



## Dispositif de participation du projet

# « Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

## Compte-rendu de l'Atelier du mercredi 12 avril 2017

---

- **Lieu** : Maison de la Citoyenneté Nord, 4 place du Marché aux Cochons à Toulouse
  - **Participation** : 30 personnes
  - **Elus présents** : Jean-Luc LAGLEIZE, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire, Élu référent des Ateliers, Hélène COSTES-DANDURAND, Adjointe au Maire et Maire de quartier 4.1 : Lapujade - Bonnefoy - Périole - Marengo - La Colonne (secteur Toulouse-Est)
  - **Service présent** : Olivier DUVERNOIS, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest à Europolia
  - **Intervenants** : Vincent BOUVIER et Sylvain ALONSO de SNCF Réseau, Gilles ROUYER de SNCF Mobilités
- 

## SOMMAIRE

- |                                                          |       |
|----------------------------------------------------------|-------|
| 1 • Présentation de la modernisation du nœud ferroviaire | p. 2  |
| 2 • Échanges avec la salle                               | p. 6  |
| 3 • Organismes présents                                  | p. 13 |

### Annexe :

- Présentation de l'Atelier du 12 avril 2017

M. Duvernois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest à Europolia, remercie l'assistance pour sa venue et l'informe de trois réunions des Ateliers sur le projet ferroviaire, dont une sur site.

Pour la présente réunion, M. Duvernois annonce qu'elle se fera en deux temps : une présentation de la modernisation du nœud ferroviaire par M. Alonso, de SNCF Réseau, suivie d'échanges autour de la photographie aérienne.

M. Lagleize, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire et élu référent des Ateliers, dit son plaisir de retrouver les participants aux Ateliers et salue la présence de Mme Costes-Dandurand, Adjointe au Maire et Maire du quartier 4.1. Il précise qu'en plus des 2 Ateliers « en salle », la SNCF organisera une visite sur site permettant de meilleures compréhension et argumentation.

Ce premier semestre des Ateliers se terminera le 22 juin, avec une présentation de l'avancement du prochain urbain en présence de J. Busquets.



© Europolia

## **1 • PRESENTATION DE LA MODERNISATION DU NŒUD FERROVIAIRE**

M. Alonso présente sa fonction de chef de projet au sein du pôle design du réseau. La vocation du pôle design étant la maîtrise d'ouvrage des projets émergents, la concertation réglementaire lui revient. Il indique que les deux Ateliers « ferroviaires » seront enregistrés.

### **A. Le contexte général du projet**

Le groupe SNCF compte trois Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC) distincts :

1. SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructures, avec 54 000 agents ;
2. SNCF Mobilités, gestionnaire des trains, avec 85 000 agents ;
3. SNCF, gestionnaire des biens communs aux 2 autres EPIC, avec 9 000 agents.

Sur la carte (cf. annexe p.5), M. Alonso cerne :

- Les enjeux toulousains à l'échelle nationale, dans une perspective de trafic longue distance, TGV et Intercités : en vert, les Lignes à Grande Vitesse (LGV) en cours de construction, en noir, celles qui fonctionnent déjà ;
- La liaison Bordeaux-Toulouse en cours d'étude et la liaison Toulouse-Narbonne, qui ne sera pas forcément une LGV mais viendra renforcer le lien Toulouse-Montpellier. En donnant accès au couloir rhodanien et donc vers l'Est, l'Italie, cette liaison de dimension européenne complètera celle du Grand Projet du Sud-Ouest sur l'axe Atlantique ;
- Les trafics de TER, en étoile à cinq branches. Les déplacements pendulaires créent des convergences de flux ferroviaires vers Toulouse le matin et de Toulouse le soir : Matabiau est très sollicitée par ce mouvement en piston, qui impose des contraintes de fonctionnement, même si, sur la branche d'Auch, un terminus existe à St-Cyprien/Arènes.

Plus largement, M. Alonso rappelle le dynamisme de la nouvelle région en termes d'emploi et de création d'entreprise : outre la hausse de la demande de transports, un besoin en logements et un développement immobilier et économique au cœur de Toulouse se constatent. Aux enjeux ferroviaires, s'ajoutent donc des projets urbains répondant à des fonctionnalités. Pour articuler toutes ces démarches, un partenariat a été créé en 2009, Toulouse EuroSudOuest, qui veille à la bonne coordination entre projets ferroviaires et urbains. M. Alonso termine ce point en commentant une image-objectif du projet (cf. annexe p.8).

### **B. Les enjeux particuliers**

Le fonctionnement en piston de la gare, qui amène les TER depuis l'extrémité des branches du nœud ferroviaire et les fait stationner à Toulouse, est problématique.

De l'avis de la SNCF, le stationnement des trains doit s'opérer au niveau des terminus et, pour éviter le mouvement de trains vides, la maintenance devrait aussi y être localisée, d'autant que l'assurer ailleurs génère des coûts supplémentaires, des mouvements soumis à péage. Situer le stationnement et la maintenance aux extrémités extérieures des lignes démultiplierait les installations et les moyens : centraliser le remisage et la maintenance sur le nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau est donc plus pertinent. M. Alonso commente ensuite des cartes de la progressive densification urbaine autour du complexe de Matabiau (cf. annexe p.12) :

- En 1860, l'urbanisation est faible ;
- En 1875, le quartier Bayard se densifie mais des zones restent peu organisées au Nord et vers Raynal où le complexe ferroviaire n'existe pas ;
- A la fin du XIXème siècle, les infrastructures de Raynal sont en place et l'urbanisation s'est étendue à l'Ouest du Canal du Midi ;
- En 1904, l'urbanisation a gagné l'Est, puis les deux côtés du Canal en 1950 ;
- Actuellement, le complexe ferroviaire est logé en plein cœur de Toulouse.

M. Alonso souligne le défi que Toulouse EuroSudOuest a à relever : l'infrastructure ferroviaire doit perdurer au cœur de Toulouse tout en intégrant les enjeux urbains.

### C. Le projet ferroviaire

Sur le diaporama, M. Alonso cerne la configuration actuelle des activités ferroviaires (cf. annexe p.14) :

- En bleu : les locaux de maintenance des trains à Raynal, avec un atelier bientôt obsolète, les locomotives Corail étant en cours de radiation et un nouvel Etablissement Régional de Maintenance ayant été créé ;
- En rouge : un ensemble de faisceau de remisage TER, TGV et TET ;
- En jaune : les locaux de maintenance de l'infrastructure à Raynal et Périole.

Le schéma des principaux aménagements ferroviaires souhaités est ensuite décrit (cf. annexe p.15) :

- A Matabiau : augmenter quais et voies pour plus de trains en heure de pointe ;
- A Périole : créer un faisceau de remisage pour les TER du ¼ nord-est (Albi, Castres, Rodez) ;
- A Raynal : créer des installations de maintenance de l'infrastructure et augmenter les capacités de remisage.

M. Alonso souligne l'optimisation de l'outil de production et la libération des emprises pour le projet urbain ou le Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau.

#### a. Création du faisceau de remisage dédié au quart Nord-Est

Actuellement, les trains du ¼ Nord-Est vont se garer à Raynal en fin de service et ils coupent donc les voies principales avec de fait, des impacts sur les circulations ferroviaires. Cette difficulté s'aggravera avec le projet des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT) et la hausse du nombre de trains. Un faisceau de remisage et de maintenance à Périole permettrait d'éviter les mouvements vers et depuis Raynal. La création d'une dizaine de voies de remisage avec des installations permettant des opérations de maintenance des trains et du plan de voies libérerait à terme les installations du technicentre en haut de Périole.

#### b. Augmentation du nombre de quais et de voies

M. Alonso détaille une photographie des trains reçus à Matabiau en heure de pointe (cf. annexe p.18) :

- A l'horizon 2020 : 8 de Montauban, 5,5 de Figeac, Rodez et Mazamet, 5,5 de Carcassonne et Montpellier, 8,5 de Foix, Tarbes et Auch ;
- A l'horizon du GPSO 1<sup>ère</sup> phase (AFNT) : 4 trains en sus de Montauban ;

- A l'horizon de la LGV Nîmes-Montpellier (LNMP), l'Autorité Organisatrice des Transports prévoit 2 trains en sus sur la branche Foix, Tarbes, Auch ;
- A l'horizon de la ligne Toulouse-Narbonne (LTN), l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) prévoit 2 trains supplémentaires sur la branche d'Albi et 2 sur la branche de Carcassonne.

Le développement de l'offre porte le total à 37 trains / heure et impose d'accroître les infrastructures de la gare à Toulouse. La première des contraintes est la saturation du quai n°5, dont l'étroitesse peut gêner le cheminement : l'élargir « consommera » une voie. Pour pallier cette perte, un quai supplémentaire sera créé, avec reconstitution d'une voie et ajout d'une autre. Certains quais seront aussi allongés pour permettre l'accès des nouveaux matériels. Le souterrain Nord sera prolongé vers le nouveau bâtiment voyageurs de Marengo pour en permettre l'accès.

### c. Relocalisation des activités de maintenance

La relocalisation de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire se fera en gare basse de Raynal. Une fois cette « bande infra » installée, des voies adaptées à la maintenance seront créées avec des zones de stockage et un quai de chargement qui permettront de passer du mode ferroviaire au mode routier. Des locaux techniques sont aussi nécessaires pour les personnels.

### d. Création de voies de remisage

La hausse des trains implique celle des linéaires de remisage pour le stationnement :

- A l'Ouest de la gare Raynal, la création d'un nouveau faisceau de remisage à Périole rendra les installations actuelles inaccessibles pendant la durée des travaux : une capacité de remisage devra donc être reconstituée à Raynal ;
- Puis, le développement de l'offre TGV imposera l'adaptation d'un faisceau en gare haute de Raynal ;
- Enfin, le faisceau de remisage situé au Nord-Est de la gare Raynal, sera lui aussi adapté.

Une fois ces projets réalisés, 6,5ha de foncier aujourd'hui propriété de la SNCF pourront intégrer le projet urbain Toulouse EuroSudOuest.

## D. La concertation

L'intégration de l'outil ferroviaire au sein du tissu urbain en mutation est l'objet d'une concertation, du 20 mars au 19 mai. Ce dispositif comporte :

- Une page internet dédiée sur le site de SNCF Réseau : [www.sncf-reseau.fr](http://www.sncf-reseau.fr);
- Des dossiers de concertation déposés en mairies ;
- Des cartes T dans les boîtes aux lettres des riverains pour leurs questions ;
- Une adresse électronique :  
modernisation.noed.ferroviaire.toulouse@reseau.sncf.fr ;
- Des échanges en gare de Matabiau, les 18 avril et 11 mai de 17h à 19h ;
- Une réunion publique le 16 mai de 18h30 à 20h30, sur inscription ;
- Deux Ateliers Toulouse EuroSudOuest, et une visite ferroviaire non accessible aux Personnes à Mobilité Réduite, pour une quinzaine de participants, le 20 avril.

## 2 • ECHANGES AVEC LA SALLE



© Europolia

**Un représentant de la Maison du Vélo :** « Lors d'une précédente présentation, j'avais été frappé par l'insuffisance du projet ferroviaire. Aujourd'hui, votre méthode consiste à demander aux autorités organisatrices de transport (AOT), leur projet sur la base des contraintes actuelles. Or les paramètres peuvent changer, tant en termes de capacité et de prévision d'accueil de trains que de flux : comment les souterrains et quais actuels peuvent-ils assumer plus de voyageurs ? Ce projet n'est pas à la hauteur. »

**M. Alonso :** « Il faut objectiver : au-delà de la Liaison Toulouse Narbonne (LTN), soit 20 ans, la prévision de croissance de la population et de l'emploi sur la région n'est plus possible. Avec l'analyse de nos projections, nous avons échangé avec les AOT et fixé un nombre de trains adéquat. Il n'est ni le fruit du hasard, ni le fait du Prince. »

**Un représentant de l'association Cheminots-St-Laurent :** « Je suis inquiet : les trains remisés, côté Périole, seront-ils diesel ou électrifiés ? Cela sent mauvais dans le quartier. »

**M. Alonso :** « La surface du technicentre sera divisée par deux : cela sentira donc deux fois moins mauvais. Le matériel est bi-mode, soit diesel, soit électrique, mais nulle électrification n'est prévue sur ce site. »

**Mme Costes-Dandurand :** « Que deviennent les deux rotondes ? Les matériels diesel sont un problème environnemental important, d'autant que nous sommes en cœur de ville : il faut trouver une solution. Derrière ce remisage, le foncier mutera : comment et avec quelles conséquences sonores et environnementales ? Enfin, sur la concertation : la réunion du 16 mai ne peut pas être sur invitation puisqu'elle est publique. Quand les demandes des différents intervenants des Ateliers seront-elles prises en compte ? »

**M. Alonso :** « Je tiens à votre disposition une présentation du déplacement des activités de Périole à Raynal. Aucune procédure spécifique ne concerne les rotondes puisqu'elles ne

relèvent ni du patrimoine historique ni du patrimoine industriel. Au contraire du bâtiment Matabiau et d'une villa des années 30, située au 2 rue Mansart qui sont inscrits au titre des monuments historiques. Nous sommes donc soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, qui pourra, si le projet se situe en co-visibilité de ces deux bâtis, nous imposer des normes de construction. Etre dans le périmètre de bâtiments historiques n'induit pas une infaisabilité systématique d'installations ferroviaires industrielles : des voies, des ateliers, des cuves et des postes de signalisation se trouvent déjà près du bâtiment voyageurs... »

**Un représentant de l'association Michel-Ange :** « Vous allez déplacer des remisages dans le centre de Toulouse. Or, cette activité est parfois bruyante : des mesures sont-elles prévues ? »

**M. Alonso :** « Aucune réglementation spécifique ne traite du remisage. Par défaut, il relève de celle du bruit de voisinage. Mais les études réglementaires seront faites et nous pourrions être contraints à certains aménagements : protection en façade, double-vitrage, mur anti-bruit, ou dispositif sur la voie. »

**Le participant :** « Quand la ligne TGV a été évoquée, aucune protection n'était prévue sur cette zone à la densité de population trop faible. Mais aujourd'hui, il est question d'augmenter le remisage, qui fait du bruit... »

**M. Alonso :** « La réglementation fonctionne sur une moyenne de jour et de nuit : l'émergence du bruit de nuit est noyée dans la moyenne... »

**Mme Costes-Dandurand :** « Je suis en charge du bruit sur la Métropole : le bruit de voisinage relève de l'arrêté du Maire. Nous aimerions avoir connaissance du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la SNCF et de la prévision à 5 ans. »

**M. Bouvier, de SNCF Réseau :** « Dans le cadre de ses projets d'amélioration, de modernisation et de développement, la SNCF obéit strictement à la loi qui prévoit des dispositions en fonction du bruit généré, par protection soit à la source, soit des bâtis exposés. Les études nous montreront ce qui devra être fait, conformément à la loi. »

**Une représentante de l'association l'Îlot Lapujade :** « Lors de la réunion publique des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT) où la question du bruit avait été exposée, j'en avais été très choquée en tant que citoyenne : la SNCF avait prévu des murs anti-bruit en fonction du nombre d'habitants. A nuisance sonore égale, une zone de faible densité n'était donc pas protégée. Dans notre contribution, nous avons écrit que refuser les murs anti-bruit était motivé par leur coût et que protéger les façades empêchait l'ouverture des fenêtres. Il faut agir à la source pour protéger tous les citoyens. Par ailleurs, une station-service au niveau de Périole, danger pour les riverains, est-elle prévue ? Si oui, comment gérerez-vous ses émanations potentielles ? Enfin, le déplacement de la gare routière au niveau de la rue Périole est-il lié au projet ferroviaire ? »

**M. Alonso :** « La station-service existe : la ligne d'Albi fonctionne avec du matériel diesel qui y fait ses pleins. Des cuves sont en cours de déplacement. Elles seront mises en service au 2<sup>ème</sup> semestre et elles seront enterrées sur prescription de l'ABF C'est une installation sécurisée, les normes seront bien évidemment respectées. Des stations-services plus dangereuses pour des véhicules routiers existent en plein centre-ville. »

**M. Duvernois :** « Sur la partie concernant la gare routière, nous travaillons sur deux scénarios d'implantation dans le cadre du futur pôle d'échanges multimodal (PEM): un *statu quo* ou un déplacement de la gare routière à Périole en lien direct avec le nouveau bâtiment voyageurs. Ces deux scénarios n'ont ni les mêmes incidences spatiales, ni les mêmes contraintes de fonctionnement. Les études du futur PEM sont en cours et seront présentées à la rentrée. »

**Mme Costes-Dandurand :** « Ma position de Maire de quartier est que la gare routière, où qu'elle soit, ne change rien à l'engorgement des accès. »

**Un participant :** « Dans vos études, envisagez-vous une déviation pour le fret ? Il y a des matières dangereuses qui traversent Matabiau. »

**Un représentant de l'association 2 Pieds 2 Roues :** « Les nuisances sonores des trains de fret et des trains de nuit impactent tout le quart Sud-Est : prévoyez-vous une voie de contournement ? Par ailleurs, la disparition des voitures Corail signe-t-elle le « tout-TGV » ? Enfin, le passage de trains d'essence ou de déchets nucléaires n'a rien de rassurant : Toulouse Métropole et pouvoirs publics ont peut-être leur mot à dire... »

**M. Rouyer, de SNCF Mobilités :** « L'Etat prépare un cahier des charges pour un nouveau matériel qui pourra rouler à 200km/h en remplacement du Corail. Ce sont des automotrices, en renouvellement complet d'ici 2025 en Midi-Pyrénées. »

**M. Alonso :** « Le contournement du fret par la vallée de l'Hers a été étudié : il est coûteux. Ce projet est donc en réserve jusqu'au moment où la capacité manquera à Matabiau. Jusqu'à l'horizon LTN, la capacité pour deux trains de fret en heure de pointe est préservée. Nous conservons donc les emplacements réservés. Concernant les convois d'essence : l'entreprise qui livre doit d'abord garantir la sécurité du chargement, puis l'entreprise ferroviaire, avant le départ, vérifie que le train respecte bien la procédure, enfin, les agents des postes d'aiguillage s'assurent de ses bonnes conditions de circulation, et des dispositifs automatiques, notamment des détecteurs de boîte chaude, et le stoppent en cas de dysfonctionnement, en amont, à Castelnaudary et Montlaur. Le risque est quasi inexistant. »

**Un participant :** « A St-Jacques de Compostelle aussi le risque était inexistant... L'accident imprévisible peut survenir malgré toutes les sécurités en place. »

**Une représentante de l'association 2 Pieds 2 Roues :** « Le souterrain sera-t-il élargi ? Et la passerelle prévue au-dessus des voies desservira-t-elle les quais ? Elle est nécessaire pour absorber les flux de voyageurs : pourquoi ne pas s'en servir ? »

**Un représentant de l'association Cheminots-St-Laurent :** « Je suis content que la cuve de la station-service se rapproche de chez moi ! L'élargissement des quais causera du bruit... et comment évacuez-vous les déchets ? Par route ou par train ? »

**Une représentante de l'association l'Îlot Lapujade :** « Je m'inquiète de la durée et des modalités des travaux : de jour ? De nuit ? Avec un souci du sommeil riverain ? Par ailleurs, élargirez-vous le pont de l'avenue de Lyon, goulot d'étranglement du Faubourg Bonnefoy qui empêche de nombreux projets et pose des problèmes de circulation qui seront aggravés par le nouveau boulevard urbain ? »



**M. Alonso :** « Elargir le pont n'a pas été étudié puisqu'aucun projet routier ne nous a été soumis. »

**Une participante :** « Si les lignes à grande vitesse ne se font pas, *quid* du projet de quais ? »

**M. Alonso :** « Ce qui est prévu, c'est d'abord la LGV entre Bordeaux et Toulouse, qui impose de faciliter l'accès et le cheminement sur les quais : d'où les ascenseurs de type 3, l'élargissement du souterrain Nord et du quai n°5, et la création du quai n°7. »

**M. Bouvier :** « Les rampes serviront aussi aux valises à roulettes. »

**Un participant :** « Quelle est la date de mise en place des aménagements pour les personnes à mobilité réduite ? »

**M. Bouvier :** « Nous nous mettrons en conformité avec la réglementation de la loi sur l'accessibilité qui nous impose 2024. »

**Le participant :** « Voilà des années que nous tentons d'obtenir l'accessibilité aux PMR, en vain ! Ce n'est pas possible d'attendre 2024 ! Vous pouvez le faire avant ! C'est la priorité ! A Paris, c'est fait dans plusieurs gares depuis des années. »

**M. Bouvier :** « La programmation nous contraint et la gare doit fonctionner. Ces travaux sont prévus mais la loi nous autorise à les réaliser d'ici 2024. Sur Paris, le déploiement a été progressif. L'Agenda d'Accessibilité Programmé est validé par l'Etat : il nous permet de mettre en accessibilité un certain nombre de gares en Midi-Pyrénées et de programmer des travaux jusqu'en 2024 dans la nouvelle région. »

**Le participant :** « Nous aimerions en connaître le détail à la prochaine réunion. »

**M. Duvernois :** « Je propose que l'Atelier de mai fasse le point sur l'accessibilité avec une présentation globale à l'échelle de Toulouse EuroSudOuest. »

**M. Alonso :** « Nous avons la chance de ne pas travailler sur les voies principales mais « en site fermé » et de mener des opérations sans impact sur les circulations ferroviaires. L'essentiel peut donc se faire en journée et les nuisances ne seront pas comparables à la régénération des postes 4 et 6 au niveau de Raynal.

S'agissant de la passerelle, avec des accès aux quais, qui est une demande d'Europolia, elle est rendue superflue par l'ensemble des aménagements des quais d'ici la LTN et par le projet du PEM qui rendra le souterrain traversant. »

**M. Bouvier :** « Les gares TGV doivent avoir un système de sécurité pour fermer la gare la nuit et régir l'accès aux quais. Une passerelle qui déboucherait sur un quai serait donc à sécuriser aussi : le coût devra en être étudié. »

**M. Duvernois :** « A ce sujet, un consensus existe sur le nécessaire débouché du souterrain nord dans la future salle d'échanges qui sera créée à Marengo de manière à assurer l'ensemble des correspondances dans de bonnes conditions »

**Un participant :** « Si la gare routière ferme, la passerelle restera-t-elle à la hauteur de la rue Ortet ? »

**M. Duvernois :** « Oui, la passerelle arrive quasiment au milieu des quais pour que ses passagers au Nord puissent rejoindre le Faubourg Bonnefoy ou le centre-ville. »

**Un participant :** « Où seront les entrées/sorties des bus de la gare routière ? »

**M. Duvernois :** « A Marengo : l'idée est de centraliser les transports en commun pour faciliter les transferts d'un mode à l'autre. »

**M. Lagleize :** « Je souhaite avoir une réponse à la question sur les conditions d'acheminement des matériaux et d'évacuation des déblais. »

**M. Alonso :** « Des aires de chantier seront créées, avec un transport mixte, camion/train. »

**Un participant :** « Vous dites que nos idées peuvent coûter très cher mais nous pensons qu'un certain nombre d'aménagements urbains peuvent offrir à la SNCF de nouvelles ressources pour faire face aux dépenses... »

**M. Duvernois :** « Si une filière de logistique de chantier ferroviaire émerge, une mutualisation sera intéressante pour les projets ferroviaires, les aménagements liés à la 3<sup>ème</sup> ligne de métro et l'urbain. »

**M. Bouvier :** « Nous réfléchissons en partenariat pour trouver ce type de solutions. »

**Un participant :** « Sur les mutations, y a-t-il des problèmes de dépollution ? »

**M. Alonso :** « Certains terrains garderont une vocation ferroviaire. La zone de la station-service est polluée mais le site gardera sa vocation industrielle. La réglementation imposant de céder un terrain dépollué, elles le seront donc avant d'être rétrocédées à l'urbain. »

**M. Rouyer :** « Les services de l'Etat, la DREAL, nous imposent de réaliser des travaux strictement conformes aux règles de l'environnement. »

**La représentante de l'association l'Îlot Lapujade :** « Avec zéro risque de fuite ? »

**M. Rouyer :** « Le risque zéro n'existe pas mais toutes les technologies disponibles pour garantir l'absence de pollution sont mises en œuvre et la zone de distribution qui restera provisoirement en place sera mise en conformité. »

**Le représentant de la Maison du Vélo :** « Dès juillet et la LGV, la hausse de la demande de location et de stationnement de vélos réclamera de la surface. Or, la Maison du Vélo, à l'étroit, n'est pas à la hauteur d'une gare de cette taille : quelle est votre programmation architecturale pour inclure de ces services dans le pôle ? »

**M. Rouyer :** « Bien que le bâtiment soit classé et que l'ABF impose des règles, des travaux sont en cours dans le bâtiment voyageurs pour augmenter les services en gare, tenter de conserver les agents liés à la production et libérer les locaux au sein du bâtiment historique : les 2 000 m<sup>2</sup> aujourd'hui affectés aux zones commerciales seront doublés d'ici

2022. Le nombre de vélostations augmentera sur toute la région et la capacité à Matabiau sera accrue avec des services de location. »

**M. Duvernois :** « Le stationnement, insuffisant, ne peut se penser indépendamment du service. Pour le nouveau bâtiment voyageurs de Marengo, un travail pour créer des espaces de stationnement et de services vélo est en cours. »

**Un participant :** « Les associations tentent d'obtenir de la Mairie davantage de parkings pour vélos car la demande est plus importante que l'offre. »

**Le représentant de 2 Pieds 2 Roues :** « Le parking souterrain en silo place Belfort ne peut-il être affecté à un stationnement pour deux roues plutôt qu'être bouché ? »

**La représentante de 2 Pieds 2 Roues :** « La vélostation n'est accessible que par abonnement annuel. Je devrais pouvoir laisser un vélo 10min à la gare ou en louer un pour la journée. Ces services doivent donc être accessibles dans la gare. »

**Un participant :** « La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est accordée à GPSO qui ne voit pourtant pas le jour : y a-t-il un problème de financement ? De coordination ? Nous comptons beaucoup sur l'étoile ferroviaire pour les liaisons domicile-travail et donc pour l'absorption des bouchons. »

**M. Alonso :** « Nous avons en effet obtenu la DUP de ce projet très engageant pour les financeurs. Une mission dédiée mise en place par l'Etat travaille actuellement sur le plan de financement. »

**Le représentant de la Maison du Vélo :** « Peut-on faire les AFNT sans GPSO ? Pour moi, les deux voies centrales seraient pour les trains sans arrêt, TGV ou pas, et les deux voies latérales pour ceux qui s'arrêtent souvent. »

**M. Alonso :** « La LGV Toulouse-Bordeaux est faite des Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux, de la nouvelle ligne et des AFNT. Les AFNT, dont l'enquête publique est distincte de celle de la nouvelle ligne, comportent 4 voies pour faire circuler le TGV et augmenter la desserte TER : cette circulation conjointe impose ce dimensionnement. C'est une question de capacité. »

M. Duvernois remercie M. Alonso de sa clarté et de sa pédagogie, et la salle de la qualité des échanges. Puis il rappelle la visite du 20 avril, entre 12h et 14h, sur inscription, et l'Atelier du 3 mai, avec un point sur l'accessibilité pour les PMR.

*Fin de la réunion à 20h30.*

### **3 • ORGANISMES PRÉSENTS**

- Association 2 Pieds 2 Roues
- Association 7 notre quartier
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins
- Association Ensemble à tout âge
- Association l'Étoile de Belfort
- Association Ilot Lapujade
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- EuroSud Transport
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées
- Maison du Vélo