

**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-Berrouiguet**, 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 sureté, 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 m<sup>2</sup>, 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 existants 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 maitres d'ouvrage du projet Toulouse EuroSudOuest ont récemment présenté la stratégie d'accessibilité des gares aux associations PMR. Cette présentation s'est fait 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 maitre 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 maitre d'ouvrage étudiera ces deux possibilités, il est fortement probable qu'il s'oriente 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 dépollué 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 maitre 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 débloquera 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.