

Dispositif de participation sur le projet Toulouse EuroSudOuest

« Les Ateliers de la Fabrique »

Compte-rendu de la réunion du mercredi 11 septembre 2013

- **Lieu** : Fabrique Toulouse Métropole, 1 allée Jacques Chaban-Delmas
- **Participation** : 42 personnes
- **Elu présent** : Jean-Paul Makengo, référent des Ateliers de la Fabrique, adjoint du secteur 4 et élu du quartier 4.1
- **Service présent** : Elodie Cluzeau, Catherine Flandé et Olivier Duvernois - Europolia
- **Intervenants** : Régis Chanteau, du Conseil Régional, Maïder Delgado, de RFF, et Pascal Klyz, de la SNCF
- **Autres** : Joan Busquets – urbaniste en charge du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest

SOMMAIRE

1. Présentation des études ferroviaires – cf. présentation en annexe	p. 2
2. Temps de travail en atelier, en sous-groupe	p. 5
3. Restitution des travaux	p. 5
4. Echanges	p. 6
5. Bilan	p. 7
Conclusion	p. 7

Monsieur DUVERNOIS, directeur du projet à Europolia, remercie les participants pour leur présence. Il donne ensuite les dates des prochains ateliers et leurs ordres du jour. La soirée sera consacrée à un échange autour des études ferroviaires, présentées par Messieurs CHANTEAU et KLYZ, du Conseil régional et de la SCNF, et par Madame Delgado, de RFF.

L'Atelier du 25/09 traitera de logistique urbaine qui a fait l'objet d'échanges et de réserves lors de la réunion d'installation du 03/07.

L'Atelier du 09/10 sera consacré à la situation sociodémographique à l'intérieur du périmètre d'études à partir de l'exploitation des données de l'INSSE du recensement de 2009. L'objectif de cet atelier est de mettre en perspective les chiffres de l'INSEE avec la réalité vécue des différents quartiers constituant le périmètre d'études de Toulouse EuroSudOuest.

Les 3 ateliers suivants porteront sur les différentes composantes du projet urbain :

- Le 30/10 : la programmation
- Le 20/11 : le Pôle d'Echanges Multimodal
- Le 11/12 : l'accessibilité et les premières orientations du projet urbain

L'intervalle de 3 semaines entre chacun permettra d'y intercaler un atelier « focus » plus spécifique si les participants le demandent.

Toutes ces rencontres auront lieu de 18h à 20h, et seront confirmées par des invitations officielles.

Les comptes rendus seront remis autant que possible entre 2 ateliers, dans des délais raisonnables. Plusieurs participants ont regretté une rédaction trop neutre du premier compte-rendu. Les prochains comptes rendus seront donc rédigés sur un format différent pour rendre plus visible l'évolution des échanges et les expressions de chaque participant. Rappel du déroulé de la rencontre :

1. Présentation des études ferroviaires
2. Temps de travail en atelier, en sous-groupe (3)
3. Restitution des travaux
4. Echanges
5. Bilan

1. Présentation des études ferroviaires – cf. présentation en annexe

Système ferroviaire

Mme Delgado commente le diaporama du système ferroviaire de Toulouse :

- Matabiau est au centre d'une étoile à 6 branches (dont 3 branches à voie unique et 3 branches à double-voie),
- Un trafic voyageurs en augmentation de 150% d'ici l'horizon cible (2050),
- Actuellement : 400 circulations/jour avec une prépondérance de TER et 245 mouvements techniques/jour,
- Depuis 2009, des aménagements sont réalisés pour assurer cette montée en charge,

- Une subdivision prévue en 3 secteurs avec des voies et des quais dédiés à certaines dessertes pour optimiser l'exploitation de la gare,
- Le système ferroviaire de Toulouse Matabiau s'organise en 6 sites d'une surface totale de 70ha.

Métiers et usages

M. Klyz poursuit le commentaire en situant les différents métiers et usages. Il fait un focus sur ceux de Raynal :

- La halle SERNAM sert pour l'instant au stockage,
- La cour fret est dédiée à l'entretien des infrastructures. On y compte aussi un quai pour la défense nationale (militaires et pompiers),
- L'Etablissement Régional de Maintenance est consacré à l'entretien du matériel automoteur (TER).

Contexte, enjeux et préconisations de la 1^{ère} étude sur les Trains A Grande Vitesse

Mme Delgado reprend le commentaire du diaporama sur les enjeux définis par les études ferroviaires quant au projet Toulouse EuroSudOuest :

- optimiser le fonctionnement du complexe ferroviaire
- garantir son développement à long terme
- procéder à une rationalisation foncière pour dégager des espaces mutables pour le projet urbain.

Les résultats de l'étude sur les besoins de remisage et de maintenance TAGV donnent une emprise de 29000m² à 35500m² à terme.

Pour implanter ces installations, RFF a tiré des enseignements du retour d'expériences françaises et européennes, dont le principal enseignement est la nécessité d'une implantation à moins de 2km de la gare. Le site de Raynal ressort de cette analyse.

Contexte, enjeux et préconisations de la 2^{ème} étude sur les TER

M. Chanteau poursuit le commentaire sur les TER, dont la Région est l'autorité organisatrice et financière. Leur fréquentation, constamment en hausse, a connu une augmentation de +8,5% entre 2011 et 2012. Matabiau est le centre du TER de Midi-Pyrénées en concentrant 27% du trafic et en accueillant 75% des trains qui la traversent.

50% du parc TER est remisé à Toulouse, principalement sur le site de Raynal, qui héberge aussi l'atelier où est entretenu et maintenu le matériel. Pour faire face à la hausse de trafic d'ici 2025, la Région va renouveler les matériels les plus anciens et acquérir de nouveaux matériels plus capacitaires..

M. Tassot : « Tous ces nouveaux matériels seront-ils accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite ? »

M. Chanteau : « Oui et ils ont été étudiés avec les associations concernées. »

Les futurs besoins en remisage et maintenance sont détaillés (cf. diaporama) :

- 800 à 1000m de linéaire sont à trouver hors de Raynal pour le remisage,
- Un nouvel atelier de maintenance est à implanter près de la gare (halle SERNAM),
- Les équipements de maintenance légère doivent être maintenus.

Les études de ces différents sujets préconisent :

- A Périole : une implantation du remisage du bloc du ¼ Nord-Est et de la station-service,
- A Raynal : une implantation du remisage, de la maintenance légère des blocs central et Sud-Ouest, et de la « machine à laver »,
- Sur une partie du site de SERNAM : une implantation de la maintenance lourde.

Les travaux d'implantation des installations de maintenance ont déjà démarré, via la construction d'un bâtiment de 24 millions, financé par la Région.

La synthèse des études de remisage et de maintenance propose une combinatoire des emprises de Périole et Raynal :

- A Raynal : remisage des TAGV, TER des blocs Sud-Ouest et central, « machine à laver »,
- A Périole : remisage des TER du bloc Nord-Est, station-service,
- Emprises SERNAM : nouvel ERM.

L'ensemble de l'utilisation du territoire a été co-réfléchi par les différents acteurs, précise M. Chanteau.

Résultats de la 3^{ème} étude sur l'élargissement des quais et l'augmentation du nombre de voies à Matabiau à long terme

Mme Delgado rappelle les objectifs de l'étude (cf. diaporama) et expose la situation actuelle : 14 voies et 6 quais. Après avoir listé les critères d'analyse de l'étude, elle détaille la solution d'aménagement retenue :

- La création d'un nouveau quai et de 2 nouvelles voies (12 et 13),
- L'élargissement des quais actuels.

Ces aménagements requièrent un élargissement de 30 m des emprises occupées par les quais et les voies vers Périole (à l'est).

Résultats de la 4^{ème} étude sur la couverture des voies

Une analyse multicritères a été menée sur le site de Matabiau pour chaque orientation de l'aménagement urbain : la continuité verte, la voirie ou le bâti.

Il ressort que si une couverture légère pour les modes doux est possible, elle est très contrainte pour de la voirie et du bâti.

La tranchée Guilheméry a aussi été étudiée. . La différence de niveau entre chaque côté de la tranchée se traduirait, en cas de couverture, par la présence de murs de 4 à 6 mètres de haut. Par ailleurs, la présence d'appareil de signalisation rend ponctuellement très difficile la réalisation d'une couverture complète. L'opportunité d'une couverture de la tranchée Guilheméry a donc été abandonnée à l'issue de l'étude.

En conclusion, le schéma directeur du patrimoine ferroviaire est projeté. Il identifie les espaces ferroviaires mutables (en jaune) et les espaces relevant du système ferroviaires (en bleu).

Suite à une question de la salle, Mme Delgado ajoute que les trains de marchandises n'ont pas de besoin en remisage.

2. Temps de travail en atelier, en sous-groupe

M. Duvernois souligne que l'exhaustivité de la présentation précédente vise à fournir tous les éléments aux participants.

L'Atelier se poursuit par un temps de travail en sous-groupes de 15-20mn.. Les groupes sont invités à désigner un rapporteur pour une restitution de leurs travaux, avant des échanges.

M. Hoepffner regrette que les légendes des cartes projetées ne soient pas lisibles.

Les participants se réunissent ensuite en 3 groupes pour travailler sur les études présentées.



3. Restitution des travaux

Restitution du groupe 1

En préalable, le groupe déplore le manque de temps pour discuter et estime que trop de temps a été consacré à la présentation.

- Ces études avaient déjà été présentées. Elles montrent des coûts très importants pour réaliser l'ensemble des opérations prévues. Le groupe s'interroge donc sur la difficulté d'allier faisabilité technique et financière.
- La question du fret n'a pas été abordée dans la présentation et en particulier la traversée de la gare Matabiau par des trains de matières dangereuses (essence).

Elle constitue pourtant un danger dans une gare si fréquentée. Le groupe s'interroge aussi sur la capacité à terme de Guilheméry à supporter tout le trafic ferroviaire projeté.

- Seules des études techniques ont été présentées : quid de l'humain ? Des personnes travaillent sur ces sites. Ils constituent une véritable petite ville et le projet urbain doit l'intégrer.
- Sur l'accessibilité à la gare : certains sont très incrédules sur la possibilité d'amener autant de voyageurs à la gare. D'où la question d'une 2^{ème} gare.
- Le problème du développement durable a été abordé, en lien avec le plan climat : comment récupérer et valoriser l'énergie produite par les activités ferroviaires ?

Restitution du groupe 2

En préalable, le rapporteur déplore lui aussi le peu de temps imparti pour ces travaux.

- Le groupe prend acte de la petitesse des terrains libérables.
- L'augmentation de la fréquentation de la gare de 40 000 voyageurs/jour à 100 000 pose la question des parkings, des mouvements induits dans le quartier et du phasage des travaux.
- Les études ne provoquent pas de réaction en elles-mêmes mais le groupe est inquiet de l'impact sur l'environnement immédiat de la gare : d'autres études seraient à mener, notamment sur tous les mouvements induits autour de la gare.

Restitution du groupe 3

En préalable, la rapporteuse évoque d'importantes difficultés de prises de parole, rendant la synthèse difficile, et exprime le regret de ne pas avoir pu poser de questions avant le travail en sous-groupe.

- Une partie des espaces libérés en jaune sont dits « mutables sous conditions » : lesquelles ? S'ils sont libérés, pour qui ?
- La couverture des voies a été présentée comme très problématique à cause des murs qu'elle induirait : le groupe estime au contraire qu'ils pourraient être des protections visuelles et sonores intéressantes.
- Le creusement sous les voies de remisage a-t-il été envisagé ?
- Comment les flux piétons s'organiseront-ils ?
- L'argumentaire sur l'abandon des autres sites de maintenance a été trop rapide et donc frustrant.
- Le groupe souhaite disposer des retours d'expérience évoqués.
- Les surfaces présentées des sites de maintenance sont-elles déjà figées ?
- Comment la desserte de la plateforme logistique sera-t-elle organisée ?

La rapporteuse termine sur la frustration du groupe de n'avoir pu travailler : ces conditions ne doivent pas se reproduire.

4. Echanges

M. Duvernois justifie le choix d'une présentation exhaustive des études ferroviaires compte tenu des enjeux qu'elles représentent pour le projet Toulouse EuroSudOuest. Il prend note des critiques exprimées par les 3 groupes et indique que le déroulé des prochaines réunions sera adapté en conséquence.

Mme Denoël indique que la mise à disposition des présentations en amont les rendrait plus rapides ensuite et dégagerait du temps pour les échanges.

Un participant du groupe 3 indique que la présentation des études ferroviaires n'avait pas vocation à susciter beaucoup de débat. De fait, les Ateliers commenceront avec les échanges sur le projet urbain.

M. Duvernois précise que les questions d'accessibilité, mises en avant par les différents groupes, seront abordées lors des Ateliers de novembre et décembre traitant du projet urbain.

Les partenaires répondent aux questions :

M. Klyz :

- Sur le fret : le parti-pris est de réserver des créneaux et des voies pour les trains de marchandises qui n'ont pas de besoin d'installation spécifique. Le groupe 1 évoque une hausse possible des trafics de marchandises mais, à l'horizon de GPSO, elle ne nécessite pas d'installation supplémentaire.
- Sur la traversée de la gare avec des marchandises dangereuses : le transport par voie ferroviaire est réputé sûr. Les quais sont conçus pour cela et la vitesse maximale est de 60km/h.

Mme Denoël demande des précisions sur les conditions de gestion des marchandises à Matabiau.

M. Klyz indique qu'aucun besoin spécifique n'a été identifié sur le complexe ferroviaire de Matabiau pour les trains de marchandises. La zone de triage de St-Jory a vocation à perdurer et le site de Toulouse n'est pas envisagé. »

Mme Delgado précise que les espaces « mutables sous conditions » sont des espaces qui pourraient être dédiés à une autre vocation que ferroviaire mais que les modalités de cette évolution reste à étudier. Il est important de noter que les terrains peuvent être libérés pour deux raisons : soit la fonction présente n'est plus nécessaire au système ferroviaire, soit la fonction ferroviaire est relocalisée sur un autre espace du système ferroviaire de Toulouse Matabiau.

Un participant du groupe 3 pointe une contradiction dans les présentations. D'un côté, on dit que le territoire jaune sera libéré mais de l'autre côté, on indique que cela reste à étudier. Au final, il est essentiel de connaître si les fonciers ferroviaires seront effectivement libérés ou pas sinon l'Atelier ne peut pas travailler...

M. Duvernois précise que les études ont permis de déterminer les besoins en foncier ferroviaire. La réalisation du projet, et en particulier la libération des fonciers ferroviaires va demander du temps. C'est pourquoi, il est essentiel que le projet urbain dispose d'une certaine souplesse pour s'adapter au fil du temps. Cet aspect a justifié le principe d'un plan guide et non d'un concours d'urbanisme qui aurait figé le projet à un instant donnée.

5. Bilan

M. Makengo, référent des Ateliers de la Fabrique, adjoint du secteur 4 et élu du quartier 4.1, conclut cette rencontre en remerciant les intervenants. Représentant des élus, il suivra les débats, sans intervenir entre l'assistance, les services et les intervenants mais pour entendre les participants. Ayant pris note de leurs retours sur le compte rendu, il les invite à lui faire part de leurs appréciations des changements à venir. Enfin, il remercie les participants pour leur investissement, Europolia et les intervenants pour la préparation de la réunion.

Conclusion

- En termes de méthode :

Les participants souhaitent que les temps de présentation et les temps d'échanges et de débats soient rééquilibrés au profit de ces derniers.

La diffusion en amont des Ateliers des documents supports ou d'une note de problématique permettrait de préparer la réunion.

Les retours d'expérience en France et en Europe constituent des supports très intéressants pour les Ateliers. Ils permettent la mise en perspective de la situation toulousaine.

- En termes de projet :

Les participants s'interrogent sur la faisabilité technique mais aussi financière des projets ferroviaires présentés. Ils notent qu'ils sont nécessaires à la réalisation du projet Toulouse EuroSudOuest mais qu'à ce stade, on ne dispose d'aucune garantie sur leur calendrier et leur financement.

Le passage de trains de matières dangereuses à Matabiau constitue un problème de sécurité que le projet ne résout pas à ce jour.

Les participants restent interrogatifs sur la capacité de la tranchée Guilheméry à absorber la croissance de trafic attendue (une note spécifique sur ce sujet sera adressée aux membres de l'Atelier). En parallèle, des participants souhaitent que la possibilité de couvrir la tranchée ne soit pas abandonnée et continue à être étudiée dans le cadre du projet urbain.

L'accessibilité de la gare en particulier et du périmètre de Toulouse EuroSudOuest en général est un sujet de préoccupation récurrent compte tenu de la croissance de la fréquentation. La crédibilité du projet urbain dépendra beaucoup des réponses qui seront apportées sur ce sujet.

Le projet doit être exemplaire en matière de développement durable. Cette dimension du projet doit être intégrée dès maintenant.

La surface des espaces ferroviaires libérés reste au final très limitée. Il est donc essentiel d'en garantir la faisabilité. Une partie des participants s'interroge sur la réalité de cette mutation compte tenu des contraintes techniques et financières que cela implique. Cette interrogation renvoie pour partie, aux critères retenus (essentiellement financier) pour justifier le maintien de l'essentiel des activités de maintenance et de remisage au sein du complexe ferroviaire de Toulouse Matabiau.

Les prochains rendez-vous sont donnés : le 25/09, sur la logistique urbaine, le 30/10, sur la programmation, le 20/11, sur le futur PEM, et le 11/12, sur l'accessibilité et les premières orientations du projet urbain.

Fin de la réunion à 20h20.