

Saint-Denis, le 15 MARS 2017

Le Président

Décision portant organisation de la concertation préalable

Sur la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse

Le Président de SNCF Réseau,

Vu le code des transports, et notamment ses articles L.2111-9 à L.2111-25,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau et notamment l'article 39,

Vu le décret du 25 mai 2016 portant nomination du président délégué du directoire de la SNCF.

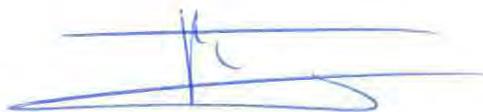
Vu la délibération du conseil d'administration de SNCF Réseau en date du 22 juillet 2015 portant délégation de pouvoirs à son président et fixant les conditions générales au sein de SNCF Réseau,

Vu les articles L. 103-2 à L. 103-6 et R. 103-1 à R. 103-3 du code de l'urbanisme,

décide d'engager la concertation relative à la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse.

Elle est organisée dans les conditions définies par le document annexé à la présente décision.

La concertation se déroulera du 20 mars au 19 mai 2017.



Patrick JEANTET

SCHÉMA DIRECTEUR DU NŒUD FERROVIAIRE DE TOULOUSE

MODERNISATION DU PÔLE INDUSTRIEL FERROVIAIRE



**CONCERTATION PRÉALABLE
DU 20 MARS AU 19 MAI 2017**

RETROUVEZ L'ENSEMBLE DES INFORMATIONS
ET EXPRIMEZ-VOUS SUR :
sncf-reseau.fr/modernisation-pole-industriel-toulouse



SNCF RESEAU
DIRECTION TERRITORIALE OCCITANIE
AUTORISATION 47798
31689 TOULOUSE CEDEX 6

**QU'EST-CE QU'UNE CONCERTATION
RÉGLEMENTAIRE ?**

La concertation est une procédure légale, appliquée au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme. Cette démarche participative ouverte à tous permet à SNCF Réseau de présenter le projet de modernisation du noeud ferroviaire et d'approfondir les différentes options d'aménagement avec les riverains afin de répondre à la question « comment intégrer durablement le nouvel outil ferroviaire optimisé de Toulouse, au sein d'un tissu urbain en mutation ? »

OÙ, QUAND, COMMENT ?

La concertation a lieu du **20 mars au 19 mai 2017**.
Une notice de présentation du projet, accompagnée d'un registre numérique, est consultable sur le site www.sncf-reseau.fr/modernisation-pole-industriel-toulouse

POUR ALLER PLUS LOIN

**Vous souhaitez prendre toute la mesure du projet ?
SNCF Réseau vous propose :**

- Deux rencontres en gare de Toulouse Matabiau les 18/04 et 11/05 de 17h00 à 19h00,
 - Une réunion d'information publique le 16/05 de 18h30 à 20h30 aux Espaces Vanel, 1 Allée Chaban Delmas - 31 500 Toulouse.
- Nombre de places limité, inscription sur : modernisation.noeud.ferroviaire.toulouse@sncf.fr

Posez vos questions et formulez des propositions

- Par voie postale : SNCF Réseau / Concertation du noeud ferroviaire de Toulouse - 2 Esplanade Compans Caffarelli - 31 200 Toulouse.
- Par internet : modernisation.noeud.ferroviaire.toulouse@reseau.sncf.fr

LE PARTENARIAT TOULOUSE EUROSUD-OUEST

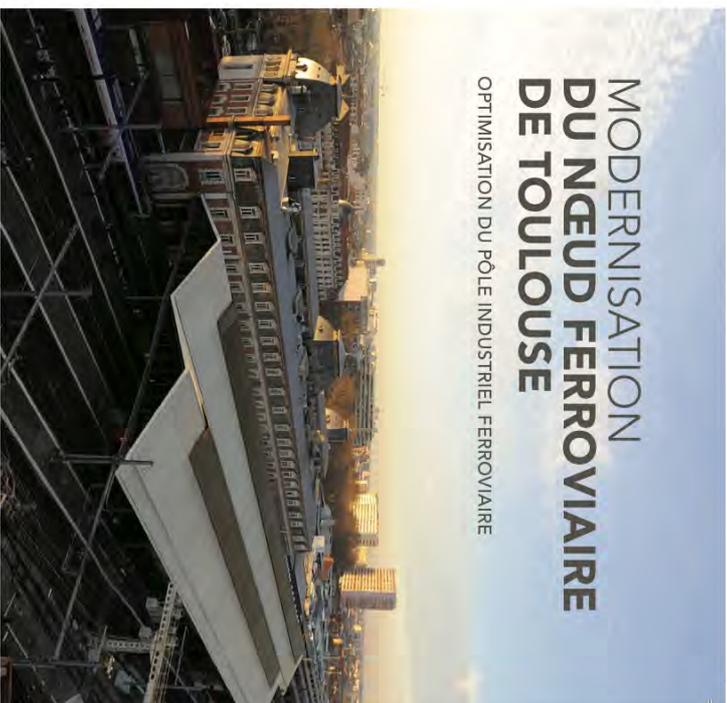
L'Etat, Toulouse Métropole, la Région Occitane, le Département Haute-Garonne, le SMT-C - Tisseo et la SNCF se sont regroupés afin de coordonner trois projets distincts :

- Le projet urbain autour de la gare
- Le projet du futur Pôle d'Échanges Multimodal
- Le projet de la modernisation du noeud ferroviaire de Toulouse.

Parce qu'elle se caractérise par des problématiques industrielles qui lui sont propres, la modernisation du noeud ferroviaire de Toulouse fait l'objet d'une concertation et d'une enquête publique spécifiques.



Crédits Photos : SNCF Réseau / E. Grimaut - Réalisation : serinse - 12621



MODERNISATION
DU NOEUD FERROVIAIRE
DE TOULOUSE

OPTIMISATION DU PÔLE INDUSTRIEL FERROVIAIRE

CONCERTATION PRÉALABLE
DU 20 MARS AU 19 MAI 2017
LETTRE D'INFORMATION



DONNEZ VOTRE AVIS OU DEMANDEZ UNE INFORMATION !

Vous êtes : Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom

Prénom

E-mail



POURQUOI MODERNISER LE NOEUD FERROVIAIRE DE TOULOUSE ?

POUR RÉPONDRE AUX NOUVEAUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS

Toulouse est la métropole la plus attractive de France sur les plans économique et démographique. Les besoins en déplacement en région Occitanie et l'arrivée prochaine de la grande vitesse imposent une modernisation du réseau ferroviaire.

POUR AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DU RESEAU FERROVIAIRE

La modernisation du nœud ferroviaire permettra de faire face à l'augmentation conjointe du trafic et des besoins de maintenance.

Les trois lieux de cette amélioration, Matabiau, Raynal et Périole, dédiés à la composition des rames, à la maintenance des trains et à la gestion opérationnelle de l'activité ferroviaire, nécessitent une importante transformation.

LES ÉTAPES DE LA MODERNISATION

LE SITE DE MATABIAU SERA OPTIMISÉ

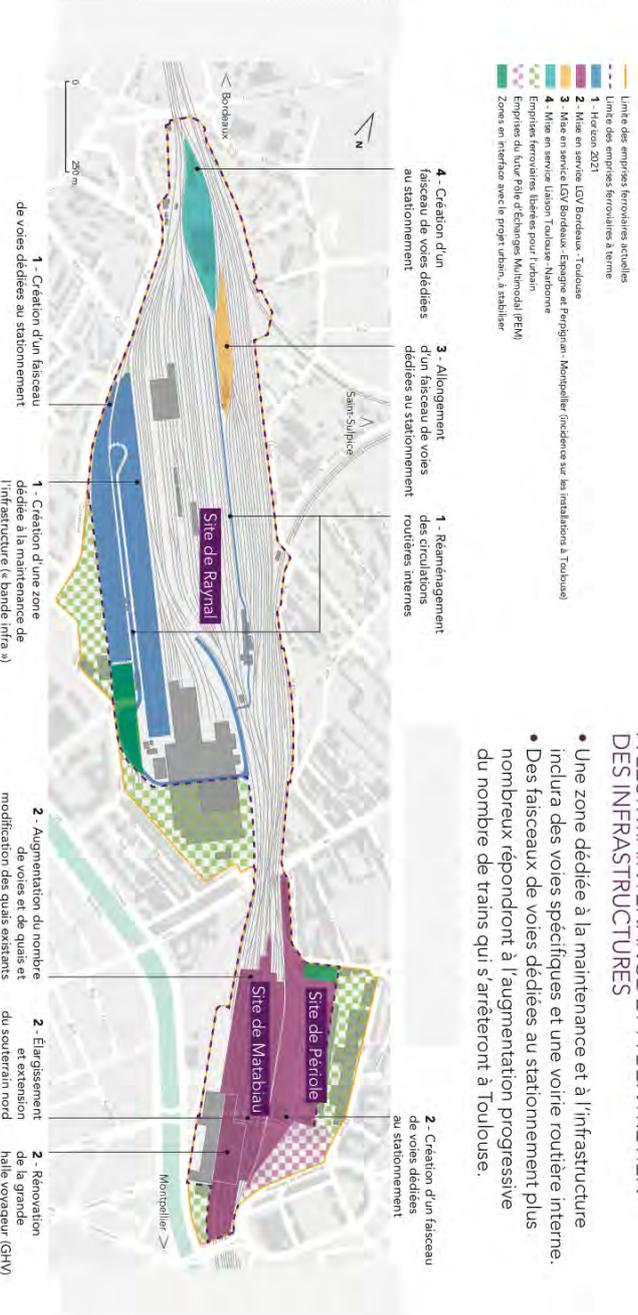
- L'augmentation du nombre de voies permettra de faire face aux augmentations de trafic au-delà de la mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse. Elle s'accompagnera de l'élargissement et de la prolongation du souterrain Nord, de la création d'accès aux quais et d'une rénovation de la Grande Halle Voyageurs.
- L'élargissement et l'allongement de quais sont envisagés. L'opération nécessitera de neutraliser une voie et de la réinstaller au Nord-Est de la gare.

LE SITE DE PÉRIOLE SERA RÉORGANISÉ

- L'opération comprend l'aménagement d'un faisceau de voies de stationnement dédié aux trains Quart Nord-Est (circulations de Figearc / Rodez / Mazamet). Périole accueillera également des installations de maintenance légère (plein de gazole, lavage extérieur, remplacement de petites pièces...).

LE SITE DE RAYNAL SERA DÉDIÉ AU STATIONNEMENT DES TRAINS, À LEUR MAINTENANCE ET À L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES

- Une zone dédiée à la maintenance et à l'infrastructure inclura des voies spécifiques et une voirie routière interne.
- Des faisceaux de voies dédiés au stationnement plus nombreux répondront à l'augmentation progressive du nombre de trains qui s'arrêteront à Toulouse.



MODERNISATION DU NŒUD FERROVIAIRE DE TOULOUSE

OPTIMISATION DU PÔLE INDUSTRIEL FERROVIAIRE

CONCERTATION PRÉALABLE
DU 20 MARS AU 19 MAI 2017



POURQUOI MODERNISER LE NŒUD FERROVIAIRE DE TOULOUSE ?

MÉTROPOLE LA PLUS ATTRACTIVE DE FRANCE SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE ET DÉMOGRAPHIQUE, TOULOUSE SE PRÉPARE À L'ARRIVÉE DE LA GRANDE VITESSE. POUR S'INSCRIRE DANS LA DYNAMIQUE DE DÉPLACEMENT DU TERRITOIRE ET RÉPONDRE À LA HAUSSE ATTENDUE DU TRAFIC, LA MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINNE DOIT ÊTRE ENGAGÉE.

RÉPONDRE AUX NOUVEAUX BESOINS DE DÉPLACEMENT

La réflexion sur la modernisation de l'étoile ferroviaire de Toulouse a donné lieu à l'élaboration d'un Schéma Directeur. Elle a été entreprise dans le sillage de plusieurs documents d'aménagement : Grand Plan de Modernisation du Réseau (2013), contrat de plan Etat-Region, Plan Rail Régional, projet Mobilités 2025-2030... Il s'agit notamment d'adapter le réseau aux évolutions de l'offre de transport et aux futurs besoins de maintenance des infrastructures ferroviaires.

Tous les échelons du territoire sont concernés :

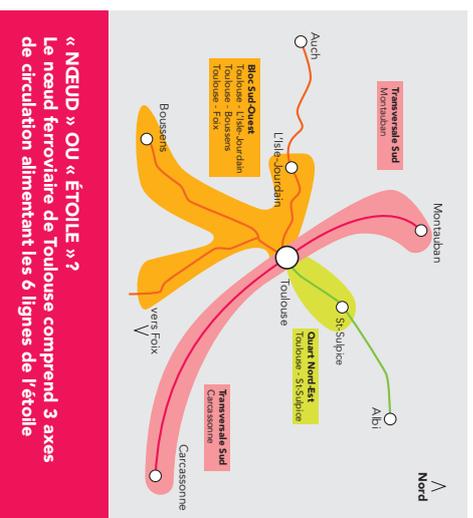
- Le pôle industriel ferroviaire, composé des sites Matabiau, Raynal et Pérole.
- On y effectue la composition des trains, la maintenance et la gestion opérationnelle globale de l'activité ferroviaire.

- Le nœud ferroviaire toulousain, espace de convergence dont dépend le bon fonctionnement de l'ensemble du système ferroviaire.
- Le réseau s'y concentre en de nombreuses voies rapprochées, certains étant dévolus à la manœuvre et au stationnement des trains.
- L'étoile ferroviaire, à partir de laquelle le réseau se scinde en plusieurs lignes en direction des aires péri-urbaines et des zones rurales.

AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE

La modernisation du pôle industriel ferroviaire passe par plusieurs projets complémentaires :

- Le renforcement des installations du service « train » pour la maintenance, le stationnement, la gestion des circulations.
- L'augmentation de la capacité d'accueil des trains à quai en gare de Matabiau (plus d'espace sur les quais, donc plus de confort et de sécurité pour les voyageurs).
- La réduction des conflits de planification de la circulation des trains.

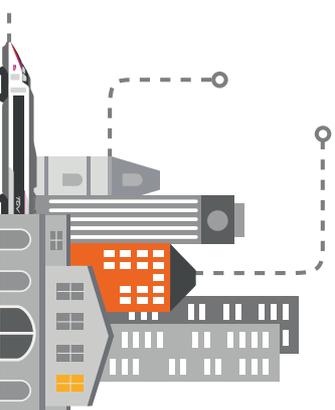


- Transversale Sud de Montauban à Carcassonne, via Toulouse.
- Quart Nord-Est vers Figear / Rodez / Mazamet via Saint-Sulpice.
- Bloc Sud-Ouest (lignes de Foix, Tarbes et Auch).

LE NŒUD FERROVIAIRE DE TOULOUSE UNE PHYSIONOMIE COMPLEXE

Les installations du nœud ferroviaire sont localisées sur trois sites principaux :

- **Matabiau**, quais, souterrains et voies situées à proximité du Bâtiment Voyageurs historique.
- **Pérole**, à l'Est de la gare Matabiau, réservé au stationnement et à l'entretien courant d'une partie des trains du Quart Nord-Est (nettoyage, pleins de carburant et fluides...).
- **Raynal**, au Nord de la gare, qui accueille les activités logistiques nécessaires à l'entretien des infrastructures et à la réalisation des travaux ferroviaires. C'est également ici qu'est réalisée la majeure partie des activités de maintenance et de stationnement des trains.



LES ENJEUX TECHNIQUES DE LA MODERNISATION DU PÔLE INDUSTRIEL FERROVIAIRE DE TOULOUSE

La gare de Toulouse a accueilli le premier train en provenance de Bordeaux en **1856**. Elle est aujourd'hui équipée de **14 voies** et **6 quais** accueillant plus de 480 trains par jour. L'infrastructure ferroviaire n'est pas correctement dimensionnée pour répondre aux augmentations de desserte envisagées avec les mises en services des Lignes à Grande Vitesse et le développement du TER sur le territoire.

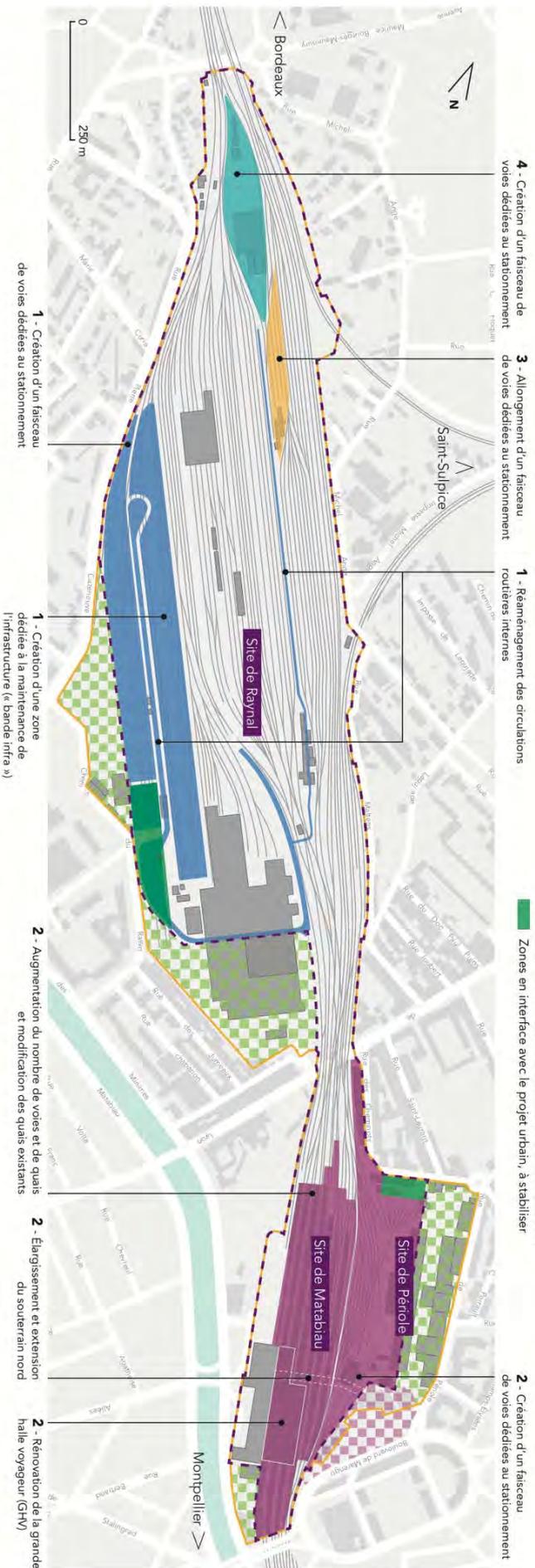
Pour permettre au pôle industriel ferroviaire de Toulouse de faire face à cet accroissement de trafic, il est notamment nécessaire de :

- Créer de nouvelles voies,
- Élargir certains quais et en augmenter le nombre,
- Étendre et élargir le souterrain nord,
- Renforcer les activités de maintenance des trains,
- Créer de nouveaux faïceaux dédiés au stationnement,
- Optimiser et rationaliser les activités nécessaires à l'entretien et aux travaux des infrastructures ferroviaires.

Sur le site, les infrastructures et équipements ferroviaires ont besoin d'être optimisés pour fluidifier l'exploitation des trains.

LES ÉTAPES DE LA MODERNISATION

LES DIFFÉRENTES ÉTAPES DE MODERNISATION DU PÔLE INDUSTRIEL FERROVIAIRE DE TOULOUSE ONT POUR BUT D'ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT TOUT EN GARANTISSANT DES CONDITIONS D'EXPLOITATION ADAPTÉES.



DES AMÉNAGEMENTS POUR PRÉPARER L'AVENIR

- Limite des emprises ferroviaires actuelles
- - - Limite des emprises ferroviaires à terme
 - 1 - Horizon 2021
 - 2 - Mise en service LGV Bordeaux - Toulouse
 - 3 - Mise en service LGV Bordeaux - Espagne et Perpignan - Montpellier (incidence sur les installations à Toulouse)
 - 4 - Mise en service Liaison Toulouse - Narbonne
- Emprises ferroviaires libérées pour l'urbain
Emprises du futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)
Zones en interface avec le projet urbain, à stabiliser

LE SITE DE MATABIAU

SERA OPTIMISÉ

Des quais adaptés

Afin de répondre à l'arrivée de nouvelles circulations ferroviaires, l'élargissement et l'allongement de quais en gare de Toulouse Matabiau sont envisagés. L'opération nécessitera de réaliser une voie et de la reconstituer au Nord-Est de la gare.

Un quai et des voies supplémentaires

L'augmentation conjointe du nombre de quais et de voies permettra de faire face aux augmentations de trafic prévues en gare de Toulouse au-delà de la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, tout en garantissant une circulation facilitée des voyageurs et un accès aux quais optimisé.

En parallèle de l'élargissement et du prolongement du souterrain Nord, l'accès aux quais sera en conformité via la création d'ascenseurs et de rampes. Enfin, la grande halle voyageurs sera rénovée.

LE SITE PÉRIÔLE

SERA RÉORGANISÉ

Les infrastructures seront reconfigurées pour créer un faisceau de voies de stationnement dédié aux trains du Quart Nord-Est. Il accueillera également des installations permettant la réalisation d'opérations de maintenance légère sur les trains (plein de gazole, lavage extérieur, surveillance et remplacement de petits équipements...).

Il s'agit par ailleurs de limiter les conflits de circulations qui seraient générés, notamment sur la transversale Sud, en faisant stationner et en entretenant le matériel roulant du Quart Nord-Est sur le site de Raynal.

LE SITE DE RAYNAL

SERA DÉDIÉ :

- Au stationnement,
- À la maintenance des trains,
- À la maintenance de l'infrastructure.

Une zone dédiée à la gestion opérationnelle de la maintenance de l'infrastructure

Les activités nécessaires à la maintenance des infrastructures ferroviaires seront localisées sur Raynal. Le site sera constitué d'un ensemble de voies desservies par une voirie routière interne et d'installations de chargement qui permettront de passer du mode ferroviaire au mode routier.

Des faisceaux de stationnement plus nombreux

L'augmentation progressive du nombre de trains qui stationneront à Toulouse justifie la création de linéaires de garage supplémentaires.

1 - Création d'un faisceau de voies dédiées au stationnement

1 - Création d'une zone dédiée à la maintenance de l'infrastructure (« bande infra »)

2 - Augmentation du nombre de voies et de quais et modification des quais existants

2 - Élargissement et extension du souterrain nord

2 - Rénovation de la grande halle voyageur (GHV)

Cet accroissement nécessite successivement :

- La création de six voies de stationnement de 400 mètres de longueur,
- L'allongement d'un faisceau existant à l'Est de Raynal,
- Le remplacement de l'atelier voiture (qui est actuellement utilisé pour l'entretien de rames Corail, en cours de radiation) par un nouveau faisceau de garage.

Par ailleurs, une alternative consistant à créer une gare satellite en amont de la gare de Matabiau est étudiée. Les trains effectuant la navette « Castelnau d'Estretfonds Toulouse » seraient alors en terminus au niveau de la halle de « Route de Lauzaquet », en connexion directe à la ligne B (station « La Vache ») et, potentiellement (selon les enseignements tirés du Débat Public), avec la future ligne TAE du réseau métropolitain.

LA CONCERTATION

LA CONCERTATION SUR LA MODERNISATION DU POLE INDUSTRIEL FERROVIAIRE DE TOULOUSE EST INDISPENSABLE A LA REUSSITE DU PROJET. RIVERAINS, USAGERS, VOYAGEURS, ELUS OU ACTEURS ENVIRONNEMENTAUX SONT INVITES A PARTICIPER A L'INSERTION DE CET OUTIL INDUSTRIEL OPTIMISE AU SEIN D'UN ENVIRONNEMENT URBANISE.

LA CONCERTATION, UNE DEMARCHE PARTICIPATIVE

La concertation sur la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse ne consiste pas seulement à démontrer l'utilité des travaux dans la perspective d'un fort développement métropolitain, régional et international du transport. Elle permet de présenter les modalités du projet et d'approfondir les options envisagées afin de recueillir les avis et propositions des riverains et usagers du réseau ferroviaire. Appliquée au titre du Code de l'Urbanisme, la concertation est, pour SNCF Réseau, une aide à la décision pour toute opération d'aménagement.

UNE QUESTION VOUS EST POSEE

Comment intégrer durablement le nouvel outil ferroviaire optimisé de Toulouse au sein d'un tissu urbain très dense ?

Pour répondre à cet enjeu et préparer la concertation, SNCF Réseau a d'ores et déjà rencontré les acteurs du territoire (maires des quartiers Bonnefoy et Minimes, Toulouse Métropole, Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER)...).

Les objectifs et les modalités de la concertation ont également été partagés avec l'ensemble des partenaires de Toulouse EuroSudOuest.

SAISISSEZ-VOUS DU SUEU!

Cette modernisation concerne particulièrement les usagers du train et les riverains du site ferroviaire. **Saisissez-vous du sujet pour participer à l'élaboration d'un projet d'insertion agréable et utile à tous !**



S'INFORMER

- La concertation a été annoncée par voie de presse.
- Une notice de présentation du projet est en ligne sur le site SNCF Réseau.
- Les riverains de la gare Matabiau et du nœud ferroviaire, ainsi que les établissements publics situés à proximité, recevront des courriers d'information.

S'EXPRIMER

- Une lettre pré-affranchie (lettre T) sera déposée dans les boîtes aux lettres des riverains.
 - Les avis et demandes d'information peuvent être adressés à SNCF Réseau par voie postale :
SNCF Réseau / Concertation du nœud ferroviaire de Toulouse – 2 esplanade Compans Cafarelli – 31200 Toulouse
- Une adresse mail spécifique est également dédiée :

modernisation.noeud.ferroviaire.toulouse@reseau.sncf.fr

- La mise en ligne de la notice de présentation du projet s'accompagne d'un registre numérique.
- Plusieurs temps d'échanges se tiendront sous forme de rencontres en gare et d'une réunion d'information publique.

ET APRÈS LA CONCERTATION ?

Le bilan de la concertation reprendra l'ensemble des échanges. Les propositions retenues seront intégrées aux projets. Validé par le Président de SNCF Réseau, le document sera mis à la disposition du public sur le site Internet de SNCF Réseau et versé à l'enquête publique qui précèdera les travaux.

UN TERRITOIRE EN MOUVEMENT

Tandis que les grands pôles économiques et universitaires de la métropole toulousaine poursuivent leur développement, le cœur de ville se redessine :

- Les allées Jean-Jaurès, qui assurent la liaison entre le centre-ville et le quartier Marengo, sont en cours de transformation.
- La rue de Bayard deviendra le prolongement naturel de l'avenue d'Alsace-Lorraine. Les cheminements piétons et cyclistes s'intégreront dans le projet de réaménagement de la gare Matabiau et de ses abords.
- La 3^e ligne de métro entre Colomiers et Labège, dont le débat public s'est achevé en décembre 2016, entrera en service en 2024 avec un arrêt prévu au niveau du futur Pôle d'Échange Multimodal de Matabiau.

LE PARTENARIAT TOULOUSE EUROSUDOUEST

La démarche partenariale Toulouse EuroSudOuest vise à coordonner différents projets qui permettront de répondre aux nouveaux usages en matière de transport. Ce partenariat regroupe l'État, Toulouse Métropole, la Région Occitanie, le département Haute-Garonne, le SMTC - Tisséo et la SNCF.

Trois projets distincts sont représentés : les aménagements engagés autour de la gare Toulouse Matabiau, le Projet d'Intérêt Majeur (PIM), dont le futur Pôle d'Échanges Multimodal, le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse. La nature des travaux et les plannings s'y référant ont justifié la création du partenariat afin de coordonner ces projets.

Parce qu'elle se caractérise par des problématiques industrielles qui lui sont propres, la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse fait l'objet d'une concertation et d'une enquête publique spécifiques.

DISPOSITIF PRÉVU ET RAPPELÉ DANS LE PROTOCOLE DE PIM



COMMUNIQUÉ DE PRESSE



TOULOUSE, LE 17 MARS 2017

MODERNISATION DU PÔLE INDUSTRIEL FERROVIAIRE DE TOULOUSE : INFORMEZ-VOUS ET DONNEZ VOTRE AVIS DU 20 MARS AU 19 MAI 2017

Du 20 mars au 19 mai 2017, SNCF Réseau soumettra à concertation le projet de modernisation du pôle industriel ferroviaire de Toulouse au public afin de recueillir ses avis et observations.

Dans l'objectif d'accompagner l'arrivée du TGV OCÉANE et de faire face à l'évolution de l'offre de transport, la modernisation du pôle industriel ferroviaire de Toulouse est indispensable pour rendre plus performant le nœud ferroviaire toulousain.

L'infrastructure ferroviaire est localisée sur trois sites principaux : Matabiau, Périole et Raynal. Elle accueille actuellement plus de 480 trains par jour grâce à ses 14 voies.

Le programme de modernisation du pôle industriel ferroviaire de Toulouse au sein des emprises foncières SNCF, devra permettre d'améliorer l'exploitation des trains mais également grâce à une réelle optimisation, de libérer des espaces fonciers en faveur du développement urbain, et mis en œuvre dans le cadre de Toulouse EuroSudOuest.

La concertation vise à partager le résultat des premières études d'optimisation et de travailler avec les citoyens et les acteurs du territoire sur l'insertion de l'outil industriel dans son environnement urbain.

Saisissez-vous du projet :

➤ EN VOUS INFORMANT :

- Un dossier de concertation sera consultable à la Maison de la Citoyenneté Nord (4 place du marché au cochon) et à l'Espace Bonnefoy (4 Rue du Faubourg Bonnefoy) et téléchargeable sur la page dédiée au projet sur le site internet de SNCF Réseau.
- Une lettre d'information, présentant le projet et la démarche de concertation qui lui est associée, sera distribuée aux riverains et disponible en gare Matabiau et au côté des dossiers de concertation disponibles aux adresses ci-dessus.
- Une page sera dédiée au projet sur le site internet de SNCF Réseau : sncf-reseau.fr/modernisation-pole-industriel-toulouse

CONTACT PRESSE :

SNCF Réseau Occitanie - Gladys VERDIER - 05 34 44 15 73 - gladys.verdier@reseau.sncf.fr

➤ EN VOUS EXPRIMANT :

À partir du 20 mars et durant toute la durée de la concertation réglementaire, le public est invité à donner son avis via :

- Une carte T (préaffranchie) détachable de la Lettre d'information
- Un courrier à adresser à : SNCF Réseau / Concertation du nœud ferroviaire de Toulouse – 2 esplanade Compans Cafarelli – 31200 Toulouse
- Une contribution dans le recueil d'avis en ligne accessible à partir de la page dédiée au projet sur le site internet de SNCF Réseau : sncf-reseau.fr/modernisation-pole-industriel-toulouse
- Un mail à envoyer à : modernisation.noed.ferroviaire.toulouse@reseau.sncf.fr

➤ EN ECHANGEANT :

- Deux rencontres se tiendront en gare Matabiau, les 18 avril et 11 mai 2017, de 17h00 à 19h00.
- Une réunion publique sera organisée courant mai. SNCF Réseau informera le public ultérieurement sur les modalités de cette réunion. Elle permettra d'exposer le projet et d'échanger à propos de l'intégration durable de ce site ferroviaire optimisé en plein cœur de Toulouse.

Le bilan de la concertation reprendra l'ensemble des échanges. Les propositions issues de la concertation qui seront retenues seront intégrées au projet. Validé par le Président de SNCF Réseau, le document sera mis à la disposition du public sur le site internet de SNCF Réseau et versé à l'enquête publique qui précédera les travaux.

LE PARTENARIAT TOULOUSE EUROSUDOUEST

La démarche partenariale Toulouse EuroSudOuest vise à coordonner différents projets qui permettront de répondre aux nouveaux usages en matière d'aménagements urbain et de transports. Ce partenariat regroupe l'État, la SNCF, la Région Occitanie, le département Haute-Garonne, le SMTC - Tisséo et Toulouse Métropole.

Toulouse EuroSudOuest coordonne trois projets : le projet urbain autour de la gare, le projet du futur Pôle d'Echanges Multimodal et le projet de la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse. La nature des travaux et les plannings s'y référant ont justifié la création de ce partenariat afin de coordonner les actions de ces projets.

Parce qu'elle se caractérise par des problématiques industrielles qui lui sont propres, la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse fait l'objet d'une concertation et d'une enquête publique spécifiques.



CONTACT PRESSE :

SNCF Réseau Occitanie - Gladys VERDIER - 05 34 44 15 73 - gladys.verdier@reseau.sncf.fr

SNCF Réseau

**Modernisation du nœud ferroviaire de
Toulouse**

Réunion CESER - CoDEV

Compte-rendu

Destinataires :

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

30 mars 2017

cr170330 réunion CESER CoDEV vdef

Compte-rendu de la réunion de présentation du projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse, en présence du CESER (Conseil Economique Social et Environnemental Régional) et du CODEV (Conseil de Développement de Toulouse Métropole)

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION ET PRESENTATION DU PROJET	4
2. DISCUSSIONS.....	5

Organisée dans le cadre de la concertation préalable du projet de Modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse qui se tient du 20 mars au 19 mai 2017, cette réunion s'est déroulée dans les locaux de Toulouse Métropole, le 30 mars 2017 de 18h à 20h30.

Etaient présents à cette réunion :

- Une cinquantaine de membres du CODEV (Conseil de Développement) de Toulouse Métropole et du CESER (Conseil Economique Social et Environnemental Régional) d'Occitanie ;
- Sylvain Alonso, Responsable territorial nœud de Matabiau pour SNCF Réseau ;
- Eloïse Yahia-Berrouguet, Chargée de communication et de concertation pour SNCF Réseau ;
- Gilles Rouyer, Responsable Synergies Projets pour SNCF Mobilités ;

La réunion avec le CESER et le CoDEV a pour objectifs de :

- Informer sur le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse ;
- Echanger sur le projet et les hypothèses opérationnelles de SNCF Réseau ;
- Enrichir la réflexion grâce à l'expertise des membres du CoDEV et du CESER dans des domaines clés que sont le développement économique, les transports ou encore l'environnement.

1. INTRODUCTION ET PRESENTATION DU PROJET

Sylvain Alonso, *responsable territorial du nœud de Matabiau pour SNCF Réseau*, indique aux participants que son intervention aujourd'hui se fait dans le cadre d'une concertation réglementaire, au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme. Il signale aux participants qu'un compte-rendu sera rédigé et qu'il viendra alimenter le bilan de la concertation. La concertation se tient du 20 mars au 19 mai, les rencontres organisées dans ce cadre prendront différentes formes : réunion publique, ateliers d'échange dans le cadre de la démarche Toulouse EuroSudOuest, rencontres en gare, avis individuels déposés sur internet, par mail ou par carte T.

La présentation s'est articulée autour de cinq points :

- Le contexte dans lequel s'inscrit le projet ;
- Les enjeux particuliers que représentent la modernisation du nœud ferroviaire toulousain ;
- Les hypothèses opérationnelles envisagées dans le cadre du projet ;
- Le partenariat Toulouse EuroSudOuest et son articulation avec le projet ferroviaire ;
- La concertation et les différentes manières d'y prendre part.

2. DISCUSSIONS

Thomas Berthé, siège au CODEV au titre de la première coopérative d'habitant de Toulouse, il est géographe/urbaniste et spécialiste des transports. Il estime que pour répondre aux besoins de correspondance (train – TER mais aussi à l'intermodalité urbaine), il est nécessaire d'acheminer un maximum de trains en gare de Matabiau. Il rappelle qu'un projet de gare « bis » à l'échelle de la métropole a longtemps été discuté. Cette hypothèse poserait de nombreux problèmes, notamment de rupture de charges, de saturation du métro et de non desserte du nouveau quartier Toulouse EuroSudOuest. Il ajoute que les services offerts dans un deuxième pôle ne pourraient être suffisants pour assurer une prise en charge satisfaisante des voyageurs.

Beaucoup d'habitants des villes périphériques empruntent le train pour venir travailler à Toulouse. Mais aujourd'hui, il manque une offre ferroviaire en direction des villes comme Labège, Colommiers, l'Ilse Jourdain, qui sont aussi des centres économiques. Ces itinéraires ne sont pas ou peu desservis, puisque les correspondances ne le permettent pas : par exemple il n'existe pas de transport ferroviaire entre Saint Sulpice et Labège. Un des enjeux stratégiques du projet de nœud ferroviaire toulousain serait l'optimisation de ces correspondances, notamment grâce à une signalisation améliorée et l'accueil de deux trains sur le même quai.

Il estime qu'il est prématuré de libérer 6,5 hectares des emprises ferroviaires actuelles, puisqu'ils pourraient être utilisés à long terme pour construire de nouveaux quais et faisceaux, dans le cas d'un accroissement du trafic ferroviaire.

Il questionne SNCF Réseau sur la possibilité de construire au-dessus des rails, afin de profiter d'espaces situés en plein cœur de l'agglomération. Il ajoute que des constructions au-dessus des rails existent depuis longtemps dans d'autres pays comme le Japon.

Il craint que les opérations immobilières autour de la gare de Matabiau ternissent l'image architectural du cœur de ville, l'aspect des bâtiments est souvent discuté dans le cadre de projet urbain autour des gares. Étant donné que les futurs programmes immobiliers viseront avant tout une clientèle haut de gamme (hôtel standing et produits investisseurs), il craint que le projet Toulouse EuroSudOuest participe à l'exclusion des classes moyennes du cœur d'agglomération. Pour éviter cela, il serait important de mettre en place des mesures durables de contrôle du foncier, à travers des instruments nouveaux introduits par la loi ALUR (office foncier solidaire et coopérative habitante par exemple).

Sylvain Alonso rappelle que l'hypothèse de trains en terminus au niveau des gares Saint-Agne et Montaudran a été envisagée par le passé, notamment pour éviter des investissements trop lourds sur le complexe ferroviaire de Matabiau et pour simplifier son fonctionnement. Du point de vue de l'exploitation ferroviaire des sites, cette hypothèse est judicieuse, cependant dans l'état actuel il manque une ligne de transport pour acheminer les voyageurs rapidement en centre-ville, comme c'est le cas à Saint Cyprien - Arènes. L'hypothèse d'une gare « bis » est envisagée en premier lieu sur le pôle multimodal de La Vache, où il existe actuellement une halte ferroviaire (Route de Launaguët) et une station de métro (ligne B). Si la gare Matabiau se trouvait congestionnée à l'avenir, il serait possible de créer un terminus pour certains TER au

niveau de la halte ferroviaire Route de Launaguet. Cette perspective est intéressante si la troisième ligne de métro (TAE Toulouse Aerospace Express) marque un arrêt à proximité directe de cette halte ferroviaire.

Les correspondances sont limitées notamment par le nombre de trains dont dispose la SNCF. A travers des modélisations ferroviaires, SNCF Réseau essaye de limiter autant que possible les temps de correspondance en gare de Matabiau, notamment pour les correspondances les plus sollicitées par les usagers. Mais se pose aussi la question de la répartition du matériel roulant sur le territoire régional, en effet lorsqu'une grande partie des trains arrivent le matin en gare de Matabiau, il est nécessaire de les faire repartir dans l'autre sens pour pouvoir équilibrer et réguler le trafic.

Concernant la possibilité d'accueillir deux trains sur une même voie (2TMV : 2 Trains Même Voie), la version la plus performante de ce système d'exploitation est en cours d'homologation au niveau national. Le projet de modernisation du nœud ferroviaire prévoit la possibilité d'accueillir deux trains simultanément sur une même voie, tout en précisant qu'il ne sera pas utilisé dès lors que l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire), organisme indépendant, n'aura pas donné son feu vert à la mise en place de cette pratique dans sa version la plus efficace.

Au sujet de l'emprise foncière libérée, les études ont été menées pour déterminer la surface que SNCF était en mesure de libérer dans le cadre du projet de modernisation du nœud ferroviaire. Cette surface n'est pas nécessaire aux futurs développements et ce jusqu'à la réalisation du projet LTN (Liaison Toulouse Narbonne) à l'horizon 2030.

A propos de la proposition visant à construire au-dessus des voies, les contraintes induites par une telle opération sont lourdes. Pour soutenir les constructions, il est nécessaire de créer des appuis au milieu du plan de voies, d'abaisser les caténaires et de revoir la signalisation en abaissant les feux de signalisation ferroviaire. Etant donné le risque que peut représenter un accident avec du matériel roulant à propulsion thermique, il serait encore plus complexe de couvrir les voies. De plus, l'aménagement d'une dalle au-dessus des voies représente un lourd investissement pour le promoteur qui souhaite profiter du foncier créé. Même si la rentabilité du bâti au-dessus des voies est forte, l'investissement ne pourra être réalisé que si le promoteur immobilier arrive à atteindre l'équilibre économique.

Le PIM (Projet d'Intérêt Majeur), pour ce qui le concerne, comprend des quotas minimums de logements sociaux dans ses opérations d'habitat, ce qui devrait limiter l'éviction des classes moyennes du centre-ville.

Odile Morin, représentante au CESER du Comité d'entente régional des associations représentatives des personnes en situation de handicap et leur famille, explique avoir participé à une réunion de présentation du projet global et qu'il y avait été évoqué le déplacement de la gare routière. Dans l'état actuel, cet équipement n'est pas accessible, puisque les quais ne sont pas aménagés pour les PMR (Personnes à Mobilité Réduite). Compte tenu du trafic important sur le site de la gare routière, il est impossible d'aménager des quais pour répondre aux problématiques d'accessibilité. Elle aimerait savoir si l'hypothèse d'un déplacement de la gare routière est toujours d'actualité.

Sylvain Alonso souligne que l'accessibilité de la gare routière pour les PMR n'est effectivement pas satisfaisante dans son état actuel. Il informe les participants sur le fait qu'il existe actuellement deux scénarios d'évolution : 1 - La gare routière reste à son emplacement initial et subit des transformations conséquentes pour la rendre notamment accessible, 2 - elle est transférée au nord du site Périole. Si la seconde hypothèse est retenue, il sera beaucoup plus aisé d'aménager cet espace afin qu'il soit accessible.

Benoît Durand, de l'AUTAT (Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine), se dit satisfait de la dernière déclaration de Guillaume Pépy, Président du directoire de l'EPIC SNCF, sur France Inter, où il soulignait que l'urgence était davantage à la mise en service de nouvelles lignes TER, plutôt que LVG (ligne à grande vitesse).

L'AUTAT évoque depuis plusieurs années l'idée d'un RER toulousain. Il estime que la priorité doit être accordée aux « trains du quotidien ». En effet, les Transiliens représentent 70% des voyageurs de train en France, comparé aux utilisateurs du TGV qui ne représentent que 6%. Dans une perspective favorable à l'augmentation de l'offre TER, le nombre de voies seraient insuffisant en gare de Matabiau. Il serait également intéressant d'une part, d'implanter un RER avec un centre de remisage à Castelnau pour désengorger la gare de Matabiau et d'autre part, d'allonger le quai de la voie 1C grâce au foncier libéré. Les voyageurs en provenance de Hoche et de l'Ilse Jourdain pourrait par conséquent bénéficier de train plus long. L'ambition affichée (10 trains supplémentaires à terme en heure de pointe) reste trop faible, compte tenu du développement important de la métropole.

La priorité est à l'implantation d'un système ERTMS (système européen de surveillance du trafic ferroviaire) niveau 2, ce que l'Union Européenne propose de financer pour tous les nœuds ferroviaires.

Sylvain Alonso souligne que Guillaume Pépy a adressé un courrier à Jean-Luc Moundenc, Maire- de Toulouse, dans lequel il précise ses propos en indiquant qu'aucune LGV n'entrera en travaux à court terme. Aujourd'hui les LGV en travaux sont les suivantes : Tours – Bordeaux, Le Mans – Rennes et le Contournement Nîmes - Montpellier. Malgré tout, cela ne signifie pas que la réflexion sur la ligne GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest) est abandonnée. La décision revient à l'Etat et aux Régions concernées (Aquitaine et Occitanie) de décider ou non de la réalisation de cette ligne, étant donnée qu'ils sont les principaux financeurs. Ce courrier sera bientôt disponible en téléchargement sur le site de SNCF Réseau.

L'équipe SNCF Réseau dédié au projet continue de faire avancer le projet GPSO. L'échéance 2024 pour la réalisation de la LGV reste envisageable, même si SNCF Réseau estime qu'elle est ambitieuse.

Le quai de la voie 1C ne peut pas être prolongé dans la configuration actuelle de la gare Matabiau, puisqu'il empiéterait sur le bâtiment voyageur. Cette voie permet actuellement d'accueillir des trains prévus en situation normale ainsi que des trains en situation d'incident pour réguler le trafic.

Un participant regrette que la SCNF ne s'engage pas suffisamment sur la thématique du transport « urbain » (RER) et que la LTN passe au second plan, alors que la nouvelle Région Occitanie vient d'émerger et que les trajets Toulouse – Montpellier sont amenés à se multiplier.

Il s'interroge aussi sur la contrainte que représente la tranchée Guilhemery pour le développement du ferroviaire au sud de Toulouse, et aimerait savoir dans quelle mesure cette dernière a été prise en compte dans le projet.

Si le projet est cohérent, le scénario sur lequel il se construit ne prend pas assez en compte le développement économique de Toulouse Métropole.

Sylvain Alonso explique qu'aujourd'hui en région parisienne, le RER Eole est prolongé pour pouvoir désaturer la gare de Saint-Lazare, le trafic ayant atteint un niveau critique. De la même manière, l'allongement du RER C a permis d'améliorer la capacité d'accueil des trains en gares d'Austerlitz et de Montparnasse. Un projet de même nature peut être envisagé à Toulouse le jour où la gare Matabiau sera complètement saturée. Compte tenu de la situation actuelle, cette perspective de réalisation est difficilement envisageable, notamment puisqu'elle apparaît trop onéreuse (infrastructure nouvelle, souterrains à creuser). De plus, et contrairement à l'exemple parisien, le taux de charge retour¹ risque de ne pas être suffisant pour atteindre l'équilibre économique sur une opération de cette ampleur. Aujourd'hui le RER fonctionne en région parisienne car, pour chacune des deux périodes de pointe observées, les trains sont chargés dans les deux sens (Paris → Banlieue et Banlieue → Paris).

Par ailleurs, le projet dans sa configuration actuelle permet de faire circuler deux trains de fret en heure de pointe. Aujourd'hui les infrastructures ferroviaires en gare de Matabiau offrent la capacité d'en faire circuler un seul en heure de pointe, même si cette possibilité n'est que très peu consommée. L'équilibre économique d'une opération ferroviaire est souvent plus difficile à justifier pour le transport de marchandises que pour celui des voyageurs.

Concernant la liaison Toulouse Narbonne, le projet, mis de côté jusqu'à présent, prend une nouvelle ampleur avec la fusion des deux Régions. Malgré tout, la priorité jusqu'ici a été donnée au projet GPSO, qui n'entrera pas en service avant 2024. Les procédures administratives sont très longues pour un projet ferroviaire (concertation, enquêtes publiques, débat public). Il faut aussi trouver les financements nécessaires. C'est pourquoi SNCF Réseau ne peut s'avancer sur une anticipation de la date de réalisation pour le moment pour la LTN.

Par rapport à la tranchée Guilhemery, tous les aménagements proposés par SNCF Réseau au Sud de Toulouse incluent dans leur configuration la contrainte que représente cet ouvrage, notamment pour l'accueil de trains supplémentaires.

¹ En heure de pointe du matin, il existe peu de demande pour des déplacements de Toulouse vers les communes périphériques, SNCF Réseau craint que les trains repartent à vide. Le problème est symétrique à l'heure de pointe du soir : Charge des trains nettement supérieure dans le sens « Toulouse => périphérie » que dans le sens « périphérie => Toulouse ».

Joachim Dandievel, du CESER et représentant de la CFDT, s'interroge sur la possibilité d'un scénario intermédiaire entre une concentration de la maintenance sur le site de Matabiau et l'éclatement de celle-ci sur les différentes gares de la région. Cette hypothèse permettrait de libérer de la place en gare de Matabiau pour développer un projet plus approfondi sur les volets de l'intermodalité et de la capacité d'accueil.

Il ne faudrait pas que les emprises foncières libérées par la SNCF ne compromettent le développement du trafic à long terme. Le foncier libéré devrait être conservé dans une optique de développement de l'activité ferroviaire.

Sylvain Alonso revient sur les hypothèses de localisation de la maintenance présentée en diapositive 10. Cette représentation est volontairement « caricaturale ». Elle questionne les options d'une concentration des services et équipements de maintenance à Toulouse ou d'une répartition sur différents pôles ferroviaires de la région toulousaine. La perspective d'une concentration des activités à Toulouse ne signifie pas pour autant, que l'ensemble de la maintenance sera réalisé à cet endroit. Actuellement certaines installations de maintenance existent sur d'autres pôles régionaux. Le projet de modernisation prévoit qu'une grande partie de la maintenance lourde, celle dont le montant de création d'installation est élevée et dont l'usage peut être mutualisé entre les différentes lignes, soit réalisée à Toulouse qui est le point de convergence de toutes les branches de l'étoile toulousaine. Par exemple, il est évident que la création et l'implantation de l'établissement de maintenance régionale est plus pertinente sur le site de Matabiau plutôt que sur chacun des axes du nœud.

Jean-François Grain, du CESER et représentant la CGT, regrette que la réalisation des lignes à grande vitesse est entraînée un endettement de l'entreprise publique, qui par effet de ricochet, a abandonné progressivement le réseau régional. Cependant la coexistence de ces deux réseaux et leur développement simultané est nécessaire pour assurer une mobilité complète des voyageurs : le réseau LGV pour connecter les grandes métropoles françaises mais aussi européennes et le réseau TER pour assurer les connexions de proximité.

Les membres du CESER s'interrogent sur les liens et la cohérence entre le projet de modernisation du nœud ferroviaire toulousain et le Plan Mobilité 2025 – 2030 porté par la métropole. Les besoins en termes de circulation vont être très importants dans les décennies à venir. Il est essentiel que la Métropole et de la Région appréhendent au plus juste les évolutions.

Concernant les interrogations sur un projet de RER toulousain, la comparaison avec le réseau ferroviaire parisien se tient difficilement ; les gares parisiennes étant en impasse, celle de Matabiau étant traversante. Il estime que le passage d'une rame d'un point X à un point Y (extérieurs à Toulouse) en passant par le nœud de Matabiau est de nature à fluidifier le trafic. Aujourd'hui de nombreux trains viennent stationner à Toulouse et neutralisent des sillons qui pourraient être libérés si les trains poursuivaient leur trajet. C'est dans cette optique que le RER toulousain devrait être pensé.

La Région s'attache à la « rentabilité économique » de ses opérations, alors qu'elle devrait avant tout rechercher la « rentabilité sociale » dans l'exercice du service public, notamment pour les projets ferroviaires dont la mission est de proposer au plus grand nombre une offre de mobilité cohérente.

Le CESER avait pointé du doigt la faible prise en compte des infrastructures ferroviaires dans le Plan Mobilité 2025 – 2030 de la Métropole. Aujourd'hui le territoire toulousain présente l'avantage d'être traversé par un certain nombre de voies ferrées, qu'il faudrait utiliser pour développer les transports métropolitains.

Sylvain Alonso indique que la proposition visant à rendre les lignes régionales traversantes serait intéressante à terme, après LTN. Malheureusement, l'équilibre de charge dans les trains risque de ne pas être suffisant à court terme pour justifier l'opération. En l'absence d'un équilibre de charges, et donc d'un équilibre économique, La Région, autorité organisatrice des transports, risque effectivement de ne pas financer le projet.

La SNCF propose une offre longue distance qui permet d'achever les voyageurs des communes et régions situées en dehors de la métropole, ceci se fait en complémentarité du transport urbain, porté par Toulouse Métropole et Tisséo, qui permet la desserte de proximité. Il y a une réelle cohérence entre le Plan Mobilité 2025 – 2030 et la modernisation du nœud ferroviaire toulousains.

Bernard Fargeonet, représentant de la Chambre de Commerce et de l'Industrie et de la CPGME (Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises), regrette que l'idée d'un contournement ferroviaire de Toulouse par la vallée de l'Hers n'est pas été envisagée. Il s'interroge sur les risques que représente la circulation de train transportant des matières dangereuses dans une zone fortement urbanisée.

Il aimerait aussi savoir pourquoi le passage à un système ERTMS (système européen de surveillance du trafic ferroviaire) niveau 2 ne constitue pas, a priori, une priorité pour SNCF Réseau.

Sylvain Alonso précise que le projet de contournement ferroviaire de Toulouse par la vallée de l'Hers n'a pas été abandonné. Il figure d'ailleurs dans le schéma directeur du nœud toulousain. Cependant il n'est plus une priorité ; les études menées montrent que le fret ferroviaire n'a pas nécessairement besoin de ce projet pour continuer à opérer à court et moyen terme.

Le projet visant au passage à une infrastructure ERTMS niveau 2 est actuellement mené à l'échelle nationale. Le but est d'équiper toutes les lignes qui ont vocation à recevoir du trafic transfrontalier, puisqu'il permet aux trains de circuler sur les différents réseaux. Progressivement, le système sera mis en service sur le territoire national, mais l'équipement des lignes avec le système ERTMS ne figure pas dans les opérations prioritaires de la SNCF.

Un participant souhaiterait que la direction de la SNCF, les élus locaux et les autres maîtres d'ouvrage viennent justifier publiquement leur prise de position, notamment sur l'abandon du projet RER Nord toulousain.

De plus, il faudrait dès aujourd'hui anticiper les besoins à venir, en préservant l'enveloppe foncière libérée pour accroître l'infrastructure d'accueil. Cette emprise peut se montrer très utile si la bonne santé économique de la métropole toulousaine venait à se confirmer. Les constructions du nouveau quartier d'affaire risquent de grignoter cet espace.

Sylvain Alonso revient sur les craintes formulées concernant l'utilisation de l'emprise foncière libérée. Aujourd'hui, SNCF Réseau doit conjuguer avec la volonté affichée par la collectivité de développer le quartier de la gare en y implantant un certain nombre de projets urbains. En prenant en compte le développement du territoire et en réorganisant les activités ferroviaires sur les 3 sites du nœud toulousain (Matabiau, Périole et Raynal), SNCF n'a pas jugé nécessaire de préserver l'emprise foncière en question pour faire fonctionner ses infrastructures dans de bonnes conditions. Cette décision s'appuie sur un travail d'analyse du territoire (emploi, économie, démographie) sur les vingt prochaines années (horizon LTN).

Les contraintes budgétaires et de temps sont nombreuses. Le projet GPSO nécessite d'importants financements et sollicite beaucoup d'acteurs, or le budget et les moyens ne sont pas infinis. C'est pourquoi il est nécessaire de prioriser chaque opération en les étalonnant dans le temps.

Un participant souhaiterait connaître le coût de l'opération à horizon 2030.

Sylvain Alonso indique que le coût de l'opération s'élèverait entre 300 et 500 millions d'euros, montant qui fluctue en fonction des hypothèses retenues.

SNCF - Réseau

**Modernisation du nœud Ferroviaire de
Toulouse**

Atelier 1 TESO

Compte-rendu

Destinataires :

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

12 avril 2017

cr170412 atelier1 TESO vdef

*Compte-rendu de l'atelier Toulouse EuroSudOuest consacré au projet de
modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse.*

SOMMAIRE

1.	JEAN-LUC LAGLEIZE, ADJOINT AU MAIRE EN CHARGE DES OPERATIONS DE DEVELOPPEMENT URBANISTIQUE, DU PROJET « CŒURS DE QUARTIERS » ET DES RELATIONS STRATEGIQUES AVEC L'ANRU	4
2.	LE PROJET.....	5
3.	LES ECHANGES	6
4.	CONCLUSION.....	13

Organisée dans le cadre de la concertation préalable du projet de Modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse qui se tient du 20 mars au 19 mai 2017, cet atelier s'est déroulé le 12 avril 2017 à 18h à la Maison de la Citoyenneté des Minimes.

Etaient présents à cette réunion :

- Une **trentaine de participants** ;
- **Jean-Luc Lagleize**, Adjoint au Maire en charge des opérations de développement urbanistique, du projet « Cœurs de quartiers » et des relations stratégiques avec l'ANRU ;
- **Hélène Costes-Dandurand**, Maire de quartier 4.1 : Lapujade - Bonnefoy - Périole - Marengo - La Colonne (secteur Toulouse-Est), Adjointe au Maire en charge de la lutte contre le bruit ;
- **Olivier Duvernois**, Directeur de Toulouse EuroSudOuest à Europolia ;
- **Vincent Bouvier**, Chef de l'Unité Projets & Territoires pour SNCF Réseau ;
- **Gilles Rouyer**, Responsable Synergies Projets pour SNCF Mobilité ;
- **Sylvain Alonso**, Responsable territorial nœud de Matabiau pour SNCF Réseau ;
- **Eloïse Yahia-Berrouguet**, Chargée de communication et de concertation pour SNCF Réseau ;

1. JEAN-LUC LAGLEIZE, ADJOINT AU MAIRE EN CHARGE DES OPERATIONS DE DEVELOPPEMENT URBANISTIQUE, DU PROJET « CŒURS DE QUARTIERS » ET DES RELATIONS STRATEGIQUES AVEC L'ANRU

Jean-Luc Lagleize, remercie les participants de s'être mobilisés et souligne la présence de la Maire de quartier Hélène Costes-Dandurand.

La SNCF, invité par Europolia, va mobiliser les deux prochaines séances de travail des ateliers du partenariat TESO, afin de présenter le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse. Une visite de site sera également organisée le jeudi 20 avril. Ce temps privilégié avec le maître d'ouvrage permettra de mieux visualiser les transformations à venir.

Un atelier sur le volet urbain, en présence de l'architecte-urbaniste Joan Busquets, qui a réalisé le plan guide du secteur, sera organisé le 22 juin pour conclure le premier semestre. A la rentrée, les ateliers s'intéresseront au projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare Matabiau.

2. LE PROJET

Sylvain Alonso, *Responsable territorial du nœud de Matabiau pour SNCF Réseau* a présenté le projet comme suit :

- Le contexte dans lequel s'inscrit le projet ;
- Les enjeux particuliers que représente la modernisation du nœud ferroviaire toulousain ;
- Les hypothèses opérationnelles envisagées dans le cadre du projet ;
- Le partenariat Toulouse EuroSudOuest et son articulation avec le projet ferroviaire ;
- La concertation et les différentes manières d'y prendre part.

3. LES ECHANGES

Un participant rappelle que les personnes présentes à l'atelier CESER CoDEV avaient dénoncé le caractère insuffisant du projet, compte-tenu des potentielles évolutions du transport ferroviaire et de l'enjeu qu'il représente pour la croissance de la métropole. Le projet s'appuie beaucoup sur les besoins et les contraintes actuels du territoire, alors que la plupart des paramètres vont être amenés à évoluer durant les vingt prochaines années. Le positionnement, notamment des élus, pourrait évoluer en faveur d'un développement accéléré du ferroviaire. La capacité d'accueil de train et de voyageurs en gare n'est pas suffisante pour un centre urbain d'un million d'habitants !

S. Alonso rappelle que ce projet s'appuie sur des projections démographiques, économiques et d'emplois à l'échelle de la région Occitanie. Les besoins de déplacements aux horizons prospectifs ont donc été objectivés. Ces études sont fiables à moyens termes (20 ans), cependant il est plus difficile de prévoir les évolutions du territoire après 2040 (horizon LTN – Ligne Toulouse Narbonne). Les opérations de modernisation du nœud ferroviaire ont été longuement concertées avec les différents AOT (Autorité Organisatrice des Transports) impliquées dans le projet, elles sont le fruit d'un travail collectif et d'une réflexion partagée entre les acteurs.

Un participant aimerait avoir davantage d'informations sur la création de faisceaux de remisage à Périole, il aimerait savoir si les trains stationnés fonctionneront à énergie diesel ou électrique et craint d'éventuelles nuisances pour les quartiers alentours : odeurs, pollutions ...

S. Alonso explique qu'aujourd'hui les mauvaises odeurs émanent notamment de l'activité de maintenance du Technicentre, qui mobilise une surface importante du site de Périole. Dans le cadre de la modernisation du nœud ferroviaire, la surface d'activité de maintenance au niveau de Périole sera divisée par deux.

Actuellement la ligne n'est pas électrifiée et le projet ne prévoit pas l'électrification des voies de remisage sur Périole. Cet aspect est justifié par les importantes contraintes techniques (équipement de tout le linéaire d'installations électriques, mise au gabarit des tunnels, ...), qui auraient un effet très important sur le coût d'opération, sans que cela n'apporte davantage de services aux usagers du train (pas de fréquences supplémentaires ni de gain de temps de parcours).

Un participant s'interroge sur le devenir des rotondes. Il aimerait aussi connaître les destinataires du foncier libéré et les mutations prévues. L'aménagement d'espaces verts pourrait rendre plus agréable le paysage et la proximité entre zones urbaine et ferroviaire. Cela permettrait d'apporter une réponse efficace aux nuisances sonores et environnementales que produit l'activité ferroviaire. Le déménagement de la gare routière sur le foncier libéré de Périole accentuerait l'augmentation de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores sur ce secteur, ce qui n'est pas souhaitable.

Concernant la concertation, il s'interroge sur la prise en compte les avis formulés.

S. Alonso informe que les rotondes seront démantelées dans le cadre du projet, il précise qu'elles ne sont pas inscrites au patrimoine historique et industriel de la ville. A proximité du projet, deux bâtiments sont inscrits au « patrimoine historique », il s'agit du

bâtiment voyageurs de la gare Matabiau et d'une villa située au 2 rue Mansart (architecture caractéristique des années 1930). Comme le prévoit la réglementation, l'Architecte des Bâtiments de France sera saisi et devra indiquer si les aménagements prévus dans le projet ferroviaire sont dans le périmètre de visibilité de ces bâtiments. Le cas échéant, il pourra imposer des directives de constructions aux futures opérations.

Un participant demande à la maîtrise d'ouvrage si des mesures seront prises pour diminuer les nuisances sonores générées par le remisage des trains la nuit.

S. Alonso précise qu'il n'existe pas de réglementation spécifique à la problématique sonore du remisage. Par conséquent, le juge se réfère généralement à la réglementation sur le bruit de voisinage. Pour garantir une protection sonore réglementaire, le maître d'ouvrage pourrait être amené à réaliser certains aménagements : pose de mur anti-bruit autour des installations ferroviaires, protections en façade des logements impactés...

Hélène Costes-Dandurand, Maire de quartier, est aussi déléguée à la lutte contre la pollution sonore dans le cadre du Plan de prévention au bruit dans l'environnement. Elle souligne que la qualification du bruit de voisinage est une compétence de la ville et souhaiterait prendre connaissance du Plan de Prévention au bruit de la SNCF qui doit être actualisé chaque année.

Vincent Bouvier rappelle que la SNCF se réfère aux réglementations en vigueur pour lutter contre les nuisances sonores générées par l'activité ferroviaire du site. Le bruit peut être diminué de deux façons : en intervenant à la source (sur les voies ferroviaires ou aux limites d'emprises) ou directement sur les logements à l'aide d'équipements spécifiques.

Une participante préfère que le maître d'ouvrage opte pour la réduction des nuisances sonores à la source, directement sur la voie, qu'elle estime plus simple à réaliser en zone urbaine dense.

Une participante se dit étonnée des mesures prises par la SNCF pour lutter efficacement contre le bruit. Le maître d'ouvrage accroît les protections anti-bruit dans les zones à haute densité, mais ne se soucie pas de lutter contre les nuisances sonores dans les territoires impactés, qui sont moins denses.

Elle ajoute que pour des motifs financiers, la SNCF préfère traiter les nuisances sonores en façade des bâtiments, en y installant du double vitrage. Cette solution n'empêche pas les habitants de subir le bruit des installations ferroviaires lorsqu'il aère leur logement par exemple.

Elle aimerait savoir si la station-service, évoquée lors de la présentation du projet, existe actuellement. Elle estime que c'est une source de danger pour l'environnement, avec des émanations potentielles.

Elle aimerait aussi savoir si le projet prévoit le déplacement de la gare routière au niveau de la rue Périole.

S. Alonso indique que la station-service est en fonction depuis longtemps, c'est à cet endroit que les trains sont ravitaillés en carburant. Dans le cadre du projet, les cuves seront déplacées et enterrées. La SNCF est consciente des craintes que peut

représenter le stockage de matière inflammables en zone urbaine dense, mais SNCF conçoit ces installations dans le respect de la réglementation, en toute sécurité.

Concernant le déménagement de la gare routière à proximité du futur PEM (Pôle d'Echanges Multimodal), le Département intervient toujours pour les sujets relevant des lignes interurbaines, mais cette compétence devrait être transférée à la Région dans peu de temps. Ce transfert peut entraîner une importante reconfiguration des réseaux de transport routier. A cela s'ajoute la récente ouverture à la concurrence de certaines lignes. Deux scénarios seraient à l'étude pour la gare routière : 1. la gare routière est maintenue à son emplacement actuel, 2. elle est, repositionnée à proximité du PEM avec des accès directs aux autres modes de transports (métro, TGV, TER...).

H. Costes-Dandurand estime que les différents scénarios ne solutionneront pas la problématique d'engorgement des voies d'accès. Elle aurait voulu qu'un troisième scénario, visant à implanter le futur centre de remisage au bout du faisceau dédié aux trains en provenance d'Albi, soit étudié. Elle aimerait savoir pourquoi l'élargissement du pont Raynal, point d'étranglement des flux, n'a pas été intégré dans le projet de modernisation. Si la SNCF a chiffré cette opération, elle aimerait en connaître le coût.

Un participant estime que les convois fret génèrent beaucoup de nuisances sonores au niveau de Matabiau et à proximité de la tranchée Guilhemery. D'après lui, tout le quart sud-est de Toulouse est aussi impacté. Il aimerait savoir si une voie de contournement de Toulouse est prévue par la vallée de l'Hers.

Il demande à la SNCF si les trains Corail (en radiation progressive) seront remplacés par des rames TGV, notamment pour les liaisons vers Cahors et Tarbes.

Gilles Rouyer précise que l'Etat reste l'unique décideur concernant le choix et le renouvellement du matériel roulant. Les services de l'Etat sont d'ailleurs actuellement en train de rédiger un cahier des charges concernant le renouvellement du matériel. Les futures automotrices, qui viendront en remplacement des rames tractées, pourront circuler sur les lignes régionales à 200 ou 220 km/h (selon le constructeur retenu). L'atelier de maintenance régionale est en cours de modification pour accueillir les REGIO 2N (train à deux étages) qui seront mis en service au mois de juillet 2017. Il ajoute que la flotte Corail devrait être complètement remplacée à l'horizon 2022 – 2023.

S. Alonso rappelle que le projet de contournement par la vallée de l'Hers est toujours d'actualité. Cependant l'activité de fret ferroviaire reste marginale et fonctionne la plupart du temps à perte, le projet n'est pas économiquement soutenable aujourd'hui. La modernisation du nœud ferroviaire permettra la circulation deux trains de fret par heure de pointe, cette capacité d'accueil est suffisante compte-tenu de l'évolution du trafic fret envisagé à l'horizon LTN.

Un participant regrette que les convois transportant de l'essence et des déchets nucléaires continuent à circuler dans les zones très densifiées comme le centre de Toulouse.

S. Alonso rappelle que l'entreprise en charge des livraisons de matière dangereuses ou de déchets à risque doit garantir la sécurité des convois. Avant le départ, la SNCF vérifie également la conformité du convoi par une procédure dite de « Reconnaissance

d'Aptitude au Transport ». De plus, Tout au long de l'itinéraire, les agents SNCF (notamment les aiguilleurs) ont pour mission de surveiller l'évolution du convoi sur le réseau ferré.,

Enfin, et en complément des procédures déjà mentionnées, des dispositifs de contrôle d'échauffement des essieux (dit « Détecteurs de Boîte Chaude ») sont positionnés en amont de Toulouse, à Castelnaudary et à Montlaur. Ils ont pour vocation de détecter les trains pouvant dérailler afin de les arrêter avant qu'ils ne pénètrent dans l'agglomération toulousaine.

Une participante demande au maître d'ouvrage si le projet prévoit l'allongement et l'élargissement du passage souterrain et si le quai supplémentaire sera accessible depuis cet accès. Elle demande à la SNCF si tous les quais seront accessibles PMR.

Elle aimerait avoir davantage d'information sur la passerelle piétonne aménagée au-dessus des voies et savoir si la SNCF prévoit de desservir les quais de la gare depuis cette passerelle.

S. Alonso indique que la future passerelle a été réfléchié comme une interface ville – ville, pour faire le lien entre le centre-ville et le faubourg Bonnefoy. Cependant il existe une demande forte des porteurs des projets urbains pour relier les quais de la gare à la future passerelle. Les études réalisées ont démontrées que les accès aux quais proposés par SNCF sont suffisants, y compris à l'horizon de modélisation le plus lointain (celui de la réalisation de la Ligne Toulouse Narbonne). Du point de vue ferroviaire, l'accès aux quais depuis la passerelle n'est donc pas nécessaire à la bonne circulation des usagers.

V. Bouvier ajoute que l'accès aux quais depuis la passerelle pose des questions de sécurité et de sûreté, c'est une contrainte technique forte, notamment de nuit lorsque la gare est fermée.

O. Duvernois rappelle qu'il existe un désaccord profond sur ce sujet entre Europolia et SNCF Réseau. Il indique cependant, que les deux maîtres d'ouvrage se rejoignent sur la nécessité de prolonger le passage souterrain Nord vers Marengo. Même s'il existe des échanges train – ville, l'essentiel des flux se font entre le métro et le train. Actuellement la salle d'échange métro train est trop petite, son élargissement est nécessaire et se justifie d'autant plus avec l'arrivée de la Ligne de métro TAE (Toulouse Aerospace Express). La future salle d'échange fera plus de 2000 m², c'est plus grand que le rez-de-chaussée de la gare Matabiau.

Il ajoute que le Bâtiment Voyageurs devrait être agrandi, même si GPSO (Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest) n'aboutissait pas. Aujourd'hui la capacité d'accueil du bâtiment est sous-dimensionnée comparé aux besoins de la métropole (Toulouse est la quatrième ville de France en nombre d'habitants), il est fréquent d'observer des phénomènes de congestion le vendredi et le dimanche soir.

Une participante fait part de ses inquiétudes concernant la durée et la gestion des travaux. Elle voudrait connaître la nature des travaux effectués de jour et de nuit.

Elle aimerait savoir si l'élargissement de la partie inférieure du pont de l'avenue de Lyon est envisagé dans le cadre du projet de modernisation afin de pouvoir élargir les voiries et faciliter la circulation routière. Du point de vue des circulations routières, cet ouvrage agit actuellement comme un véritable entonnoir.

S. Alonso indique que l'essentiel des aménagements se font sur Périole et Raynal, sur des voies de service. Par conséquent, l'essentiel des travaux pourra être réalisé de jour, sans avoir à supprimer les trains qui circulent sur les voies principales. Néanmoins, les actions qui nécessiteront d'intervenir sur les voies principales (notamment pour procéder aux raccordements) seront réalisées de nuit afin de ne pas interrompre trop longtemps la circulation des trains.

Il indique qu'actuellement aucun élargissement de la partie inférieure du pont de l'avenue de Lyon n'a été demandé par les porteurs des projets urbains, il n'y a donc aucune étude en cours à ce sujet. Par ailleurs, S Alonso précise qu'une opération d'élargissement de ce pont nécessiterait d'interrompre l'ensemble des flux qui vont ou viennent en direction de Montauban, ceci est très complexe et coûteux et ne pourrait être envisagé que pour des motifs de premier ordre.

Un participant rappelle que depuis plus de 10 ans les associations se battent pour obtenir des accès PMR en gare de Matabiau, l'échéance de 2024 lui apparaît comme trop éloigné, c'est une priorité à laquelle doit s'atteler la SNCF. Il aimerait connaître le détail des opérations de mise en accessibilité PMR des gares de la métropole.

S. Alonso reconnaît que SNCF a pris du retard sur le volet de l'accessibilité. Une démarche de concertation a été lancée avec les associations. Il rappelle que l'accessibilité PMR et les cheminements des usagers jusqu'aux trains connaîtront une nette amélioration, grâce à la réalisation des aménagements suivants :

1. des rampes seront créées en baïonnettes (similaires à celles existantes à Paris Austerlitz) seront créées sur les quais les plus contraints,
2. un quai sera élargi,
3. plusieurs quais seront allongés,
4. un nouveau quai sera créé,
5. le souterrain Nord élargi,
6. le souterrain Nord sera allongé pour donner accès au futur quai,
7. l'ensemble des quais seront équipés d'ascenseur dans le cadre de la mise en œuvre des agendas programmés d'accessibilité.

V. Bouvier rappelle que la complexité d'un objet ferroviaire comme la gare de Matabiau ne permet pas de réaliser au même moment l'ensemble des opérations, il est impossible d'arrêter toute activité ferroviaire durant 3 ans. La réglementation en vigueur oblige la

SNCF à aménager des accès PMR dans l'ensemble des gares de la région avant 2024. Il ajoute que l'agenda opérationnel a déjà été validé.

O. Duvernois informe les participants que les maîtres d'ouvrage du projet Toulouse EuroSudOuest ont récemment présenté la stratégie d'accessibilité des gares aux associations PMR. Cette présentation s'est faite sous l'égide de « l'accessibilité pour tous », instance consultative portée par la mairie de Toulouse. Il propose que ces informations sur la stratégie et le phasage soient présentées lors du prochain atelier.

Un participant aimerait connaître les mesures que le maître d'ouvrage appliquera pour éviter les impacts pour les riverains durant les travaux. Il évoque l'idée d'un système d'évacuation des déblais et des déchets de chantier via le ferroviaire.

S. Alonso explique que plusieurs possibilités s'offrent à la SNCF pour l'évacuation des déchets : par le réseau routier ou le ferroviaire. Le maître d'ouvrage étudiera ces deux possibilités, il est fortement probable qu'il s'orientera vers une solution mixte. Il rappelle que SNCF Réseau prévoit de réaliser dans un premier temps la bande infra, qui pourrait être utilisée pour ces activités.

Il ajoute que le foncier cédé au projet urbain sera libéré une fois que les travaux seront terminés, ces espaces vont être utilisés pour stocker les déblais et acheminer le matériel.

Une participante s'interroge quant à la signification des acronymes GPSO et AFNT.

V. Bouvier rappelle que le projet GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest) est la mise à grande vitesse des lignes Bordeaux – Dax et Bordeaux – Toulouse. Le projet AFNT (Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse) correspond à la mise à quatre voies de la ligne Toulouse – Fenouillet – Lespinasse – Saint-Jory et Castelneau d'Estrètefond.

Un participant s'interroge sur la pollution des sols dans le périmètre des emprises ferroviaires, il demande à la SNCF si des dépollutions sont programmées avant la libération du foncier.

S. Alonso informe que l'emprise de la station-service est polluée, mais que ce terrain demeurera à vocation industrielle, la dépollution ne sera pas aussi lourde à gérer que les zones mutables. Il souligne que les fonciers devront être dépollués avant d'être cédés à l'urbain.

Une participante demande si les dispositions prévues pour la future cuve enterrée empêcheront toute fuite de gasoil.

G. Rouyer indique que la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) impose au maître d'ouvrage d'appliquer strictement les dernières normes environnementales sur le stockage de produit polluant. SNCF Réseau mettra en œuvre toutes les technologies dont elle dispose pour garantir l'étanchéité des nouvelles cuves.

Un représentant de la Maison du vélo estime que le nombre de stations vélo est insuffisant à proximité de la gare de Matabiau, compte-tenu du nombre croissant d'usagers qui empruntent le train et le vélo, ce qui se renforcera certainement avec l'arrivée du TGV à l'horizon 2024. Un service de location de vélo pourrait d'ailleurs se

développer en gare. Il existe aujourd'hui une réelle demande de la part des usagers. Ces services ne sont pas suffisamment développés en France, seule la gare de Chambéry propose un service de location de cycles.

Vincent Bouvier rappelle que le projet vise à augmenter les services en gare de Matabiau, notamment en libérant les espaces actuellement occupés par le personnel SNCF. Au stade actuel des réflexions, le bâtiment de la gare pourrait intégrer un service de dépose et d'enlèvement de colis et un doublement de la surface commerciale est aussi envisagée. Dans le nouveau Bâtiment Voyageurs côté Marengo, le projet prévoit un espace de service vélo pour des petites réparations, la Maison du Vélo pourrait par exemple s'en occuper. La capacité d'accueil des parkings vélos va également être revue à la hausse pour répondre au développement de ce mode de transport.

Il ajoute que la philosophie du projet attribue au futur site de Marengo la fonction d'intermodalité, là où se concentre l'essentiel des transferts entre modes de transport.

Un participant souhaite que l'offre de parking vélos et motos soit étoffée. Le parking souterrain place Belfort a été bouché avec les débris du parking Jean Jaurès, alors qu'il aurait pu être réaffecté à l'usage des deux roues.

Un participant estime qu'il n'y a pas suffisamment d'arceau et de parking vélo à proximité des stations de métro pour permettre aux cyclistes de se reporter sur le réseau métropolitain pour des trajets plus longs, d'autant plus, qu'il est interdit de transporter un vélo dans les rames du métro.

Un participant interroge le maître d'ouvrage sur le financement du Grand Projet du Sud-Ouest et aimerait savoir à quel moment la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) sera actée.

S. Alonso précise qu'une mission a été créée pour finaliser le plan de financement du Grand Projet du Sud-Ouest. Aujourd'hui, la SNCF attend le résultat de ce travail qui déblocquera les fonds permettant de lancer les phases opérationnelles. La DUP a été actée en 2016.

4. CONCLUSION

Olivier Duvernois remercie SNCF Réseau d'avoir répondu à l'invitation d'Europolia et d'avoir présenté le projet et répondu aux interrogations des participants avec pédagogie. Il reconnaît que le ferroviaire est un sujet complexe à aborder. Il propose aux participants intéressés par la visite ferroviaire le 20 avril entre 12h et 14h de s'inscrire. Il remercie les participants pour la qualité des échanges et leur donne rendez-vous le 3 mai pour le prochain atelier Toulouse EuroSudOuest.

SNCF Réseau

***Modernisation du nœud ferroviaire de
Toulouse***

Visite ferroviaire

Compte-rendu

Destinataires :

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

20 avril 2017

cr170420 Visite ferroviaire vdef

*Compte-rendu de la visite ferroviaire du 20 avril 2017, qui s'inscrit dans le cadre de
la concertation portant sur la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse.*

La visite ferroviaire s'est déroulée le 20 avril 2017 de 12h et 14h. 9 personnes sur les 11 inscrites lors du premier atelier Toulouse EuroSudOuest ont participé à la visite. Ils avaient à leur disposition un livret du participant, dans lequel ils pouvaient consulter certains documents du projet (schémas, cartes...) et partager, pour chaque point d'info-débat, leur remarques et questions dans les encadrés prévus à cet effet.



Céline Badet, *Res publica*, rappelle les règles à respecter durant la visite ferroviaire et explique le déroulement de celle-ci. L'itinéraire sur l'emprise ferroviaire est ponctué de point infos-débat, temps privilégiés de dialogue entre la maîtrise d'ouvrage et les participants.

Avant de rejoindre le premier point d'informations, elle propose aux participants de venir présenter lors du prochain atelier Toulouse EuroSudOuest le contenu et les échanges de cette rencontre *in situ*.

Les intervenants SNCF :

- **Sylvain Alonso**, *Responsable territorial nœud de Matabiau pour SNCF Réseau* ;
- **Gilles Rouyer**, *Responsable Synergies Projets pour SNCF Mobilité* ;
- **Eloïse Yahia-Berrouguet**, *Chargée de communication et de concertation pour SNCF Réseau* ;

(1) Point d'arrêt : parking SNCF

Sylvain Alonso décrit le projet de modernisation ferroviaire dans son ensemble, puis détaille certaines opérations :

- La création d'un boulevard urbain et d'un dépose-minute à la place des parkings SNCF en 2017-2018 ;
- La création d'un parvis et d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) à Marengo avec une salle d'échange souterraine (SNCF mobilités et Gares et connexions) ;
- La libération des immeubles des Roques et de la Tour d'argent pour faciliter le projet de PEM (relocalisation des bureaux nécessaire).

Un participant aimerait connaître le nombre de places disponibles dans le futur parking et si celui-ci sera aménagé en souterrain. Il voudrait aussi savoir s'il sera accessible uniquement aux employés de la SNCF.

S. Alonso précise que cet espace de stationnement se fera à niveau -1. Il sera accessible aux usagers du réseau ferroviaire, mais ne connaît pas le nombre de places.

Un participant s'interroge quant au dimensionnement des équipements ferroviaires prévu par la SNCF afin qu'ils puissent accueillir convenablement les trains et les voyageurs d'une ligne cadencée à haute fréquence de passage.

S. Alonso rappelle que les aménagements présentés dans le projet de modernisation du nœud ferroviaire répondent aux besoins et aux prévisions à l'horizon 2024, à savoir l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse et de la ligne de métro Toulouse Aerospace Express (TAE).

Les AOT (Autorité Organisatrice des Transports) souhaitent attendre l'arrivée de la LGV et de la future ligne de métro TAE pour aménager le PEM et ainsi renforcer l'intermodalité.

Un participant demande au maitre d'ouvrage si chaque mode de transport (métro, train, bus...) disposera de sorties dédiées dans le futur PEM.

S. Alonso rappelle que les différents modes de transport ne sont pas soumis aux mêmes règles d'accessibilité et de sécurité. Il convient donc d'aménager des entrées et sorties dédiées à chaque mode de transport. Il ajoute que les contrôles d'accès aux quais ferroviaires vont se généraliser dans le cadre du plan Vigipirate, pour l'accès aux TGV mais aussi aux TER.

Un participant aimerait savoir comment se répartiront les différentes lignes voyageur en gare de Matabiau.

S. Alonso rappelle que le projet a pour objectif de développer une étanchéité entre les blocs :

- Les voies 1 – 2 – 3 (bloc sud) sont réservées aux lignes du quart Sud-Ouest (Auch, Tarbes, Foix) ;
- Les voies 9 – 10 – 11 (bloc nord) sont réservées aux lignes du quart Nord-Est (direction Albi) ;
- Les voies restantes (bloc du milieu) sont dédiées aux lignes à destination de Montauban ou Carcassonne.

Aujourd'hui le maitre d'ouvrage souhaite que chaque quai en gare soit affectée à une ligne, pour limiter les convergences et les cisaillements sources de difficultés pour l'exploitant.

Un participant demande au maitre d'ouvrage où seront accueillis les trains en provenance d'Agen, de Bordeaux

S. Alonso explique que les voies 1a et 1b sont vouées à accueillir les trains en provenance d'Agen et de Bordeaux.

Un participant demande à SNCF Réseau la date à laquelle sera détruite la « Tour d'Argent ».

S. Alonso indique que la Tour d'Argent devrait être démolie à l'horizon 2020 – 2021.

(2) Point d'arrêt : dernier étage de la « Tour d'Argent »



S. Alonso profite de la vue offerte par le dernier étage de la « Tour d'Argent », pour identifier avec les participants les différents éléments constitutifs du paysage ferroviaire actuel : bâtiment voyageur, auto-train, voies pour les trains en circulation, voies de remisage, rotonde, pont transbordeur...

Un participant demande à S. Alonso si l'actuel pont transbordeur peut accueillir tous les types de locomotives.

S. Alonso répond que cet équipement ne peut prendre en charge que les modèles les plus anciens. Une partie des entrepôts est dédiée à la maintenance du matériel roulant thermique, l'autre partie à la maintenance du matériel roulant électrique. Il ajoute que les rames les plus récentes sont entretenues à Raynal.

Un participant demande à SNCF Réseau si les cuves stockant le gasoil vont être déplacées.

S. Alonso indique que les nouvelles cuves de gasoil seront enterrées au niveau de l'actuelle rotonde.

Un participant aimerait savoir si la rotonde utilisée pour le remisage des wagons et pour alimenter le pont transbordeur sera conservée.

S. Alonso indique que le projet prévoit la suppression de cet équipement, dès lors que son utilité ne sera plus avérée.

Un participant demande s'il est prévu d'électrifier les voies du quart Nord-Est de Toulouse.

S. Alonso explique que SNCF Réseau ne prévoit pas d'électrifier ces voies, cette opération est trop coûteuse, notamment car elle nécessite l'adaptation des ouvrages et de leurs gabarits, et difficilement justifiable compte tenu des besoins.

Un participant aimerait savoir qui occupe le bâtiment rouge parallèle au pont transbordeur.

S. Alonso explique que ce bâtiment est utilisé par les conducteurs de train, c'est à cet endroit qu'ils prennent leur service.

A l'aide de la carte du projet, il explique que la zone quadrillée verte sur le site Périole, vouée à muter pour le projet urbain, sera utilisée comme base travaux durant le chantier.

C. Badet demande à S. Alonso la date à laquelle les fonciers seront cédés pour laisser place à des projets urbains

S. Alonso indique que cette date peut varier en fonction des besoins de l'aménageur et des projets urbains qu'il souhaite implanter. Il précise que SNCF Réseau a besoin de disposer de ces terrains jusqu'à l'arrivée de la LGV.

Un participant interpelle le maître d'ouvrage en lui demandant si le projet prévoit la construction d'un second pont au-dessus de l'avenue de Lyon, afin de créer un nouvel itinéraire ferroviaire.

S. Alonso indique que la réalisation d'un pont au niveau de l'avenue de Lyon n'est pas d'actualité. Le futur système permettra de faire passer les trains en limitant les cisaillements entre les blocs. SNCF Réseau pourra envisager la construction d'un deuxième ouvrage suspendu si les circulations sont un jour trop contraintes par le nombre de voies disponibles.

Un participant demande si des opérations de préemptions sont prévues dans le cadre du projet.

S. Alonso explique que le projet urbain prévoit des zones de préemptions. Concernant le projet ferroviaire, SNCF Réseau effectue l'essentiel de ses aménagements sur des emprises qu'elle détient.

Un participant aimerait savoir à quel endroit sera aménagée la future passerelle piétonne.

S. Alonso montre à l'aide de la carte projet l'endroit où s'insérera la nouvelle passerelle piétonne. Elle reliera les deux parvis, celui de la gare Matabiau et celui du futur PEM.

Un participant rappelle que certaines associations de riverains et d'usagers appellent de leurs vœux la création de liaisons verticales entre la passerelle et les quais de la gare.

S. Alonso rappelle que les aménagements prévus avec l'arrivée de la LGV (création de rampes, ascenseurs, élargissement du souterrain) permettent d'offrir aux usagers une bonne accessibilité aux quais. Il n'y a pas de réels besoins qui justifient l'aménagement d'accès aux quais depuis la passerelle. Des discussions à ce sujet sont en cours avec Europolia.

Un participant aimerait savoir où seront situées les stations de la ligne de métro TAE dans le secteur Matabiau.

S. Alonso indique qu'à proximité des installations ferroviaires, trois stations de la 3^{ème} ligne seront aménagées :

- La station Matabiau / Marengo ;
- La station Faubourg Bonnefoy ;
- La station Raynal.

(3) Point d'arrêt : Pont transbordeur



S. Alonso annonce la libération des bâtiments 138 à 147, 149, 155 à 157, 160, 161, 163, 166, 232, 246, 247 servant à la maintenance du matériel roulant. Ces structures sont dépassées compte-tenu du renouvellement des rames

Il explique que la locomotive de l'association ACPR devrait être transférée à Saint-Jory.

SNCF Réseau prévoit la neutralisation du pont transbordeur et la création d'une voie de circulation interne sur une partie de ses emprises.

La distribution de carburant sera maintenue à son emplacement actuel, mais sera mise aux normes.

Un participant demande où s'arrêtera l'emprise du site ferroviaire côté Périole, une fois le projet abouti.

S. Alonso explique que la moitié de l'emprise occupé par le pont transbordeur sera rendue à l'urbain.

Un participant s'interroge sur le devenir du château d'eau, actuellement situé sur les emprises ferroviaires de la SNCF.

S. Alonso indique que cet ouvrage sera cédé à l'urbain, dès lors SNCF Réseau n'en sera plus le propriétaire, cette question est à poser à la Ville ou à l'aménageur / promoteur qui valorisera le foncier.

Un participant demande à SNCF Réseau où sera construite la future Tour Occitanie.

S. Alonso indique que la Tour Occitanie sera construite à proximité directe de la gare Matabiau.

Un participant s'interroge sur la relocalisation des associations présentes sur le site ferroviaire, il aimerait savoir le lieu où elles seront relogées.

S. Alonso explique que les associations présentes sur le site ne pourront pas se maintenir sur l'emprise ferroviaire. SNCF Réseau est actuellement à la recherche d'alternative pour les relocaliser, les installations ferroviaires à Pamiers ont été évoquées comme site potentiel pour les accueillir.

Un participant aimerait savoir ce qui adviendra du train postal.

S. Alonso indique que ce point est en discussion avec Toulouse Métropole, il devra être déplacé et ne pourra plus stationner sur des rails (emprise non ferroviaire) mais gardera la fonction de musée postal.

Un participant aimerait connaître la part du diesel dans le matériel roulant de la SNCF.

S. Alonso précise que les lignes du quart Nord-Est toulousains sont empruntées par des véhicules diesel, à terme la SNCF prévoit de développer du matériel bi-mode sur cette ligne.

G. Rouiller indique que les véhicules diesel et bi-mode représente 30% du matériel roulant SNCF

(4) Point d'arrêt : Fin du pont transbordeur

S. Alonso indique l'endroit où sera reconstituée la zone de « dépotage de carburant » et où seront enterrées les nouvelles cuves de gasoil. Il ajoute qu'une nouvelle entrée du site SNCF sera aménagée à ce niveau.

Un participant demande à la maîtrise d'ouvrage si le projet préserve le bâtiment gris, où se situe le bloc électrique.

S. Alonso répond que le bâtiment sera maintenu.

Un participant aimerait avoir davantage d'informations sur l'étalement des travaux dans le temps, il souhaite connaître la nature des opérations qui seront effectuées durant la nuit et les éventuels nuisances que cela induit.

S. Alonso rappelle que l'essentiel des interventions se feront en journée. Elles ne viendront pas altérer le fonctionnement de la gare et le trafic des trains. Cependant, les travaux de raccordement sur le réseau se feront en nocturne pour éviter toutes perturbations.

Un participant s'inquiète des nuisances sonores pour les riverains lors des opérations de démolition.

S. Alonso indique que les équipements ferroviaires voués à être détruits, verront leurs installations démontées et mise hors service. Une fois cette opération réalisée il pourront être démolis en journée sans impacter les flux.



Un participant demande si les travaux effectués sur les quais (élargissement par ex.) se feront en journée.

S. Alonso explique que ces opérations auront lieu de nuit pour éviter de neutraliser les quais et les voies en journée et d'impacter le trafic ferroviaire.

Un participant aimerait savoir si la SNCF prévoit d'utiliser les rails pour approvisionner le chantier et évacuer les déchets du site.

S. Alonso explique que l'option « tout ferroviaire » pour l'évacuation des déchets n'a pas été retenue par SNCF Réseau. Une solution dite « mixte » (routier + ferroviaire) peut être envisagée mais dans des proportions qui restent à clarifier.

Un participant aimerait savoir si le projet viaire est maintenu dans le cadre du réaménagement du quartier de la gare.

S. Alonso rappelle que le projet urbain prévoit de ré-agencer les circulations autour du site. Il ajoute qu'une voirie utilisera les emprises foncières libérées par la SNCF Réseau.

Un participant demande si une liaison souterraine circulée est prévue dans le cadre du projet de modernisation du nœud ferroviaire.

S. Alonso rappelle qu'aucune liaison souterraine n'a été envisagée jusqu'ici.

(5) Point d'arrêt : Au coin de la rue des Cheminots, au pied du mur d'enceinte SNCF

S. Alonso explique que le projet ferroviaire engendrera un impact foncier d'un à deux mètres à l'angle de la rue des cheminots. Il rappelle que des projets urbains sont envisagés dans ce secteur, le long de l'enceinte ferroviaire

Un participant aimerait savoir si l'interface entre le ferroviaire et l'urbain sera moins hermétique et si des pénétrantes visuelles seront créées.

S. Alonso souligne la différence de niveau à cet endroit entre les voies et la rue et indique que les interfaces entre l'urbain et le ferroviaire doivent être travaillées mais que davantage de perméabilité peut être envisagée à certains endroits.

(6) Point d'arrêt : Devant le site de la SERNAM

S. Alonso rappelle que la halle SERNAM (Service National de Messagerie) sera libérée puis démolie. Cette emprise foncière (quadrillé vert sur la carte du projet), cédée à l'urbain, est vouée à muter pour accueillir de nouvelles activités. La SNCF reste propriétaire du foncier grisé sur la carte et projette, à cet endroit, de construire un nouveau bâtiment pour reloger ses effectifs.

Un participant aimerait savoir qui seront les occupants des nouveaux immeubles.

S. Alonso explique que les futurs bâtiments pourront intégrer des espaces de bureau ou des logements. Cela dépend des choix de l'aménageur à qui SNCF Immobilier cédera le foncier, il y a de fortes chances que des activités de services (banques, assurances, hôtel...) viennent s'installer à cet endroit.

Un participant demande à SNCF Réseau si certaines emprises ferroviaires sont sanctuarisées pour répondre à un éventuel agrandissement du site dans les prochaines années.

S. Alonso répond que l'élargissement ne se fera pas nécessairement sur le secteur de Raynal. Il indique qu'un droit de passage sera convenu entre SNCF Réseau et la Ville.

(7) Point d'arrêt : Devant le nouveau centre de remisage pour TGV

S. Alonso annonce l'extension de l'ERM2, le nouveau site de l'établissement régionale de maintenance construits en 2015. Il ajoute que la halle Calberson sera démolie dans le cadre du projet.

(8) Point d'arrêt : Sur l'actuel quai militaire

S. Alonso explique aux participants le fonctionnement et les particularités d'un quai militaire. Il annonce que ce dernier sera supprimé pour permettre la réalisation de la nouvelle « bande infra ». Préalablement à son démantèlement, un quai militaire devra être aménagé à Saint-Jory.

Les voies 6 à 11 du site Raynal seront régénérées, le foncier de la gare basse sera libéré pour donner place à un nouveau boulevard urbain. Une base travaux sera aménagée à l'angle de la rue Cazeneuve et du chemin du Raisin. Six voies de remisage seront ajoutées à termes pour permettre le stationnement des trains.

Un participant demande au maître d'ouvrage si le projet urbain prévoit de relier le Chemin de Lapujade au Chemin du Raisin

S. Alonso répond qu'aucun projet de cette nature n'a été porté à sa connaissance, le futur bâtiment de la SNCF rend cette voirie difficilement concevable.

Un participant aimerait savoir l'horizon à laquelle se feront les transferts de foncier.

S. Alonso rappelle que le projet urbain affiche comme priorité la réalisation de la voirie Nord-Sud, la SNCF prévoit donc de céder à l'aménageur l'emprise sur laquelle se trouve actuellement le quai militaire en premier lieu.

Il ajoute que la démolition de la Tour d'Argent et du bâtiment des Roques, qui permettront de libérer le foncier à l'urbain, nécessite la construction en amont du nouveau bâtiment SNCF sur le site Raynal.

Un participant demande au maître d'ouvrage si des esquisses d'avant-projet ont été réalisées pour ce bâtiment

S. Alonso explique qu'aucun appel d'offres ou concours n'a été lancé pour la réalisation du bâtiment SNCF. La majorité des effectifs seront relogés dans cette structure, certains techniciens occuperont de nouveaux locaux à proximité de la bande infra, des étages de la Tour Occitanie seront aussi réservés au personnel de l'entreprise ferroviaire. Il ajoute que le niveau 0 serait utilisé comme lieu de stockage en lien avec le techni-centre.

Des participants aimeraient savoir si le bâtiment qui héberge le centre médical est préservé dans le projet, car son architecture est intéressante et qu'il est en bon état.

S. Alonso indique que celui-ci devrait être détruit pour faire place à la future voirie Nord – Sud.

(9) Point d'arrêt : Visite du PGRA (Poste à Grand Rayon d'Action)

S. Alonso explique que le nouveau PGRA est amené à remplacer les deux postes existants aujourd'hui en service (postes 4 et 6). A terme, le PGRA de Raynal aura pour fonction de contrôler l'aiguillage des trains sur un territoire élargi. Sa mise en service mécanique est prévue pour 2020.

Un participant demande à S. Alonso ce qu'il entend par territoire élargi.

S. Alonso répond qu'à terme les trains seront aiguillés jusqu'à Tarbes, Castelnaudary voire Carcassonne, d'autres postes d'aiguillage prennent ensuite le relais.

Un participant s'inquiète de la sécurisation d'un équipement de cette ampleur.

S. Alonso rappelle que le site ferroviaire est déjà clôturé et ajoute que l'équipement dispose d'une zone tampon sécurisée. Cet aménagement est en mesure de contrer une attaque à la voiture bélier par exemple.

Un participant s'interroge quant à la localisation des installations informatique et de leur sécurité.

S. Alonso répond qu'une partie des installations informatiques seront situées dans l'enceinte du PGRA.

Un participant aimerait connaître l'étendue de l'emprise ferroviaire post projet au sud du site Raynal

S. Alonso rappelle que celle-ci correspond aux pointillés noir sur le plan.



(10) Point d'arrêt : Arrivée devant le bâtiment voyageur de Matabiau

S. Alonso annonce l'aménagement d'une zone de dépose-minute et la création d'un accès urbain depuis l'avenue de Lyon.

Un participant demande s'il sera toujours possible d'accéder à l'espace de dépose-minute depuis le parvis de la gare.

S. Alonso rappelle que l'entrée et la sortie de la zone de dépose-minute se fera depuis l'avenue de Lyon, en sens unique avec une zone de retournement au bout de la future voie.

CONTRIBUTION LIVRET DU PARTICIPANT

Un participant craint que le projet ne soit pas suffisamment ambitieux. En 2050 la gare de Matabiau ne sera pas dimensionnée pour accueillir les flux d'une ville comme Toulouse (4^{ème} ville de France en terme de population).

Un participant, membre de la Maison du Vélo, demande à ce que SNCF associe étroitement l'association à la programmation architecturale (localisation, volume) pour les services d'intérêt social local qu'elle assure, notamment la location de cycle. Il ajoute que la création d'un parking au niveau de l'espace de stationnement réservé au personnel de la SNCF lui paraît inutile, compte tenu de la future desserte TAE à cet endroit.

SNCF - Réseau

**Modernisation du nœud ferroviaire de
Toulouse**

Atelier 2 TESO

Compte-rendu

Destinataires :

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

3 mai 2017

cr170503 atelier2 TESO vdef

*Compte-rendu de l'atelier Toulouse EuroSudOuest consacré au projet de
modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse.*

SOMMAIRE

1.	JEAN-LUC LAGLEIZE, ADJOINT AU MAIRE EN CHARGE DES OPERATIONS DE DEVELOPPEMENT URBANISTIQUE, DU PROJET « CŒURS DE QUARTIERS » ET DES RELATIONS STRATEGIQUES AVEC L'ANRU	4
2.	LE PROJET.....	5
3.	LES ECHANGES	6
	3.1. COMPTE-RENDU DE LA VISITE FERROVIAIRE	6
	3.2. MISE EN ACCESSIBILITE DU PROJET	6
	3.3. TEMPS DE REFLEXION COLLECTIVE	9
	3.4. QUESTIONS-REPONSES.....	11
4.	CONCLUSION.....	14

Organisée dans le cadre de la concertation préalable du projet de Modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse qui se tient du 20 mars au 19 mai 2017, cet atelier s'est déroulé le 3 mai 2017 de 18h à 20h30, à Maison de la Citoyenneté des Minimes.

Étaient présents à cette réunion :

- **20 participants** ;
- **Jean-Luc Lagleize**, Adjoint au Maire en charge des opérations de développement urbanistique, du projet « Cœurs de quartiers » et des relations stratégiques avec l'ANRU ;
- **Olivier Duvernois**, Directeur de Toulouse EuroSudOuest à Europolia ;
- **Vincent Bouvier**, Chef de l'Unité Projets & Territoires pour SNCF Réseau ;
- **Gilles Rouyer**, Responsable Synergies Projets pour SNCF Mobilité ;
- **Sylvain Alonso**, Responsable territorial nœud de Matabiau pour SNCF Réseau ;
- **Eloïse Yahia-Berrouguet**, Chargée de communication et de concertation pour SNCF Réseau ;

1. JEAN-LUC LAGLEIZE, ADJOINT AU MAIRE EN CHARGE DES OPERATIONS DE DEVELOPPEMENT URBANISTIQUE, DU PROJET « CŒURS DE QUARTIERS » ET DES RELATIONS STRATEGIQUES AVEC L'ANRU

Jean-Luc Lagleize, Adjoint au Maire en charge des opérations de développement urbanistique, du projet « Cœurs de quartiers » et des relations stratégiques avec l'ANRU, remercie les participants de s'être mobilisés.

Le présent atelier fait suite à celui du 12 avril. Il fera l'objet d'un temps de travail en petits groupes, qui permettra de poursuivre la réflexion autour du schéma directeur du nœud ferroviaire. Par ailleurs, lors du temps d'échange autour de la maquette pendant le précédent atelier, une forte demande a été formulée de pouvoir avoir de la visibilité sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, que ce soit dans le périmètre ferroviaire, mais aussi plus globalement à l'échelle des différentes opérations portées dans le cadre des différents projets coordonnés dans le cadre du partenariat Toulouse EuroSudOuest. Un temps de présentation et d'échanges est donc également prévu sur ce thème.

2. LE PROJET

Sylvain Alonso, *Responsable territorial du nœud de Matabiau pour SNCF Réseau* a présenté le projet comme suit :

- La modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse
- Retours sur les précédents ateliers

S'en sont suivis un temps de réflexions collectives et un temps d'échanges et de questions / réponses sur le projet de Modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse.

3. LES ECHANGES

3.1. COMPTE-RENDU DE LA VISITE FERROVIAIRE

Monsieur Dournel, qui a participé à la visite ferroviaire, relate cette visite. Elle a commencé par l'accession au toit de la « Tour d'argent », bâtiment SNCF, depuis lequel on peut avoir un panorama très étendu de l'ensemble des emprises ferroviaires, dont on aurait eu peine à imaginer qu'il était aussi vaste. Beaucoup de questions ont alors été posées sur le projet. La modernisation des infrastructures apparaît importante en termes de volume et relativement compliquée. Les bureaux d'études qui participent au projet sont sans doute très pointus pour pouvoir résoudre les différentes problématiques. Cette visite a été l'occasion pour les participants de visiter le PGRA (Poste à Grand Rayon d'Action), un bâtiment blindé et hautement sécurisé. Il était impressionnant de constater que l'on peut depuis ce poste agir sur des trains qui se trouvent à très grande distance.

Il a été compliqué de se rendre compte des transformations à venir, le ferroviaire reste un sujet complexe à aborder. En effet, les informations apportées sur place et les documents mis à la disposition des participants étaient clairs et ont aidé à la compréhension du projet.

3.2. MISE EN ACCESSIBILITE DU PROJET

S. Alonso rappelle que les Ad'Ap (**Agendas d'Accessibilité Programmée**) constitue le cadre réglementaire sur lequel la SNCF s'appuie pour planifier la mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires. A cela s'est ajoutée une nouvelle mesure (promulguée par une ordonnance de 2014 et ratifiée par la loi en 2015) qui vise à garantir un maximum d'autonomie dans les gares dites « prioritaires » pour toute personne, indépendamment de ses capacités à cheminer ou à comprendre l'environnement dans lequel il évolue.

Il précise que l'Ad'Ap est une démarche nationale, sous l'égide de l'Etat, qui a délégué cette mission à la SNCF. Cette dernière est donc chef de file dans la mise en accessibilité des gares d'intérêt national dites prioritaires. Une démarche similaire existe pour les gares régionales, elle est conduite par la Région. Cela n'ôte pas à la SNCF ses responsabilités en tant que maître d'ouvrage.

Il présente ensuite une carte de la mise en accessibilité des gares de la région. Y figurent les gares dépendant du schéma d'accessibilité national et celles du schéma d'accessibilité régional. Si certaines gares ne sont pas mentionnées dans ces deux schémas d'accessibilité, la SNCF prévoit tout de même d'y réaliser des aménagements (projet de développement, mise en sécurité ou en conformité de l'infrastructure...).

Il détaille les aménagements prévus à court terme sur Matabiau et ajoute que la SNCF conduit actuellement des études pour la réalisation de ces opérations. L'entreprise ferroviaire ne peut aujourd'hui communiquer sur les dates de mise en accessibilité, étant donné que certains financements restent à trouver.

Une participante rappelle que la gare Toulouse Matabiau accuse un retard important concernant l'accessibilité de ces infrastructures ferroviaires, comparé aux autres gares de taille similaire. La France est un des mauvais élèves en Europe concernant les aménagements pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et la mise en accessibilité des équipements. Ses partenaires européens, du Nord comme du Sud, sont bien plus avancés sur cette question. Avec le vieillissement grandissant de la population française, il sera nécessaire de réaliser d'importants investissements sur les infrastructures de transport. Il est par ailleurs étonnant que la SNCF n'arrive pas à trouver les financements nécessaires pour permettre l'accessibilité de tous en gare. Dans d'anciens courriers, la SNCF promettait que la gare serait accessible aux PMR en 2004. Dans ce cadre, il est difficile de croire les informations que la SNCF donne au compte-goutte. Le projet de modernisation aurait dû être plus ambitieux au sujet de l'accessibilité, en effet le souterrain Nord sera la seule liaison accessible aux PMR, puisque les accès au quai depuis la passerelle ne sont plus d'actualité.

S. Alonso reconnaît que SNCF a pris du retard sur le volet de l'accessibilité. Une démarche de concertation a été lancée avec les associations PMR, l'objectif étant d'avancer sur la date de mise en service des accès PMR. Si la SNCF ne parvient pas à réaliser ces aménagements à court terme, tout sera mis en oeuvre pour améliorer le confort des usagers. Il ajoute que l'élargissement des souterrains et la mise en service des ascenseurs sont des opérations lourdes, que la SNCF ne peut conduire sans financement.

Un membre de l'association des Cheminots de Saint-Laurent indique que les personnes en situation de handicap ne sont pas les seules concernées par la faible accessibilité des lieux. Les seniors éprouvent aussi des difficultés à se déplacer. Il regrette qu'à terme tous les quais ne disposent pas d'une rampe d'accès dédiée. Les ascenseurs risquent d'être rapidement engorgés et peu efficaces pour réguler le flux au vue de leur débit. En allongeant les distances à parcourir entre les quais, la SNCF ne propose pas de solutions innovantes pour faciliter la mobilité de ses usagers.

S. Alonso indique que la SNCF se réserve la possibilité de créer une rampe d'accès sur chaque quai. Mais pour cela, il serait nécessaire d'intervenir sur le souterrain transversal afin d'installer cet équipement au niveau du souterrain Nord. Il rappelle que les travaux en cours sont des opérations légères d'aménagement pour améliorer le confort de déplacement des usagers.

Un habitant du quartier Saint-Aubin se dit consterné du fait que les financements ne soient pas assurés pour garantir la mise en accessibilité complète des quais avant 2024. Cette situation désolante porte atteinte à l'image de marque de la SNCF.

S. Alonso rappelle que la SNCF se montre volontariste à ce sujet, elle conduit les études préalables à la mise en accessibilité de la gare, les financements restent à trouver. La SNCF a conscience que 2024 est une échéance lointaine pour les usagers. C'est pourquoi elle essaye, dans la mesure du possible, de réaliser certains aménagements par anticipation.

Une participante partage le constat établi lors des interventions et regrette fortement que tous les quais ne disposent pas, à terme, de rampes d'accès. Elle craint que les ascenseurs dits « lents » ne suffisent pas à régler la problématique d'accessibilité. Elle

demande au maître d'ouvrage si les deux ascenseurs lents seront mis en service pour accéder aux quais équipés de rampes.

S. Alonso explique que les quatre quais destinés à accueillir les TER seront équipés d'ascenseurs normaux. Les ascenseurs dits « lents » sont une amélioration des élévateurs actuels. Même si ces derniers demeurent réglementaires, les associations PMR en sont très peu satisfaites, pour cause, les usagers doivent garder le bouton appuyé pour monter ou descendre. Le nouveau dispositif, qui remplacera les élévateurs actuels, permettra aux usagers de ne pas avoir à maintenir appuyés les boutons « monter » ou « descendre » pour se déplacer entre les différents niveaux.

Une participante rappelle que les élévateurs actuels n'apportent pas satisfaction aux représentants PMR pour des raisons capacitaires. Aujourd'hui les fauteuils roulants électriques sont de plus en plus nombreux, ce sont des appareils particulièrement lourds et volumineux, les aménagements doivent s'adapter à cette nouvelle composante. Elle ajoute que le diamètre de giration de l'ascenseur aménagé récemment est trop faible, cette erreur n'aurait pas été commise si les représentants d'usagers PMR avait été consultés en amont.

Un participant regrette que la SNCF ne prévoit que 4 ascenseurs et 2 rampes pour les 12 voies de la gare.

S. Alonso rappelle que les voies 1a, 1b et 1c sont déjà accessibles pour les PMR depuis le Bâtiment Voyageurs, ils ajoutent qu'à terme tous les autres quais seront au moins desservis par un ascenseur. Dans le cadre du projet des aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse, il est prévu de créer des rampes sur les quais 2 et 3, cette décision découle des résultats de l'étude de flux, qui ont mis en avant la difficile gestion des flux voyageurs sur ces quais.

Des problèmes d'affluence subsistent sur le quai 5, c'est la raison pour laquelle la SNCF prévoit son élargissement. Un quai supplémentaire sera aussi créé pour faciliter la circulation des voyageurs. Ces aménagements ont vocation à réduire la densité de circulation sur les quais.

Un participant demande à la SNCF pourquoi l'élargissement du quai 5 n'est pas couplé avec l'aménagement d'une rampe.

S. Alonso indique que tous les quais sont conçus pour accueillir une rampe à terme.

Une participante indique qu'il serait préférable, d'un point de vue financier, de réaliser simultanément ces deux opérations.

S. Alonso rappelle que cette logique n'est pas celle des financeurs, qui préfèrent étaler les dépenses dans le temps.

Une participante ne comprend pas l'argument du financement, avancé par la SNCF. Donner la priorité à l'élargissement des quais sur l'aménagement des rampes d'accès est le fruit d'une décision, d'un choix.

Olivier Duvernois, Europolia, indique que la question de la passerelle est un sujet de débat au sein du partenariat Toulouse EuroSudOuest. Europolia continue à plaider en

faveur d'une passerelle aérienne qui conforte le lien ville-ville et donne accès aux quais de la gare, ce qui permettrait d'équilibrer les flux.

S. Alonso estime que la liaison quai-passerelle n'est pas nécessaire, la congestion des flux peut être traitée avec l'aménagement de rampes vers le souterrain. La SNCF estime que l'accès aux quais depuis la passerelle n'est pas intéressant puisque la majorité des usagers du train se reportent sur le réseau de métro.

3.3. TEMPS DE REFLEXION COLLECTIVE

Un temps de réflexion collective a suivi cette intervention. Les participants, répartis en groupes, ont tenté d'identifier les atouts et les points de vigilance du projet. Chacun des groupes a ensuite désigné un rapporteur pour restituer ses réflexions.

Le **groupe violet** souhaite revenir sur la proposition de centralisation de la maintenance des trains de toute la région sur les sites de Périole et de Raynal. Le groupe se demande pourquoi il n'a pas été prévu de décentraliser sur quelques sites extérieurs, le long de la ligne Bordeaux-Montpellier par exemple, ce qui permettrait de participer au développement d'autres territoires le long de cette ligne. Sur la question des nuisances, le groupe s'inquiète du passage des trains de fret en plein centre-ville et aimerait que soit réalisée une étude poussée sur le contournement du centre par la vallée de l'Hers, qui pourrait être complétée par une liaison urbaine de type tram-train voire une première ligne de RER métropolitaine toulousain. Enfin, le projet pourrait générer des nuisances pour les habitations situées à proximité des voies, ce qui pose la question de l'installation de murs anti-bruit, autour du site ferroviaire. Les deux ans de travaux génèreront certainement aussi des nuisances sur les sites Raynal, Périole et Matabiau, d'autant plus si les travaux sont réalisés la nuit. A ce titre, il est très important d'avoir un réel échange avec les riverains quant à l'organisation de ces travaux, via des réunions de proximité par exemple. Les entreprises qui interviendront devront prendre conscience de ces difficultés et en tenir compte.

Le **groupe rose** s'est interrogé sur la place du fer à Toulouse et du dimensionnement de la gare Matabiau. Il estime que la SNCF, la Région et Toulouse Métropole n'ont pas suffisamment d'ambition. La possibilité d'élargir la plateforme ferroviaire au-dessus du pont Raynal doit être étudiée pour créer une voie supplémentaire en direction du quart Nord-Est. Sur l'emprise qui est cédée par la SNCF à Toulouse Métropole, près du site de Périole, dont la limite se situe au milieu de la fosse herbacée du pont transbordeur, il serait peut-être possible de décaler un peu cette limite afin de garder un espace pour la SNCF, afin de réserver pour l'avenir la possibilité de créer un huitième quai si cela s'avérait nécessaire.

Par ailleurs, le groupe rose s'est aperçu qu'il ne connaissait pas la part du fret qui transite par la gare Matabiau et qui dessert l'« étoile Midi-Pyrénées ». De plus, certains grands trains de fret se composent de wagons qui transportent des déchets toxiques ; il paraît dangereux de les faire passer par le centre-ville. Le groupe rejoint le groupe violet dans la nécessité de construire des murs anti-bruit et d'étudier la déviation de certains trains par la vallée de l'Hers. Cela fait 40 ans que ce projet est évoqué.

Le groupe émet des réserves quant à l'accessibilité à la gare pour les automobilistes. Le traitement de l'entrée/sortie au dépose minute de la gare Matabiau depuis l'avenue de Lyon est jugé non-pertinente. Il rappelle que la SNCF avait, à plusieurs reprises, ouvert le portail qui donnait sur l'avenue de Lyon pour libérer les voitures stationnées dans le parc au train, cela avait pour effet de générer des bouchons dans les deux sens aux heures de pointe.

Dans un autre registre, ils ajoutent que le matériel roulant des trains de marchandises ne semble pas renouvelé tous les dix ans comme cela peut être le cas pour les TGV, ce qui questionne quant à l'évolution de ce matériel vieillissant et bruyant.

Un participant souligne que le matériel des trains qui passent en cœur de ville, pourrait être plus récent et moins bruyant, pour limiter les nuisances ;

Après cette restitution, **Sylvain Alonso** a tenu à répondre à certains questionnements.

Sur la question de l'opportunité de délocaliser les activités de maintenance ailleurs que sur le complexe de Toulouse, il précise que la maintenance doit avoir lieu à l'endroit où l'on stationne les trains, pour ne pas engendrer de mouvements à vide. Par ailleurs, pour la même raison, ce stationnement doit être effectué autant que possible à une extrémité de la ligne. Cela veut dire pour les TER, soit à Toulouse, soit à d'autres extrémités de lignes comme Carmaux, Auch ou l'Isle-Jourdain. L'avantage de Toulouse est la convergence de la fameuse « étoile toulousaine », tandis que les autres extrémités de ligne entraîneraient le déploiement des équipes et des installations, ce qui représente un coût d'investissement et d'exploitation beaucoup plus important. Il existe par ailleurs de petites opérations de maintenance et de remisage possibles à toutes les extrémités de ligne. A Matabiau, il y a un atelier de maintenance qui a été inauguré en 2015, qui permet une maintenance lourde du matériel (niveau 3) et qui a représenté un investissement conséquent. L'aménagement a été créé à Matabiau pour maximiser son utilisation, en effet tous les trains de la région passent par ce nœud ferroviaire.

Sur la question des travaux, certains d'entre eux, notamment ceux qui touchent les voies principales, sont réalisés de nuit car ils nécessitent de couper la circulation des trains et d'arrêter le système. Toutefois, dans le cadre du projet de modernisation du nœud ferroviaire, la plupart des travaux seront réalisés sur des voies de service, sur lesquelles des travaux peuvent être effectués alors même que le système est en train de fonctionner. La plupart des interventions citées se feront donc de jour. Certes, après avoir réalisé des travaux sur les voies de service, il faudra les raccorder aux faisceaux des voies principales, mais cela représente une minorité des opérations.

Concernant le fret, l'axe le plus important est celui en direction de Montpellier. L'activité fret est particulièrement concentrée autour de la gare de Saint-Jory, c'est par exemple à cet endroit que la plupart des exploitants reçoivent les trains qui transportent de l'essence. La sécurité de ces convois est garantie par un ensemble de procédures très normées, qui induisent notamment plusieurs vérifications du système au départ et à l'arrivée. Pendant la circulation des convois, les aiguilleurs sont chargés de surveiller leur évolution. En plus de ces systèmes humains, il existe des systèmes automatiques appelés « détecteurs de boîtes chaudes » en amont de Toulouse, par exemple près de Carcassonne. Ces systèmes vérifient que les trains fonctionnent bien, qu'il n'y a pas d'échauffement des essieux, ce qui peut être un signe précurseur de déraillement. En

cas de défaillance, les trains sont arrêtés avant d'arriver dans la métropole toulousaine. Ainsi, la probabilité d'un incident est très faible.

Enfin, le contournement par la vallée de l'Hers est une hypothèse envisageable, elle a été conservée dans les documents prospectifs du schéma directeur. Toutefois, cette option, qui a un coût élevé, ne verra le jour qu'au moment où les trains de fret ne pourront plus être insérés dans le système ferroviaire. Les simulations d'exploitation ferroviaire ont démontré qu'il sera possible d'insérer deux trains de fret en heures de pointe dans les aménagements prévus à l'horizon 2040, ce qui n'est pas le cas actuellement. Le contournement se fera donc plus tard, lorsque le système sera saturé ; dans l'attente les emplacements réservés sont conservés.

3.4. QUESTIONS-REPONSES

Un participant demande comment les besoins ont été calibrés en termes de voies et de rails, et sur combien d'années avait été effectuée l'étude prospective.

Un autre participant constate qu'on estime aujourd'hui que le rail est un transport d'avenir, et craint qu'on limite les possibilités d'agrandissement pour les générations futures, si l'on découvre dans 40 ans qu'on a des besoins ferroviaires plus importants. C'est pourquoi il appuie la question précédente en demandant sur quel type d'études s'appuie la SNCF pour définir les besoins et si elle est sûre que le dimensionnement prévu est suffisant, notamment à moyen et long termes.

Sylvain Alonso remarque que les deux questions précédentes se rejoignent et propose une réponse unique. Les études se sont basées sur des projections de population et d'emploi dans toute la région Midi-Pyrénées, calquées sur le dynamisme démographique actuel. La part modale du train dans la situation actuelle a été estimée aux horizons prospectifs en tenant des projections démographie et de l'évolution du marché du travail. Ce travail a permis d'évaluer les besoins futurs de déplacement au niveau régional. A partir de là, a été calculé un nombre de trains nécessaires, ce qui a permis d'estimer l'offre de transports future. Cet exercice a ses limites dans la mesure où les projections ont été réalisées pour l'horizon 2040, une projection au-delà serait incertaine et imprécise. Ces estimations ne sont pas figées dans le temps, elles seront ajustées périodiquement tous les 5 ans pour que la vision de la SNCF puisse s'adapter et éventuellement que de nouvelles solutions soient proposées.

D'autre part, il y a sur le territoire de nombreux projets urbains, comme le pôle d'échange multimodal, qui ont besoin de foncier, ceci pose des contraintes supplémentaires. La solution proposée pour est de réaliser l'essentiel des aménagements sur le site de Matabiau dans un premier temps, puis dans un deuxième temps de rendre les trains supplémentaires terminus sur des gares « satellite » afin qu'ils n'accèdent plus au complexe ferroviaire de Matabiau. C'est déjà ce qui est en place actuellement à « Saint-Cyprien – Arènes », en correspondance avec la ligne A, et qui pourrait dans un premier temps être répliqué à « Route de Launaguet » où la correspondance est possible avec la ligne B, et potentiellement avec la 3^{ème} ligne de métro.

Une participante aimerait savoir si d'autres paramètres sont pris en compte pour la réalisation des projections, elle cite l'évolution des mentalités ou des habitudes en terme de transport. Elle estime qu'aujourd'hui peu de monde prend le train parce que l'offre

n'est pas forcément satisfaisante pour desservir certaines communes comme Saint Jory ou Montauban.

Un autre participant constate que SNCF Réseau a prévu de céder une grande partie de son foncier à Toulouse Métropole. Il s'interroge sur le montant de ces cessions et aimerait savoir si cette somme sera réinvestie dans le projet.

Sylvain Alonso explique que toutes les cessions ne seront pas réalisées dans la même temporalité. Par exemple, les négociations n'ont pas commencé pour les sites de Périole ou de Raynal. Il est donc difficile à l'heure actuelle de mesurer exactement les recettes financières générées. On estime que cela se chiffrera en dizaines de millions d'euros, sans pouvoir donner de chiffre précis. Dans tous les cas, cet argent servira en priorité à financer les relocalisations et reconstitutions des activités ferroviaires sur site. Par exemple, lorsqu'un projet immobilier sera réalisé en lieu et place de la halle Sernam ou des activités de Périole, l'argent issu de la cession du foncier sera utilisé, en partie, pour reconstituer les activités de ces sites à un autre emplacement.

Concernant la question précédente sur les estimations de trafic, la situation actuelle constitue le seul élément fiable sur lesquels s'appuyer. A partir de là, plusieurs scénarios sont élaborés, plus ou moins optimistes. Des projets connexes sont également pris en compte, comme la réalisation de la ligne à grande vitesse ou le projet Toulouse Aérospace Express (3^{ème} ligne de métro). Tous ces projets auront un impact sur les habitudes de déplacement. La SNCF considère donc que les habitants adaptent leurs habitudes à la création de nouvelles infrastructures ou d'offres de transports. Enfin, la croissance de la métropole toulousaine, de plus en plus attractive, est prise en compte également, ainsi que l'accroissement des besoins en déplacements qu'elle engendre.

Olivier Duvernois souhaite compléter les propos de Sylvain Alonso en revenant sur le rapport entre la gare centre et les gares périphériques. Toulouse a un modèle ferroviaire particulier : on parle de l'« étoile ferroviaire toulousaine », c'est-à-dire que toutes les lignes convergent vers le centre de l'agglomération. La métropole est aujourd'hui en développement, il faut donc se demander si le bon système de transports en commun est réellement celui qui maille le territoire en faisant tout converger vers le centre... Pour améliorer la qualité des transports en commun à Toulouse, il n'est pas forcément opportun de tout concentrer sur Matabiau, d'où l'accent mis sur les interconnexions avec les terminus partiels, comme c'est le cas aux Arènes, où il y a une intermodalité avec les TER du quart sud-ouest et le métro. Les potentiels de développement de l'offre de transports ferroviaire se jouent sur ces terminaux partiels qui permettront de maille le territoire et d'assurer des échanges entre le train et le métro. Par exemple, à partir de comptages dans les trains en provenance de Muret et transmis à SNCF Réseau, il est apparu que ces trains se vidaient de moitié à l'arrivée à la correspondance de métro à Sainte-Agne. Cela montre que des trains circulent à moitié vides dans le centre de Toulouse. Au-delà de 2040, le développement de Matabiau ne sera plus la préoccupation principale, le sujet de demain sera l'aménagement de terminus partiels.

Un participant estime que tous ces sujets ne peuvent être traités sans la présence de la Région, qui est compétente en matière de transports et qui même si elle ne peut prendre de décisions seule, doit être force de propositions. L'objectif de la Région est que l'ensemble de son territoire soit desservi et que tous ses habitants puissent accéder à Matabiau. La région est un acteur essentiel qui doit être associé.

Un autre participant pense que la stratégie des compagnies aériennes low-cost doit elle aussi être prise en compte. En effet, elles ont choisi de ne pas atterrir à Toulouse mais plutôt à Carcassonne ou ailleurs. Il affirme que dans le cadre de l'organisation d'un colloque, des anglais lui ont affirmé qu'il était plus avantageux de prendre l'avion jusqu'à Carcassonne puis de prendre un train, mais ils n'arrivaient pas à obtenir d'informations sur les trains Carcassonne-Toulouse. Cela montre qu'il faut peut-être revoir le système d'information pour qu'il prenne en compte cet aspect particulier qui date déjà d'il y a une dizaine d'années.

4. CONCLUSION

Olivier Duvernois clôt les échanges qu'il qualifie de très intéressants, à la fois sur les questions d'accessibilité, sujet qui avait largement émergé lors du précédent atelier, et sur le temps de travail collectif consacré à la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse, qui a permis d'apporter des éclairages sur les différentes opérations. Il convie les participants au prochain atelier Toulouse EuroSudOuest qui aura lieu le 22 juin, en présence de Joan Busquets, et leur souhaite une bonne soirée.

**SNCF - Réseau Nœud Ferroviaire de
Toulouse**

Réunion publique du 16/05/17

Compte-rendu

Destinataires :

SNCF Réseau, Sennse

Auteurs :

Res publica

Date :

16 mai 2017

cr170516 réunion publique v1

*Compte-rendu de la réunion publique de concertation sur le projet de modernisation
du nœud ferroviaire de Toulouse*

SOMMAIRE

1.	LE CONTEXTE.....	3
	1.1. LIEU, DATE ET HORAIRE DE LA REUNION	3
	1.2. PARTICIPANTS.....	3
	1.3. OBJECTIFS DE LA REUNION.....	3
2.	INTRODUCTION PAR JEAN-CHRISTOPHE CHAUVIGNAT, SNCF RESEAU	4
3.	PRESENTATION PAR SYLVAIN ALONSO, SNCF RESEAU.....	5
4.	DISCUSSIONS.....	6
5.	CONCLUSION J-C. CHAUVIGNAT	12

1. LE CONTEXTE

1.1. LIEU, DATE ET HORAIRE DE LA REUNION

La réunion s'est déroulée dans les Espaces Vanel à Toulouse, le 16 mai 2017, de 18h30 à 20h30.

1.2. PARTICIPANTS

Etait présents à cette réunion :

- **25 participants**, toulousains et/ou usagers du réseau ferroviaire ;
- **Sylvain Alonso**, Responsable territorial nœud de Matabiau au pôle design pour SNCF Réseau ;
- **Vincent Bouvier**, Chef de l'unité Projets & Territoires ;
- **Jean-Christophe Chauvignat**, Responsable de la maîtrise d'ouvrage sur la région Occitanie pour SNCF Réseau ;
- **Valérie Durand**, Directrice des Relations Extérieures de la Communication et de la Concertation ;
- **Gilles Rouyer**, Responsable Synergies Projets pour SNCF Mobilité ;
- **Gilles-Laurent Rayssac** et **Victor Coquet**, Res publica ;

1.3. OBJECTIFS DE LA REUNION

La réunion publique a pour objectifs de :

- Appréhender le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse ;
- Echanger sur le projet et les hypothèses opérationnelles de SNCF Réseau ;
- Enrichir la réflexion par les remarques et avis des participants ;

La réunion publique est divisée en trois temps :

1. Un premier temps consacré à la présentation du projet par S. Alonso ;
2. Un deuxième temps au cours duquel les participants, regroupés par table de 4 à 6 personnes, échangent collectivement sur le projet ;
3. Un troisième temps dédié à la restitution de ces échanges et aux éventuelles questions qu'ils souhaitent poser aux représentants de la SNCF.

2. INTRODUCTION PAR JEAN-CHRISTOPHE CHAUVIGNAT

Jean-Christophe Chauvignat, Responsable de la maîtrise d'ouvrage pour SNCF Réseau sur la Région Occitanie, salue les participants. Il rappelle l'objet de la réunion : la modernisation du nœud ferroviaire, projet particulièrement ambitieux que portent conjointement SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Toulouse, contrairement à Nîmes ou à Montpellier, a décidé d'accueillir le TGV en cœur de ville. Cette nouvelle desserte nécessite la modernisation des infrastructures ferroviaire autour des sites Matabiau, Périole et Raynal.

J-C Chauvignat rappelle que la concertation réglementaire sur le projet de modernisation du nœud ferroviaire a permis aux habitants et usagers de s'exprimer et de faire part de leurs remarques.

Il espère que cette réunion sera enrichissante et que la présence des équipes de la SNCF permettra de répondre à l'ensemble des interrogations.

3. PRESENTATION PAR SYLVAIN ALONSO, SNCF RESEAU

La présentation était articulée autour de cinq points :

- Le contexte dans lequel s'inscrit le projet ;
- Les enjeux particuliers que représente la modernisation du nœud ferroviaire toulousain ;
- Les hypothèses opérationnelles envisagées dans le cadre du projet ;
- Le partenariat Toulouse EuroSudOuest et l'articulation entre le projet ferroviaire et les autres projets ;
- La concertation et les différentes manières d'y prendre part.

Une vidéo synthétique du projet accompagne la présentation de S. Alonso.

4. DISCUSSIONS

Pierre Bailles, urbaniste, souhaiterait que SNCF Réseau précise son propos au sujet de l'organisation des travaux sur l'infrastructure ferroviaire et sa synchronisation avec le projet urbain, conduit entre autre par l'architecte espagnol Joan Busquets.

Il s'interroge sur la date d'ouverture de la passerelle piétonne, dont l'aménagement est tributaire des travaux sur les sites de Périole et de Matabiau.

Il aimerait savoir si le projet de modernisation est indépendant de la LGV Bordeaux – Toulouse, dont la réalisation n'est toujours pas certaine.

Il voudrait que le maître d'ouvrage informe les participants sur la hauteur maximale des futures constructions sur le site de Raynal.

Enfin il souhaiterait connaître l'emplacement définitif de la future gare routière ainsi que le calendrier de son aménagement.

S. Alonso revient sur la question de la coordination des travaux entre le projet ferroviaire et le projet urbain. Les différentes maîtrises d'ouvrage sont conscientes de la complexité de planifier l'ensemble de ces opérations sur un territoire aussi restreint. Afin de gérer la coordination entre les projets et les équipes, le partenariat Toulouse EuroSudOuest (TESO) a été créé en 2009, qui veille à la bonne coordination des projets aux lieux de leurs interfaces qui perdurera jusqu'à la mise en service de l'ensemble des différents projets. Il précise qu'au sein du partenariat, chaque maître d'ouvrage est responsable de ses propres aménagements, cela n'empêche pas le fait que certaines études soient conduites conjointement, notamment pour la gestion des interfaces entre projets, comme cela sera le cas pour la modélisation à l'aide du logiciel *Building Information Modeling*. Un bureau d'études a aussi été mandaté pour assister les différents partenaires dans leur coordination.

Concernant la passerelle aérienne, S. Alonso indique qu'elle fait partie intégrante du projet PEM (Pôle d'Echanges Multimodal). Cet aménagement a pour vocation de renforcer le lien ville-ville. SNCF n'envisage pas de créer d'accès au quai depuis cette passerelle puisque l'essentiel des voyageurs TER qui s'arrêtent en gare Matabiau descendent au niveau -1 pour emprunter le métro ; il serait donc contradictoire de les faire passer sur la passerelle (niveau +1) pour accéder ensuite au réseau souterrain.

Il ajoute que la passerelle aérienne ne sera pas ouverte au public avant 2030, SNCF Réseau a déjà réservé les emplacements nécessaires pour accueillir cette structure dans son plan de voies.

A propos de la ligne nouvelle Bordeaux –Toulouse, S. Alonso précise que ce projet est « autoportant ». Cela signifie qu'il est présenté aux autorités administratives comme un projet indépendant. S. Alonso ajoute que l'infrastructure actuelle est en capacité d'accueillir la future ligne Bordeaux – Toulouse, néanmoins la modernisation du nœud ferroviaire est nécessaire, à la fois pour donner de la robustesse au système, réduire la probabilité d'incident et permettre d'accueillir les augmentations de trafics envisagées après l'arrivée de la LGV (jusqu'à la réalisation de la Liaison Toulouse Narbonne).

Concernant la hauteur des immeubles sur le foncier libéré de Raynal, S. Alonso rappelle que cette variable est déterminée par le projet urbain, elle ne devrait pas

dépasser la hauteur des constructions existantes sur le site de Marengo, puisqu'il s'agit pour l'essentiel d'opérer un transfert des activités de Marengo sur Raynal.

Il informe les participants que la relocalisation de la gare routière fait l'objet de discussions. Il existe actuellement deux hypothèses qu'il reste à trancher : 1. La gare routière est maintenue à son emplacement actuel et est rénovée pour répondre aux dernières normes d'accessibilité, 2. L'équipement est déplacé sur le site de Périole, où le foncier sera cédé.

Alain Felce, membre de l'association de quartier Marengo, demande à SNCF Réseau si la maintenance du matériel roulant est maintenue à Toulouse. Il aimerait savoir si ces opérations sont aussi réalisées en cœur de ville dans les autres grandes métropoles européennes. Il souhaiterait connaître les arguments du maître d'ouvrage pour maintenir cette activité au cœur d'un tissu urbain très dense et où la pression foncière est forte.

Avec l'optimisation des activités ferroviaires, plusieurs terrains seront cédés à l'urbain, il aimerait connaître le prix de cession de ce foncier.

S. Alonso rappelle qu'un établissement de maintenance lourde a été mis en service sur le site de Raynal en avril 2015. Il ajoute que la concentration et la mutualisation des équipements pour la maintenance lourde sur un même site présente l'avantage d'éviter les transferts complexes de matériel (frais de péages pour les AOT [Autorité Organisatrice des Transports], coût d'exploitation pour la SNCF, probabilité plus forte d'incidents). Malgré tout, il est possible de maintenir des opérations de maintenance plus légères sur d'autres sites satellites, c'est déjà le cas à Montauban ou à Muret. Il n'est pas rare de rencontrer ce type de configuration au niveau des autres nœuds ferroviaires en France.

Au sujet du prix de cession, S. Alonso indique aux participants que ces données sont confidentielles, il ne les connaît pas et il lui est impossible de les partager. Il précise que le prix de vente du foncier est calculé en tenant compte du coût des reconstitutions ferroviaires.

Un participant souhaiterait connaître les principaux financeurs et le coût du projet de modernisation du nœud ferroviaire. Il s'interroge sur le devenir du fret, et voudrait savoir si le projet de la SNCF s'inscrit dans une perspective d'augmentation des flux de marchandises sur le réseau ferré.

Il aimerait savoir si le projet a pris en compte les opérations conduites actuellement sur les escaliers et les souterrains.

Il aimerait aussi savoir ce que qu'il adviendra du musée postal. Si ce dernier est déplacé il aimerait connaître les hypothèses d'emplacement étudiées par la SNCF.

Pour clore son intervention, il demande à SNCF Réseau si la réalisation de la ligne Toulouse Paris transitant par Poitiers est toujours d'actualité.

S. Alonso rappelle que Guillaume Pépy, PDG de SNCF, a adressé un courrier à Jean-Luc Moundenc, Maire- de Toulouse, dans lequel il précise ses propos en indiquant qu'aucune LGV n'entrera en travaux à court terme. Aujourd'hui les LGV en travaux sont les suivantes : Tours – Bordeaux, Le Mans – Rennes et le contournement Nîmes -

Montpellier. Cela ne signifie pas que la réflexion sur la ligne GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest) est abandonnée. Aujourd'hui, la décision revient aux financeurs (Etat et Régions concernées ; Nouvelle Aquitaine et Occitanie) de décider de la réalisation de cette ligne. Une mission de financement a récemment été mise en place, entre les différents financeurs potentiels de la ligne GPSO. La SNCF est partie prenante des échanges puisqu'elle pourrait aussi contribuer financièrement au projet.

Concernant l'enveloppe budgétaire, la SNCF financera le projet à hauteur des bénéfices qu'elle peut engranger par la mise en place de nouveaux péages. La vente du foncier libéré permettra aussi de financer la modernisation du nœud ferroviaire. Enfin, les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) concernées, à savoir l'Etat et les Régions, interviendront largement dans le plan financement. Le coût global du projet devrait avoisiner les 500 millions d'euros : 315 millions d'euros de travaux sur les sites de Matabiau et Périole ; 90 millions d'euros pour l'aménagement du site de Raynal et 100 millions pour les opérations envisagées à long terme (horizon Ligne Toulouse Narbonne - LTN).

Pour répondre à la question sur le fret ferroviaire, S. Alonso informe les participants que la future infrastructure permettra de faire circuler deux trains fret en heure de pointe. Il ajoute que la capacité actuelle, inférieure à deux trains, n'est que très rarement consommée.

A propos des travaux en cours de réalisation dans le souterrain nord, S. Alonso indique qu'ils n'auront pas d'impact sur les opérations menées dans le cadre du projet de modernisation. L'élargissement et le prolongement envisagés du souterrain nord sont des travaux importants, qui touchent à la structure de l'ouvrage, les opérations d'habillage conduites actuellement ont pour objectif d'améliorer le confort des usagers.

J-C Chauvignat précise que les opérations de mise en accessibilité du souterrain doivent réglementairement être réalisées avant 2024. Les solutions techniques (rampes, ascenseurs...) pour garantir la mobilité de tous les usagers sont encore à l'étude.

Elizabeth Clerc demande à SNCF Réseau si les cyclistes pourront utiliser les aménagements PMR pour transporter leur vélo.

J-C Chauvignat indique que les cyclistes pourront utiliser les aménagements PMR pour transporter leur vélo. Il ajoute cependant que certaines lignes de trains ne sont pas équipées pour le transport de vélo.

S. Alonso précise que les ascenseurs de « type 3 », que SNCF envisage pour relier les quais au souterrain, présentent une capacité suffisante pour accueillir les vélos.

Concernant la relocalisation du musée postal, il précise que SNCF Mobilités et Toulouse Métropole étudient conjointement plusieurs hypothèses. Le musée restera un train, mais il ne sera plus nécessairement posé sur des rails.

Un participant souhaiterait que le musée soit relocalisé à proximité de la gare.

S. Alonso estime qu'il sera difficile de relocaliser le musée à proximité de la gare, étant donné la position privilégiée du foncier libéré par SNCF Réseau. Ces espaces

sont destinés à accueillir des programmes immobiliers pour compléter l'offre de logements et de bureaux en centre-ville.

Jean Labbe, membre de l'association 2P2R, souhaiterait que la réalisation de la gare routière, prévue après 2030, soit anticipée.

Il aimerait savoir ce qu'il advient du projet de ligne entre Poitiers et Limoges.

Enfin, il demande à S. Alonso si les futurs bâtiments SNCF respecteront un style particulier en termes d'architecture. Il insiste sur l'idée de cohérence entre les constructions du projet TESO.

S. Alonso indique que le projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges a été porté en enquête publique, avant que le Conseil d'Etat n'invalide la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) attenante. L'imprécision des financements avait été pointée du doigt par le Conseil d'Etat. Aujourd'hui deux hypothèses subsistent : l'abandon définitif du projet ou le maintien du projet avec un montage économique refondé.

Il rappelle que l'aménagement hypothétique de la gare routière sur le site de Périole ne pourra être réalisé avant 2030, puisque le foncier libéré sera utilisé jusqu'à cette date comme base travaux pour les différents chantiers : ferroviaires, PEM, et immobiliers.

Il ajoute qu'à proximité du projet, deux ouvrages sont soumis à instruction, il s'agit du bâtiment historique de la gare Matabiau et d'une villa située au 2 rue Mansart (architecture caractéristique des années 1930). L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sera saisi pour s'assurer de la conformité du projet avec le patrimoine historique du quartier. Dans le cadre de cette procédure, il pourra imposer des règles de constructions aux futures opérations. Par exemple, l'habillage brique du nouvel atelier de maintenance et de remisage et l'enterrement des cuves de gasoil étaient des prescriptions de l'ABF. Ce dernier a aussi émis certaines prescriptions pour le nouveau PGRA (Poste à Grand Rayon d'Action) ou le poste de signalisation.

J-C Chauvignat explique aux participants que l'essentiel des programmes immobiliers ne seront pas portés par SNCF Réseau, mais par des acteurs du projet urbain (aménageur, promoteur, investisseur...). SNCF Réseau pourra cependant faire office de relai auprès des maîtres d'ouvrage, concernant d'éventuelles demandes et attentes des participants sur l'esthétique des constructions et les matériaux utilisés.

Une participante aimerait savoir si la SNCF prévoit la suppression de la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT).

J-C Chauvignat répond que la suppression de la ligne POLT n'est pas à l'ordre du jour. Au contraire c'est un axe structurant que l'Etat et SNCF Réseau se sont engagés à renforcer avec la signature du contrat de performance. Il ajoute que le projet de modernisation du nœud ferroviaire toulousain tient compte du renforcement de la ligne POLT.

Paul Morère, membre de l'association 2P2R, préconise l'utilisation de la brique et de parement pour maintenir une cohérence avec l'architecture toulousaine. Il souhaiterait que les façades soient végétalisées, pour apparaître plus « vivantes ».

Marc Lefaou, habitant au faubourg Bonnefoy, aimerait savoir si les travaux entraîneront une augmentation des flux de poids lourds aux abords de la gare. Il demande à SNCF Réseau si un développement du transport fret est envisagé sur le site.

Il aimerait aussi savoir ce qu'il adviendra des anciennes locomotives stationnées sur l'emprise ferroviaire.

Enfin il souhaiterait savoir si le projet entrainera de nouvelles nuisances pour le quartier : visuelles, sonores, auditives et olfactives (stockage du gasoil).

S. Alonso explique que l'accès poids lourds au site de Raynal sera déplacé au niveau du Chemin du raisin avec l'aménagement d'un sas d'entrée. Il rappelle que l'entrée utilisée actuellement par les camions fait partie du foncier mutable. Pour des raisons de sécurité, SNCF Réseau souhaite tout de même préserver une issue de secours là où se situe l'entrée actuelle, cette dernière pourra aussi être empruntée par les convois exceptionnels.

Dans le cadre du projet urbain, il est prévu la création d'une nouvelle voirie (voirie Nord sud). Cette nouvelle voie, qui permettra de rejoindre l'avenue de Lyon, servira de voie de délestage pour l'axe qui longe le canal du midi.

Il ajoute que SNCF Réseau étudie la possibilité d'aménager un accès au site de Périole depuis la rue Saint-Laurent. Ce nouvel accès viendrait accompagner la reconfiguration du quartier dans le cadre du projet urbain.

Concernant le développement du fret, le projet prévoit d'augmenter la capacité de circulation des convois de marchandises (2 trains en heure de pointe). Ce flux restera traversant, puisqu'aucune zone de chargement et de déchargement n'est prévue dans le projet de modernisation du nœud ferroviaire. Avec le renforcement des activités de maintenance sur le matériel roulant et l'infrastructure, certains sillons seront réservés aux convois ferroviaires pour acheminer le matériel nécessaire, toutefois cette activité restera marginale.

S. Alonso précise que la problématique des nuisances est complexe à évaluer. Ces nuisances ne se feront plus dans le même environnement, puisque l'essentiel de la maintenance sera transféré sur le site de Raynal. La modernisation du matériel roulant devrait aussi limiter les impacts (moins polluant, moins bruyant...). Il ajoute que les futurs programmes immobiliers, en contact avec l'emprise ferroviaire, devront intégrer dans leur conception les nuisances dues à la maintenance et au remisage des trains.

J-C Chauvignat indique aux participants que l'insertion paysagère du site sera optimisée. SNCF Réseau est très attachée à la problématique de l'esthétique et de la bonne insertion des emprises ferroviaires en milieu urbain.

Gilles Rouyer indique que les deux locomotives à vapeur, actuellement stationnées sur le site de Périole, seront extraites de l'emprise ferroviaire. Il ajoute qu'une seule des deux machines est en état de fonctionnement, SNCF Mobilités étudie l'hypothèse d'un déplacement des deux engins sur la commune de Pamiers.

Richard Mebaoudj aimerait savoir si des rames transportant des matières dangereuses transitent par la gare de Toulouse Matabiau.

J-C Chauvignat indique aux participants que le ferroviaire reste le moyen de transport le plus sécuritaire. Pour acheminer de la matière ou des déchets nucléaires, le transport routier apparaît trop dangereux et le transport aérien trop risqué, notamment parce qu'il survole des aires urbaines. Il ajoute que les trains transportant des matières dangereuses ne stationnent pas en gare de Matabiau, ils ne font que transiter.

S. Alonso ajoute que l'essentiel des convois ferroviaires transportant du gasoil proviennent de Sète. Tout est mis en œuvre pour assurer la sécurité de ces convois. L'entreprise chargée de livrer le matériel doit garantir la conformité du chargement. De plus, avant de prendre en charge le convoi, l'entreprise ferroviaire doit vérifier son aptitude à la circulation. Lors de son acheminement, les aiguilleurs en poste le long du parcours vérifient l'état du convoi. En plus d'un contrôle « humain » SNCF Réseau dispose de « détecteur de boîtes chaudes » qui permettent de contrôler l'état des essieux et d'opérer l'arrêt du convoi avant l'agglomération toulousaine en cas de surchauffe ou de défaillance. Une fois le convoi livré, SNCF vérifie sa conformité.

Régis Moitsinga aimerait savoir si le projet de modernisation du nœud ferroviaire prévoit le recouvrement des installations ferroviaires au sud du pont Pompidou.

Il aimerait aussi avoir davantage d'informations concernant l'accessibilité des quais, il regrette que les travaux entrepris jusqu'ici n'aient pas intégré l'aménagement de rampes ou d'ascenseurs.

S. Alonso rappelle que le projet urbain comprend la construction d'une passerelle aérienne pour traiter le lien ville-ville. Il ajoute que Toulouse Métropole souhaite que le pont Pompidou soit élargi, ce type d'opération est complexe à mettre en place puisqu'elles nécessitent des modifications structurantes sur le réseau (abaissement des caténaires par exemple).

S. Alonso précise que SNCF Réseau échange régulièrement avec les associations PMR au sujet de l'accessibilité en gare de Matabiau. Aujourd'hui la réglementation impose de rendre accessible aux PMR l'ensemble de l'infrastructure voyageur avant 2024. L'entreprise étudie actuellement la possibilité d'anticiper ces aménagements pour répondre au plus vite aux demandes des usagers. Avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse, SNCF Réseau prévoit l'aménagement de rampes, l'élargissement du souterrain nord et des quais. A terme, l'ensemble des quais seront équipés d'ascenseurs de type 3.

Un participant demande à SNCF Réseau comment sera traité le stationnement une fois le projet terminé.

S. Alonso indique que le programme ferroviaire préserve le parking public Effia. Cependant les sens de circulation vont être inversés avec le projet de dépose minutes devant la gare Matabiau, Avec l'aménagement du PEM, il est aussi prévu la mise en service d'un parking.

5. CONCLUSION J-C. CHAUVIGNAT

J-C. Chauvignat a apprécié la configuration de la salle et la proximité qui s'est établie entre les participants et les intervenants. Il rappelle que les échanges ont été enregistrés, ils feront l'objet d'un compte rendu, qui viendra alimenter le bilan de la concertation. Il ajoute que les participants peuvent accéder au site internet de la concertation jusqu'au 19 mai pour y déposer leurs avis. Il remercie les participants pour leur présence et leur contribution. Il espère que ce projet sera une réussite pour Toulouse, 4^{ème} ville de France et qui, à ce titre mérite d'accueillir le TGV.

Modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse

Optimisation du pôle industriel ferroviaire

Concertation préalable du 20 mars 2017 au 19 mai 2017.

Atelier Toulouse Eurosudouest du 12 avril 2017.

SOMMAIRE

- 1. Contexte du projet*
- 2. Enjeux particuliers*
- 3. Le projet*
- 4. La concertation*

1 | Contexte du projet

UN GROUPE SNCF : 3 EPIC



UNE AMBITION TOULOUSAINE QUI S'INSCRIT À L'ÉCHELLE NATIONALE ET EUROPÉENNE.

Un réseau LGV structuré autour de Paris.

Toulouse en est encore éloignée.

La ligne nouvelle GPSO permettra de rapprocher Toulouse de Bordeaux et Paris.

La Liaison nouvelle Toulouse –

Narbonne permettra :

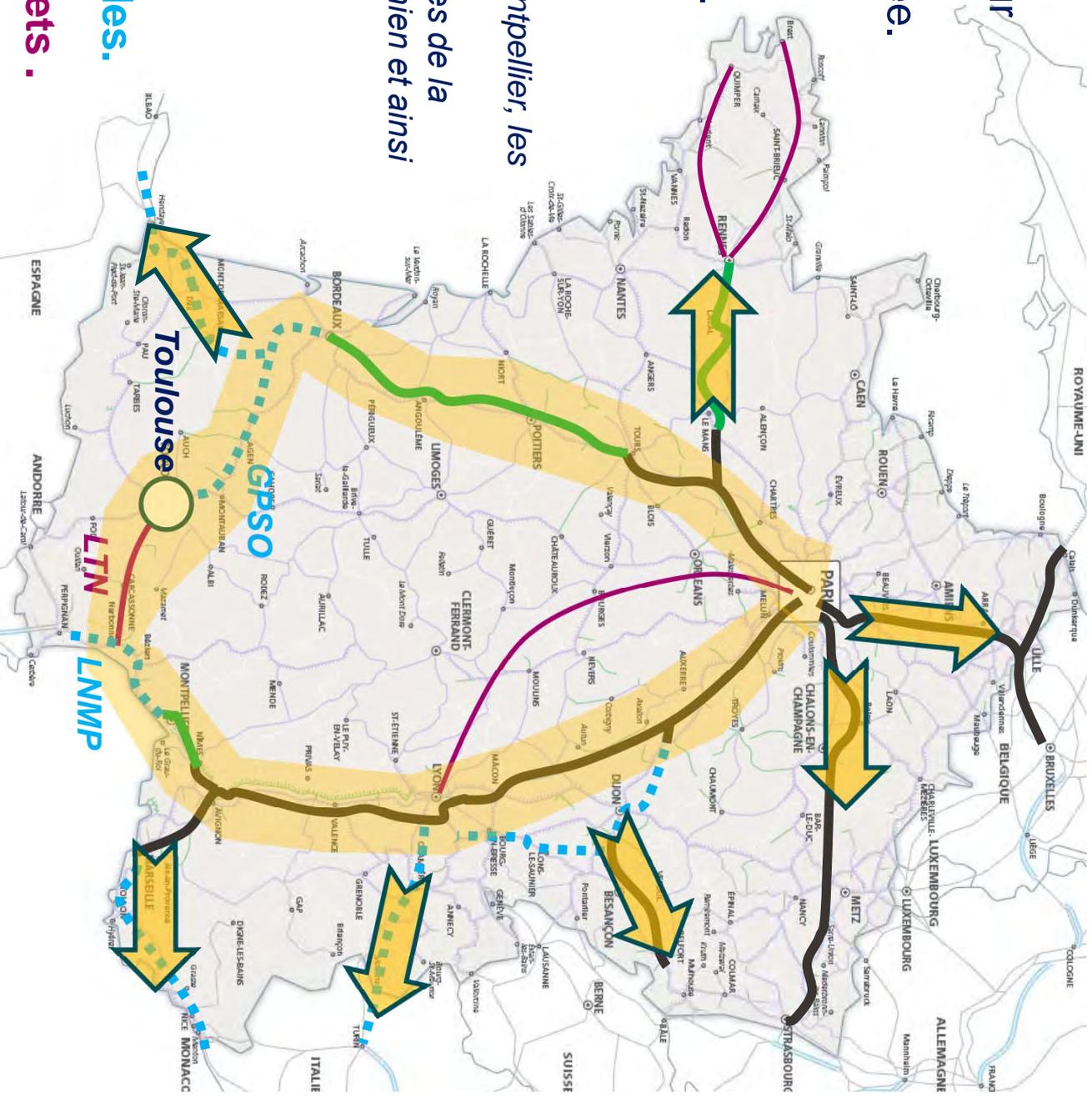
- de rapprocher Toulouse et Montpellier, les 2 métropoles d'Occitanie,
- de faciliter l'accès aux territoires de la méditerranée, de l'axe Rhodanien et ainsi à l'Europe.

LGVs en service.

LGVs en construction.

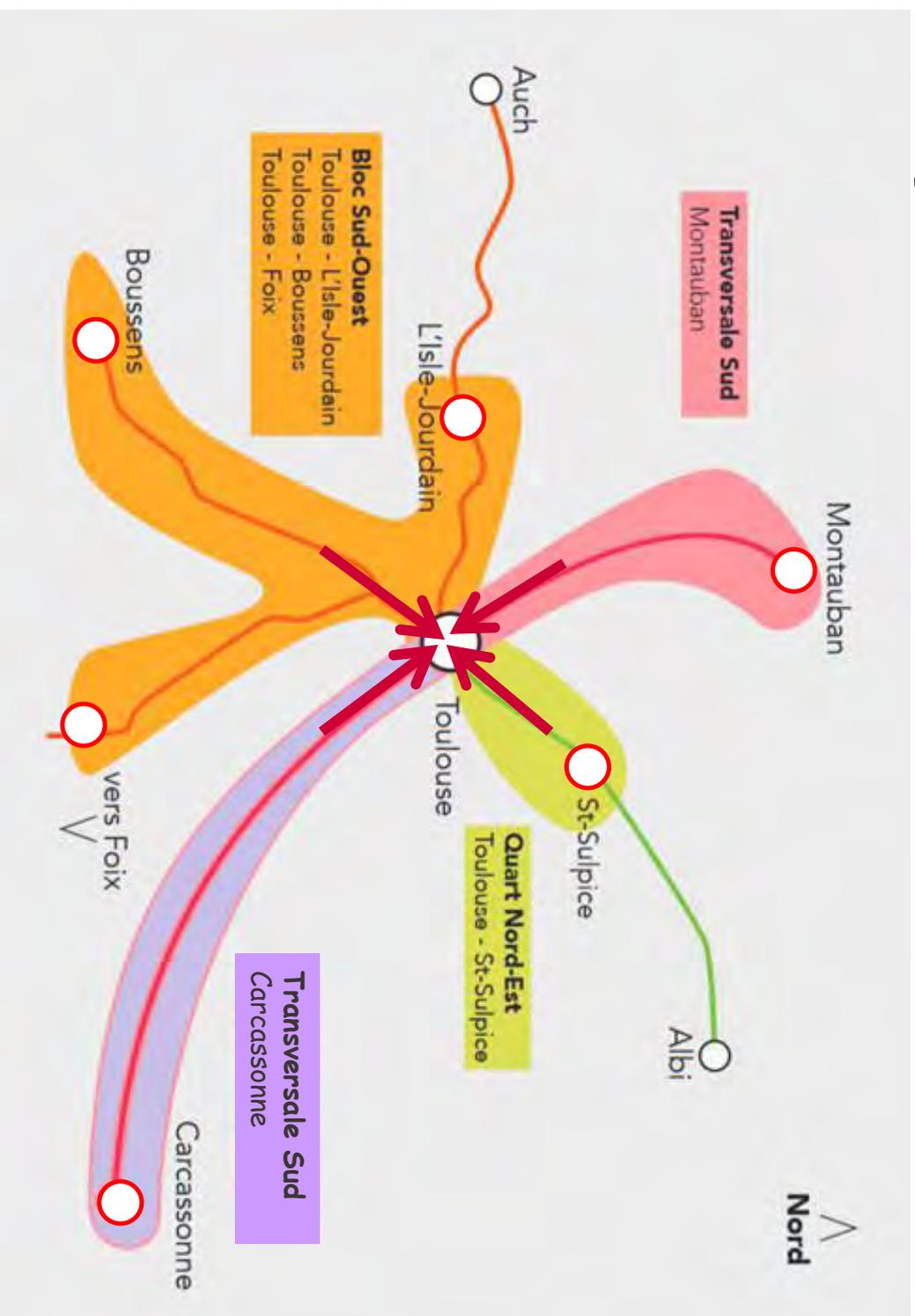
Liaisons nouvelles en études.

5 **Liaisons nouvelles en projets .**



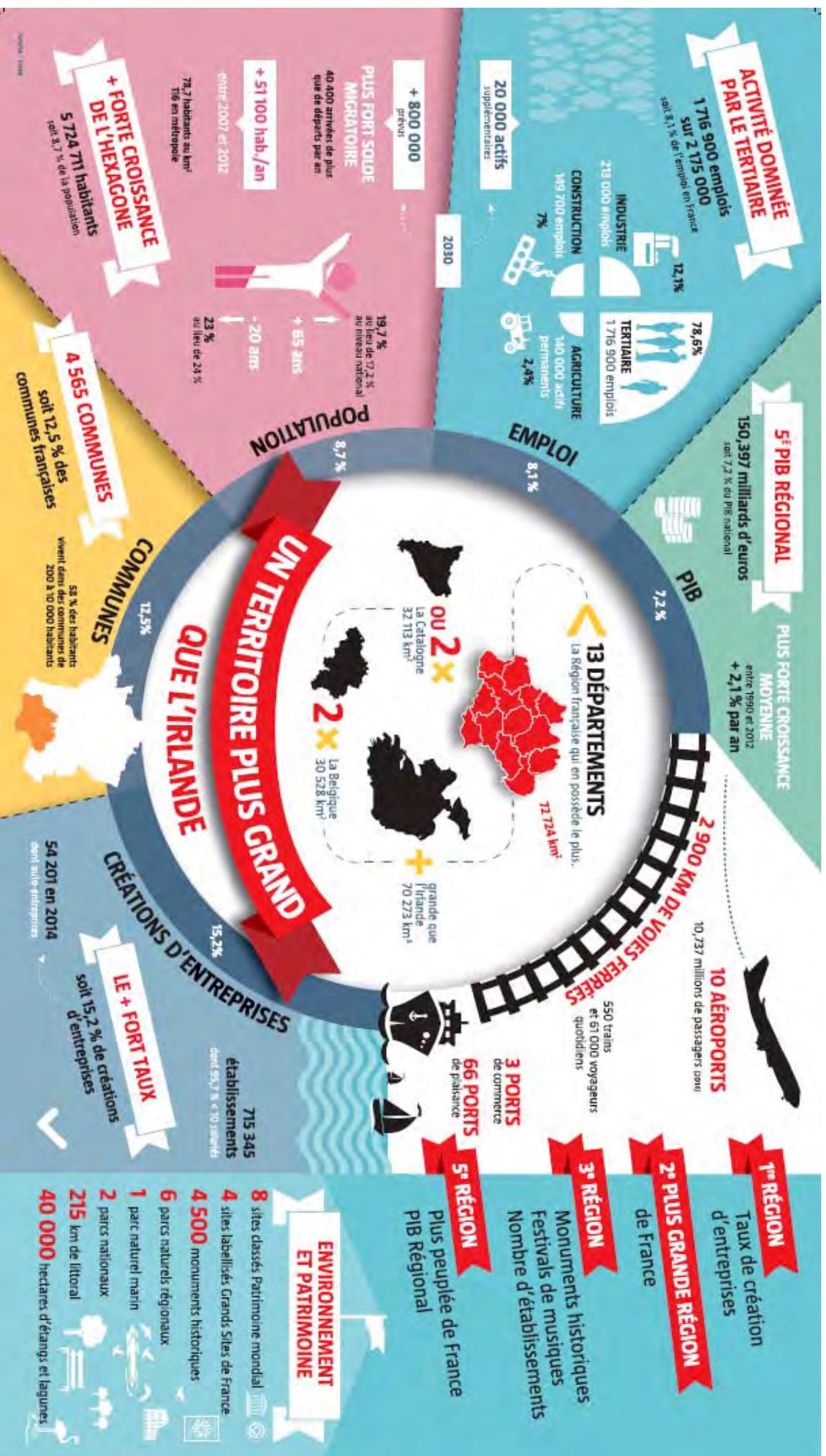
UN RÉSEAU FERROVIAIRE EN ÉTOILE

4 branches pour desservir différents échelons territoriaux



... où l'ensemble des circulations convergent à Toulouse.

DYNAMISME RÉGIONAL



TOULOUSE EUROSUDOUEST



2 | Enjeux particuliers

A RETENIR

Avant leur prise de service, les trains doivent :

- 1) stationner et au terminus de leur ligne.**
- 2) être entretenus à l'endroit où ils stationnent.**

Cela permet de limiter les circulations à vide qui engendrent :

- a) des perturbations potentielles.**

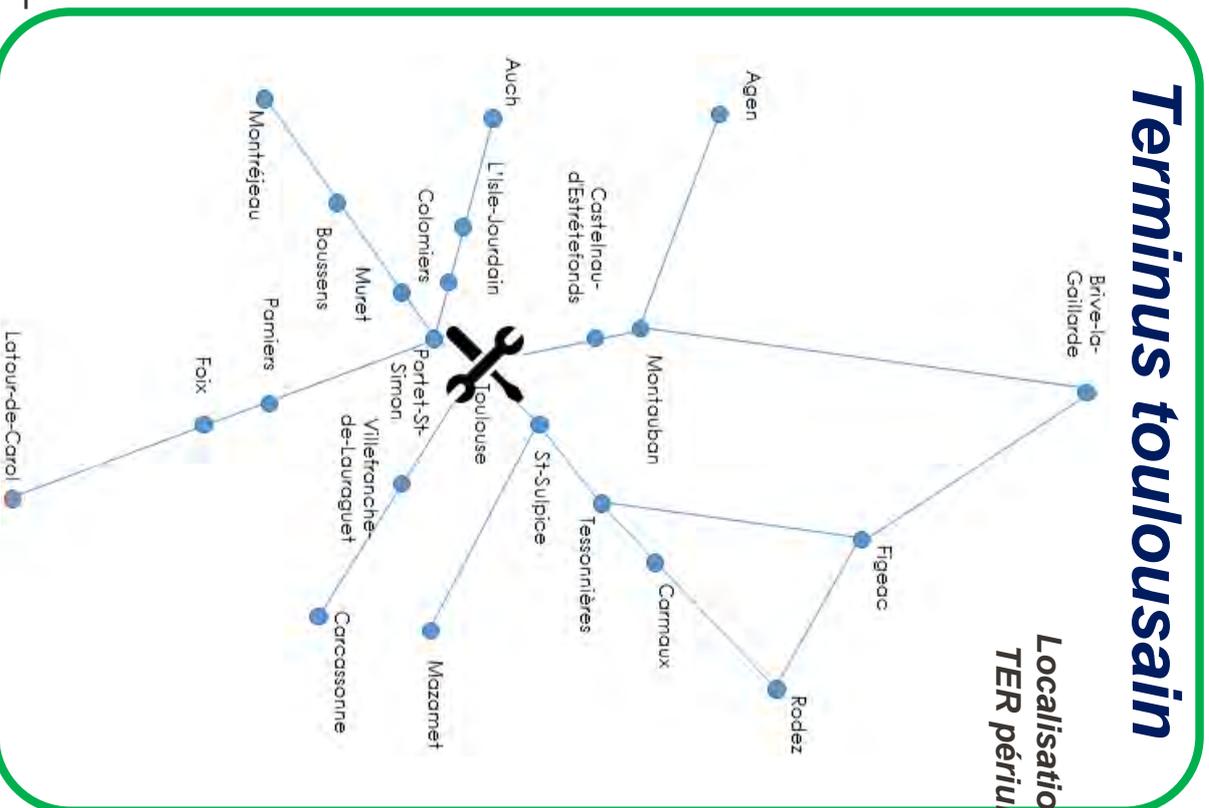
Davantage de manœuvres, augmentation du nombre de trains à gérer dans une infrastructure contrainte, ...

- b) des coûts d'exploitation supplémentaires.**

Mobilisation des équipes, utilisation et usure du matériel, péages, ...

2 TERMINUS POUR CHAQUE LIGNE : LEQUEL CHOISIR ?

Terminus toulousain



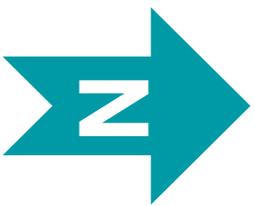
Localisation envisageable pour les
TER périurbains à l'horizon cible.

Terminus régionaux



**Démultiplication
des installations
et des moyens.**
€€€€

LE TISSU URBAIN DU QUARTIER DE GARE EN DENSIFICATION



1860

1875

1890

1904

1950

2017



3 | Le projet

Principaux aménagements ferroviaires

Allongement du faisceau de remisage GRV.

Création d'un faisceau de remisage pour les trains quart Nord-Est.

Création d'un faisceau de remisage.



Création d'une zone dédiée à la maintenance de l'infrastructure (« bande infra »).

Création de 6 voies de remisage en gare basse de Raynal.

Augmentation du nombre de quais et de voies.

Rénovation de la Grande Halle Voyageurs.

- Limite des emprises ferroviaires actuelles
- Limite des emprises ferroviaires à terme
- 1 - Horizon 2021
- 2 - Mise en service LGV Bordeaux - Toulouse
- 3 - Mise en service LGV Bordeaux - Espagne et Perpignan - Montpellier (incidence sur les installations à Toulouse)
- 4 - Mise en service Liaison Toulouse - Narbonne
- Emprises ferroviaires libérées pour l'urbain
- Emprises du futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)
- Zones en interface avec le projet urbain, à stabiliser





ZOOM SUR LA CRÉATION D'UN FAISCEAU DE REMISAGE DÉDIÉ AU QUART NORD-EST

Fonctionnement de la gare Matabiau en 3 blocs.

Saint-Sulpice-la-Pointe

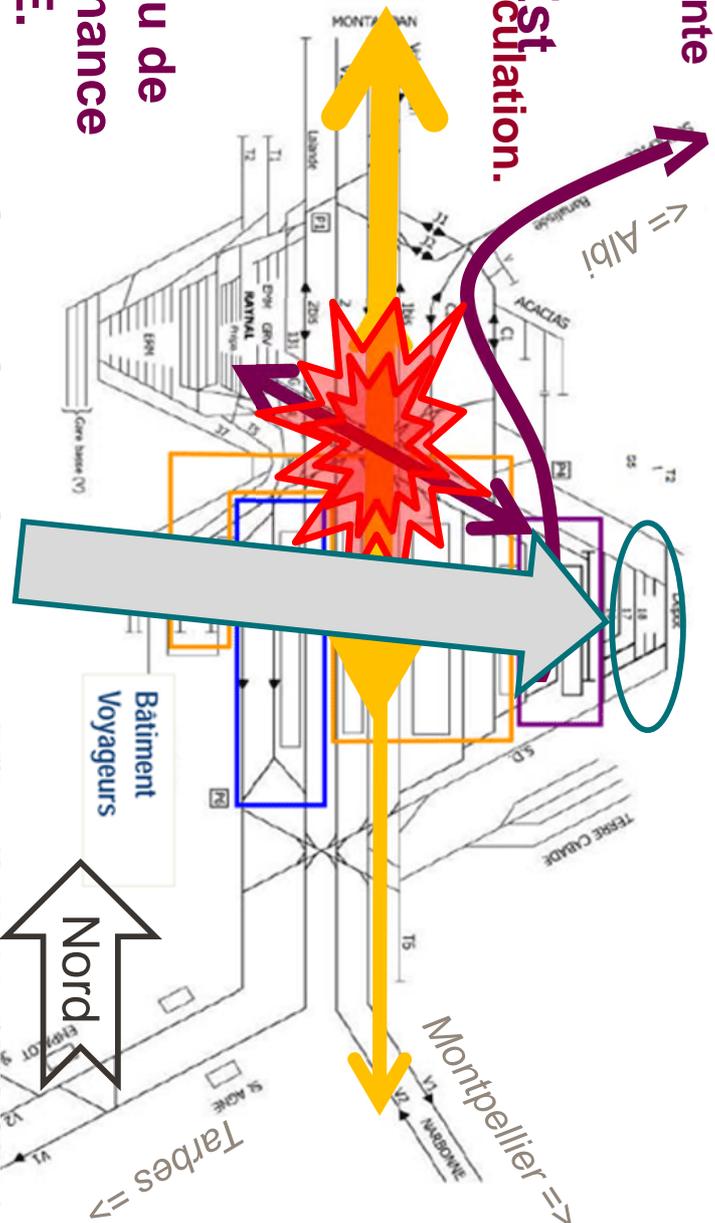
Quart Nord-Est
de circulation.

ACTUEL

⇐= Bordeaux

Mouvements nécessaires à
l'entretien et au remisage.

Création d'un faisceau de
remisage et de maintenance
spécifique au QNE.

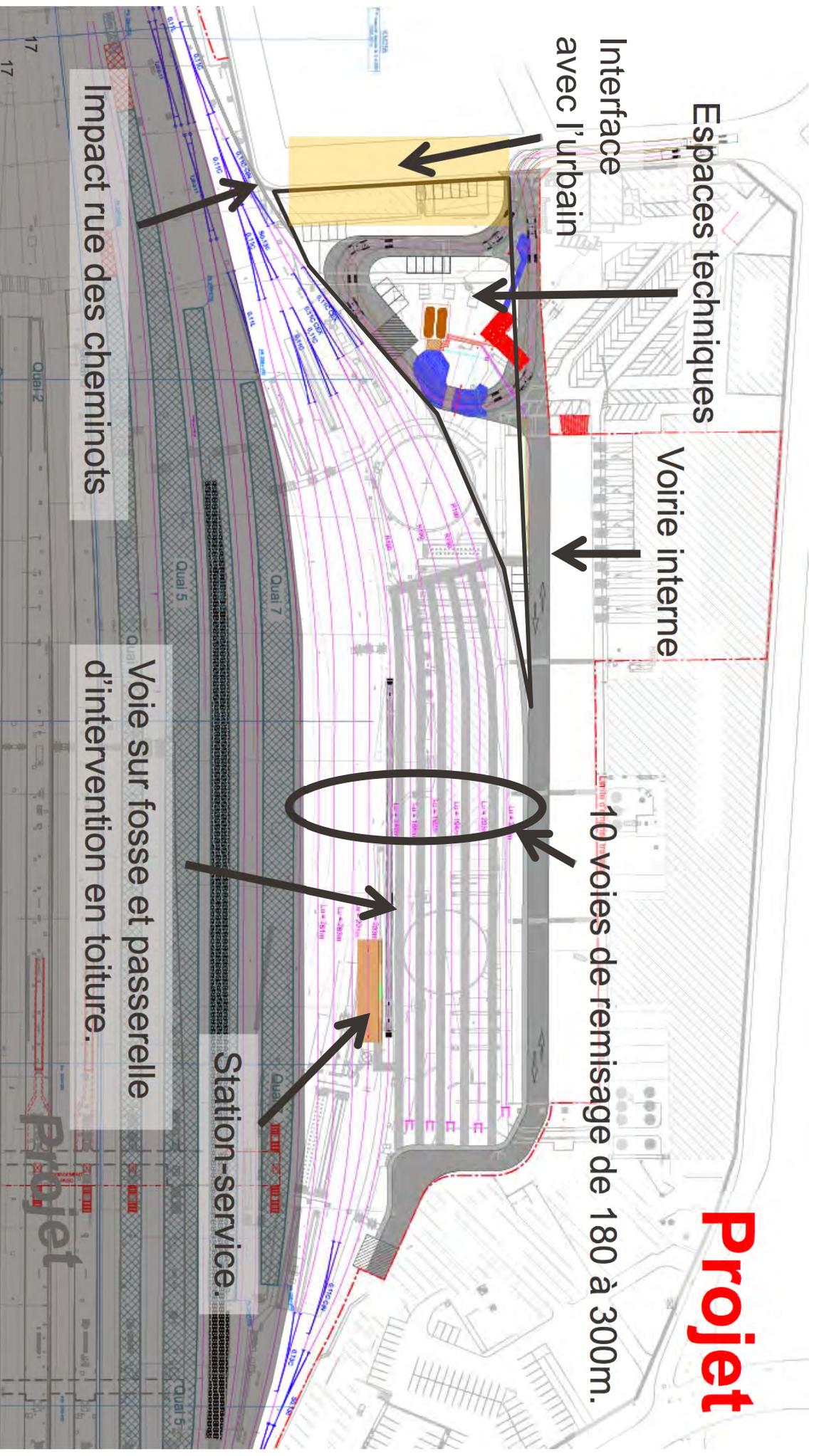


ZOOM SUR

LA CRÉATION D'UN FAISCEAU DE REMISAGE DÉDIÉ AU QUART NORD-EST



Horizon de mise en service : Avec la LGV Bordeaux ⇄ Toulouse.



Espaces techniques

Interface
avec l'urbain

Voorie interne

10 voies de remisage de 180 à 300m.

Projet

Station-service.

Voie sur fosse et passerelle
d'intervention en toiture.

Impact rue des cheminots

Projet

17

Quai 2

Quai 1

Quai 5

Quai 7

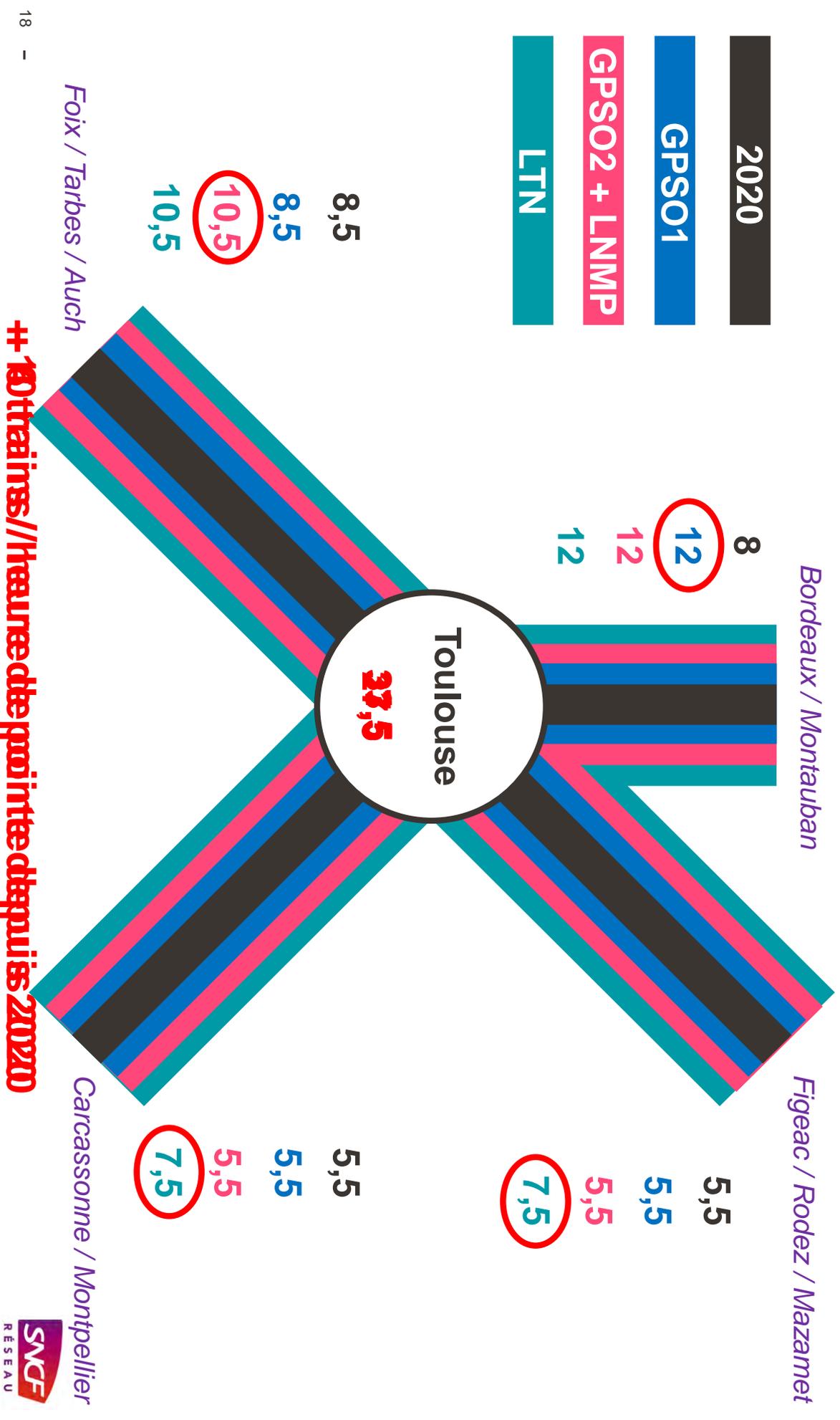
Quai 5

Quai 7

ZOOM SUR

L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE QUAIS ET DE VOIES

Trafics pour 1 heure en période de pointe.



++ 180 trains // l'heure de pointe depuis 2020

Augmentation du nombre de quais et de voies

Horizon de mise en service : Avec la LGV Bordeaux ⇄ Toulouse.



Projet

Reconstitution d'une voie de 300m de longueur utile.

7ème quai.

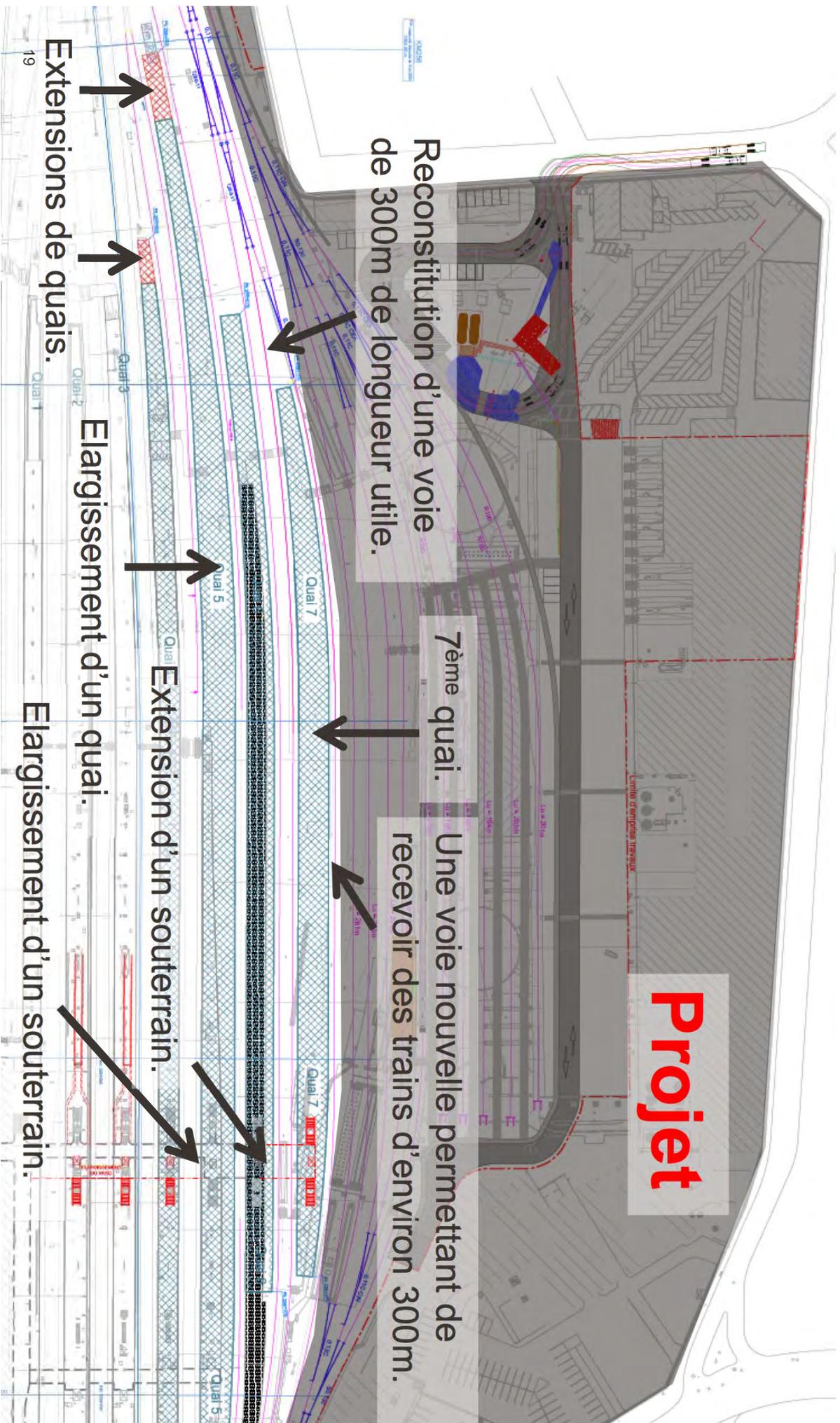
Une voie nouvelle permettant de recevoir des trains d'environ 300m.

Extensions de quais.

Élargissement d'un quai.

Extension d'un souterrain.

Élargissement d'un souterrain.



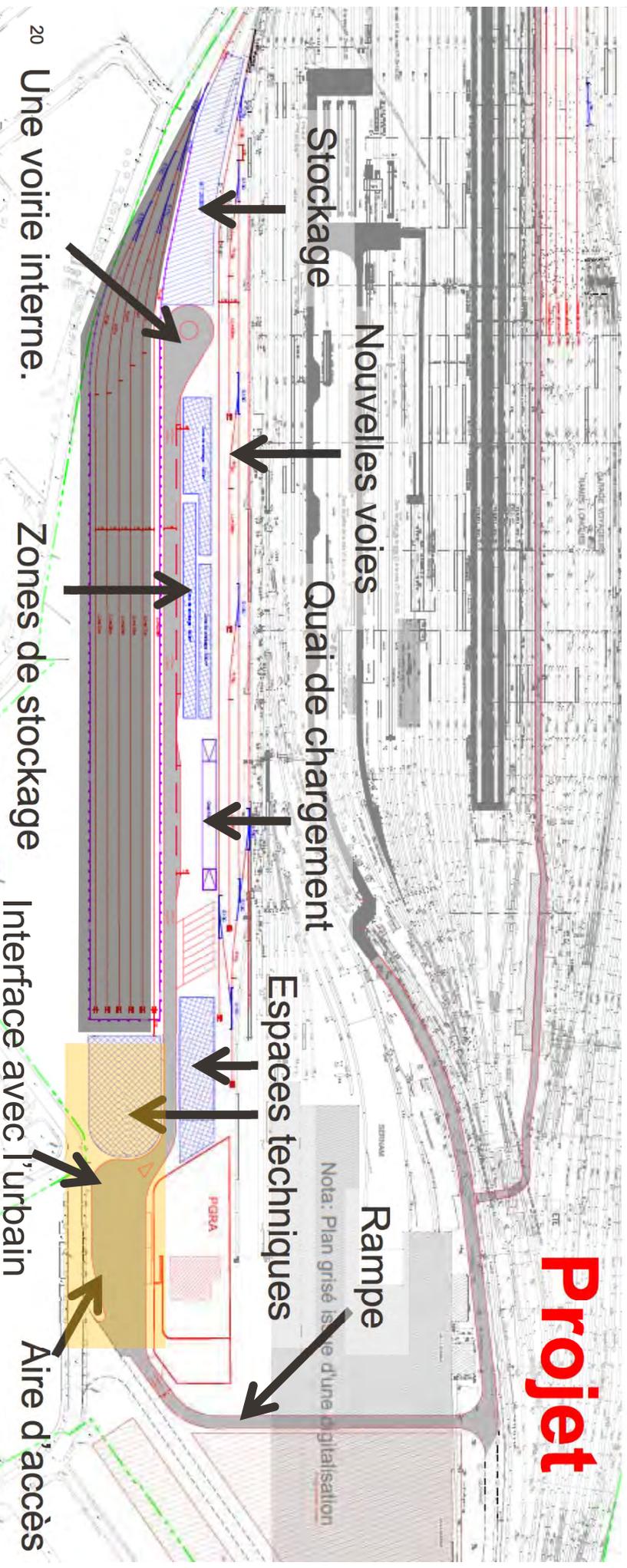
Création de la « bande infra »

Fonctionnalités

Les activités nécessaires à la maintenance des infrastructures ferroviaires seront localisées en gare basse de Raynal.
Le site sera constitué d'un ensemble de voies desservies par une voirie routière interne et d'installations de chargement qui permettront de passer du mode ferroviaire au mode routier.



Horizon de mise en service : Entre 2019 et 2021.



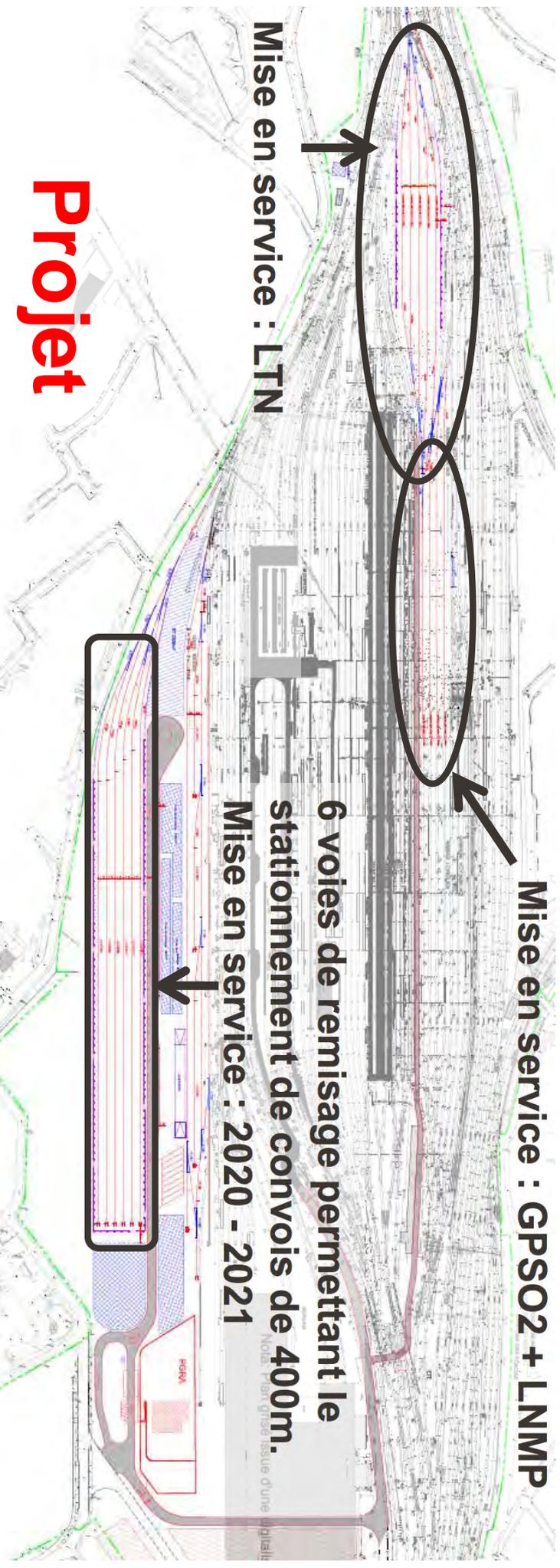
Augmentation du linéaire de remisage



Fonctionnalités

Répondre à la nécessité d'accroître le linéaire de remisage du fait :

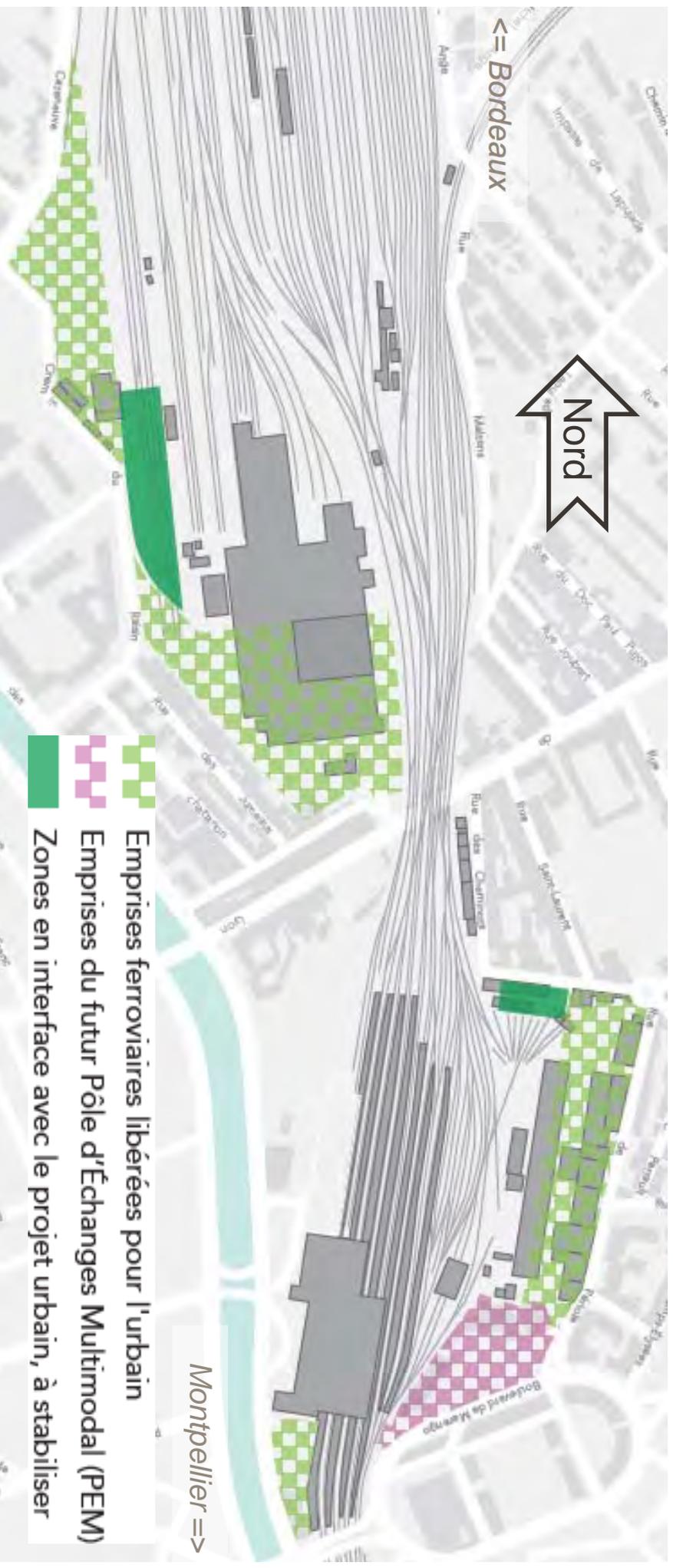
- ✓ des travaux de Pérille (qui rendent inaccessibles les installations de remisage qui s'y trouvent).
- ✓ des hausses de trafics envisagées.



UNE OPPORTUNITÉ POUR L'URBAIN

Ces aménagements sont une nécessité pour SNCF.

Ils permettront de destiner **environ 6,5 hectares des fonciers de SNCF** à des programmes immobiliers et de Pôle d'Échange Multimodal.



4 | La concertation

DONNER SON AVIS

COMMENT INTÉGRER CET OUTIL FERROVIAIRE OPTIMISÉ AU SEIN D'UN TISSUS URBAIN EN MUTATION ?

Concertation réglementaire L103-2 du code de l'urbanisme
du 20 mars au 19 mai 2017

VOUS INFORMER :

- Le site internet : www.sncf-reseau.fr : page « modernisation-pole-industriel-Toulouse »
- Un dossier de concertation
- Une lettre d'information

VOUS EXPRIMER :

- Un registre en ligne
- Une carte T (préaffranchie) détachable de la Lettre d'information
- Un courrier ou un mail à adresser à SNCF Réseau : modernisation.noed.ferroviaire.toulouse@sncf.fr

ECHANGER :

- Deux rencontres en gare Matabiau : les 18 avril et 11 mai de 17h00 à 19h00
- Une réunion publique : 16 mai de 18h30 à 20h30 sur inscription (espace Vanel)
- Dans le cadre du partenariat Toulouse EuroSudOuest : deux ateliers (12 avril et 5 mai) et **une visite ferroviaire (20 avril)**

Modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse

Optimisation du pôle industriel ferroviaire

Concertation préalable du 20 mars 2017 au 19 mai 2017.

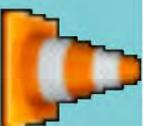
Atelier Toulouse EuroSudOuest du 3 mai 2017.

SOMMAIRE

- 1. Modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse*
- 2. Retours sur les précédents ateliers*
- 3. Réflexions collectives*
- 4. Restitution des échanges*
- 5. Questions / Réponses*
- 6. Les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)*

1 | Modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse

VIDÉO DE PRÉSENTATION DE LA MODERNISATION DU NOEUD FERROVIAIRE DE TOULOUSE



SNCF_NOEUDFERROVAIRE_TOULOUSE_VDEF_170417_17h.mp4

<https://www.youtube.com/watch?v=04Q01O1GKRw>

2 | Retours sur les précédents ateliers

ATELIER TESO N°1

Une trentaine de participants

Une présentation du projet de modernisation du nœud ferroviaire

Un temps d'échanges avec les participants autour d'une maquette



VISITE FERROVIAIRE



QUESTIONNEMENTS SUR LE PROJET

Quel dimensionnement pour le projet ferroviaire ?

L'ambition de SNCF est-elle suffisante pour satisfaire les besoins futurs ?

Quelle politique prospective pour le fret ferroviaire ?

Comment limiter les nuisances liées au trafic fret au sein de la Métropole toulousaine ?

Quelles interfaces entre les projets urbain et ferroviaire ?

Quelles mesures d'intégration des aménagements ferroviaires en milieu urbain ?

Quelle prise en compte des effets du projet ferroviaire (bruit, pollution, ...) ?

Quelles conditions de réalisation des travaux ?

3 | Réflexions collectives

RÉFLEXION COLLECTIVE

Quels sont les atouts et les points de vigilance du projet de modernisation du nœud ferroviaire Toulouse Matabiau ?

Mots-clés :

- interfaces avec l'urbain et le PEM,
- flux et répartition des trains,
- accessibilité PMR,
- sécurisation du site,
- nuisances,
- gestion des travaux,
- vélos et modes doux,
- ...

4 | Questions / Réponses

5 | Les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)

PÉRIMÈTRES DES SCHEMAS NATIONAL ET REGIONAUX SDA-AD'AP 2015/2024

L'ordonnance du 26 septembre 2014, ratifiée par la loi du 5 août 2015, complète la loi de 2005 en instaurant les Ad'AP.

Objectif des Ad'AP :

Rendre les gares prioritaires* accessibles avec un maximum d'autonomie pour toutes personnes quel que soit son niveau de perception de l'environnement, de capacité de cheminement ou de compréhension.

Le SDA-Ad'AP National = L'Etat, par délégation la SNCF, est le chef de file pour la mise en accessibilité du transport d'intérêt national:

- + 160 gares concernées ainsi que les matériels roulants effectuant une desserte nationale:
 - TGV,
 - Trains d'Equilibre du Territoire (INTERCITÉS),
 - Trains des filiales internationales effectuant du cabotage en France (Alléo sur France-Allemagne, Lyria sur France-Suisse, France-Espagne et France-Italie).

Les 20 SDA-Ad'AP Régionaux = Les Conseils Régionaux et le STIF pour l'Ile-de-France, sont chefs de file des autres points d'arrêt et des services de transport régionaux

- + 579 points d'arrêts concernés dont 209 en Ile-de-France.

* Sont « gares prioritaires » :

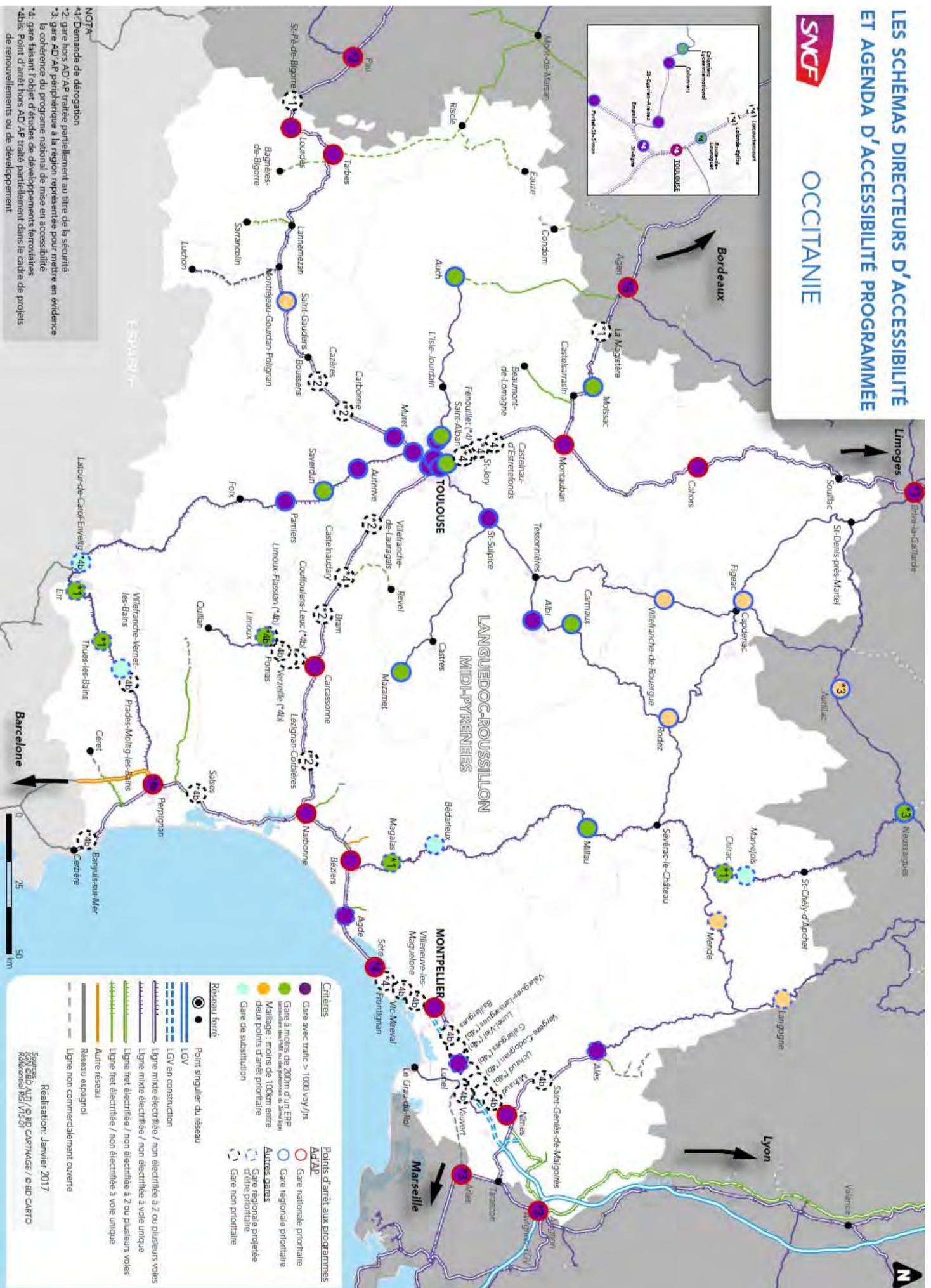
- o les gares dont la fréquentation est supérieur à 1000 voyageurs par jour,
- o les gares à moins de 200m d'un ERP recevant des PMR ou des personnes âgées,
- o les gares répondant à un critère de maillage du territoire.

13

LES SCHEMAS DIRECTEURS D'ACCESSIBILITE ET AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE

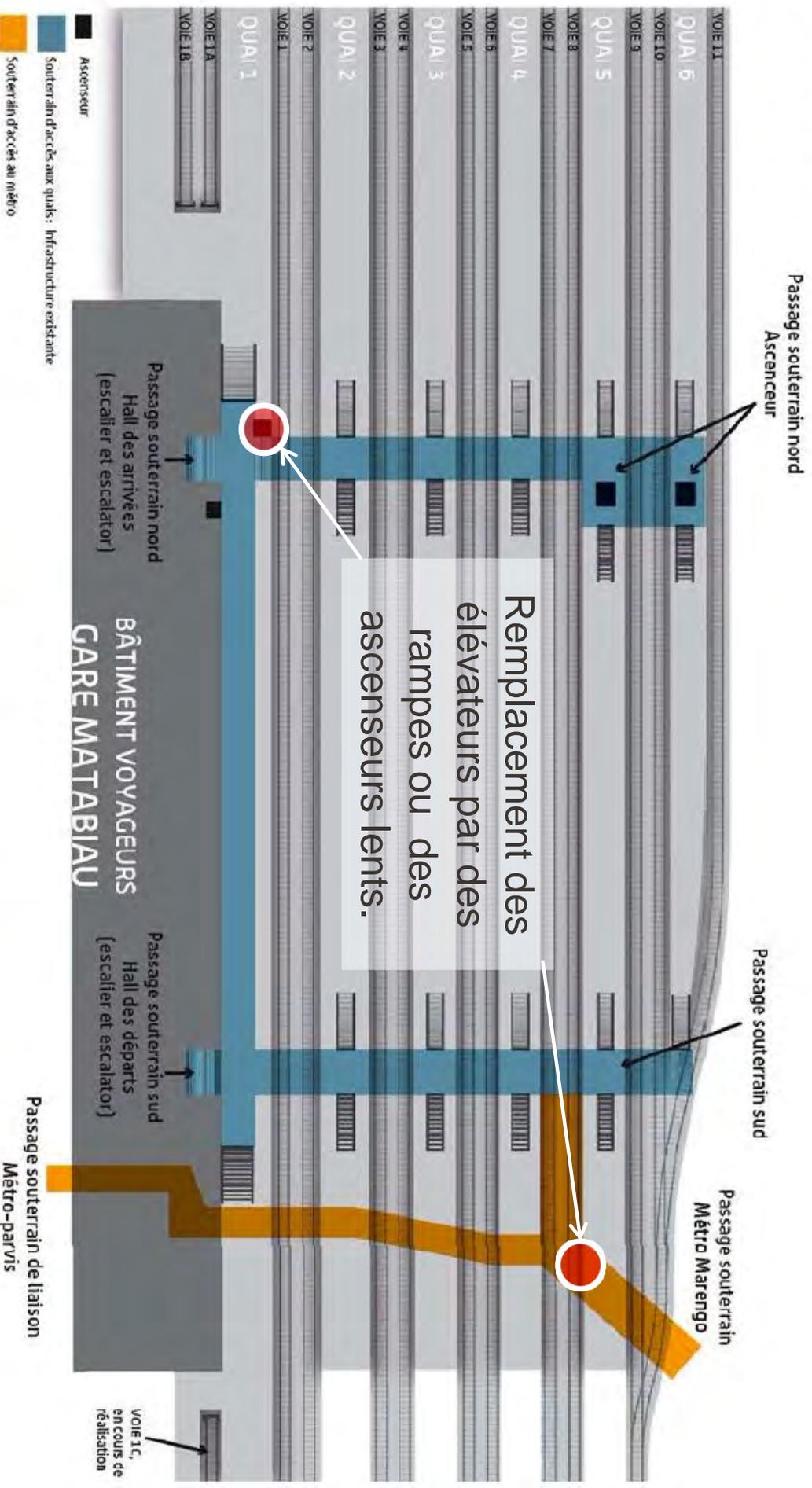


OCCITANIE



SUR MATABIAU A COURT TERME (PÉRIMÉTRÉ SNCF RÉSEAU)

Accès aux quais actuel - escaliers, ascenseurs, souterrains en gare de Toulouse-Matabiau [Source : Rofut & Communication]



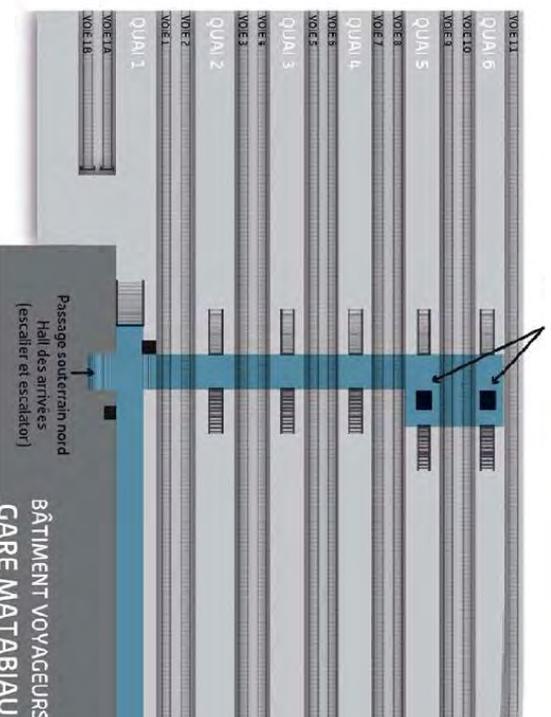
Sous réserve de financement.

SUR MATABIAU A MOYEN TERME

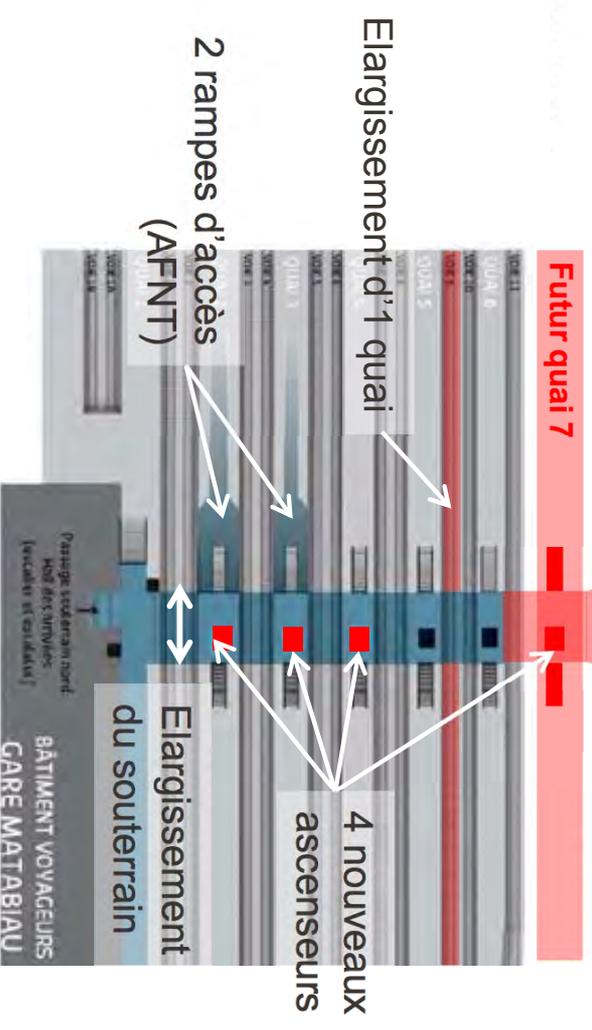
- SNCF Réseau doit se mettre en conformité avec l'Ad'AP fin 2024 au plus tard, probablement avant la mise en service des AFNT et de GPSO et quel que soit le devenir de ces opérations.
- Cette mise en conformité se traduit par la création d'ascenseurs en lieu et place des escaliers situés côté sud du souterrain nord et par l'aménagement de la plate-forme située à la croisée des deux souterrains (non prévu dans le programme initial AFNT).

- Les opérations d'AD'AP seront réalisées conjointement à l'élargissement du souterrain Nord.

Souterrain Nord – 2 ascenseurs **Actuellement**



A terme
Accès au futur PEM Marengo





Remarques de l'Association Cheminots – Saint Laurent sur la: Modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse.

Durée de la concertation réglementaire, du 20 Mars au 19 Mai 2017.

Toulouse, le: 26 Avril 2017

Mesdames, Messieurs,

Vous nous avez présenté le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse dans le cadre du partenariat Toulouse Euro Sud Ouest, nous vous en remercions.

Nous aimerions revenir sur quelques points, faisant partie de ce projet.

Matabiau est la gare principale de Toulouse, elle se devait d'évoluer pour accueillir le plus grand nombre de TER assurant le service des Trains du Quotidien et de TET assurant les liaisons entre les deux villes motrices de la région Occitanie.

La mise en service de la LGV Tours - Bordeaux n'apportera pas spécialement beaucoup plus de trafic de TGV qu'à l'heure actuelle. Les tarifs pratiqués et le temps de trajet n'étant pas synonyme de "concurrent de l'avion".

Quant à l'arrivée de la LGV aux portes de Toulouse, nous sommes comme la sœur de la princesse qui, du haut de sa tour, ne voit que l'herbe qui poudroie et le chemin qui verdoie, (qui a dû mal à verdoyer vu les quelques échanges acides), en guise de chevalier!

Matabiau est une gare qui doit être dans le peloton de queue pour son accessibilité aux trains, aussi bien pour les personnes valides que pour les PMR, qui ne sont pas la seule catégorie des personnes handicapées, mais qui comprend aussi les personnes âgées, les personnes se déplaçant avec des enfants en bas âges, éventuellement des enfants dans une poussette,

Les accès aux quais, suite à ce projet, seront toujours d'un accès aussi compliqué, bien que légèrement amélioré par la présence d'un ou deux ascenseurs par quai.

Ces ascenseurs, du fait de l'étroitesse des quais, ne seront pas des ascenseurs pouvant accueillir

plus de 6 personnes, valises, poussettes, sacs, compris.

Le débit sera extrêmement réduit si l'on prend en compte le temps du "rangement" au départ et du "dérangement" à l'arrivée de l'ascenseur.

Nous souhaiterions, même si l'emprise d'un tel système est importante en longueur, qu'un tapis roulant incliné soit mis en place sur chaque quai, en plus d'un ascenseur par quai.

La simplicité d'utilisation, même réduite à sa plus extrême étroitesse, est à prendre en considération pour vous assurer le contentement des usagers, donc de voir poindre l'éventuelle augmentation des usagers du train, tout mode confondus (TER, TET, TGV).

Nous n'interviendrons pas sur la façon dont vous remiser les trains, ce n'est pas à nous d'intervenir dans votre organisation, mais nous pensons que le système fonctionnera pour ce qui est d'aujourd'hui.

La seule question que nous posons est celle de l'avenir, avec l'ouverture "à la concurrence"; aurez vous assez de place? A moins que vous ne gardiez Saint Jory "sous le coude"?

Par contre nous attirons très fortement votre attention sur la zone de Périole.

Sur cette zone seront remisés les trains pour le quart Nord-Est de Toulouse, c'est-à-dire la ligne Toulouse-Albi-Rodez -Clermont Ferrand. Cette ligne est une ligne où ne peuvent circuler que des trains dits "thermiques".

Les TER sont de plus en plus nombreux à être mixte.

La zone de remisage est située au plus près des habitations **existantes** et **futures**, plus proche que ne l'ait la zone de Raynal.

Par leur pollution, le quartier a eu à subir les effets néfastes des vieilles rames TER; le matériel a certes évolué, mais les effets du thermique seront toujours présents.

Dans le cadre de la COP21 et de la diminution des GES, nous vous demandons de prévoir l'équipement de cette zone en électricité.

Cela aura pour conséquence que les rames mixtes puissent circuler en thermique sur la ligne Toulouse-Albi et de venir stationner en électricité sur les voies de remisages, au plus grand bonheur des habitants (actuels et futurs) et travailleurs (actuels et futurs), donc pour le bien-être du quartier.

Et, cela vous évitera d'avoir à faire de nouveaux travaux si jamais la Région ne décide d'électrifier la ligne Toulouse-Albi!

En ayant une bonne communication avec les habitants, certains pourront prendre leurs dispositions pour éviter d'être impactés par ces inconvénients majeurs.
De même qu'une bonne communication avec les habitants, une bonne attitude des entreprises intervenant de nuit, ne pourra qu'être bénéfique à la vie de quartier.

D'autres méthodes, auxquelles vous avez sûrement réfléchi, sur l'organisation du chantier peuvent aussi améliorer le ressenti des habitants.

Certains travaux peuvent être réalisés dans la journée, comme les travaux sur la zone de remisage de Périole.

Certains travaux, très bruyants, peuvent être réalisés en début de nuit.

De plus, la période hivernale est à privilégier, car les habitants ont plus facilement tendance à fermer leurs fenêtres qu'en période de fortes chaleurs, sans parler de la poussière.

La liste des petits arrangements étant ouverte....

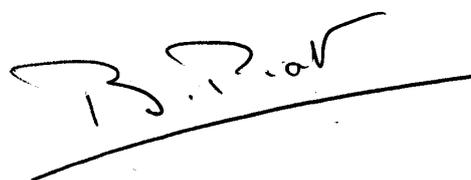
De par l'expérience du quai 6 (expérience côté riverains), nous vous demandons de faire entrer et sortir les véhicules de ce vaste chantier, pour la zone de Périole, par la sortie située au carrefour de la rue de Périole et des Cheminots.

Ainsi la sortie sera plus aisée pour les camions (par rapport au virage de la rue des Cheminots, par exemple), cela évitera au camion d'abimer la maison située en face de l'entrée, cela permettra aux équipes caténaïres et signalisations de garder l'entrée de la rue des Cheminots et d'être indépendants du chantier.

Nous nous tenons à votre disposition, avec éventuellement les autres associations de quartier impacté par ce chantier, pour échanger autour de ces points de détails.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, à l'expression de nos sentiments distingués

Bernard PIAT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. PIAT', is written above a horizontal line.

**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

Quelle incidence sur le
trafic, Avenue Colignon ?

infos sur les aménagements
prevus site Raynal

Y aura t'il un accès direct
à la gare sans ce quartier ?

Vous êtes :
 Riverain

Usager de la SNCF

Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom

D	I	N	A	R	Q	U	E

Prénom

J	A	C	Q	U	E	S

E-mail

J	a	c	q	u	e	_	d	i	n	a	r	q	u	e	@	o	u	t	l	o	o	k	.	f	r
J	a	c	q	u	e	s																			

Jacques_dinarge 57@outlook.fr



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

~~Attention de la~~
une station de RETAO
de la future ligne
est prévue gare
RAYNAL côté Rue
CAZENEUVE (ateliers
municipaux communs
Anabelle...).

Merci de faire l'y avoir sur
vo plus ce type d'informa-
tion, comme les nouvelles
avec...

Vous êtes :
 Riverain

Usager de la SNCF

Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom

C	A	Z	E	L	L	E	S

Prénom

A

E-mail

y	e	s	t	e	v	e	g	@	g	m	a	i
l	.	c	o	m								



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

Com tout que vison de la rue de
Service et sachant quelle buschano à 3100
surtout vers le groupe scolaire Couvange.
Je m'inquiète de la saturation
trop régulière que peut avoir, ou pourrait
avoir cette rue avec TESO. Sinon,
avoir un accès côté prise de une créche
idée, de même que l'amélioration globale
de la gare d'attente. Y a-t-il une
que des mesures anti-bruit soient prises
sur les rue perpendiculaires à Service
comme rue Saint Louis pour limiter
ces nuisances acoustiques.

Vous êtes :
 Riverain

Usager de la SNCF

Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom

L	A	L	A	N	N	E

Prénom

M	à	t	h	.	e	u

E-mail

m	à	t	h	.	e	u	@
l	.	c	o	m			



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

"Une grande Ville comme
Toulouse". Quelle honte
d'être usagers, même pas
de savoir d'accès aux trains
pour faire parler & valises !
J'espère aussi "meilleurs"
des améliorations et busiques
"Une grande ville qui
Voyage, qui est pour la "LGV"
mais qui se sert des "TER"
"TER" aussi !
Bon Courage

Vous êtes : Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom **A S S E M A T**
Prénom **E M M A L I E N N E**
E-mail **T O U L O U S E . 3 1 2 0 0**



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

Je suis Toui a fait
pau la
m'permissions
Sackan! que Toulouse
accueille des gens
de Toui ragnis
de plus en plus
Je suis une personne
véhiculée mais
je préfère voyager et
me déplacer en train
car c'est le moyen de
Transport le plus
agréable.

Vous êtes : Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom **M E L L A D U I**
Prénom **S A L I M A**
E-mail **Wubman@christmail.fr**



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

Je suis d'accord avec
toutes les étapes de la
modernisation

Vous êtes : Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom **S O N D E R E R**
Prénom **S O L A M E**
E-mail **S O L O D E M A T A B I A U**
S O G M A I L . C O M



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

la génération chemins de
fer dont je suis issu par mon
père, mes grands-pères, mes
cousins, mes oncles, mes
grands oncles défend toujours
le chemin de fer. Que
de bons souvenirs. Je faut
aller de l'avant.
Jean Claude POURRUT
Bât D App 564
23 Bd des Minimes
31200 - TOULOUSE

0659234592

Vous êtes :
 Riverain

Usager de la SNCF

Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom P O U R R U T

Prénom

J E A N C L A U D E

E-mail jeanclaude.pourrut@orange.fr

jeanclaude.pourrut@orange.fr

jeanclaude.pourrut@orange.fr



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

Je souhaite connaître les
travaux pour la modernisation
du réseau ferroviaire.

Vous êtes :
 Riverain

Usager de la SNCF

Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom D E M U R G E R

Prénom

P A T R I C K

E-mail VIDOC93107@gamma

vidoc93107@gam

vidoc93107@gam



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

Vous êtes :
 Riverain

Usager de la SNCF

Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom B O I N E T

Prénom

M A R T I N E

E-mail martine.boinet

martine.boinet

martine.boinet



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

~~Station de la~~
une station de RETAO
de la future ligne
est prévue gare
RATNAL côté Rue
CAZENEUVE (ateliers
municipaux / camion
Anbelle...).

Merci de faire figurer sur
vo plan ce type d'infra-
mation, comme les nouvelles
rues.

Vous êtes : Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom CAZELLES

Prénom A

E-mail yestevet9@gmail.com



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

pe tien être à l'ensemble
général le 19 Mai 2017 pour
la ligne C et le Metro, en
fonction des trains aux heures
le matin, et la nuit. pour
les correspondance de Retour

Vous êtes : Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom LOMBEZ

Prénom GERAD

E-mail 139CHDETOUNEF
EUILLEZ1301OUZOUSE



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

Vous êtes : Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom DEMAROUSSEM

Prénom DENIS-DANIELLE

E-mail DANYDEMAROUSSEM
@HOTMAIL.COM



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

En tant que voisin de la rue de
Séville, et sachant qu'elle touchera à 3000
mètres vers le groupe scolaire Courange,
je m'inquiète de la saturation
trop régulière que peut avoir, ou pourrait
avoir cette rue avec T.E.S.O. Sinon,
avoir un accès sécurisé est une excellente
idée, de même que l'amélioration globale
de la gare d'Orléans. Je souhaite
que des mesures anti-bruit soient prises
sur les rue perpendiculaires à Séville
comme rue Saint Louis pour limiter
ces nuisances acoustiques.

Vous êtes :
 Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom L A L A N N E
Prénom
M 3 t t h i o u
E-mail m 3 t t i 3 1 3 n e 2 2 6 ©
h o t m a i l . c o m



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

"Une grande Ville comme
Toulouse". Quelle haute
fièvre n'est fait pour le confort
des usagers, même pas
de travail d'accès aux quar-
tiers pour faire attendre d'valises!
Je suis aussi "mécènes"
des améliorations et busquets
"Une grande ville qui
voyage, qui est pour la "L.V."
vous qui ce sent des "TER"
"TER" aussi!
Bon Courage

Vous êtes :
 Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom A S S E M A T
Prénom E M M A L I E R N E
E-mail T O U L O U S E . 3 1 2 0 0



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

Je suis Toulouais
pour la
modernisation
Sachant que Toulouse
accueille des gens
de toute régions
de plus en plus
Je suis une personne
véhiculée mais
je préfère voyager et
me déplacer en train
car c'est le moyen de
Transport le plus
agréable.

Vous êtes :
 Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom M E L L A S S I
Prénom
E-mail S A L I M A
k u b m a z e n @ h o t m a i l . f r



Prenez site Raynal

Y aura t il un accès direct
à la gare dans ce quartier ?

Vous êtes :
 Riverain

Usager de la SNCF

Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom

D	I	N	A	R	Q	U	E				
---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

Prénom

J	A	C	Q	U	E	S					
---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

E-mail

J	a	c	q	u	e	_	d	i	n	a	r	q	u	e	9	7	@	o	u	t	l	o	o	k	.	f	r
j	a	c	q	u	e	s																					

jaques_dinargue 97@outlook.fr



Vous êtes :
 Riverain

Usager de la SNCF

Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom

S	O	N	D	E	R	E	R				
---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

Prénom

S	O	L	A	N	G	E					
---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

E-mail

S	o	d	e	m	a	t	a	b	i	a	u
@	g	m	a	i	l	.	c	o	m		



**DONNEZ VOTRE AVIS
OU DEMANDEZ UNE
INFORMATION !**

Demande d'informations
sur toutes les étapes de la
mise en service concernant
l'acquisition du fonctionne-
ment du réseau ferroviaire
de TOULOUSE

Vous êtes : Riverain Usager de la SNCF Autre

Pour recevoir de l'information sur le projet :

Nom	C	O	L	D	E	R													
Prénom	A	N	I	N	I	E													
E-mail																			

M. me J. Alcard
31500 TOULOUSE





Modernisation du noeud
ferroviaire de Toulouse
Concertation préalable

ECO

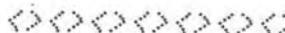


20 g
valable jusqu'au
19/05/2017

39002A-01 FRANCE



29-05-17 LA POSTE



SNCF RESEAU
DIRECTION TERRITORIALE OCCITANIE
AUTORISATION 47798
31689 TOULOUSE CEDEX 6



45 J'aime 10 commentaires 17 partages

➔ Partager

Laury Mahoudeau, James Lebon, Olivier Singier et 42 autres personnes aiment ça.

Chronologique ▾

17 partages



Fab Fontanie Ce serait bien que les trains soient à l'heure déjà!

5 avril, 10:43



Violetto Di Tolosa Ça sent l'augmentation de nos impots bientôt

👍 1 - 11 avril, 13:16



Nicolas Dps Ça serait bien surtout plus important d'arrêter de faire klaxonner vos trains à l'arrêt chaque soir de 22h à 1h du mat!!!! Les résidents du quartier vont porter plainte si ça s'arrête pas

👍 2 - 21 avril, 03:17



Laura Hbl 22h à 1h du matin tu es gentil, c'est TOUTE LA NUIT que les trains klaxonne !!! 🤡 🤨 🤢

👍 3 - 21 avril, 03:30



Patrick De Souche Privatisation

28 avril, 02:08



Mathieu Voisenet SaraHéléna Lala

29 avril, 12:43



Hadj Tayeb Quel dommage j'ai y a plus de train de nuit pour circuler c'est dommage il faudrait remettre les trains de nuit

👍 1 - 1 mai, 08:27



Marc Trouche recrutement c'est à savoir comment est fait le recrutement enfin on s'en douter fortement

3 mai, 06:57



Marianne Coste Voir TOULOUSE en grand

4 mai, 02:40



Céline Martinez Et si la sncf se concentrait sur les retards récurrents pour changer ? Encore 1h15 de retard de soir ! C'est normal ça ???!!!

16 mai, 13:16

YAHIA-BERROUGUET Eloise (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE RCC)

De: zitter10avril <zitter10avril@free.fr>
Envoyé: vendredi 19 mai 2017 16:40
À: MODERN NOEUD FERRO TLSE
Objet: Remarques suite à visite

J'ai apprécié l'accueil, la disponibilité, les efforts de communication prodigués envers les représentants de la société civile dont je fais partie lors de cette consultation. Je ne me rappelle que de quelques prénoms Sylvain, Gilles...

Cette consultation porte sur l'aspect industriel. On peut espérer que les spécialistes internes à ce service ferroviaire veillent à engager des solutions au mieux du contexte et du service public correspondant à leur mission. Optimisation des fonctions, des solutions et des coûts dans un contexte d'évolution urbaine, sociale, économique, environnementales et technologique. J'entends parler de trains à piles à combustible ou d'hyperloop... Beaucoup de surface est consacrée au remisage des trains et des véhicules des personnels sur des surfaces à forte valeur ajoutée. Les flux régionaux de voyageurs sont de l'extérieur vers Toulouse et le soir en sens inverse. On aurait pu penser que le remisage se fasse au lieu du premier ou dernier trajet en dehors des cas de nécessité d'entretien. Un stationnement minimal localisé en silo des véhicules de personnel à l'image de ce qui est attendu et imposé à bon nombre d'employés de l'agglomération où on supprime le stationnement à l'arrivée pour inciter à l'usage des transports publics. Un déplacement interne au site avec des solutions adaptées et modernes; électrique, giro-pode... les changements climatiques allant vers une raréfaction des ressources en eau, peut être qu'un jour le château d'eau pourrait rendre service en secours. On parle beaucoup d'îlots de chaleur, quelles solutions... Les ou les bâtiments sensibles sont-ils bien protégés par rapport à tout ce que l'on peut imaginer... un drone qui rend les groupes de climatisation inopérants. Les énergies fatales sont-elles exploitées etc. On chauffe d'un côté pour refroidir de l'autre ou le contraire.

L'imagination, l'innovation doit être de tous les côtés. Après concernant le service plus proche des usagers, les réponses aux charges portées, aux ruptures de niveau, aux continuations modales, aux mobilités réduites pour raient être améliorées. Signalétiques, renseignements, culture, proposition de petits circuits autour de la gare lors de transits... des boîtes à idées... un vrai service client accompagné... Mais j'imagine que je ne fais qu'évoquer, renforcer des préoccupations qui sont déjà les vôtres.

Bien cordialement

JLZ

Envoyé depuis mon appareil Samsung

YAHIA-BERROIGUET Eloise (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE RCC)

De: Patrick Gregoire <pjlgregoire@gmail.com>
Envoyé: jeudi 13 avril 2017 00:42
À: MODERN NOEUD FERRO TLSE
Objet: Ligne Toulouse-Carcassonne

Madame, Monsieur

Souhaitant signer sous quelques jours un compromis de vente dans le quartier du Pont des Demoiselles, j'aimerais connaître les projets d'évolution du trafic sur la ligne citée en objet ainsi que les travaux d'amélioration acoustiques éventuels prévus pour les riverains.

Merci infiniment par avance de la célérité de votre retour.

Meilleures salutations. Patrick GREGOIRE

06 87 85 76 84

YAHIA-BERROUGUET Eloise (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE RCC)

De: Emmanuel BOURSIER <e.boursier.38@orange.fr>
Envoyé: jeudi 30 mars 2017 05:23
À: MODERN NOEUD FERRO TLSE
Objet: réponse enquête

Bonjour,

Pour moi, la priorité n°1, est la mise en accessibilité TOTALE de TOUS les quais! J'utilise régulièrement cette gare, j'ai plusieurs fois été très très chargé (1 très gros sac + 1 valise + 1 sac à dos + 2 sacs en plastique) ou l'année dernière, suite à une opération, avec des béquilles. Heureusement que dans la grande majorité de ces cas, un ami a pu m'accompagner ou venir me chercher, car sinon c'est extrêmement difficile! Il faut prévoir des escalators et/ou ascenseurs en montée et descente pour tous les quais ainsi que pour les souterrains. C'est quand même surprenant et je dirais incompréhensible et même inadmissible que ce ne soit pas le cas en 2017, alors que même quelques petites gares TER en soit équipé... Le problème est le même en gare de Bordeaux...

2e chose, une amélioration des liaisons Toulouse - Lannemezan, Toulouse - Pau et Toulouse - Biarritz avec beaucoup plus de trains et des durées de trajet raccourcies serait souhaitable. Le trajet entre Toulouse et Lannemezan est presque aussi long en Intercité sans arrêt qu'avec un TER qui s'arrête presque partout! Ce n'est pas normal... Sur le trajet entre Narbonne et Toulouse, on voit très sensiblement la différence! Ainsi qu'une parfaite couverture en 4G (vu que les trains ne sont toujours pas équipés du WiFi...) et une amélioration des correspondances vers Saint-Lary-Soulan en gare de Lannemezan.

Enfin, une réouverture de la ligne vers Luchon et une amélioration des dessertes vers Auch.

Si vous pouvez transmettre aux personnes concernées ce qui n'est pas dans vos compétences serait aimable de votre part.

Cordialement,

E. BOURSIER

YAHIA-BERROUGUET Eloise (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE RCC)

De: sylvie.mandelli <sylvie.mandelli@laposte.net>
Envoyé: lundi 24 avril 2017 20:43
À: MODERN NOEUD FERRO TLSE
Objet: Proposition à modernisation de la Gare Matabiau

Bonjour,

Je souhaiterais qu'il y ait la possibilité **de ne plus voir des marches** pour accéder aux trains - sur tous les quais - et aussi dans le couloir entre le métro et la gare.

Vu qu'il y a pour chacun des quais 2 voies d'accès, je pense qu'il est possible et à moindre frais de condamner 1 côté et prévoir une pente douce. J'ai déjà vu ce cas à La Baule.

Merci de prendre note de cette proposition et me tenir informé de votre avis.

Avec mes remerciements anticipés.

Cordialement.

Mme Mandelli Aneau Sylvie

Envoyé depuis mon appareil Samsung

Avis 1 à 6 sur 6

AVIS DE J.LABBÉ - LE 19 MAI 2017

lors de la réunion du 16 mai, les représentants de la SNCF se sont montrés agréablement ouverts au sujet de l'insertion paysagère, de l'esthétisme des bâtiments et autres installations du projet "snct". Effectivement, cette approche se révèle fondamentale, au delà du respect de seulement deux bâtiments classés à proximité. La snct gagnerait vraiment en image a réaliser un projet abouti sur ce plan ; ce pourrait même être une excellente occasion d'en faire une réalisation exemplaire voire emblématique d'une nouvelle politique de la snct : "on ne fait pas que de l'efficace, on fait aussi du beau ; on ne fait pas qu'une gare, on fait un bout de ville". Les élus veulent faire de matabiau une entrée majeure sur toulouse ; quel belle impression pour le voyageur européen arrivant par le rail d'arriver dans un lieu pensé, harmonieux, intégré, beau, typique, représentatif de la ville! autre idée complémentaire : toutes les gares que je connais ont à proximité un jardin voire un parc (Nantes, Tours, Austerlitz...) Le projet TESO ne prévoit absolument aucun jardin digne de ce nom (sans doute quelques délaissés entre immeubles) oublié plus que regrettable et je souhaite que les reponsables snct défendent cette idée auprès de leurs partenaires du projet TESO.

AVIS ANONYME - LE 18 MAI 2017

Bonjour,

Je m'inquiète du transit des convois de matières dangereuses dans la future méga- -gare Matabiau avec tout autour des projets immobiliers de densification, dont celui de la Tour Occitanie.

Merci de votre attention

Cordialement

AVIS DE A.BONET - LE 15 MAI 2017

Pratiquant le réseau associatif sur Toulouse Métropole (quartiers et CoDev)

Malgré mes compétences limitées sur ce type de projet, je vous fais part de mes observations.

- Au niveau de la gouvernance du projet, malgré une ouverture notable d'Europolia, je n'ai pas noté une implication prospective évidente de la Région et de la SNCF (si ce n'est le respect de l'obligation légale à la SNCF d'une concertation pour ses propres travaux).

- Le projet d'une concentration industrielle sur une zone tertiaire (quartier d'affaires) et urbaine dense ne me semble pas adaptée. Une délocalisation en satellite des zones de maintenance et de travaux à minima sur l'axe bordeaux-Montpellier au bénéfice de l'aménagement des territoires me paraissait plus judicieuse. La priorité donnée au modèle économique présenté (centralisation poussée des ressources et moyens) ne me semble pas correspondre à l'intérêt collectif.

L'évitement du sujet d'une passerelle urbaine pour relier les quartiers Est & Ouest, le non traitement du transport du fret non détourné (vallée de l'Hers), les réserves de financement montrées lors des réunions pour les sujets liés aux nuisances et à l'accessibilité sont-ils à la hauteur d'un projet à l'échelle de plusieurs décennies ? D'autant que le projet de ligne LGV soumise aux fluctuations politiques devrait déclencher une réflexion pour une meilleure efficience de l'investissement des budgets des collectivités notamment pour prioriser l'amélioration des transports du quotidien Métropolitain et régionaux des personnes et du fret.

Toutefois, merci de donner la possibilité aux citoyens de s'exprimer.

AVIS ANONYME - LE 6 MAI 2017

Bonjour,

Comment s'inscrire à la réunion du 16/5 ?

Je suis favorable aux transports en commun (Toulouse -> Paris notamment), favorable à l'aménagement & embellissement de l'Est Toulousain, en temps qu'habitant du Fg Bonnefoy.

Cordialement.

AVIS DE A.AUTATE : ASSOCIATION USAGERS TRANSPORTS TOULOUSE - LE 14 AVRIL 2017

En tant que présidente de l'AUTATE, nous pensons que la modernisation des 5 lignes de train pourraient répondre aux besoins de la banlieue toulousaine dans son ensemble. En effet, nous demandons le renforcement de tous les trains de "banlieue" et en particulier, au Nord, sur les deux lignes qui vont vers Montauban ou Albi. Nous demandons aussi la modernisation et réouverture de gares intermédiaires sur ces parcours. Et du coup, il faut que la modernisation du noeud au Nord permette cela.

Nous avons exposé l'ensemble de notre projet présenté dans ces grandes lignes lors du débat public et de la consultation sur le PDU.

Nous souhaiterions vivement être reçus par des responsables de cette modernisation et

[Fichier joint \(cliquer pour le voir\)](#)

AVIS ANONYME - LE 30 MARS 2017

Bonjour,

Pour moi, la priorité n°1, est la mise en accessibilité TOTALE de TOUS les quais! J'utilise régulièrement cette gare, j'ai plusieurs fois été très très chargé (1 très gros sac + 1 valise + 1 sac à dos + 2 sacs en plastique) ou l'année dernière, suite à une opération, avec des béquilles. Heureusement que dans la grande majorité de ces cas, un ami a pu m'accompagner ou venir me chercher, car sinon c'est extrêmement difficile! Il faut prévoir des escalators et/ou ascenseurs en montée et descente pour tous les quais ainsi que pour les souterrains. C'est quand même surprenant et je dirais incompréhensible et même inadmissible que ce ne soit pas le cas en 2017, alors que même quelques petites gares TER en soit équipé... Le problème est le même en gare de Bordeaux...

2e chose, une amélioration des liaisons Toulouse - Lannemezan, Toulouse - Pau et Toulouse - Biarritz avec beaucoup plus de trains et des durées de trajet raccourcies serait souhaitable. Le trajet entre Toulouse et Lannemezan est presque aussi long en Intercité sans arrêt qu'avec un TER qui s'arrête presque partout! Ce n'est pas normal... Sur le trajet entre Narbonne et Toulouse, on voit très sensiblement la différence! Ainsi qu'une parfaite couverture en 4G (vu que les trains ne sont toujours pas équipés du WiFi...) et une amélioration des correspondances vers Saint-Lary-Soulan en gare de Lannemezan.

Enfin, une réouverture de la ligne vers Luchon et une amélioration des dessertes vers Auch.

Si vous pouvez transmettre aux personnes concernées ce qui n'est pas dans vos compétences serait aimable de votre part.

Cordialement,