

SNCF Réseau

**Modernisation du nœud ferroviaire de
Toulouse**

Visite ferroviaire

Compte-rendu

Destinataires :

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

20 avril 2017

cr170420 Visite ferroviaire vdef

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

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



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

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

Les intervenants SNCF :

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

(1) Point d'arrêt : parking SNCF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) Point d'arrêt : Pont transbordeur



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un participant aimerait savoir ce qui adviendra du train postal.

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

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

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

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

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

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

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

S. Alonso répond que le bâtiment sera maintenu.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

CONTRIBUTION LIVRET DU PARTICIPANT

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

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