



Dispositif de participation du projet

« Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

Compte-rendu de l'Atelier du mercredi 3 mai 2017

- **Lieu** : Maison de la Citoyenneté Nord, 4 place du Marché aux Cochons à Toulouse
 - **Participation** : 20 personnes
 - **Elus présents** : Jean-Luc LAGLEIZE, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire, Élu référent des Ateliers, Jacqueline WINNEPENNINCKX-KIESER, Conseillère Municipale Déléguée et Maire de quartier 1.3 : Les Chalets, Bayard, Belfort, Saint-Aubin, Dupuy (Secteur Toulouse Centre)
 - **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 • Schéma directeur du nœud ferroviaire de Toulouse	p. 2
2 • Synthèse des thématiques du précédent Atelier et retour sur la visite du site	p. 3
3 • Réflexion collective	p. 4
4 • Accessibilité	p. 4
5 • Échanges avec la salle	p. 6
6 • Restitution des groupes de travail	p. 10
7 • Organismes présents	p. 13

Annexe :

- Présentation de l'Atelier du 3 mai 2017

M. Lagleize, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire et élu référent des Ateliers, remercie l'assistance pour sa présence.

M. Duvernois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest à Europolia, rappelle les deux temps de travail prévus : l'un en petits groupes pour poursuivre la réflexion autour du schéma directeur du nœud ferroviaire, l'autre sur l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite dans le périmètre ferroviaire et les opérations portées par Toulouse EuroSudOuest.

M. Duvernois présente ensuite le déroulement de la soirée :

1. Le visionnage d'une vidéo synthétisant le schéma directeur du nœud ferroviaire de Toulouse ;
2. Une synthèse des thématiques du précédent Atelier qui serviront de cadre aux échanges et une présentation de la visite sur site par l'un de ses participants ;
3. Un temps de réflexion collective ;
4. La présentation des enjeux et solutions d'accessibilité ;
5. Un échange avec la salle ;
6. Une restitution des groupes de travail.

1 • SCHEMA DIRECTEUR DU NŒUD FERROVIAIRE DE TOULOUSE

M. Alonso, de SNCF Réseau, rappelle le cadre de la concertation réglementaire, l'enregistrement de l'Atelier, et la réunion publique du 16 mai 2017 à laquelle il convie les participants. Il les invite également à relayer l'information auprès des associations.

Puis, M. Alonso présente une vidéo des étapes de la modernisation du nœud ferroviaire, qui reprend les informations transmises lors du précédent Atelier, en précisant qu'elle est consultable sur Internet à cette adresse :

<https://www.youtube.com/watch?v=o4Q0IO1GKRw>.



© Europolia

2 • SYNTHÈSE DES THÉMATIQUES DU PRÉCÉDENT ATELIER ET RETOUR SUR LA VISITE DU SITE

M. Alonso rappelle que l'Atelier précédent a vu une première présentation du schéma directeur et des échanges fructueux autour de la maquette. Cette première rencontre et la visite du site organisée depuis ont permis à SNCF Réseau de cerner des questionnements et de dégager des enseignements sur :

- Le dimensionnement du nœud ferroviaire, à travers les interrogations sur l'adéquation du projet aux besoins toulousains ;
- La perspective donnée au fret, avec les questions du contournement et de la gestion des convois de matières dangereuses ;
- Les interfaces du ferroviaire avec le projet urbain, à travers les mesures d'intégration des aménagements, la question des nuisances et des conditions de réalisation des travaux.

Ce bilan tiré, M. Alonso sollicite les impressions des participants à la visite sur site.

Un participant dit sa surprise devant l'étendue du site visible depuis la Tour d'Argent (Direction Régionale de la SNCF à Marengo). Durant la visite, il a été frappé par les points techniques remarquables que sont les transferts de stations-services par exemple, importants en volumes, complexes, et qui imposent des études très pointues. Il a aussi été impressionné par le Poste à Grand Rayon d'Action, bâtiment très sécurisé qui permet d'agir sur des trains à très grande distance. Mais ce participant avoue sa difficulté à transposer le projet sur le site : les plans et la vision sur place sont clairs mais la projection est difficile.



© Europolia

3 • REFLEXION COLLECTIVE

M. Duvernois propose une réflexion collective sur les premiers sujets identifiés par SNCF Réseau et les atouts et points de vigilance du projet, déjà notés lors des différents échanges : interfaces avec l'urbain et le Pôle d'Echanges Multimodal, flux et répartition des trains, accessibilité PMR, sécurisation du site, nuisances, gestion des travaux, vélos et modes doux, etc. Plans d'aménagement et maquette sont disponibles. Au terme de la réflexion, un rapporteur par groupe en restituera l'essentiel pour une mise en perspective avec celle de SNCF Réseau.

Des groupes de trois-quatre personnes se forment autour des plans d'aménagement. Une demi-heure plus tard, M. Duvernois propose sans attendre la fin du travail en groupe, de passer au point sur l'accessibilité, des participants devant quitter l'Atelier.

4 • ACCESSIBILITE

M. Duvernois annonce une présentation sous deux angles : M. Alonso parlera des aménagements à l'intérieur du périmètre ferroviaire puis M. Duvernois lui-même évoquera les premiers aménagements du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Toulouse Matabiau prévus à l'horizon 2020.

M. Alonso revient sur le cadre réglementaire des Agendas d'Accessibilité programmée (Ad'Ap), paru en 2014 et ratifié par une loi en 2015, qui se déploie pour le ferroviaire sur deux échelles : nationale et régionale.

Le chef de file et coordonnateur de l'Ad'Ap national est l'Etat mais il délègue ses prérogatives à la SNCF. La SNCF est donc chef de file de l'accessibilité des gares dites prioritaires d'intérêt national.

Pour les gares régionales, la Région est chef de file et coordonnateur, ce qui n'annule pas pour autant les responsabilités de la SNCF qui reste maître d'ouvrage des aménagements. Sur une carte de la région, M. Alonso situe les gares nationales, cerclées de rouge, et régionales, cerclées de bleu (cf. annexe p.14). Les gares en pointillés n'appartiennent à aucun schéma directeur d'accessibilité mais se voient néanmoins proposer des aménagements de mise en conformité.

Un schéma des aménagements prévus sur Matabiau à court terme est ensuite présenté (cf. annexe p.15). SNCF Réseau va créer une rampe et remplacer un élévateur d'accès au souterrain par une rampe ou un ascenseur lent. Des études sont en cours pour réaliser ces opérations à court terme, sans calendrier en l'absence de plans de financement.

A plus long terme, les aménagements prévus pour la facilitation des flux concernent essentiellement le souterrain Nord. Il est prévu d'élargir ce souterrain sur toute la longueur et de le doter de trois ascenseurs sur les trois quais non encore équipés. Le prolongement du tunnel permettra d'accéder au futur Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) à Marengo et à la salle d'échanges avec le métro. Enfin, des rampes d'accès sur les quais n°2 et n°3 sont prévues dans le cadre du projet des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT) et de l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse.

M. Duvernois expose les aménagements d'accessibilité et reprend les éléments du plan-guide, avec l'ouverture de la gare sur quatre parvis, accessibles à tous. Le nouveau bâtiment voyageurs jouera un rôle essentiel en assurant les circulations verticales entre les différents niveaux du PEM (niveau souterrain, niveau quais et niveau ville - cf. annexe p.19). Actuellement, seul le parvis Marengo est aujourd'hui accessible : la gare routière Marengo a été mise en accessibilité en 2016 par Tisséo et les ascenseurs permettent l'accès à la ligne A du métro. Les aménagements à venir portent sur les parvis Canal et Lyon pour compléter l'accessibilité au PEM de Toulouse Matabiau.

A. Le parvis Canal

L'aménagement de l'accès au métro sur le parvis Canal inclut la réalisation de deux ascenseurs qui permettront l'accès au métro et au souterrain sans passer par Marengo.

M. Duvernois présente le plan précis des aménagements du parvis Canal, attendus en 2019, et en décline les grands principes (cf. annexe p.26) :

- Des pentes de moins de 4% ;
- Des dévers de moins de 2,5% ;
- Une largeur de passage supérieure à 2m sur l'ensemble de l'aménagement ;
- Un plateau traversant du parvis à la rue Bayard ;
- Des bandes de guidage liant l'aménagement d'espace public et le Pôle d'Echanges, et des matériaux garantissant une forte différenciation visuelle entre espaces piétons, cycles et voies routières ;
- Une stratégie de signalétique cohérente à l'échelle du Pôle d'Echanges et des espaces publics environnants, adaptés à tous, pour un repérage dans cet espace complexe.

B. L'accès par l'avenue de Lyon

Les travaux sont en cours. L'accès est reprofilé selon une pente de 4%, accessible aux PMR. L'objectif de cet aménagement est en effet un accès à la gare pour tous les modes : piétons, cycles, voitures.

C. L'accès au métro

L'aménagement de l'accès au métro sur le parvis Canal inclut la réalisation de deux ascenseurs qui permettront l'accès au métro et au souterrain sans passer par Marengo.

Ensuite, le profil du souterrain sera repris pour remplacer les marches par une rampe. Reste une difficulté : une hauteur sous plafond qui ne permet pas l'installation d'une autre rampe au niveau de la salle d'échanges. Cette rampe pourra cependant être reprise au moment de la réalisation du futur PEM. Ainsi, un système de rampes assurera à terme, une continuité du parvis à la salle d'échanges du métro (ligne A et 3^{ème} ligne – Toulouse Aerospace Express).

5 • ECHANGES AVEC LA SALLE

Une représentante du Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques Midi-Pyrénées : « Nous avons eu une réunion la semaine dernière avec la SNCF. La SNCF a donc déjà connaissance de notre avis. Sur l'accessibilité, la gare Matabiau est très en retard par rapport à d'autres gares importantes de France et la France l'est aussi face à nos partenaires européens, du Nord comme du Sud. Depuis très longtemps, nous alertons le Conseil régional, très mobilisé, sur le fait que la SNCF fait la « sourde oreille ». La loi fixe l'Ad'Ap en 2024 : quand j'entends parler d'une recherche de financements, je n'en reviens pas. C'est inacceptable ! Vous trouvez toujours les financements quand il s'agit de sécurité.

En France, l'accessibilité aux PMR est la variable d'ajustement. Associations et citoyens ne doivent pas l'accepter ! La population vieillit : demain, elle cumulera les handicaps. L'accessibilité doit se penser dès l'amorce des projets, sans financements supplémentaires.

Nous n'avons aucun engagement sur rien, pas même à l'oral : c'est ahurissant ! Vos courriers nous promettaient l'accessibilité en 2004, puis en 2010, etc. La date est toujours reportée et, là, un retard est déjà pris sur l'échéancier de l'Ad'Ap. Cela dit, il y a des progrès concrets : je me réjouis de l'étude d'ascenseurs lents réclamés depuis des années et de la concertation entre associations et SNCF.

Par contre, une liaison par ce seul souterrain est insuffisante. Il est dommage que la passerelle ne soit plus évoquée et que les aménagements du souterrain Nord soient reportés à l'arrivée du TGV, s'il vient. Sinon, nous garderons cet élévateur en panne trois jours sur quatre, qui oblige à faire un détour de plus de 800m, inacceptable pour des PMR. Je suis donc assez désabusée mais je ne lâche pas l'affaire. »

M. Alonso : « On ne va pas chercher à se dédouaner : notre retard est réel. Mais nous sommes maintenant engagés dans une démarche de concertation avec vous et ces échanges vont nous permettre d'anticiper la date butoir de 2024 ou, du moins, de faire des aménagements pour un confort suffisant d'ici-là. Les financements manquants concernent les aménagements que nous anticipons par rapport au cadre légal de 2024. Les aménagements structurants, élargissement du souterrain et pose des ascenseurs, sont des opérations lourdes qui demandent du temps. »

Un représentant de l'association Cheminots-St-Laurent : « J'approuve à 1000% : vous êtes vraiment en retard, non seulement pour les PMR mais aussi pour les seniors. Vous devez vraiment mettre l'accent sur ces aménagements. Deux quais avec des accès par rampe sont insuffisants et le débit des ascenseurs ne permettra pas un accès rapide aux quais. Sans compter que l'allongement entre les quais et la coupure du souterrain accroîtront la distance entre les trains, le métro, et même de quai à quai. »

La représentante du GIHP Midi-Pyrénées : « Les distances sont effectivement très longues. Il faut vraiment que la SNCF se dote de moyens modernes comme des voiturettes électriques. Ce sera indispensable et doit être envisagé dès maintenant. »

Un représentant de l'association de quartier St-Aubin : « Je rejoins les points de vue : je suis sidéré devant le fait que vous n'avez pas l'assurance de trouver les financements avant 2024. »

M. Alonso : « La SNCF est dans une démarche d'urgence pour réaliser des aménagements suite à nos échanges avec les représentants des associations. Si nous cherchons les financements, c'est que nous avons la volonté d'une mise en place rapide. La conduite des études va très vite et les financements doivent suivre. »

Le participant : « Nous espérons que ce sera rapide et efficace pour que la plupart des aménagements se fassent avant 2024. »

M. Alonso : « Nous avons les financements pour les aménagements programmés à l'horizon 2024 mais cette échéance est lointaine et nous voulons donc être proactifs en anticipant les aménagements au plus tôt. Nous ne voulons pas attendre l'échéance réglementaire, nous voulons être moteur, d'où notre travail avec les associations concernées. »

Une représentante de l'association l'Îlot Lapujade : « Je suis sidérée et partage à 50% les points de vue exprimés : être en retard est une chose mais rechercher des financements dans l'urgence est surréaliste. Que cela n'ait pas été pensé en amont est fou ! Circulez en fauteuil roulant et vous comprendrez mieux les avis exprimés ici. Si j'ai bien compris, des quais seront sans rampe : pourquoi ? Les ascenseurs posent question en termes de débit : est-ce leur présence qui empêche la rampe ? Desservir un TGV avec un ascenseur lent m'interroge... ai-je mal compris ? »

M. Alonso : « Les quatre ascenseurs qui desservent les quais sont normaux et sont les plus gros qui existent. Les ascenseurs lents ne sont qu'une amélioration du système d'élévateurs qui sert à franchir les marches présentes dans les souterrains. Ils sont réglementaires mais les associations en sont insatisfaites à cause du bouton de commande à maintenir. Les ascenseurs lents n'ont pas cette contrainte. Ils sont prévus, là où la place manque pour un ascenseur classique. »

La représentante du GIHP Midi-Pyrénées : « Les élévateurs en place, même tout récents et conformes aux normes, ne sont pas adaptés à la taille et au poids des fauteuils roulants électriques. Nous consulter en amont aurait évité d'avoir à les remplacer... mais la SNCF travaillait seule. De plus, le coût d'un ascenseur lent est un peu plus élevé que celui d'un élévateur mais bien moins que celui d'un ascenseur « classique ».

Une représentante de l'association l'Îlot Lapujade : « Franchir ces quelques marches se fera uniquement avec cet ascenseur lent ? »

M. Alonso : « Une rampe sera possible à terme mais requerra une intervention, vu la différence de niveaux entre le souterrain transversal et le souterrain Nord. A très court terme, nous visons des aménagements de confort, légers : la réfection du carrelage, du sol, mais pas de travaux d'élargissement. »

Un participant : « L'élargissement réalisé, cette pente pourra-t-elle être faite ? »

M. Alonso : « La pente sera pertinente lorsque le souterrain sera élargi. Cette opération est donc un préalable. »

Le représentant de l'association Cheminots-St-Laurent : « Quatre ascenseurs et deux rampes pour douze voies... Comment les autres quais seront-ils équipés ? »

M. Alonso : « Le bâtiment voyageurs permettra l'accès aux voies 1A, 1B, 1C, 1. Les autres seront au moins desservies par un ascenseur et, dans le cadre du projet des Aménagements du Nord de Toulouse, des rampes sur les quais n°2 et n°3 sont prévues car les études de flux montrent un problème d'écoulement des usagers sur les quais. »

La représentante de l'association l'Îlot Lapujade : « Vous le faites sur ces quais car il y a un problème d'affluence mais pas ailleurs pour les PMR... »

M. Alonso : « Les autres quais connaissent aussi des problèmes d'affluence : d'où l'élargissement du quai n°5 et la création d'un quai supplémentaire. Je vous rejoins sur le fait que ces équipements soulagent essentiellement la circulation. L'accessibilité sur les autres quais se fait par les ascenseurs. »

Un participant : « Cet élargissement et ce nouveau quai ne peuvent-ils être prévus avec une rampe, dès la conception ? »

M. Alonso : « Ils sont conçus pour en accueillir une à terme mais, dans un premier temps, ils sont prévus pour être suffisamment larges pour accueillir les flux. »

La représentante de l'association l'Îlot Lapujade : « Il y a donc un choix... »

M. Alonso : « Nous avons conçu un aménagement suffisamment dimensionné. L'accessibilité aux quais les plus à l'Est sera assurée par les ascenseurs. »

La participante : « N'est-ce pas plus intéressant de prévoir des rampes dès maintenant en termes de coût ? »

M. Alonso : « La question se pose ainsi pour les financeurs : dois-je faire tous les aménagements de l'année X + 50, 60, 80 ans ou est-ce que j'étale la dépense ? C'est un choix mais celui des financeurs est souvent d'étaler la dépense... »

Une participante : « Cette question ne concerne pas que les financeurs mais les usagers aussi : la population vieillit et a des problèmes d'accessibilité. Les ascenseurs seront-ils suffisants ? Rampes et escaliers mécaniques sont une évidence. Ne faisons pas comme pour le métro, dont les stations à 52m, qui auraient dû être faites initialement, coûtent très cher aujourd'hui. Vos arguments sont incompatibles avec les besoins des personnes handicapées mais aussi avec ceux d'usagers qui vieillissent. Il ne s'agit pas que d'un problème de financement mais d'un problème de choix politique. »

6 • RESTITUTION DES GROUPES DE TRAVAIL

Le rapporteur du groupe violet :

- **Le modèle économique** : pourquoi ne pas centraliser les maintenances des trains de la région sur des sites extérieurs, comme le long de la ligne Bordeaux-Montpellier, ce qui permettrait de participer au développement des territoires, au lieu de les recentraliser à Périole et Raynal ?
- **Les nuisances dues au passage des trains de fret en centre-ville**, surtout ceux d'essence : nous insistons sur le besoin d'une étude très poussée d'un contournement par la vallée de l'Hers, qui pourrait être complété par une liaison urbaine de type train/tram ou une première ligne de RER métropolitain, qui permettrait d'éviter le centre-ville et de tisser une toile de transports de la métropole toulousaine autour des axes existants.
- **Les nuisances dues au développement du trafic**, pour les habitats près de voies : une extension des murs antibruit autour des trois sites avait été évoquée. Les nuisances dues aux travaux sur Raynal, Périole et Matabiau nous préoccupent aussi : des voies commerciales étant concernées, ils devront sans doute être réalisés de nuit... Nous demandons un réel échange avec les riverains quant à l'aménagement de Périole et une organisation des travaux telle que les plus bruyants soient menés plutôt en hiver et en début de nuit. Nous souhaitons une prise en compte de ces nuisances par les entreprises qui interviendront.

Le rapporteur du groupe rose :

- **La place du TER dans la gare Matabiau** : nous estimons que la SNCF, la Région et la Métropole manquent d'ambition. Il nous semblait intéressant d'étudier la possibilité d'élargir la plateforme ferroviaire au-dessus du pont Raynal pour créer une voie de sortie vers le quart Nord-Est. A Périole, nous estimons que la limite située au milieu de la fosse herbacée pourrait être décalée pour offrir une zone de réserve à un 8^{ème} quai si nécessaire, à condition évidemment d'intensifier le cadencement.
- **Le fret** :
 - Quel est le volume du fret régional ? Comment transite-t-il par la gare Matabiau et dessert-il l'étoile de Midi-Pyrénées ? Par quelles voies ?
 - Il est dangereux de faire transiter les gros trains de fret, de carburant ou de déchets toxiques, par le centre-ville : des murs antibruit sont nécessaires, ainsi que la déviation des trains lourds par la vallée de l'Hers. Voilà 40 ans qu'il en est question.
- **L'interconnexion entre l'urbain et le ferroviaire** : nous émettons des réserves sur la sortie au parvis Lyon avec possibilité d'entrée/sortie de la gare Matabiau dans les deux sens de l'avenue. La circulation à double-sens générerait des bouchons. Nous sommes donc sceptiques sur une intégration aisée dans le flux automobile.
- **L'amélioration du matériel de fret** : les trains d'essence et de marchandises sont faits de vieux wagons vieux. Nous souhaitons être éclairés sur l'industrie ferroviaire pour les marchandises et son évolution. Par ailleurs, mettre des murs antibruit si le matériel est vétuste nous paraît un non-sens.

M. Lagleize : « Comment calibrez-vous les besoins en termes de voies et de capacités ? Votre étude prospective porte sur quelle durée ? Si l'on considère le rail comme un transport d'avenir, ne va-t-on pas laisser à nos petits-enfants une « bombe » si d'autres besoins se révèlent plus tard ? Est-on sûrs que cela suffira ? »

M. Alonso : « A partir de la population actuelle en Midi-Pyrénées, des projections ont été faites en considérant le dynamisme des populations et des emplois, et la part modale du train. En fonction des futurs besoins de déplacement, le nombre de trains nécessaires a été déterminé.

L'exercice a ses limites. Des projections ont été faites jusqu'en 2040 car il n'est plus possible de justifier « le pourquoi du comment » au-delà. Mais ces projections ne sont pas finalisées une fois pour toutes et de nouvelles interrogations auront lieu dans 5 ans.

Les projets urbains et l'aménagement du PEM à Marengo nécessitent du foncier.

Le principe retenu est d'abord de réaliser un maximum d'aménagements sur Matabiau puis d'envisager une desserte sur les terminus partiels en s'appuyant sur les futures liaisons du métro comme par exemple à La Vache où il est possible de créer une liaison directe entre le TER et le métro. »

Une participante : « Sur quoi basez-vous ces estimations ? Tenez-vous compte de l'évolution des mentalités, des usages, ou restez-vous-en à la faible fréquentation actuelle du train due à une offre peu satisfaisante ? »

Un participant : « SNCF a prévu de céder une grande partie de son foncier à Toulouse Métropole : pour quel montant ? Quel projet en bénéficiera ? »

M. Alonso : « Tous les fonciers ne sont pas cédés en même temps. Le montant des cessions foncières sert en priorité à financer les relocalisations dues au projet urbain : l'aménagement du faisceau de maintenance prévu sur Raynal sera financé par le projet urbain de Périole et de la halle Sernam par exemple.

Concernant la prospective, plusieurs scénarii sont élaborés qui tiennent aussi compte des projets connexes qui modifieront les habitudes de déplacement : la réalisation d'une LGV ou la création du TAE. Ces changements d'habitude sont considérés, et l'agrandissement de Toulouse et son attractivité croissante sont pris en compte. »

M. Duvernois : « Le modèle ferroviaire de Toulouse est particulier en ce que toutes les lignes convergent vers le centre. La vraie question à se poser est donc l'adéquation de cette logique avec un système de transports en commun qui permette le maillage du territoire. Les terminus partiels présentent donc de très forts enjeux, à St-Agne et aux Arènes par exemple. Les potentiels de développement de l'offre de transport ferroviaire en dépendent aussi. Aujourd'hui, les trains du quart sud-ouest se vident à moitié quand ils croisent le métro à St-Agne et rentrent donc à moitié vides dans le centre de Toulouse. L'étape suivante, au-delà du développement de Matabiau, concerne bien l'émergence de ces terminus partiels. »

M. Bouvier, de SNCF Réseau : « Ce sujet ne pourra se traiter sans l'Autorité Organisatrice des Transports, la Région, seule à décider. Nous sommes force de proposition mais nous devons composer avec la volonté que chacun puisse arriver à Matabiau... »

Un participant : « Une autre stratégie est celle des compagnies aériennes low cost : atterrissant à Carcassonne, elles imposent de prendre le train pour Toulouse, notamment pour les Anglais. Il faudrait peut-être revoir le système d'information pour tenir compte de cet aspect particulier. »

M. Alonso : « Il faut garder à l'esprit que la maintenance se fait là où les trains stationnent pour éviter les mouvements à vide, donc à une extrémité de la ligne. Toutes les lignes TER convergeant à Toulouse, il est plus intéressant d'y regrouper la maintenance plutôt que de multiplier équipes et installations, même si à chaque extrémité de la ligne se trouvent quand même du remisage et des opérations de maintenance.

Un atelier de maintenance lourde de niveau 3 a été inauguré à Matabiau en 2015 : pourquoi créer un autre aménagement alors que tous les trains y passent et que l'atelier peut être utilisé au maximum ?

Concernant les travaux, certaines opérations sur les voies principales imposent un travail de nuit mais l'essentiel de nos programmes concerne les voies de service, même si le raccordement au réseau principal ne pourra se faire que de nuit.

Sur la question du fret : son axe important est Montpellier-Toulouse et son activité est surtout structurée autour de St-Jory, notamment pour les trains d'essence qui sont reçus pour partie par des exploitants qui se trouvent à St-Jory. Cet axe implique le passage par Toulouse. Les procédures, très normées, veulent garantir la sécurité du système : la vérification est faite par l'entreprise et par nous, réglementairement. Tout au long de la circulation, l'évolution est surveillée. Un système automatique, détecteur de boîtes chaudes, vérifie qu'il n'y a pas d'échauffement des essieux, notamment au niveau de Carcassonne. Les dispositifs mécaniques aident le contrôle. La probabilité d'un accident est vraiment très faible. La question du contournement par la vallée de l'Hers revient fréquemment : elle est inscrite dans notre document prospectif mais à un horizon où l'on ne parvient plus à insérer les trains de fret dans le système ferroviaire... »

Fin de la réunion à 20h30.

7 • ORGANISMES PRÉSENTS

- Association 2 Pieds 2 Roues
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins
- Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP)
- Association Ilot Lapujade
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse
- Fédération régionale des Promoteurs Immobiliers (FPI)
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées