

**SNCF - Réseau**

**Modernisation du nœud ferroviaire de  
Toulouse**

**Réunion publique**

**Compte-rendu**

**Destinataires :**

Les participants

**Auteurs :**

Res publica

**Date :**

16 mai 2017

cr170516 réunion publique vdef

---

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

---

# SOMMAIRE

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

## 1. LE CONTEXTE

### 1.1. LIEU, DATE ET HORAIRE DE LA REUNION

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

### 1.2. PARTICIPANTS

Etaient présents à cette réunion :

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

### 1.3. OBJECTIFS DE LA REUNION

La réunion publique a pour objectifs de :

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

La réunion publique est divisée en trois temps :

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

## 2. INTRODUCTION PAR JEAN-CHRISTOPHE CHAUVIGNAT

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

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

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

### 3. PRESENTATION PAR SYLVAIN ALONSO, SNCF RESEAU

La présentation était articulée autour de cinq points :

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

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

## 4. DISCUSSIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

Au sujet des incertitudes qui planent sur la réalisation de la ligne GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest), S. Alonso rappelle que Guillaume Pépy, PDG de SNCF, a adressé un courrier à Jean-Luc Moundenc, Maire- de Toulouse, dans lequel il précise ses propos après son intervention sur France Inter en indiquant qu'aucune LGV n'entrera en travaux à court terme. Aujourd'hui les LGV en travaux sont les suivantes : Tours – Bordeaux, Le Mans – Rennes et le contournement Nîmes - Montpellier. Cela ne signifie pas que la réflexion sur la ligne GPSO est abandonnée. Aujourd'hui, la décision revient aux financeurs (Etat et Régions concernées ; Nouvelle Aquitaine et Occitanie) de décider de la réalisation de cette ligne. Une mission de financement a récemment été mise en place,

entre les différents financeurs potentiels de la ligne GPSO. La SNCF est partie prenante des échanges puisqu'elle pourrait aussi contribuer financièrement au projet.

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

Concernant la hauteur des immeubles sur le foncier libéré de Raynal, S. Alonso rappelle que cette variable est déterminée par le projet urbain, elle ne devrait pas dépasser la hauteur des constructions existantes sur le site de Marengo, puisqu'il s'agit pour l'essentiel d'opérer un transfert des activités de Marengo sur Raynal.

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

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

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

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

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

**Un participant** souhaiterait connaître les principaux financeurs et le coût du projet de modernisation du nœud ferroviaire.

Il s'interroge aussi sur le devenir du fret, et voudrait savoir si le projet de la SNCF s'inscrit dans une perspective d'augmentation des flux de marchandises sur le réseau ferré.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il aimerait savoir ce qu'il advient du projet de ligne entre Paris Orléans Limoges Toulouse.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5. CONCLUSION J-C. CHAUVIGNAT

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