

BILAN DE CONCERTATION

MODERNISATION DU NŒUD FERROVIAIRE DE TOULOUSE

20 MARS – 19 MAI 2017

SOMMAIRE

1. LA MODERNISATION DU NŒUD FERROVIAIRE 4

+ LES ENJEUX DU PROJET	4
+ LE NŒUD FERROVIAIRE DE TOULOUSE : UNE PHYSIONOMIE COMPLEXE	6
+ LES OPERATIONS DE LA MODERNISATION	6
+ LES AUTRES PROJETS DU TERRITOIRE	9
+ LES ACTEURS DU PROJET	12
+ LE CADRE DE LA CONCERTATION	14

2. DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION 14

+ LES MOYENS D'INFORMATION	14
+ LES ECHANGES	18
+ SYNTHESE QUANTITATIVE DES AVIS	24

3. LA SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS 25

+ L'APPROPRIATION DU PROJET	25
+ L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE MODERNISEE	27
+ L'ACCESSIBILITE	30
+ LA PREVENTION DES RISQUES	32
+ LA LIBERATION DE FONCIER	34
+ LES NUISANCES	35
+ LES TRAVAUX	36
+ LE COUT DU PROJET ET SES FINANCEURS	38
+ LES SUJETS CONNEXES	39

4. LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES A DONNER A LA CONCERTATION 44

5. LES ANNEXES 46

PREAMBULE : QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ?

A QUOI SERT-IL ?

Le bilan de concertation est un document qui présente l'ensemble des modalités d'information et d'expression mises en place dans le cadre de la phase de concertation.

Il dresse un bilan de la participation du public ainsi que des avis exprimés. Il est prévu au titre des articles L.103-6 du Code de l'urbanisme pour rendre compte des échanges lors de la concertation.

Il s'adresse à tous les publics concernés par le projet : riverains, voyageurs, collectivités, mais aussi le maître d'ouvrage et les partenaires du projet.

Ce bilan est constitué de différentes parties :

- + La présentation succincte du projet ;
- + Le cadre légal dans lequel est organisée la concertation ;
- + Ce qui est attendu par les porteurs du projet de la phase participative ;
- + L'organisation de la concertation : le dispositif d'information et de participation ;
- + Une analyse des différents thèmes traités et des positions exprimées ;
- + Les enseignements qu'en retirent les porteurs du projet et les suites qu'ils souhaitent donner à la concertation.

Enfin, les annexes reprennent l'ensemble des documents d'information et de participation, les supports des rencontres, les comptes rendus des réunions publiques ainsi que les contributions des participants.

Le bilan est rédigé par le maître d'ouvrage sur la base des comptes rendus de réunion publiques et autres contributions recueillies par le maître d'ouvrage. Il se veut la retranscription fidèle des propos et actions qui se sont tenues à l'exception de la partie « enseignements et suites » qui correspondent à l'analyse du maître d'ouvrage.

A quoi sert le bilan de concertation ?

Le bilan de concertation a pour objectif de présenter :

- + Les éléments du projet soumis à la concertation ;
- + Le dispositif mis en œuvre pour informer le public et lui permettre de participer ;
- + Les avis et les contributions du public, ainsi que les réponses formulées par les porteurs du projet
- + Les enseignements de la concertation pour les porteurs du projet et leurs engagements pour la suite du projet.

Ce bilan rend compte du déroulement de la concertation et permet d'en garder une trace, en partie pour prendre les décisions sur les suites du projet.

> Une version digitale du bilan sera à disposition en ligne.

1. LA MODERNISATION DU NŒUD FERROVIAIRE

Toulouse est aujourd'hui l'une des métropoles les plus attractives de France sur le plan économique et démographique, et elle doit préparer la possibilité d'accueillir la grande vitesse. Pour s'inscrire dans la dynamique du territoire et répondre à la hausse attendue des besoins en déplacement, la modernisation du réseau ferroviaire de l'agglomération toulousaine doit être engagée.

Historiquement implantée dans le centre-ville de Toulouse, la gare Matabiau est équipée de 14 voies et 6 quais accueillant plus de 480 trains par jour. L'infrastructure ferroviaire n'est pas suffisante pour permettre les augmentations de desserte envisagées avec le développement du TER sur le territoire et la mise en service à venir des Lignes à Grande Vitesse.

Afin de préparer le nœud ferroviaire de Toulouse à cet accroissement de trafic, et optimiser son pôle industriel ferroviaire, il est notamment nécessaire de :

- + Créer de nouvelles voies ;
- + Étendre et élargir certains quais et en augmenter le nombre ;
- + Étendre et élargir le souterrain situé le plus au nord ;
- + Renforcer les activités de maintenance des trains ;
- + Créer de nouveaux faisceaux de remisage¹ ;
- + Optimiser et rationaliser les activités nécessaires à l'entretien et aux travaux des infrastructures ferroviaires.

LES ENJEUX DU PROJET

Les défis prioritaires que devra relever le projet de modernisation du nœud ferroviaire se déclinent en trois parties :

- + **Répondre et s'adapter aux besoins émergent en termes de mobilités et de déplacement ;**
- + **Améliorer le fonctionnement du nœud ferroviaire en optimisant sa configuration ;**
- + **Rationaliser l'espace occupé par l'infrastructure ferroviaire située au cœur de la métropole.**

1. 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 État-Région, 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.

¹ Dans le cadre du système ferroviaire, le remisage permet le garage des trains
MODERNISATION DU NŒUD FERROVIAIRE DE TOULOUSE
TITRE : BILAN DE CONCERTATION

2. Améliorer le fonctionnement du nœud 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 génère plus de confort et de sécurité pour les voyageurs ;
- + La création de faisceaux permettant de stationner et entretenir les trains en réduisant les conflits de circulation grâce à la concentration des installations un endroit dédié pour étanchéfier les mouvements techniques. Ces aménagements devraient concourir à l'amélioration d'un des points de fragilité majeur de l'étoile ferroviaire toulousaine, le cisaillement des voies principales.

Mémo : Qu'est-ce qu'un cisaillement ?

Dans le monde ferroviaire, un cisaillement est le fait pour un train de couper l'itinéraire d'autres trains. Cela engendre nécessairement des conflits sur les voies, certains trains devant attendre le passage d'autres trains avant d'entrer en gare. Ces cisaillement fragilise la robustesse du système ferroviaire.

3. Optimiser l'espace occupé par l'activité ferroviaire en centre urbain

Avec la modernisation des infrastructures et une répartition repensée des activités de maintenance, SNCF Réseau optimise la surface dédiée au ferroviaire tout en préservant les espaces nécessaires aux renforcements d'offre à venir. Une fois les projets ferroviaires stabilisés, les fonciers non-utilisés pourraient être libérés au profit de projets d'aménagement urbain. Cela permettrait de développer une nouvelle offre de logement, de commerces et de services et d'aménager des espaces publics de qualité. Ces opérations contribueraient à la recomposition urbaine initiée autour du pôle gare Matabiau.

A savoir : *Dans l'ombre du projet de modernisation du nœud ferroviaire, environ 6,5 hectares pourraient être libérés au profit de l'espace urbain. Ce potentiel n'est pas négligeable. A titre de comparaison, cela représente plus de 9 terrains de football professionnels.*

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.
- + Périole, à l'Est de la gare Matabiau, réservé au stationnement et à l'entretien courant d'une partie des trains venant ou à destination 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 OPERATIONS DE LA MODERNISATION

1. Par site

Le site de Matabiau sera optimisé. Certains quais en gare de Toulouse Matabiau seront élargis et allongés, afin de répondre à l'accroissement de la fréquentation de ces espaces. Ces opérations d'aménagements entraîneront la neutralisation d'une voie, qui sera reconstituée à l'Est de la gare et nécessitera la création d'un quai supplémentaire.

Par ailleurs, l'augmentation conjointe du nombre de quais et de voies permettrait de faire face aux augmentations du nombre de trains 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 serait mis en conformité via la création d'ascenseurs et de rampes. Enfin, la grande halle voyageurs pourrait être rénovée.

Le site de Périole sera réorganisé. Les infrastructures seront reconfigurées pour créer un faisceau de voies de stationnement dédié aux trains circulant dans le Quart Nord-Est (lignes de Figeac et Villefranche-de-Rouergue / Albi et Rodez / Castes et Mazamet). 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 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 restructuré et dédié :

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

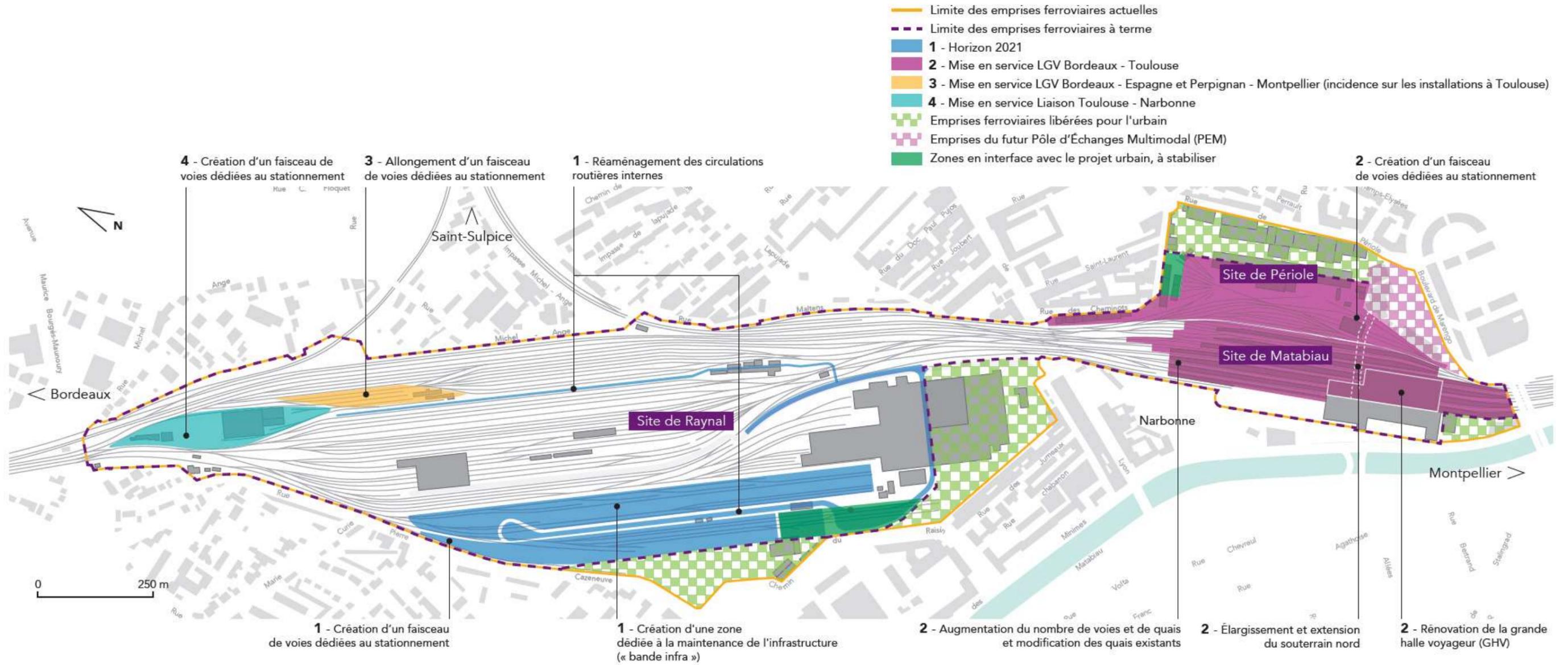
Les activités nécessaires à la maintenance des infrastructures ferroviaires seront concentrées sur Raynal. Le site sera constitué d'un ensemble de voies desservies par une voirie routière interne et d'installations de chargement qui permettront de passer du mode ferroviaire au mode routier.

L'augmentation progressive du nombre de trains, qui stationneront à Toulouse, justifie la création de linéaires de garage supplémentaires. Cet accroissement nécessite :

- + 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'Estrétefonds Toulouse » seraient alors en terminus au niveau de la halte de « Route de Launaguet », 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 de Toulouse.

2. Par étape d'avancement



Plan de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse

LES AUTRES PROJETS DU TERRITOIRE

1. Le projet urbain de Toulouse EuroSudOuest

Centre de toutes les mobilités, le quartier de la gare Toulouse Matabiau offrira, demain, des opportunités pour développer un projet urbain à la hauteur d'une métropole européenne du rang de Toulouse. Il s'agit de donner une nouvelle dimension au centre-ville, mais aussi de valoriser et réaménager les quartiers existants situés aux abords de la gare.



Visuel du projet urbain Toulouse EuroSudOuest

> LE POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

Mémo : Qu'est-ce-qu'un Pôle d'Échanges Multimodal ?

Souvent abrégé PEM, un Pôle d'Échanges Multimodal est un lieu d'échanges où se connectent différents modes de transports : train, métro, bus, circulations douces... Il permet de faciliter les correspondances, tant pour les liaisons de proximité que pour les déplacements nationaux et internationaux, tout en offrant des services adaptés aux besoins de tous les usagers.

Aujourd'hui, le pôle gare de Matabiau accueille 50 000 voyageurs par jour (source : Gares & Connexions) et, avec la croissance de l'offre de transports en commun, sa fréquentation devrait tripler à l'horizon 2030, avec 150 000 voyageurs quotidiens annoncés. Les espaces d'échanges doivent donc être redimensionnés, modernisés et réorganisés pour pouvoir accueillir dans de bonnes conditions toujours plus de voyageurs.

Avec la gare routière et ses cars, d'une part, les parkings à vélo et à voiture, d'autre part, mais aussi avec la future ligne de métro « Toulouse Aerospace Express », la densité des flux qui arrivent et repartent de la gare Matabiau nécessite de se donner un cadre bien défini pour faciliter les cheminements et les correspondances des voyageurs.

La création d'un PEM, permettra d'organiser la circulation des voyageurs et de faciliter les interconnexions entre les différents moyens de locomotion. La constitution de ce pôle se révélera d'autant plus essentielle avec l'arrivée de la future ligne de métro « Toulouse Aerospace Express » qui accentuera encore la demande et la fréquentation de tous les types de transports. La future salle d'échange affichera une superficie de plus de 2 000 m².

2. Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, sous l'appellation GPSO, a pour objectif d'apporter une amélioration majeure pour les déplacements ferroviaires dans le grand Sud-Ouest, pour les voyageurs et les marchandises. Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest comprend :

- + La création de lignes ferroviaires nouvelles entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, avec un tronc commun entre ces deux lignes ;
- + La réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

> LA LIGNE BORDEAUX – TOULOUSE²

Longue de 222 km, dont 55 km de tronc commun avec la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse est étudiée pour une vitesse commerciale de 320 km/h. Elle desservirait les gares nouvelles d'Agen et de Montauban. Elle permettrait de relier Toulouse, 4^{ème} ville française, au réseau national à grande vitesse en mettant la capitale de la Région Occitanie à 3 heures de Paris.

A l'échelle régionale, cette nouvelle ligne assurera une desserte ferroviaire rapide et fréquente des bassins de vie, d'emploi et d'activité de la vallée de la Garonne, répondant ainsi à la forte croissance démographique de la Région.

Une fois réalisé, cet aménagement :

- + contribuerait à mieux irriguer des territoires comme le Lot-et-Garonne, le Tarn-et-Garonne, jusqu'au Gers et au Lot ;
- + favoriserait un aménagement plus équilibré de la Région ;
- + permettrait le rapprochement des deux grands pôles économiques Bordeaux et Toulouse ;
- + améliorerait les transports quotidiens en offrant la possibilité aux Régions Aquitaine et Occitanie de renforcer le service de transport régional (TER) sur les lignes existantes afin d'assurer une fréquence plus importante et des horaires plus fiables.

² Site internet du projet : http://www.gpso.fr/ligne-bordeaux_toulouse.html

3. La Ligne Toulouse - Narbonne

La ligne nouvelle Toulouse - Narbonne, aussi connue sous l'acronyme LTN, est un projet de ligne à grande vitesse envisagé à l'horizon 2040 et destiné à relier les villes de Toulouse et de Narbonne pour connecter la LGV Bordeaux - Toulouse à la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, cette dernière passant par Narbonne.

Ligne transversale majeure, elle serait un maillon du projet de liaison du grand Sud sur une longueur de 130 km environ, permettant de relier le réseau du TGV Atlantique, à l'origine de la gare de Paris-Montparnasse, au TGV Méditerranée à l'origine de la gare de Paris-Lyon, notamment sur des liaisons transversales Bretagne - Nantes - Bordeaux - Toulouse - Narbonne - Montpellier - Marseille - Nice - Italie. Elle permettrait également de réduire le temps de parcours des TGV Toulouse – Barcelone tout en connectant la façade Atlantique à la Costa Brava.

4. La ligne Toulouse Aerospace Express

La ligne TAE est un projet de 3^{ème} ligne de métro automatique de l'agglomération toulousaine, dont la mise en service est prévue en 2024. Elle relierait Colomiers à Labège, desservant au passage Airbus, la gare Matabiau et les zones d'activité du sud-est de Toulouse. Le débat public sur ce projet d'infrastructure s'est déroulé en 2016 et le promoteur du projet prévoit une enquête publique en 2018.

LES ACTEURS DU PROJET

1. Les porteurs du projet

> SNCF RESEAU, EN LA QUALITE DE MAITRE D'OUVRAGE ET FINANCEUR POTENTIEL

SNCF Réseau est l'un des trois établissements public composant le groupe public ferroviaire. SNCF Réseau est né le 1^{er} janvier 2015 à la suite du regroupement des personnels de Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF). L'établissement est chargé de la maintenance et de l'entretien du réseau ferré national, de la construction de nouvelles lignes ferroviaires et gère la circulation de tous les trains empruntant le réseau ferré national. De par ses compétences et ses missions, il a été désigné maître d'ouvrage du projet de modernisation du nœud ferroviaire, dont il sera potentiellement co-financeur.

> L'ETAT, EN LA QUALITE D'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS POUR LES TRAINS INTERCITES ET DE FINANCEUR

Garant des grands équilibres du territoire et de la cohésion sociale, l'État est également autorité organisatrice de transports pour les trains Intercités (ex Corail, TéoZ et Lunéa). Il est signataire, avec la Région, du contrat de plan État-Région (CPER) qui comprend un volet mobilités multimodale.

> LA REGION, EN LA QUALITE D'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS COLLECTIFS REGIONAUX DE VOYAGEURS ET DE FINANCEUR.

Autorité organisatrice des transports collectifs régionaux de voyageurs, la Région définit et finance l'offre de transport des TER et des autocars régionaux et scolaires. Par ses aides multiples, elle dynamise le tissu économique régional tout en assurant son développement sur le territoire.

2. Le partenariat Toulouse EuroSudOuest

La démarche partenariale Toulouse EuroSudOuest vise à coordonner différents projets qui permettront de répondre aux nouveaux besoins de la métropole, en terme de transports, d'activité économique ou de renouvellement urbain. Ce partenariat regroupe l'État, Toulouse Métropole, la Région Occitanie, le département de la Haute-Garonne, le Syndicat Mixte des Transports en Commun Tisséo et les trois EPICs 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, et 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.

Coordination partenariale



**Aménagements
engagés autour
de la gare
Toulouse
Matabiau**

Instruction
distincte

**Projet d'Intérêt
Majeur (PIM)**

Instruction
distincte

**Projets
ferroviaires**

Instruction
distincte

Structure du partenariat Toulouse EuroSudOuest

Parce qu'elle répond à des problématiques industrielles spécifiques, la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse fait l'objet d'une instruction réglementaire spécifique.

LE CADRE DE LA CONCERTATION

Le président de SNCF Réseau, Patrick Jeantet, en date du 15 mars 2017, a décidé d'engager la concertation relative à la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse.

La délibération d'ouverture de la concertation est consultable dans la partie Annexes du bilan de la concertation.

2. DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation sur la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse s'est déroulée du **20 mars au 19 mai 2017**.

Pour recueillir le plus grand nombre d'avis et s'adapter aux spécificités du projet, plusieurs modalités d'information et d'expression des publics ont été mises en œuvre.

LES MOYENS D'INFORMATION

1. La lettre d'information

La lettre d'information, diffusé à plus de **8 000 exemplaires**, a permis de relayer une information synthétique sur le projet et la concertation. Elle est composée d'un volet carte T détachable, permettant de donner son avis sur le projet. Elle a notamment fait l'objet d'une diffusion par :

- + Boitage : 7 000 exemplaires ;
- + Mise à disposition : 500 exemplaires ;
- + Rencontres de terrain : 500 exemplaires.

Ce document est téléchargeable sur le site internet de la concertation : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/modernisation/modernisation-du-noeud-ferroviaire-de-toulouse-exprimez#fichiers-joints> dans l'onglet « Fichier(s) joint(s) ». Ce document est joint au bilan dans la partie Annexes.

2. Le dossier de concertation

Le dossier de la concertation a été distribué et mis à disposition des participants à chaque temps de rencontres.

Une version dématérialisée de ce document est disponible sur le site internet de la concertation : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/modernisation/modernisation-du-noeud-ferroviaire-de-toulouse-exprimez#fichiers-joints> dans l'onglet « Fichier(s) joint(s) ». Composé de huit pages, il présente le contexte, les enjeux et les différentes étapes de la modernisation et explicite les modalités de concertation.

Ce document est joint au bilan dans la partie Annexes.

3. La page internet

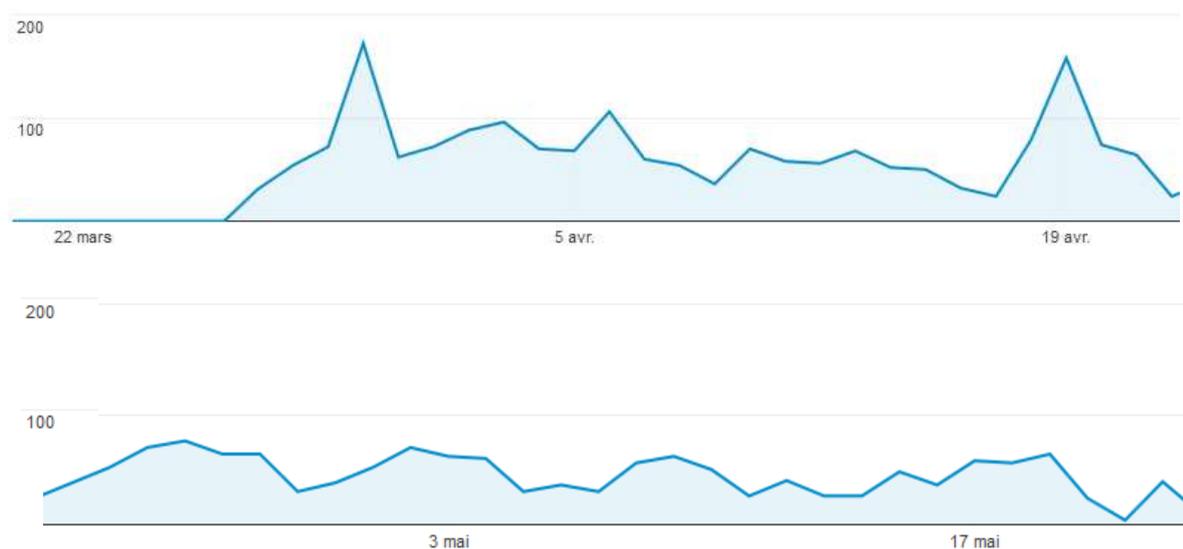
Le site internet dédié au projet et à la concertation a été mis en ligne le 20 mars 2017. Les internautes ont pu donner leur avis via un formulaire de contribution ouvert durant la période de concertation. Le site dispose de plusieurs onglets :

- + Un onglet enjeux où l'internaute peut s'informer sur le projet et son phasage opérationnel ;
- + Un onglet concertation, où figurent les dates de concertation réglementaire et les différents canaux pour s'informer et contribuer au projet. Les dates de la réunion et des deux rencontres en gare sont visibles dans cet onglet ;

Un onglet partenaires, où la démarche partenariale TESO est détaillée.

Le site reste ouvert après la concertation, donnant la possibilité à chacun de continuer à s'informer sur le projet, de consulter les documents de la concertation, ainsi que la carte du projet.

> LA FREQUENTATION DE LA PAGE INTERNET



Courbe de fréquentation de la page internet de fin mars à fin mai

Cette page a reçu 3 247 visites pour 1 457 visiteurs uniques. Le pic de visite de début avril correspond à la période de réception de la lettre d'information.

Le pic de visite le 19 avril correspond au lendemain de la première rencontre en gare, à cette occasion des lettres d'information et de la documentation sur lesquels figuraient la page internet ont été distribuées.

> LA PUBLICATION FACEBOOK SUR LE COMPTE SNCF RESEAU

SNCF Réseau
28 mars · 🌐

J'aime la Page

Informez-vous et participez à la concertation publique jusqu'au au 19 mai !



Modernisation du pôle industriel ferroviaire de Toulouse

En savoir plus sur le chantier, rendez-vous sur le site SNCF Réseau :

SNCF-RESEAU.FR/PDL [En savoir plus](#)

47 10 commentaires 18 partages

J'aime Commenter Partager

22 272 Personnes atteintes

97 Mentions J'aime, commentaires et partages

67 Mentions J'aime	45 Sur la publication	22 Sur les partages
--------------------	-----------------------	---------------------

11 Commentaires	10 Sur la publication	1 Sur les partages
-----------------	-----------------------	--------------------

19 Partages	18 Sur la publication	1 Sur les partages
-------------	-----------------------	--------------------

654 Clics sur la publication

0 Affichages de photos	605 Clics sur des liens	49 Autres clics
------------------------	-------------------------	-----------------

COMMENTAIRES NÉGATIFS

1 Masquer la publication	0 Masquer toutes les publications
--------------------------	-----------------------------------

0 Signaler comme indésirable	0 Je n'aime plus la Page
------------------------------	--------------------------

Dans les quatre commentaires déposés sur la publication, les thématiques abordées sont :

- + La ponctualité des trains ;
- + Le coût du projet et les éventuelles répercussions pour le contribuable ;
- + La gêne sonore occasionnée par les trains à l'arrêt la nuit.

4. La vidéo pédagogique

Une vidéo pédagogique du projet a été mise en ligne par SNCF Réseau. Elle dure 2 minutes et 49 secondes, elle revient sur l'ensemble des étapes de modernisation.

Elle est consultable sur le site internet du projet : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/modernisation/modernisation-du-noeud-ferroviaire-de-toulouse-exprimez> ou directement sur le compte YouTube de SNCF Réseau : <https://www.youtube.com/watch?v=o4Q0IO1GKRw>.

Elle a été ajoutée le 26 avril 2017, a été visionnée 3 744 fois et a reçu 14 « like » et un « dislike » (juin 2017). Elle a également été relayée par la presse (côté Toulouse).



5. Les relations presse

Un communiqué de presse, consultable en annexes du bilan, a été envoyé peu avant le début de la concertation (17 mars 2017).

LES ECHANGES

<i>Date</i>	<i>Format de la rencontre</i>	<i>Lieu</i>	<i>Nombre de participants</i>
Lundi 20 mars 12h-14h	Réunion avec les cheminots	Direction Régionale de la SNCF	100
Jeudi 30 mars 18h – 20h30	Réunion CoDev / CESER	Toulouse Métropole, Site de Marengo	Environ 50
Mercredi 12 avril 18h – 20h30	Atelier Toulouse EuroSudOuest	Maison de la citoyenneté des Minimes	30
Mardi 18 avril 17h – 19h	Rencontre en gare	Gare de Matabiau	Environ 10
Jeudi 20 avril 12h – 14h30	Visite sur site Toulouse Euro SudOuest	Visite de terrain sur l'infrastructure ferroviaire	15
Mercredi 3 mai 18h – 20h30	Atelier Toulouse EuroSudOuest	Maison de la citoyenneté des Minimes	20
Jeudi 11 mai 17h-19h	Rencontre en gare	Gare de Matabiau	Environ 10
Mardi 16 mai 18h30 – 20h30	Réunion publique	Toulouse Métropole, Espaces Vanel	30

1. Les rencontres en gare

Les rencontres en gare ont visé à informer, sensibiliser et recueillir l'avis des usagers du train. Elles se sont déroulées autour de kakémonos et d'un comptoir d'information dédié au projet. Les représentants de la SNCF Réseau allaient à la rencontre des usagers pour :

- + Leur présenter le projet et le dispositif de concertation
- + Répondre aux questions et recueillir l'avis des personnes rencontrées ;
- + Les encourager à participer, notamment à la réunion publique.



Les deux rencontres en gare ont eu lieu le mardi 18 avril 2017 et le jeudi 11 mai 2017 de 17h à 19h devant le Bâtiment Voyageur de la gare de Toulouse Matabiau. Au cours de ces deux temps, les représentants de SNCF Réseau ont échangé avec une vingtaine de personnes. Parmi ces personnes, cinq d'entre elles ont écouté avec intérêts les explications de SNCF Réseau sur le projet de modernisation du nœud ferroviaire. Les autres ont pris un flyer de la réunion publique et souhaitent se renseigner via le site internet du projet. Aucune opposition au projet n'a été manifestée.



2. La réunion publique

La réunion publique, consacrée au projet ferroviaire, s'est tenue le mardi 16 mai 2017 de 18h30 à 20h30 aux Espaces Vanel. Une trentaine de personnes étaient présentes, la réunion publique s'est déroulée sous format atelier.

Après une présentation par SNCF Réseau, les participants installés par groupe de 6 à 8 personnes ont réfléchi collectivement sur le projet. Chaque groupe disposait d'un plan du projet (format A0) et d'une feuille collective, sur laquelle ils pouvaient consigner leurs réflexions, questions ou remarques. Un porte-parole, désigné à chaque table, a restitué les principales réflexions de son groupe. De nombreuses thématiques ont été abordés par les participants ; l'accessibilité, le financement et le coût du projet, la concentration des activités de maintenance... Certains sujets connexes au projet ont capté l'attention des participants : la hauteur et l'esthétique des futurs bâtiments, l'emplacement de la gare routière ou encore la modernisation de la ligne POLT (Paris Orléans Limoges Toulouse).



3. Les rencontres Toulouse EuroSudOuest

Dans le cadre du partenariat Toulouse EuroSudOuest et de la démarche de concertation associée, trois temps d'échanges ont été spécifiquement dédiés au projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse : une visite sur site et deux ateliers en salle.

> ATELIER PARTENARIAL TESO 1

Le premier atelier partenarial TESO consacré au projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse s'est tenu le mercredi 12 avril 2017 de 18h à 20h30 à la Maison de la Citoyenneté des Minimes. Une trentaine de participants étaient présents.

Il avait pour objectif de permettre aux participants des ateliers TESO d'appréhender le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse, en lien avec le projet urbain porté par la société publique locale d'aménagement Europolia.

A la suite d'une introduction par Jean-Luc Lagleize, Adjoint au Maire en charge des opérations de développement urbanistique et d'une présentation du projet par SNCF Réseau, la trentaine de participants présents étaient invités à faire part de leurs remarques et questions. La thématique des nuisances a monopolisé une grande partie des discussions entre les participants et la maîtrise d'ouvrage. Les sujets relatifs aux travaux, à l'accessibilité et à la place du vélo ont été abordés dans un second temps.

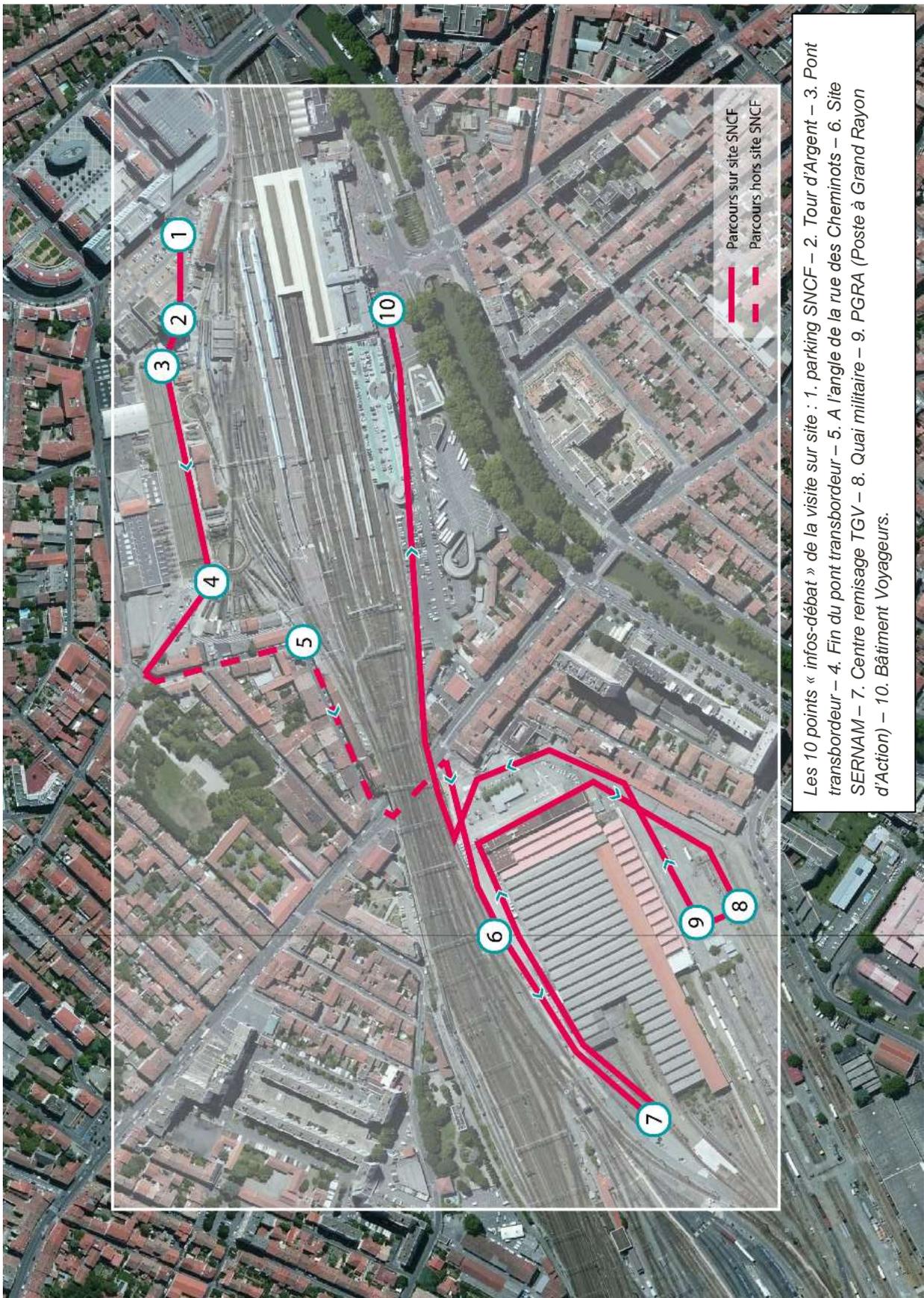


> LA VISITE FERROVIAIRE

La visite ferroviaire s'est déroulée le 20 avril 2017 de 12h à 14h ; 9 personnes ont participé à la visite, car pour des raisons de sécurité le nombre de participants était limité. Un livret était mis à la disposition des participants, qui comprenait des informations sur le projet, l'itinéraire et les points « infos-débat » auxquels étaient associés des encadrés pour recenser leurs questions et remarques sur le projet de modernisation du nœud ferroviaire.

Les participants ont porté un grand intérêt vis-à-vis des exposés, beaucoup de questions ont été posées sur le fonctionnement actuel de l'infrastructure. Les échanges ont été riches, les sujets abordés nombreux, parmi ces derniers figurent la libération du foncier, les opérations de modernisation, les travaux ou encore la prévention des risques. La passerelle ville-ville et le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) ont fait l'objet de quelques questions.





Les 10 points « infos-débat » de la visite sur site : 1. parking SNCF – 2. Tour d'Argent – 3. Pont transbordeur – 4. Fin du pont transbordeur – 5. A l'angle de la rue des Cheminots – 6. Site SERNAM – 7. Centre remisage TGV – 8. Quai militaire – 9. PGRA (Poste à Grand Rayon d'Action) – 10. Bâtiment Voyageurs.

Plan de la visite ferroviaire

> ATELIER PARTENARIAL TESO 2

Le deuxième atelier partenarial TESO consacré au projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse s'est tenu le mercredi 3 mai 2017 de 18h à 20h30 à la Maison de la Citoyenneté des Minimes. Une vingtaine de participants étaient présents à la réunion.

Lors de l'atelier, un temps spécifique a été consacré à la présentation des Ad'Ap (Agendas d'Accessibilité Programmée), qui constituent le cadre réglementaire sur lequel SNCF Réseau et SNCF Mobilités s'appuient pour planifier la mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires, notamment les quais et les souterrains de la gare Matabiau.

Puis, après un échange collectif, les participants, répartis en groupes, ont tenté d'identifier les atouts et les points de vigilance du projet ferroviaire. Chacun des groupes a ensuite désigné un porte-parole pour présenter ses réflexions. Les points abordés concernaient les nuisances, la libération du foncier, le dimensionnement du projet et la prévention des risques.

1. La réunion avec le CESER et le CoDev

La réunion avec le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) et le Conseil de Développement de Toulouse Métropole (CoDev) s'est tenue le jeudi 30 mars 2017 de 18h à 20h30 à Marengo. Une cinquantaine de personnes étaient présentes à la réunion.

La réunion était divisée en deux temps :

- + Une présentation du projet par SNCF Réseau ;
- + Un temps d'échanges et de questions/réponses.

Les thématiques abordées ont été nombreuses, les participants ont exprimé leurs inquiétudes concernant la libération du foncier et le dimensionnement du projet ferroviaire. A plusieurs reprises, la dualité « trains du quotidien » / « trains à grande vitesse » a été questionnée.

2. La réunion dédiée aux cheminots

Une réunion avec les cheminots a eu lieu le lundi 20 mars 2017 à la direction Régionale de la SNCF, environ 100 participants ont assisté à cette réunion. Elle a permis de présenter l'avancement du projet et d'échanger avec les cheminots.

L'essentiel des remarques et des interrogations ont porté sur le maintien d'une partie de la maintenance sur le site de Périole et l'articulation entre le projet urbain et ferroviaire.

SYNTHESE QUANTITATIVE DES AVIS

Plus de 200 personnes ont assisté aux différents temps d'échanges, qui ont permis de recueillir des avis éclairés sur le projet.

Par ailleurs, **116 avis individuels ont été recueillis** lors de la concertation. Les cartes T transmises par voie postale et les rencontres de terrain ont permis de recueillir la majorité des avis.

Tableau 1 : Mode de recueil d'avis et nombre d'avis

Mode de recueil d'avis	Nombre d'avis
Carte T postales	9 (sur 8000)
Registre en ligne	7
Courriel	5
Formulaire en gare	2
Like Facebook	67
Like / Dislike Video	15
Commentaires Facebook	11
Total	116



> CONSTAT

La participation du public aux nombreuses possibilités d'échanges a été relativement faible comparée au nombre important de canaux d'informations et de communications ouverts à destination du public. Le manque d'implication pourrait s'expliquer par :

- + L'emprise physique du projet. En effet, la très grande majorité des opérations se font sur une emprise ferroviaire fermée, elles n'impactent que de manière très limitée les zones urbaines environnantes.
- + La technicité du projet. Malgré l'effort de pédagogie du maître d'ouvrage la répartition des lignes et des activités ferroviaires répond à des contraintes techniques, qu'il est parfois difficile d'appréhender pour un public peu averti ;

2. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation qui s'est déroulée du 20 mars au 19 mai 2017.

Pour faciliter la lecture du document, un classement thématique a été réalisé.

L'APPROPRIATION DU PROJET

> UN PROJET PERÇU POSITIVEMENT...

La majorité des participants à la concertation ont souligné la pertinence, voire la nécessité d'optimiser les infrastructures ferroviaires afin de répondre aux besoins croissant de déplacements de la métropole toulousaine. Durant la concertation, l'ensemble des parties prenantes (riverains, usagers des transports, société civile organisée, institutions) ont eu l'opportunité de s'exprimer et le projet n'a pas rencontré d'opposition marquée. Les personnes mobilisées ont montré un réel intérêt vis-à-vis du projet.

Si l'opportunité du projet n'est pas remise en cause, certains ont souhaité que la maîtrise d'ouvrage précise les raisons qui l'ont conduit à entreprendre une modernisation de son infrastructure au cœur de Toulouse.

Réponse : *l'infrastructure actuelle est en capacité d'accueillir la future ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse. Néanmoins, la modernisation du nœud ferroviaire reste nécessaire à la fois pour permettre d'accueillir, après l'arrivée de la LGV, des augmentations de trafics longue distance et TER mais aussi offrir plus de fiabilité et de robustesse au système et réduire la probabilité d'incident et donc de perturbation du trafic.*

> ...MAIS DES INTERROGATIONS RECURRENTES SUR LE MANQUE D'AMBITION DU PROJET A LONG TERME

Certains participants ont souligné le manque d'ambition du projet. Ils estiment que le projet n'est pas dimensionné pour répondre aux besoins futurs, compte tenu de la dynamique économique et démographique que connaît la métropole de Toulouse : « *la capacité d'accueil de trains et de voyageurs en gare n'est pas suffisante pour un centre urbain d'un million d'habitants* », « *l'ambition affichée [10 trains supplémentaires à terme en heure de pointe] reste trop faible, compte tenu du développement important de la métropole* ». Certains émettent des doutes quant à la capacité de la future infrastructure à accueillir dans de bonnes conditions l'augmentation de trafic à venir, notamment une ligne Voyageurs à haute fréquence de passage.

A cela s'ajoute la priorité que pourraient donner les élus, dans les années à venir, à un développement accéléré du transport ferroviaire.

Réponse : *Les opérations de modernisation du nœud ferroviaire ont été longuement concertées avec les différents AOT (Autorité Organisatrice des Transports) impliquées dans le projet. Les études prospectives visant à calibrer les besoins à terme sont le fruit d'un travail collectif et d'une réflexion partagée entre les acteurs. Les études ont porté sur des trafics à horizon 2050. Au-delà de cette date les données d'entrées ne sont pas assez fiables (augmentation du nombre d'habitants, de voyageurs, ...).*

De nombreux participants ont interrogé SNCF Réseau sur les projections réalisées dans le cadre des études préalables au projet de modernisation du nœud ferroviaire toulousain. Certains s'inquiètent que le modèle ne prenne pas suffisamment en compte les transformations à venir : « 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 ». D'autres souhaiteraient savoir si d'autres éléments entraient en ligne de compte dans les besoins prévisionnels établis.

Réponse : *Les études se basent sur des projections de population et d'emploi dans toute la région Ex-Midi-Pyrénées. Elles sont élaborées à partir de la situation actuelle, qui constitue le seul élément fiable sur lequel s'appuyer et sur des extrapolations. Les études ont permis de mesurer les besoins futurs en déplacement tous modes de transport compris, au niveau régional. Puis, ces données ont été croisées avec la part modale que représenterait le transport ferroviaire à différents horizons prospectifs. Sur cette base, SNCF Réseau a pu établir plusieurs scénarios (plus ou moins favorables au fer) et calibrer une offre capacitaire suffisante pour répondre aux besoins de demain.*

Cet exercice a ses limites dans la mesure où le temps long reste compliqué à prévoir ; au-delà de l'horizon 2040. En effet, les aléas sont trop forts et les évolutions incertaines. Il est alors difficile de se fier aux résultats. Ces estimations ne sont pas figées dans le temps, elles sont ajustées tous les 5 ans pour que SNCF Réseau puisse s'adapter et éventuellement que de nouvelles solutions soient proposées.

Les autres projets du secteur sont également pris en compte, comme la réalisation de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ou le projet Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne de métro). Il ne fait aucun doute que la création de nouvelles infrastructures de transport et le développement de l'offre à Toulouse aura un impact sur les habitudes de déplacement des personnes qui y résident, y travaillent ou y voyagent.

Dans la perspective d'une croissance du fret ferroviaire, la capacité de l'infrastructure modernisée à accueillir des nouveaux flux de marchandises a été questionnée.

Réponse : *Aujourd'hui les infrastructures ferroviaires en gare de Matabiau offrent la capacité de faire circuler un seul convoi fret en heure de pointe, cette possibilité n'est pas systématiquement consommée. Une fois modernisé, le nœud ferroviaire permettra de faire circuler deux convois fret en heure de pointe.*

L'équilibre économique d'une opération ferroviaire est plus difficile à justifier pour le transport de marchandises que pour celui des voyageurs. Aujourd'hui nombreuses sont les lignes ferroviaires de fret qui sont subventionnées pour compenser leur fonctionnement à perte.

A savoir : *Les convois fret resteront traversant en gare de Matabiau, jusqu'à la réalisation du contournement ferroviaire par la vallée de l'Hers dont la perspective de réalisation est encore lointaine (non déterminée à ce jour). Avec le renforcement des activités de maintenance du matériel roulant et de l'infrastructure, certains sillons seront réservés aux convois ferroviaires qui acheminent le matériel. Toutefois cette activité restera marginale.*

L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE MODERNISEE

> LA CONFIGURATION DES VOIES SERA-T-ELLE REVUE ?

Le nouveau schéma d'attribution des voies a fait l'objet de questions, les participants à la concertation souhaitent savoir comment se répartiraient les différentes lignes voyageurs en gare de Matabiau une fois l'infrastructure modernisée et optimisée.

Réponse : *l'optimisation du nœud ferroviaire a pour objectif de développer une « étanchéité entre les blocs ». Les blocs étant la façon d'organiser l'exploitation des trains en gare Matabiau. Au nombre de 3, l'un est dédié aux trains venant du quart nord-est, un deuxième aux trains venant du quart sud-ouest et le dernier dédié aux trains circulant sur la ligne « transversale sud ».*

Le maître d'ouvrage souhaite que chaque quai en gare soit affecté à une ligne, pour limiter les convergences et les cisaillements sources de difficultés pour l'exploitant.

Les lignes Voyageurs se répartiront de la manière suivante :

- + *Les voies 1 – 2 – 3 (bloc sud) sont réservées aux lignes du quart Sud-Ouest (Auch, Tarbes, Foix), les voies 1a et 1b sont vouées à accueillir les trains en provenance d'Agen et de Bordeaux ;*
- + *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.*

Les participants ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur la possibilité d'accueillir deux trains différents sur une même voie, afin d'augmenter la capacité d'accueil une fois l'infrastructure ferroviaire modernisée.

Réponse : *à terme, le projet de modernisation du nœud ferroviaire prévoit la possibilité d'accueillir deux trains simultanément sur une même voie, tout en précisant que cette option ne pourra être utilisée que lorsque l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire), organisme indépendant du Groupe Public Ferroviaire l'aura homologué.*

Mémo : Qu'est-ce que le 2TMV ?

En langage ferroviaire, le système d'exploitation qui permet d'accueillir deux trains sur une même voie s'appelle 2TMV - 2 Trains Même Voie. Alors que d'autres pays utilisent depuis longtemps le 2TMV, cette disposition n'est pas homologuée au niveau national. Elle devrait être autorisée dans les années à venir.

> QUEL INTERET A CONCENTRER LES ACTIVITES DE MAINTENANCE ?

Les participants ont aussi abordé le sujet de la localisation des activités de maintenance lourde. Même si la plupart des participants entendent les arguments de la maîtrise d'ouvrage sur la solution apportée, à savoir la concentration des activités de maintenance sur un même site, celui de Toulouse, certains participants ont exprimé le souhait de déconcentrer ses activités en vertu d'une politique d'aménagement des territoires et de leurs équilibres ; « *La priorité donnée au modèle économique présenté (centralisation poussée des ressources et moyens) ne me semble pas correspondre à l'intérêt collectif* ».

Mémo : Qu'est-ce que la maintenance lourde ?

Les activités de maintenance lourde (niveau 3) comprennent les opérations structurantes sur le matériel roulant. Le montant de création des installations nécessaires à cette maintenance est élevé. SNCF Réseau privilégie la mutualisation de ces infrastructures.

Réponse : SNCF Réseau a choisi de concentrer les opérations de maintenance lourde, sur un même site, et ce pour deux raisons :

- + *Les opérations de maintenance (pour stationner la rame défectueuse et procéder aux réparations) s'effectuent généralement en extrémité de ligne pour éviter des déplacements « à vide » coûteux et qui engorgeraient les voies de circulation « inutilement ». Or Toulouse présente l'avantage d'être l'origine ou la destination de l'essentiel des lignes régionales.*
- + *La mutualisation permet de réduire les coûts d'exploitation. En effet, si le choix avait été de déconcentrer la maintenance lourde sur plusieurs sites, le déploiement des équipes et des installations aurait été nécessaire entre les différents sites avec pour conséquence un coût d'investissement et d'exploitation difficile à assumer pour l'exploitant.*

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 n'envisage pas de les supprimer.

A savoir : *Un atelier moderne de maintenance a été inauguré en 2015 sur le site de Matabiau. Il permet une maintenance lourde (niveau 3) des rames Régiolis. Pour la première fois en France, la Région a entièrement financé le projet, son coût représente un investissement conséquent (25 millions d'euros).*

> D'AUTRES OPERATIONS SONT-ELLES ENVISAGEABLES ?

Actuellement non électrifiées, les voies de remisage sur le site de Périole sont allouées à la maintenance du matériel roulant plus ancien, qu'il soit bi-mode (électrique/diesel) ou thermique. Avec la modernisation des infrastructures ferroviaires, la question de l'électrification de ces sillons a été posée à plusieurs reprises, pour réduire les nuisances liées au bruit et à la pollution.

Réponse : *SNCF Réseau ne prévoit pas d'électrifier les voies de remisage sur Périole. Cette opération ne présente que peu d'intérêt dans la mesure où les lignes du quart Nord-Est toulousains, accueillies sur le site de Périole, sont encore empruntées par des véhicules exclusivement diesel. Remarque : l'électrification des lignes du quart Nord-Est serait très coûteuse, particulièrement car elle nécessiterait l'adaptation des ouvrages (tunnels) et notamment de leurs gabarits. De plus, cet investissement serait difficilement justifiable en termes de coût/avantage. L'électrification des lignes n'apporterait en effet aucun bénéfice aux usagers du train (pas de fréquences supplémentaires, ni de gain de temps de parcours).*

Recouvrir les installations ferroviaires en partie permettrait de construire au-dessus des voies et gagner de l'espace pour l'urbain, les participants ont évoqué cette possibilité au Sud du pont Pompidou particulièrement.

Réponse : *les contraintes induites par une telle opération sont lourdes. Pour soutenir les constructions, il est nécessaire de créer des appuis au milieu des voies, d'abaisser les caténaires et de revoir la signalisation. 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 très 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 dans son bilan d'opération, ce qui risque d'être difficile, voire impossible à Toulouse.*

A savoir : *dans le cadre du projet urbain, Toulouse Métropole souhaiterait que le pont Pompidou soit élargi. Ce type d'opération est complexe à mettre en place puisqu'elle nécessite des modifications structurantes sur le réseau ferroviaire (abaissement des caténaires par exemple).*

Pour créer un nouvel itinéraire ferroviaire, des participants proposent l'élargissement du pont enjambant l'avenue de Lyon, afin de désengorger les voies qui existent aujourd'hui

Réponse : *la réalisation d'un pont au niveau de l'avenue de Lyon n'est pas envisagée actuellement. La future optimisation permettra de faire passer les trains en limitant les cisaillements entre les blocs, ce qui permet une meilleure régularité. Si les circulations venaient un jour à être trop contraintes par le nombre de voies disponibles, SNCF Réseau pourrait envisager la construction d'un nouvel ouvrage.*

> QUEL AVENIR POUR LES ASSOCIATIONS PRESENTES SUR LE SITE ?

Actuellement plusieurs associations sont implantées sur le site ferroviaire de Périole. Etant donné que le projet prévoit la libération de foncier et l'optimisation des infrastructures ferroviaires, l'espace disponible va être rationalisé. De nombreuses questions ont été posées à SNCF Réseau concernant le devenir des associations et la pérennité ou non de leur implantation sur site. Les participants ont affiché un attachement particulier au « train postal » qui remplit aujourd'hui la fonction de musée et une volonté de le relocaliser à proximité de la gare Matabiau. La question de la relocalisation des deux anciennes locomotives à vapeur, stationnées sur le site, a été évoquée.

Réponse : *les associations présentes sur le site ne pourront pas rester dans l'emprise ferroviaire. Des alternatives de relocalisation leur seront proposées.*

Concernant la relocalisation du Musée Postal des Anciens Ambulants de Toulouse, SNCF Mobilités et Toulouse Métropole étudient conjointement plusieurs hypothèses, sachant que le train-musée ne stationnera plus dans une emprise ferroviaire et ne sera donc plus posé sur des rails. Par contre, SNCF Mobilités précise que relocaliser le musée à proximité de la gare risque d'être difficile étant donné la position privilégiée du foncier libéré par SNCF Réseau et la vocation de ces espaces destinés à accueillir des programmes immobiliers pour compléter l'offre de logements et de bureaux en centre-ville.

Mémo : qu'est-ce que le Musée Postal des Anciens Ambulants de Toulouse ?

Le musée a été officiellement inauguré le jeudi 28 Septembre 1995, dans quatre wagons-poste stationnés en gare de Toulouse-Raynal. Depuis 2006 un cinquième véhicule, une Rame Automotrice Postale, constituée d'une motrice et d'une remorque a été rajoutée à la collection. Le musée retrace la vie des Ambulants, trieurs de courrier installés dans les trains postaux, ce métier a disparu en 1994, avec la venue du réseau postal aérien.

Les deux locomotives à vapeur, actuellement stationnées sur le site de Périole, pourraient être déplacées sur la commune de Pamiers.

L'ACCESSIBILITE

> QUELLE PRISE EN COMPTE DE LA NECESSAIRE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS ET DES SOUTERRAINS ?

Certains participants ont interrogé SNCF Réseau sur les aménagements prévus pour l'accessibilité des équipements ferroviaires. La mise en accessibilité de l'ensemble des équipements ferroviaires constitue une priorité : « *Pour moi, la priorité n°1 est la mise en accessibilité TOTALE de TOUS les quais* », il est actuellement très difficile pour les personnes à mobilités réduite (PMR) de rejoindre certains quais et souterrains. Les participants attendent que l'ensemble des quais soient pourvus d'ascenseurs et de rampes d'accès.

Réponse : *Les aménagements envisagés pour rendre la gare accessible sont les suivant :*

- + *L'ensemble des quais seront équipés d'ascenseurs.*
- + *Les deux quais les plus contraints seront équipés de rampes d'accès (non PMR) ;*
- + *Un quai sera élargi ;*
- + *Plusieurs quais seront allongés ;*
- + *Un nouveau quai sera créé ;*
- + *Le souterrain Nord sera élargi et allongé pour donner accès au futur quai.*

A savoir : *SNCF Réseau réserve les emplacements nécessaires à l'aménagement d'une rampe d'accès (non PMR) sur chaque quai.*

Mémo : qu'est-ce que l'Ad'Ap ?

L'agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) est obligatoire pour tous les propriétaires ou exploitants d'établissements recevant du public (ERP) qui ne respectent pas leurs obligations d'accessibilité au 31 décembre 2014. Il permet à tout gestionnaire ou propriétaire d'établissement recevant du public (ERP) de poursuivre ou de réaliser l'accessibilité de son établissement après le 1^{er} janvier 2015. Il est le seul moyen pour être en accord avec la loi pour ceux qui ne satisfont pas aux obligations de la loi, depuis cette date.

Il apporte un cadre juridique sécurisé, mais s'accompagne d'un calendrier précis et d'un engagement financier. En effet, un Ad'AP correspond à un engagement à réaliser des travaux et/ou des aménagements dans un délai déterminé (jusqu'à 3 ans, sauf cas très particuliers), de les financer et de respecter les règles d'accessibilité.

> QUEL CALENDRIER POUR L'ACCESSIBILITE ?

Les participants souhaiteraient connaître la date de la mise en accessibilité totale de la gare Matabiau. L'argument financier évoqué par le maître d'ouvrage ne convainc pas : « *donner la priorité à l'élargissement des quais sur l'aménagement des rampes d'accès est le fruit d'une décision, d'un choix* », « *cette situation désolante porte atteinte à l'image de marque de la SNCF* ».

Réponse : la réglementation en vigueur oblige SNCF Réseau et SNCF Mobilités à aménager des accès PMR dans l'ensemble des gares de la région avant 2024. Si l'agenda opérationnel a été validé, certains financements restent à trouver ; ce qui empêche aujourd'hui SNCF Réseau d'annoncer des dates de mise en accessibilité avant 2024.

Le groupe public ferroviaire a conscience que l'échéance de 2024 paraît lointaine notamment pour les usagers, et essaie dans la mesure du possible, de réaliser certains aménagements par anticipation. C'est dans cette optique qu'il s'est montré volontariste, ces dernières années, au sujet de l'accessibilité, en initiant un dialogue continu avec les associations de PMR.

LA PREVENTION DES RISQUES

L'essentiel des inquiétudes, à ce sujet, ont porté sur le stockage de matière inflammable, la sécurisation du site ferroviaire et des convois qui le traversent.

> QUELLE PRISE EN COMPTE DES CONVOIS FERROVIAIRES EN TRANSIT ?

Aujourd'hui un certain nombre de convois ferroviaire traversent la ville de Toulouse, transportant parfois des matières dangereuses : « *il est désolant de voir que les convois transportant de l'essence et des déchets nucléaires continuent à circuler dans les zones très denses, comme le centre de Toulouse* ». Les participants ont souhaité que SNCF Réseau apporte davantage d'informations sur la nature des matières transportées et sur les dispositions prises pour garantir la sécurité du convoi.

Réponse : *le transport ferroviaire reste de loin le moyen de transport le plus sécuritaire, notamment pour les matières à risque. Il est important de noter que les trains transportant des matières dangereuses ne stationnent pas en gare de Matabiau et ne font que transiter.*

Les entreprises en charge des livraisons de matières dangereuses ou de déchets à risque doivent prendre en charge et assurer la sécurité des convois. En amont de chaque transport, il est vérifié également la conformité du convoi par une procédure dite de « Reconnaissance d'Aptitude au Transport ». Durant le transit et tout au long de l'itinéraire, les agents de SNCF Réseau (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 spécifiques au transport ferroviaire, tel que l'échauffement des essieux (dit « Détecteurs de Boîte Chaude ») positionnés en amont de Toulouse, à Castelnaudary et à Montlaur, ont pour vocation de détecter les risques de déraillement et ainsi d'arrêter les trains avant leur entrée dans l'agglomération toulousaine.

Certains participants indiquent que le projet de contournement du trafic ferroviaire fret par la vallée de l'Hers éviterait tout transit de matières dangereuses à travers les secteurs très denses de la métropole toulousaine. Cela permettrait aussi de répondre à une augmentation du trafic à l'avenir.

Réponse : *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 garanties et vérifications apportés par SNCF Réseau et l'entreprise tierce suffisent à assurer la sécurité des convois. De plus, les études menées sur l'augmentation du trafic montrent que le fret ferroviaire n'a pas nécessairement besoin de ce projet pour continuer à opérer à court et moyen terme.*

> QUELLES PRECAUTIONS CONCERNANT LE STOCKAGE DE MATIERE INFLAMMABLE SUR LE SITE ?

Le stockage de matière inflammable sur le site ferroviaire a fait l'objet d'inquiétudes de la part des participants. Le déplacement et le renouvellement de la cuve à gasoil a suscité certaines interrogations : « *quelles dispositions sont prévues pour empêcher toute fuite de gasoil ?* »

Réponse : *la cuve à gasoil, qui est vieillissante, sera renouvelée et enterrée. SNCF Mobilités mettra en œuvre toutes les technologies dont elle dispose pour garantir l'étanchéité de la nouvelle cuve. SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont conscientes des craintes que peut représenter le stockage de matière inflammables en zone urbaine dense ; ces installations seront conçues dans le respect de la réglementation.*

A savoir : *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.*

> LA SECURITE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EST-ELLE ASSUREE ?

Le PGRA (Poste à Grand Rayon d'Action) permet de « télécommander les postes d'aiguillages informatisés de la région Occitanie ». La première phase récemment terminée, la nouvelle construction destinée à accueillir cet équipement se situe dans l'emprise ferroviaire. La sécurisation de cette infrastructure majeure a interrogé les participants : « *comment est protégé un équipement de cette ampleur, capable d'aiguiller des trains à des kilomètres ?* ».

Réponse : *La protection du PGRA est physiquement garantie par :*

- + Une première enveloppe, qui sécurise le site ferroviaire dans son ensemble ;
- + Une zone tampon autour de l'équipement, en mesure de contrer une attaque à la voiture bélier et de contrôler l'accès.

Le dispositif informatique d'aiguillage des trains fait évidemment l'objet d'une sécurité renforcée.

LA LIBERATION DE FONCIER

> UNE DECISION PREMATUREE ?

Afin d'anticiper les besoins à venir, nombreux sont les participants qui considèrent que SNCF Réseau et SNCF Mobilités devraient conserver les emprises foncières libérées grâce à l'optimisation des infrastructures : « *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* ». Il est primordial « *d'anticiper les besoins à venir, notamment si la bonne santé économique de la métropole toulousaine venait à se confirmer* ». Certains craignent que le nouveau quartier d'affaire vienne grignoter cet espace, qu'il juge « vital » pour le développement du fer.

Certains évoquaient l'idée d'un huitième quai sur cette emprise, pour accroître l'infrastructure d'accueil.

Réponse : *SNCF Réseau doit conjuguer avec la volonté affichée par la collectivité de développer les fonctions urbaines du quartier de la gare. 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 Réseau 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).*

> QUEL(S) DESTINATAIRE(S) ? QUEL PRIX ?

La destination du foncier a été abordée au cours de la concertation, les participants souhaitent aussi connaître le statut des potentiels acheteurs et le prix auquel est cédé le foncier libéré.

Réponse : *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.*

Le prix de cession du foncier n'est pas encore défini, mais s'élèverait à plusieurs dizaines de millions d'euros. Le prix de vente du foncier est calculé en tenant compte du coût des reconstitutions des activités ferroviaires, qu'il servira à financer en priorité.

> A QUELLE(S) DATE(S) SERONT CEDES LES FONCIERS ?

La date de cession du foncier a fait l'objet de plusieurs questions.

Réponse : *l'horizon de cession pourrait varier en fonction des besoins de l'aménageur et de l'avancement des projets urbains qu'il souhaite implanter. Toutes les cessions ne seront pas réalisées dans la même temporalité. De plus, SNCF Réseau a besoin de disposer de ces terrains jusqu'à l'arrivée de la LGV pour y stocker temporairement les déblais et le matériel nécessaire aux travaux d'aménagement. Avant d'être cédé, des opérations de dépollutions devront être menées sur les fonciers concernés. Aujourd'hui, SNCF Réseau n'est pas en capacité de donner un planning précis de cession de ses propriétés car elle est en attente des modalités de reconstitution des fonctionnalités nécessaire à son activité.*

LES NUISANCES

Les questions et remarques sur la thématique des nuisances ont été nombreuses. Celles-ci se déclinent en trois volets : nuisances visuelle, sonore, olfactive et en termes de santé publique.

> QUELS IMPACTS VISUELS ?

L'étanchéité actuelle de l'interface entre l'urbain et le ferroviaire est amené à se transformer dans les prochaines années. L'aménagement d'espace de transition végétalisés pourrait rendre plus agréable le paysage et la proximité entre zones urbaine et ferroviaire. La nécessité de créer des pénétrantes visuelles a aussi été soulignée.

Réponse : les interfaces entre l'urbain et le ferroviaire doivent être travaillées, davantage de perméabilité peuvent être envisagées à certains endroits en cohérence avec les aménagements urbains envisagés par la Métropole de Toulouse.

> QUELS IMPACTS SONORES ?

Les nuisances sonores ont longuement été abordées durant la concertation, les participants ont interrogé le maître d'ouvrage sur les deux hypothèses de réduction des nuisances sonores envisagées :

1. Traitement des nuisances à la source,
2. Traitement des nuisances sur le bâti impacté.

Les participants souhaiteraient que SNCF Réseau s'engage clairement quant aux aménagements prévus pour diminuer les nuisances sonores : « *De hauts murs anti-bruit sont-ils envisagés pour réduire le bruit des trains ?* » et sur la nature de ces dernières. Les participants craignent notamment que le remisage des trains la nuit augmente les gênes.

Les participants ont questionné SNCF Réseau sur la nature des mesures envisagées pour diminuer les nuisances sonores, émises par le remisage des trains la nuit.

Les convois fret génèrent également beaucoup de bruit au niveau de Matabiau et à proximité de la tranchée Guilhemery : « *tout le quart Sud-Est de Toulouse est aussi impacté* ». Les participants ont, à cette occasion, souhaité savoir où en était le projet de contournement ferroviaire de Toulouse par la vallée de l'Hers.

Réponse : pour garantir une protection sonore réglementaire, SNCF Réseau pourrait être amené à réaliser certains aménagements : pose de mur anti-bruit autour des installations ferroviaires, protections en façade des logements impactés, etc. Il est encore prématuré pour déterminer les aménagements réducteurs de bruits. Les études à venir permettront de qualifier le bruit et de déterminer les protections à mettre en place. De plus, la problématique des nuisances est complexe à évaluer, car l'environnement va fortement évoluer. Ainsi, 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...).

L'hypothèse d'un contournement par la vallée de l'Hers n'a pas été abandonnée, le projet est d'ailleurs maintenu dans les documents prospectifs du schéma directeur. Le trafic ferroviaire fret à l'heure actuelle ne justifie pas la réalisation de ce contournement. Un tel projet sera nécessaire au

moment où le système ferroviaire sera saturé et que les trains de fret ne pourront plus être insérés. Dans l'attente les emplacements fonciers nécessaires pour accueillir cette ligne ont été conservés.

> QUELS IMPACTS OLFRACTIFS ET EN TERMES DE SANTE PUBLIQUE ?

La création de faisceaux de remisage sur le site de Périole a suscité de nombreuses interrogations, notamment du point de vue des nuisances olfactives et de la pollution provoquée par le stationnement des rames bi-mode ou diesel.

***Réponse :** 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 au moins divisée par deux, ce qui réduira fortement les désagréments.*

LES TRAVAUX

> QUELLE ORGANISATION ?

L'organisation des travaux sur l'infrastructure ferroviaire a été abordée à plusieurs reprises, notamment au niveau de son phasage et de « sa synchronisation avec le projet urbain ».

***Réponse :** Les différentes maîtrises d'ouvrage sont conscientes de la complexité qu'entraîne la planification de ces opérations sur un territoire aussi restreint en zone urbaine. Afin de gérer la coordination entre les projets et les équipes, a été créé en 2009, le partenariat Toulouse EuroSudOuest (TESO). Celui-ci veille à la bonne coordination des projets et de leurs interfaces. Au sein du partenariat, chaque maître d'ouvrage est responsable de ses propres aménagements, mais des études sont conduites conjointement, pour gérer la coordination entre projets.*

> COMMENT SERONT ORCHESTRÉS LES TRAVAUX ?

La gestion et la nature des travaux ont fait l'objet de questions de la part des participants : « comment vont s'étaler les travaux dans le temps ? », « quelle sera la nature des travaux réalisés de jour et de nuit ? ». Certains craignent que ces opérations provoquent des nuisances, non négligeables pour le voisinage ; « lors des opérations de démolition, les nuisances risquent d'être importantes ».

***Réponse :** la manière d'organiser les travaux n'est pas encore définie aujourd'hui. Il est trop tôt dans la vie du projet pour connaître les conditions exactes de réalisations des travaux. Cependant SNCF Réseau sensibilisera les entreprises de travaux au fait que la plupart des interventions sur les voies ne soient pas de nature à altérer le fonctionnement de la gare et le trafic des trains, ainsi que sur la minimisation des nuisances sonores et olfactives durant les travaux. Ceux-ci devraient être effectués en majorité de jour, néanmoins certains travaux (de raccordement des nouvelles voies sur le réseau principal par exemple) se feront de nuit, pour éviter au maximum les perturbations sur les circulations ferroviaires et l'impact sur les trajets du quotidien.*

Les équipements ferroviaires voués à être détruits, verront leurs installations démontées et mise hors service. Une fois cette opération réalisée, ces derniers pourront être démolis en journée pour limiter les nuisances sonores.

Pour limiter les impacts des travaux sur le voisinage, notamment le va et vient de véhicules pour alimenter le chantier, les participants ont émis l'idée d'acheminer les matériaux et d'évacuer les déchets via le réseau ferroviaire.

Réponse : *deux possibilités s'offrent pour l'acheminement du matériel et l'évacuation des déchets : par voie routière et via le réseau ferroviaire. Le maître d'ouvrage étudiera ces deux hypothèses, mais il est fortement probable qu'il s'orientera vers une solution mixte. Dans un premier temps, SNCF Réseau prévoit de réaliser la « bande infra », celle-ci pourrait être utilisée pour acheminer et évacuer les matériaux.*

A savoir : *à terme, l'accès des poids lourds au site de maintenance de Raynal, situé sur du foncier qui aura vocation à muter dans les prochaines années, sera déplacé au niveau du Chemin du raisin avec l'aménagement d'un sas d'entrée. Pour des raisons de sécurité, SNCF Réseau souhaite tout de même préserver une issue de secours au niveau de l'entrée actuelle, cette dernière pourra aussi être empruntée par les convois exceptionnels.*

> LE SOUTERRAIN NORD

Actuellement, SNCF Mobilités mène des travaux dans le souterrain Nord de la gare, les participants ont souhaité en savoir davantage sur leur nature : « *sont-ils liés à la mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires ?* », « *préfigurent-ils les travaux à venir ?* ».

Réponse : *les travaux en cours de réalisation dans le souterrain Nord n'auront pas d'impact sur les opérations menées dans le cadre du projet de modernisation, ils ne concernent pas la mise en accessibilité des infrastructures mais l'amélioration du confort des usagers. Les opérations d'habillage conduites actuellement sont des interventions mineures comparées à l'élargissement et le prolongement envisagés du souterrain Nord, qui touchent à la structure de l'ouvrage et nécessitent des travaux importants.*

LE COUT DU PROJET ET SES FINANCEURS

> QUEL BUDGET ?

Les participants ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur le coût global des opérations de modernisation du nœud ferroviaire : « *combien ça coûte tout ça ?* ».

Réponse : *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 d'euro pour les opérations envisagées à long terme (horizon Ligne Toulouse Narbonne - LTN).*

> QUI PARTICIPE ?

Les participants ont souhaité connaître les différents financeurs du projet et la répartition des coûts entre ces derniers.

Réponse : *Les coûts seront répartis entre trois financeurs :*

- + *SNCF Réseau, qui financera le projet à hauteur des bénéfices qu'elle peut engranger par la mise en place de nouveaux péages ;*
- + *L'Etat ;*
- + *La Région Occitanie, désigné comme Autorités Organisatrices des Transports (AOT).*

LES SUJETS CONNEXES

> UN POSSIBLE DEPLACEMENT DE LA GARE ROUTIERE ?

L'avenir de la gare routière, bien que sujet connexe au projet de modernisation, a été évoqué à plusieurs reprises. Actuellement située le long du Boulevard des Minimés à proximité du parking Effia, les participants ont interpellé SNCF Réseau pour savoir si le déplacement de cet équipement avait été envisagé et à quelle échéance celui-ci prendrait effet.

Réponse : *deux scénarios sont à l'étude aujourd'hui concernant l'avenir de la gare routière :*

- + *La gare routière est maintenue à son emplacement initial et subit des transformations conséquentes pour la rendre notamment accessible ;*
- + *Elle est repositionnée au nord du site de Périole à proximité immédiate du futur PEM.*

Aucune des deux propositions n'a été tranchée jusqu'ici, le transfert des compétences relatives aux lignes interurbaines des Départements vers la Région pourrait reporter encore la prise de décision.

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.

> QUELLE OFFRE DE STATIONNEMENT A PROXIMITE DE LA GARE ?

L'offre de stationnement est amenée à évoluer avec la modernisation de l'infrastructure ferroviaire et les futurs aménagements urbains. Des questions sur le nombre de parkings et leur localisation ont été posées à la maîtrise d'ouvrage.

La nouvelle configuration du dépose-minute a suscité quelques inquiétudes.

Réponse : *au niveau de Marengo et du nouveau Pôle d'Echange Multimodal (PEM), une zone de stationnement sera aménagée en sous-sol accessible notamment au grand public.*

Le fonctionnement du dépose-minute devant la gare Matabiau va être modifié par SNCF Mobilités. 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 au niveau du parking Effia qui sera conservé.

> COMMENT SERA PRIS EN COMPTE L'INTERMODALITE AVEC LE VELO ?

Durant les différents temps de rencontres, SNCF Réseau a été interpellée sur la question du vélo. Le nombre de stations vélo est jugé insuffisant à proximité de la gare de Matabiau, « *il y a un nombre croissant d'usagers qui empruntent le train et le vélo* », les participants sont persuadés que cette évolution « *se renforcera avec l'arrivée du TGV à l'horizon 2024* ». Les services en gare à destination des usagers du vélo (location, réparation, pièces détachées) ne sont pas suffisamment développés, « *seule la gare de Chambéry propose un service de location de cycles* ». D'après eux, cette requête n'a rien d'extravagant, il existe aujourd'hui une réelle demande de la part des usagers du train.

La possibilité pour les cyclistes d'accéder aux quais et souterrains via les accès PMR aménagés a aussi été évoquée lors des réunions.

Réponse : le projet vise à augmenter les services en gare de Matabiau, notamment en libérant les espaces actuellement occupés par le personnel du groupe public ferroviaire. Dans le nouveau bâtiment voyageurs, côté Marengo, le projet prévoit un espace de service vélo pour des petites réparations. La capacité d'accueil des parkings vélos va également être revue à la hausse par SNCF Mobilités pour répondre au développement de ce mode de transport et faciliter l'intermodalité.

Remarque : une fois aménagés, les cyclistes pourront utiliser les accès PMR (pied à terre) pour transporter leur vélo. Cependant il ne faut pas oublier que certaines lignes de trains ne sont pas équipées pour le transport de vélo.

> SERA-T-IL POSSIBLE D'ACCEDER AUX QUAIS DEPUIS LA PASSERELLE PIETONNE ?

Imaginée dans le projet urbain pour enjamber l'infrastructure ferroviaire, la passerelle piétonne a été l'objet de nombreuses remarques de la part des participants. Conçue pour renforcer le lien ville-ville, la passerelle n'intègre pas d'accès aux quais de la gare. Pourtant cette requête avait été formulée par différentes associations de riverains et d'usagers. La date d'ouverture de la passerelle piétonne au public a été demandée au maître d'ouvrage.

Réponse : la future passerelle a été réfléchiée comme une interface inter-quartiers, pour faire le lien entre le centre-ville et le faubourg Bonnefoy. Aujourd'hui, il existe une demande forte des porteurs des projets urbains pour relier les quais de la gare à la future passerelle. Du point de vue ferroviaire, l'accès aux quais depuis la passerelle n'est pas nécessaire à la bonne circulation des usagers, puisque les études de flux démontrent que les accès aux quais proposés par SNCF Réseau sont suffisants, y compris à l'horizon de modélisation le plus lointain (celui de la réalisation d'une liaison à « grande vitesse » entre Toulouse et Narbonne). Les usagers quotidiens du rail se rabattent pour l'essentiel sur le réseau métropolitain de transport (niveau -1). Il serait contradictoire de les inciter à emprunter la passerelle (niveau +1) pour y accéder, cet itinéraire ne ferait que rallonger le temps de transfert entre les deux modes. De plus, l'insertion d'une passerelle aérienne pose la question de la sécurité des accès aux quais et du risque de jet de projectile sur les voies. Ces aspects ne doivent pas être oubliés dans les études concernant ce projet de passerelle.

La passerelle aérienne ne serait ouverte au public qu'après 2030, SNCF Réseau en a réservé les emplacements nécessaires si besoin en est dans son plan de voies pour accueillir cette structure.

> QUEL RENOUVELLEMENT DU MATERIEL ROULANT ?

SNCF Réseau a été interpellée sur le vieillissement du matériel roulant, notamment utilisé pour le transport fret : « le matériel roulant des trains de marchandises ne semble pas renouvelé tous les dix ans comme cela peut être le cas pour les TGV », « les trains pourraient être plus récent et moins bruyant, pour limiter les nuisances ».

La radiation progressive des trains « Corail » laisse présager un renouvellement des rames, les participants ont souhaité en savoir plus sur le nouveau matériel roulant des trains Intercités.

Réponse : l'Etat reste l'unique décideur concernant le choix et le renouvellement du matériel roulant des trains Intercités. Il est actuellement en train de rédiger un cahier des charges pour remplacer les rames tractées. Les futures automotrices pourront circuler sur les lignes régionales à une vitesse qui pourrait être comprise entre 200 ou 220 km/h.

La flotte Corail devrait être complètement remplacée à l'horizon 2022 – 2023. L'atelier de maintenance régional est en cours de modification pour accueillir les matériels de type REGIO 2N (train à deux étages) qui seront mis en service progressivement au mois de juillet 2017 sur les lignes TER.

> QUELLES FORMES URBAINES ET STYLES ARCHITECTURAUX POUR LE FUTUR QUARTIER DE LA GARE ?

Des inquiétudes ont été formulées concernant l'aspect des futurs programmes immobiliers : « *je crains que les opérations immobilières autour de la gare de Matabiau ternissent l'image architecturale du cœur de ville* ». Des informations ont aussi été demandées à SNCF Réseau quant à la hauteur et le style architectural des nouveaux immeubles : « *Quelle sera la hauteur maximale des futures constructions sur le site de Raynal ?* ». « *Est-ce que les futurs bâtiments SNCF respecteront un style architectural particulier ?* ». Les participants ont insisté sur l'idée « *de cohérence entre les constructions du projet urbain* » préconisant l'utilisation de la brique et de parement pour se conformer à l'architecture toulousaine.

Réponse : l'essentiel des programmes immobiliers ne seront pas portés par SNCF Réseau, mais par des acteurs du projet urbain (aménageur, promoteur, investisseur...).

A savoir : à proximité de l'infrastructure ferroviaire, deux bâtiments sont inscrits au « patrimoine historique », il s'agit de la grande halle 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. Dans le cadre de cette procédure, il pourra imposer des règles de constructions aux futures opérations.

> LE GRAND PROJET DU SUD-OUEST EST-IL TOUJOURS D'ACTUALITE ?

Le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) a été abordé à différents moments de la concertation. Aujourd'hui le doute s'est installé parmi les participants quant à sa réalisation. Certains ont souhaité savoir si l'avancement du projet ferroviaire se faisait indépendamment des autres projets, en d'autres termes si son abandon entraînerait mécaniquement l'arrêt de projets liés.

Réponse : le GPSO est un grand projet divisé en trois projets distincts, d'une part les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), d'autre part les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) et enfin la ligne nouvelle reliant ces deux métropoles. Aujourd'hui, il revient aux financeurs (Etat et Régions concernées ; Nouvelle Aquitaine et Occitanie, Métropoles, SNCF Réseau, etc.) de décider de lancer les phases d'études détaillées et la réalisation de la ligne nouvelle du GPSO. Une mission de financement, à laquelle participent les financeurs, a été mise sur pied pour mettre au point un plan de financement de cette ligne nouvelle. SNCF Réseau est partie prenante des échanges puisqu'elle pourrait aussi contribuer financièrement aux projets qui constituent le GPSO. Aujourd'hui, SNCF Réseau attend le résultat de ce travail qui déblocquera les fonds permettant de lancer les phases opérationnelles.

Le GPSO dans son ensemble est « autoportant », cela signifie qu'il est présenté aux autorités administratives comme un projet indépendant. Son abandon n'entraînera pas nécessairement l'arrêt des autres projets ferroviaires qui lui sont liés.

> LA LIGNE PARIS ORLEANS LIMOGES TOULOUSE EST-ELLE REMISE EN CAUSE ?

La ligne Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT) a fait l'objet d'interrogations lors de la réunion publique, les participants désiraient savoir si cette ligne était remise en question.

***Réponse :** 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. Dans sa configuration actuelle, le projet de modernisation du nœud ferroviaire toulousain tient compte du renforcement de la desserte de la ligne POLT.*

Mémo : qu'est-ce que la ligne POLT ?

La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) est un axe Nord-Sud stratégique. En traversant plusieurs régions et en desservant leur chef-lieu, elle offre de nombreuses possibilités de correspondances. Elle propose aussi des opportunités de voyages multipliées entre TER et trains Intercités. Avec un grand nombre de gares de triages et d'installation embranchées le long de son tracé, c'est également un axe essentiel pour le fret à destination de l'Île-de-France.

> COMMENT ARTICULER TRAINS A GRANDE VITESSE ET TRAINS DU QUOTIDIEN ?

D'après les participants, les trains du quotidien (ou TER) ne bénéficient pas de la même attention que les TGV, avec des « correspondances trop faibles », « des temps de trajets trop long » et « des arrêts trop fréquents ». Aujourd'hui, il manque une offre ferroviaire en direction des villes comme « Labège, Colomiers, l'Ilse Jourdain », qui sont aussi des centres économiques. Ces itinéraires ne sont pas ou peu desservis, puisque les correspondances actuelles ne le permettent pas.

Aujourd'hui, « la SCNF ne s'engage pas suffisamment sur la thématique du transport « urbain » (RER) », 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.

***Réponse :** les correspondances sont limitées notamment par le nombre de trains dont dispose SNCF Mobilités. 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.*

Remarque : aujourd'hui en région parisienne, le RER Eole est prolongé pour pouvoir désaturer la gare Saint-Lazare, le trafic ayant atteint un niveau critique. Un projet de même nature pourrait être envisagé à Toulouse lorsque la gare Matabiau sera complètement saturée. Il faudrait envisager alors d'aménager une ou plusieurs gares satellites, en correspondance avec d'autres modes de transport,

afin d'assurer le terminus de certains TER. De plus, et contrairement à l'exemple parisien, le taux de charge retour 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).

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, les procédures administratives sont très longues pour un projet ferroviaire d'une telle ampleur (concertation, enquêtes publiques, débat public). Il faut aussi trouver les financements nécessaires. Aujourd'hui, SNCF Réseau n'est pas en mesure de communiquer une date de réalisation de ce projet.

3. LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES A DONNER A LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

- + Un projet perçu comme positif et nécessaire pour répondre aux besoins de déplacement grandissants de la Métropole.

SNCF Réseau a confirmé que la modernisation du nœud ferroviaire représente un enjeu majeur pour pouvoir accueillir, après l'arrivée de la LGV, une hausse du trafic ferroviaire voyageur et renforcer la fiabilité du nœud ferroviaire de Toulouse.

- + Des craintes quant à la libération du foncier ferroviaire au profit de l'urbain. Celle-ci est jugée « prématurée » dans la perspective d'un développement du trafic ferroviaire plus important qu'anticipé.

Les opérations de modernisation du nœud ferroviaire et donc la libération d'une partie du foncier ferroviaire au profit de l'urbain ont été longuement concertées avec les différents AOT (Autorité Organisatrice des Transports) impliquées dans le projet. Les études prospectives visant à calibrer les besoins à terme du déploiement ferroviaire sont le fruit d'un travail collectif et d'une réflexion partagée entre les acteurs de transport.

- + Une forte attente quant à la mise en accessibilité de l'ensemble des quais et souterrains. Les participants souhaiteraient que le calendrier prévu soit nettement optimisé.

SNCF Réseau s'engage à informer les représentants d'association des PMR concernant l'avancement de la mise en accessibilité de la gare Matabiau. La réglementation en vigueur prévoit que SNCF Réseau aménage des accès PMR dans l'ensemble des gares de la région avant 2024. Si l'agenda opérationnel a été validé, certains financements restent à trouver, ce qui empêche aujourd'hui SNCF Réseau d'annoncer des dates de mise en accessibilité avant 2024.

- + Des inquiétudes concernant la prévention des risques et la sécurisation du site en zone urbaine dense. Les inquiétudes portent notamment sur le transit de matière « dangereuses » par le fret. Les participants ont interrogé dans ce sens le groupe public ferroviaire quant à l'avancement du projet de contournement du trafic ferroviaire fret par la vallée de l'Hers.

Le transport ferroviaire reste de loin le moyen de transport le plus sûr, notamment pour les matières à risque. Des dispositifs spécifiques sont mis en œuvre pour réduire au maximum les aléas et ainsi garantir la sérénité du public particulièrement dans les zones urbaines denses.

- + Des attentes quant à la mise en place de mesures pour limiter les nuisances (sonores, visuelles, olfactives et en termes de pollution) engendrées par l'optimisation des infrastructures ferroviaires. Les participants ont particulièrement insisté concernant les aménagements anti-bruit qui pourraient accompagner le projet de modernisation du nœud ferroviaire.

SNCF Réseau mènera les études acoustiques adéquates pour garantir une protection sonore réglementaire et reviendra vers les riverains en fonction des résultats. SNCF Réseau pourrait être amené à réaliser certains aménagements : pose de mur anti-bruit autour des installations ferroviaires, protections en façade des logements impactés... Les études complémentaires ultérieures permettront à SNCF Réseau de déterminer les aménagements réducteurs de bruits adaptés.

- + Des questions sur l'organisation, la gestion et la nature des travaux engendrés par le projet. Les participants s'inquiétaient notamment que les travaux se déroulent la nuit et soient source de nuisances. Par ailleurs, le volet logistique a également été abordé, sous l'angle de l'acheminement des matériaux et de l'évacuation des déchets.
- + La manière d'organiser les travaux n'est pas encore définie aujourd'hui. Il est trop tôt dans la vie du projet pour affirmer les conditions exactes de réalisations des travaux. Cependant SNCF Réseau sensibilisera les entreprises de travaux au fait que la plupart des interventions sur les voies ne soient pas de nature à altérer le fonctionnement de la gare et le trafic des trains. Les travaux devraient être effectués en majorité de jour. Néanmoins certains travaux (de raccordement des nouvelles voies sur le réseau principal par exemple) se feront de nuit, pour éviter au maximum les perturbations sur les circulations ferroviaires. L'acheminement du matériel et l'évacuation des déchets pourrait se faire soit par voie routière, soit via le réseau ferroviaire. Le maître d'ouvrage étudiera ces deux hypothèses lors des phases ultérieures du projet.
- + Une forte récurrence des sujets connexes : autres projets ferroviaires (LTN, POLT...), projet urbain (passerelle, formes urbaines, destination du foncier libéré...) et futur Pôle d'échange Multimodal (le vélo, le stationnement, l'emplacement de la gare routière...).

SNCF Réseau s'engage à transmettre le bilan à l'ensemble de ses partenaires pour qu'ils puissent prendre connaissance des remarques, s'ils n'ont pu le faire en présentiel.

4. LES ANNEXES

LES MODALITES DE CONCERTATION

La délibération de SNCF Réseau approuvant les modalités de concertation

LES OUTILS DE COMMUNICATION, D'INFORMATION ET DE CONTRIBUTION

L'affiche

Le dépliant avec carte T

Le dossier de la concertation

Le communiqué de presse

LES COMPTES RENDUS DES RENCONTRES

Le compte-rendu de la réunion avec le CESER CoDev (30/03/2017)

Le compte-rendu de l'atelier TESO 1 (12/04/2017)

Le compte-rendu de la visite sur site (20/04/2017)

Le compte-rendu de l'atelier TESO 2 (03/05/2017)

Le compte-rendu de la réunion publique (16/05/2017)

Le support de présentation des ateliers

LES AVIS REÇUS

Le courrier de l'Association des cheminots de Saint-Laurent

Les cartes T reçues

La copie de la page Facebook avec les commentaires

Les mails reçus sur l'adresse mail du projet

Les avis déposés sur le registre numérique du projet