

**SNCF Réseau**

**Modernisation du nœud ferroviaire de  
Toulouse**

**Réunion CESER - CoDEV**

**Compte-rendu**

**Destinataires :**

Les participants

**Auteurs :**

Res publica

**Date :**

30 mars 2017

cr170330 réunion CESER CoDEV vdef

---

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

---

# SOMMAIRE

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

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

Etaient présents à cette réunion :

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

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

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

## 1. INTRODUCTION ET PRESENTATION DU PROJET

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

La présentation s'est articulée autour de cinq points :

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

## 2. DISCUSSIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Sylvain Alonso** explique qu'aujourd'hui en région parisienne, le RER Eole est prolongé pour pouvoir désaturer la gare de Saint-Lazare, le trafic ayant atteint un niveau critique. De la même manière, l'allongement du RER C a permis d'améliorer la capacité d'accueil des trains en gares d'Austerlitz et de Montparnasse. Un projet de même nature peut être envisagé à Toulouse le jour où la gare Matabiau sera complètement saturée. Compte tenu de la situation actuelle, cette perspective de réalisation est difficilement envisageable, notamment puisqu'elle apparaît trop onéreuse (infrastructure nouvelle, souterrains à creuser). De plus, et contrairement à l'exemple parisien, le taux de charge retour<sup>1</sup> risque de ne pas être suffisant pour atteindre l'équilibre économique sur une opération de cette ampleur. Aujourd'hui le RER fonctionne en région parisienne car, pour chacune des deux périodes de pointe observées, les trains sont chargés dans les deux sens (Paris → Banlieue et Banlieue → Paris).

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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