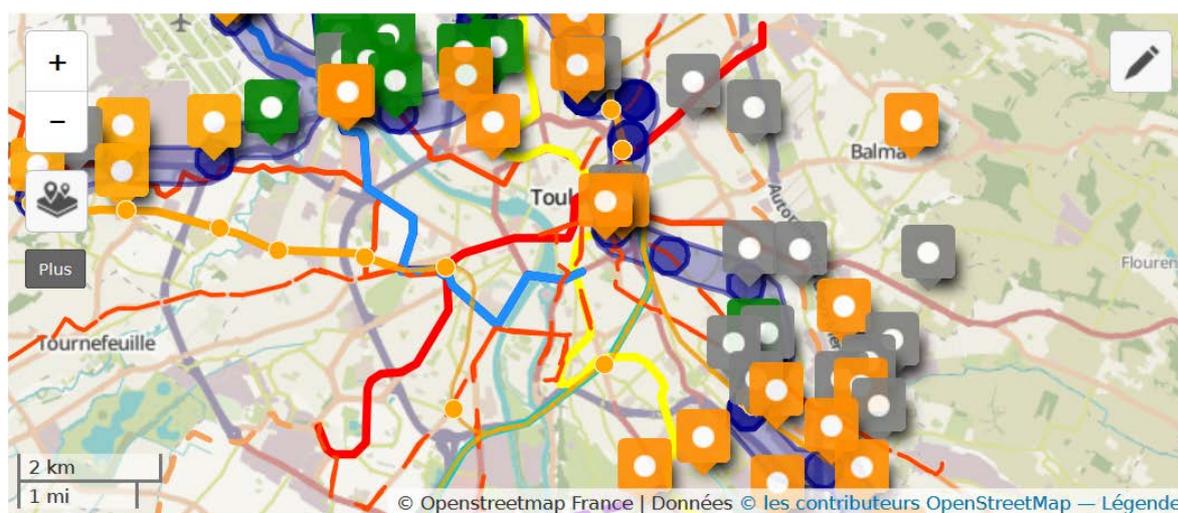
Il est proposé d'ajouter les zones urbanisables & les projets d'urbanisation (du Plan Local d'Urbanisme notamment).

Autres suggestions :

- Préciser l'origine des risques sur la carte
- Dans la légende, donner des éléments de compréhension sur ICPE, SEVESO...
- Clarifier les notions de périmètre « prescrit » et « approuvé »
- Atténuer le tracé et rehausser le fond de carte

Thème Propositions du public

Carte n°11 : Les enjeux locaux et globaux que présente la 3ème ligne de métro



Auteurs : David Prothais (Eclectic Experience)

URL : https://framacarte.org/fr/map/carte-des-enjeux-locaux_5330

Sources des données :

70 avis, questions et enjeux recueillis lors des 3 [ateliers locaux](#) de cartographie

Question(s) à laquelle (auxquelles) la carte apporte des éclairages ou des éléments de réponse

Quels sont les enjeux locaux et globaux que présente la 3ème ligne de métro, le long de son tracé ?

Quelles interprétations pouvons-nous faire de la carte ?

L'ensemble du tracé a soulevé des interrogations de nature différente en fonction des territoires, concernant en particulier :

- L'impact du projet sur la thrombose routière, notamment dans le nord de l'agglomération
- La cohérence du projet avec d'autres infrastructures de transport (Boulevard Urbain Nord, voies ferrées existantes et projet GPSO...)
- Le besoin de créer des parkings relais, leur localisation et taille
- La desserte de quartiers spécifiques (Borderouge, ZAC Malepère, Hôpital Purpan, ZAC Ramassiers...) qui pourraient justifier le déplacement de certaines stations
- L'éventuelle extension de la ligne à l'ouest vers En Jacca, ou au-delà de la Cadène
- Les risques naturels à proximité de la Garonne, les risques industriels notamment à Fondreyre avec la zone SEVESO à proximité de la ligne
- Des risques de césure urbaine (station La Vache, Toulouse Lautrec, Raynal, Labège Innopole...), des interrogations sur les passages aériens ou souterrains.

Quelles en sont les forces et limites, comment l'améliorer ?

La carte ne présente pas une vision exhaustive des enjeux mais ceux soulevés par les participants aux ateliers de cartographie. Elle pourrait être enrichie de l'ensemble des avis & questions posées sur le site internet du débat par exemple, afin de donner une vision plus large des formes d'expression recueillies par le débat.

Par ailleurs, elle rend bien compte des enjeux locaux mais est moins lisible concernant les enjeux globaux.

Quelles suites donner au travail cartographique ?

David Prothais (Eclectic Experience) a dressé un bilan des ateliers en date du 30 novembre (voir [support de présentation](#)), précisant que plus de 50 cartes ont été produites, 125 personnes réunies au cours des 4 ateliers, avec 70 avis, question et enjeux géolocalisés le long du tracé à l'étude par la maîtrise d'ouvrage. Il a souligné toutefois que la réalisation des cartes a reposé sur un nombre limité de personnes très investies, et que les conditions pour que ce travail puisse voir le jour ont été réunies mais restent fragiles. Il a enfin suggéré plusieurs actions pour mieux valoriser ce travail jusqu'à la fin du débat et au-delà.

Une participante appuie la proposition de réaliser une carte qui donne à voir les [avis](#) et [questions](#) que le public a exprimés sur le site du débat. Ce travail est susceptible d'être réalisé par des stagiaires du centre de formation IdGeo, dans le cadre des travaux de fin de formation avant la mi-décembre, sur la base des synthèses réalisées par la Commission Particulière du Débat Public.

Cyril Romain souligne les difficultés rencontrées à alimenter les autres modalités du débat. Il est intervenu au cours de quelques focus groups et à la réunion publique de Labège, mais l'exercice s'est avéré difficile au contact des publics avertis des focus groups et faute d'une meilleure coordination. De manière générale, il s'attendait à une articulation plus affirmée entre les différents dispositifs. Par ailleurs, le fait que le forum du débat et celui dédié au travail cartographique soient totalement disjoints a probablement nui à de tels échanges. Jacques Archimbaud et David Prothais ont réagi en partageant ces constats, soulignant la difficulté de manière générale l'ensemble des dispositifs du débat, considérant qu'il s'agissait d'une voie d'amélioration à poursuivre.

Cyril s'est également interrogé sur les suites qu'ont connues les demandes de données émises par les participants. David a répondu que les demandes auprès de la maîtrise d'ouvrage des coordonnées du tracé du projet de ligne, et des données de l'enquête ménages déplacements (données tous motifs/tous modes, puis brutes) avaient abouti. Une demande a été officiellement adressée à Airbus concernant leur Plan de Déplacements d'Entreprise mais aucune suite n'a été donnée à ce stade par la société. La demande de données concernant le SCOT n'a pas été envoyée au SMEAT, faute d'avoir précisément identifié avec les participants les données à consolider et à fournir.

Au sujet des données, Guillaume Drijard insiste sur le rôle déterminant que peut jouer une commission de débat public pour obtenir voire libérer des données utiles aux citoyens. Jacques Archimbaud précise qu'un garant sera nommé à l'issue du débat pour suivre le processus de concertation que Tisséo devra mettre en place, et qu'il pourra probablement jouer ce rôle.

Les participants se sont interrogés sur les conditions à réunir pour poursuivre ce travail après le débat public. L'Union des Comités de Quartier y serait favorable, mais ne dispose pas de ressources qu'elle pourrait dédier à l'opération (les comités de quartier ne demandent aucune subvention pour préserver leur indépendance). Les Comités de Développement (CoDev) seraient une piste à explorer, du fait qu'ils ont des ressources plus importantes.

Rendez-vous est donné le 15 décembre pour la réunion de clôture du débat !