

L'ESSENTIEL DE
LA CONCERTATION



www.saintjory-toulouse.fr

LE PROJET EN BREF

AUJOURD'HUI, UNE LIGNE FERROVIAIRE EN VOIE DE SATURATION ET DES SERVICES DE PROXIMITÉ PEU PERFORMANTS

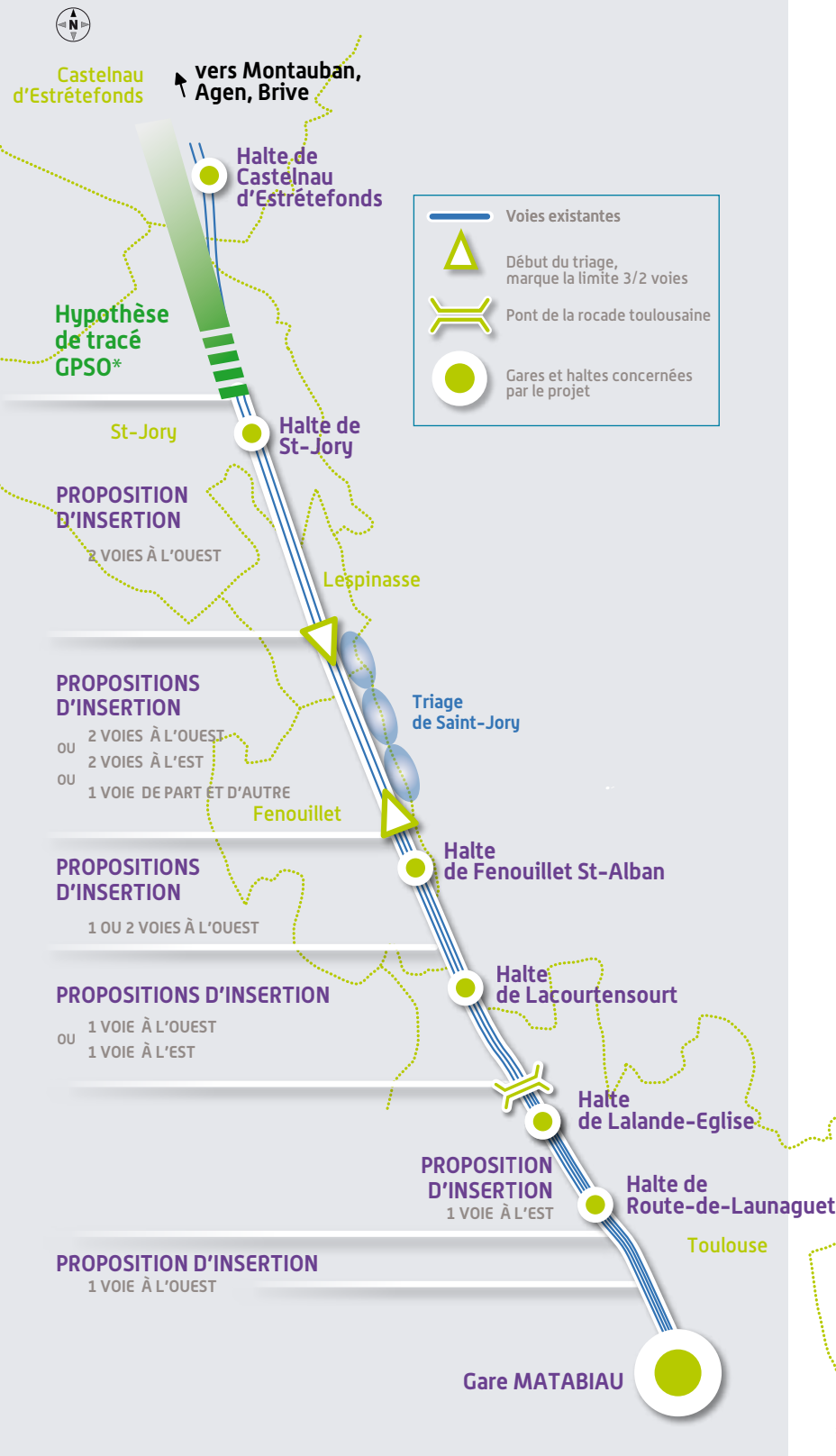
116 trains par jour en moyenne circulent sur la ligne dans les deux sens avec une importante hétérogénéité de service rendant la ligne quasi-saturée aux heures de pointe. La situation est la même pour les axes routiers, notamment la RD 820, et les autres transports collectifs existants ne sont pas suffisamment performants.

DEMAIN, UNE INFRASTRUCTURE MODERNISÉE POUR DES SERVICES FERROVIAIRES OPTIMISÉS

Le projet d'aménagement vise à améliorer la desserte du Nord toulousain et, au-delà, Montauban, Brive et Agen. Il permettra également l'arrivée de la grande vitesse au cœur de Toulouse.

- Mise à 4 voies de l'ensemble du linéaire Saint-Jory / Matabiau
- Aménagement des points d'arrêt
- Création d'une véritable interconnexion fer/métro entre la halte Route de Launaguet et la station de métro La Vache
- Aménagements en gare de Toulouse-Matabiau (en cohérence avec le projet plus global de création d'un grand Pôle d'Échanges Multimodal)

Le budget de l'ensemble du projet est de l'ordre de 600 millions d'euros aux conditions économiques actuelles.



*Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest: projet de ligne à grande vitesse.

UN TRAVAIL PARTENARIAL POUR UNE CONCERTATION RÉUSSIE

Avant de présenter le projet au public dans le cadre de la concertation réglementaire, RFF a souhaité co-construire le projet avec ses nombreux partenaires (l'État, la Région Midi-Pyrénées, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, les communes, Voies Navigables de France, la SNCF, le Conseil général de la Haute-Garonne) afin de définir les faisabilités techniques, budgétaires et environnementales des aménagements de la ligne Saint-Jory/Matabiau, en cohérence avec les attentes des habitants des territoires concernés.

POURQUOI UNE CONCERTATION PUBLIQUE ?

La concertation publique sur les aménagements de la ligne Saint-Jory/Matabiau a eu pour objectif d'informer les habitants et les utilisateurs du mode ferroviaire sur le projet et de recueillir toutes leurs observations, afin d'enrichir le projet et orienter la dernière phase d'études.

Concernant les aménagements routiers ou de gare supérieurs à 1,9M€, cette démarche intervient dans le cadre de la concertation préalable réglementaire prévue à l'article L300-2 du Code de l'urbanisme.

RFF a souhaité soumettre à l'avis du public les trois variantes d'insertion de voies nouvelles (A, B et C) construites en fonction des différentes contraintes du site (proximité du canal latéral à la Garonne, sites industriels et résidentiels...) et les trois scénarios de desserte (1, 2 et 3) élaborés afin de répondre aux futurs besoins de déplacement des populations du territoire.

Paroles de partenaires...

André Crocherie, DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement): La volonté de l'État est de développer le ferroviaire. Ce projet d'aménagements de la ligne est important, il doit être mené en parallèle de l'arrivée de la LGV.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION : UNE VOLONTÉ D'INFORMER

Du 29 août au 29 septembre 2011, un dispositif complet d'information et de participation a été déployé sur l'ensemble des cinq communes concernées par la concertation réglementaire (Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnaud d'Estrétefonds) ainsi que sur les huit communes voisines (Saint-Rustice, Ondes, Grenade, Saint-Sauveur, Bruguères, Gagnac-sur-Garonne, Saint-Alban et Aucamville).

- Information du public sur les modalités de concertation par voie de presse (7 insertions dans la *Dépêche du Midi*) et affichage (300 affiches au total, diffusées dans chacune des treize communes).
- Mise à disposition de 3500 plaquettes de présentation du projet en mairies, sur les lieux des réunions publiques et sur le site internet du projet.
- Création de sept fiches territoires et d'une fiche présentant les scénarios de desserte et d'insertion des voies nouvelles. Soit au total 9800 fiches éditées et disponibles sur le site internet du projet.
- Diffusion de 12000 dépliant d'information en mairies, en gares, dans les boîtes aux lettres des riverains et chez les commerçants.
- Installation d'une exposition composée de panneaux pédagogiques dans les communes concernées.
- Mise en place de 7 registres destinés à recevoir les observations du public sur les lieux d'exposition et lors des réunions publiques.
- Mise à disposition du public d'une adresse postale et d'une adresse électronique via un formulaire à remplir sur le site internet projet www.saintjory-toulouse.fr
- Organisation de 7 réunions publiques dans les communes concernées.



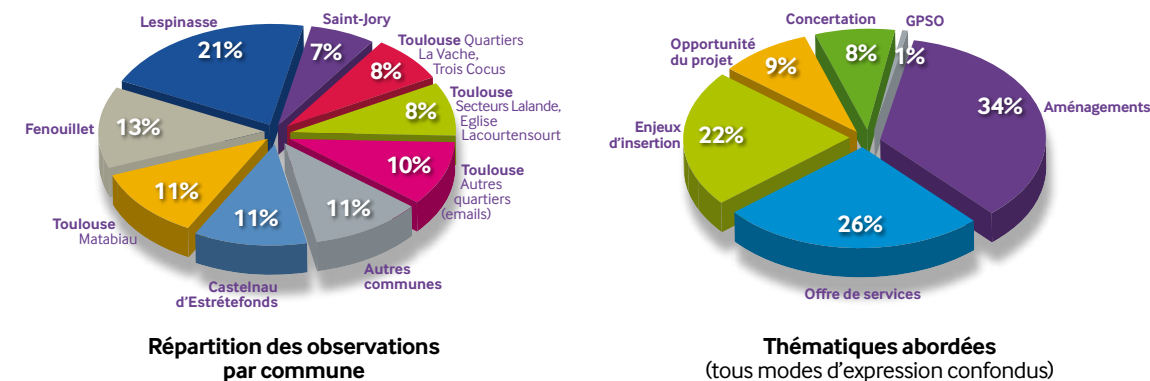
UNE PARTICIPATION SATISFAISANTE DU PUBLIC POUR UNE CONCERTATION SEREINE

Le projet d'aménagement de la ligne Saint-Jory / Matabiau a suscité l'intérêt :

- 420 personnes ont assisté aux 7 réunions publiques, soit une moyenne de 60 personnes par réunion
- 108 interventions ont été comptabilisées
- 63 observations ont été écrites dans les registres
- 42 emails ont été envoyés à RFF

Soit au total 213 interventions orales et observations écrites et 420 participants

Le projet d'aménagement de la ligne Saint-Jory/Matabiau a mobilisé les habitants en demande de solutions d'offre de transports publics efficaces. Si certains ont exprimé leurs inquiétudes face aux impacts futurs du projet et de la phase travaux, d'autres ont manifesté leurs attentes et leur volonté de voir le projet aboutir, à la fois pour permettre l'arrivée de la grande vitesse au cœur de Toulouse, mais aussi pour bénéficier de plus de trains du quotidien.



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Les points de convergence

- La desserte cadencée au quart d'heure
- Le terminus à Castelnau d'Estrétefonds
- La variante C: la plus économique et la moins impactante pour le triage de Saint-Jory
- L'intermodalité: des connexions améliorées avec les différents modes de transports (modes doux, bus, métro...), notamment entre la halte Route de Launaguet et le métro La Vache, des parkings suffisamment dimensionnés pour chaque halte du tracé

Les points à approfondir

- Les conditions d'insertion des voies nouvelles, et notamment les impacts sur le bâti
- Les rétablissements routiers: pont-route de Lacourtenourt, chemin de l'Église de Lalande, pont-route de Fronton (ouvrage de La Vache)
- Les protections phoniques
- Le positionnement de la halte de Lacourtenourt

Les demandes à étudier

- L'opportunité d'une halte à Lespinasse
- Le réaménagement de la berge Est du canal latéral à la Garonne

LA CONCERTATION : UNE PÉRIODE D'ÉCOUTE ET D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC POUR ABOUTIR À UN PROJET PARTAGÉ

Que ce soit lors des réunions publiques, sur les registres ou par emails, les habitants du Nord toulousain se sont exprimés largement et librement lors de cette concertation. Après analyse de leurs observations, diverses problématiques ont pu être identifiées et permettent d'enrichir le projet.

OFFRE DE SERVICE

Faire du transport ferroviaire un mode de déplacement pratique et attractif

Le réel enjeu des aménagements de la ligne ferroviaire Saint-Jory / Matabiau est la nouvelle offre de service qu'ils vont apporter aux habitants du Nord toulousain.

Améliorer la desserte en augmentant la fréquence des arrêts dans chaque commune concernée est une demande forte des participants à la concertation. Les trois scénarios indicatifs de prévision de trafic (1, 2 et 3) élaborés par RFF et ses partenaires proposent une fréquence de desserte d'un train tous les ¼ d'heure en heure de pointe et des possibilités de dessertes différentes selon le scénario.

Train	n°	Heure	Destination	Particularité
TER	801816	12:50	AGEN	
TER	870413	12:54	L'ISLE-JOURDIN	A L'HEU
TER	870054	13:00	CARRIQUAN	A L'HEU
TER	870623	13:13	CARCASSONNE	A L'HEU
TER	8548	13:14	PARIS MONTPARNASSE	A L'HEU
TER	14247	13:24	HEHOVE	A L'HEU
TER	872406	13:46	TRIZNET	A L'HEU
TER	871455	13:46	AS LES THERMES	A L'HEU
TER	8071544	13:48	BRIVE	A L'HEU
TER	8071534	13:54	MONTELUZAN	A L'HEU



FOCUS
Le scénario 3 est le plus plébiscité par le public. Il prolonge la desserte au ¼ d'heure jusqu'à Castelnau d'Estrétefonds (alors terminus de proche banlieue), et offre ainsi un fort potentiel de nouveaux usagers pour tout le Nord toulousain.

L'intermodalité est au cœur des préoccupations des intervenants. Pour eux, une offre de service réussie doit proposer une combinaison de différents modes de transports bien pensée: des accès facilités pour les cars, les piétons, les cycles, les PMR (personnes à mobilité réduite), les voitures et des connexions améliorées avec les modes de transport « durables » (modes doux, bus, métro), notamment entre le métro La Vache et la halte Route de Launaguet et des parkings suffisamment dimensionnés pour chaque halte du tracé.

Paroles de partenaires...

M. Charles Marziani, Vice-Président en charge des Transports au Conseil régional:

« Ce projet d'aménagements est complexe car étroitement lié à l'arrivée de la LGV. Cependant, il est tout à fait possible de faire cohabiter du TGV avec du fret et du TER, et d'améliorer la desserte sur l'ensemble de la ligne. »

PREMIÈRES RÉPONSES APPORTÉES PAR RFF LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

- Les aménagements ont pour objectif de doubler la capacité de la ligne et ainsi permettre de faire passer deux fois plus de trains. RFF et ses partenaires, notamment la Région autorité organisatrice des transports, ont souligné que la desserte au 1/4 d'heure était bien l'objectif à atteindre, mais que sa réalisation dépendrait de contraintes budgétaires.
- Concernant l'intermodalité, RFF a confirmé la nécessité de prévoir des moyens de rabattements pour faciliter l'accès des habitants aux services ferroviaires et des espaces de stationnements suffisamment dimensionnés. Une collaboration étroite avec les partenaires concernés sera recherchée tout au long de l'élaboration du projet.

AMÉNAGEMENTS

Haltes : des propositions pertinentes, la création d'une gare à Lespinasse souhaitée

Les aménagements proposés pour les haltes de Lalande-Eglise, Saint-Jory et Fenouillet ont été salués. En revanche, de nombreux échanges ont eu lieu à propos des haltes de Lacourtenourt et Route de Launaguet, ainsi que sur l'opportunité de la création d'une halte sur la commune de Lespinasse.

Concernant le positionnement de la **halte de Lacourtenourt**, les avis sont partagés mais tous se rejoignent pour que la gare soit mieux desservie.

La création d'une véritable **interconnexion fer/métro** dans les quartiers de La Vache et des Trois Cocus, quant à elle, est très attendue. Le déplacement de la halte au Nord de la Route de Launaguet afin de faciliter l'intermodalité fer/métro apparaît ainsi comme une solution pertinente pour les personnes qui se sont exprimées.

L'opportunité de la création d'une **halte à Lespinasse** est ressortie des groupes de travail. Pour les participants à la concertation, cet aménagement est perçu comme un enjeu pour la desserte ferroviaire de Lespinasse mais aussi des communes avoisinantes, et comme une compensation pour ce secteur qui subit des impacts ferroviaires négatifs dus à la présence du triage de Saint-Jory à proximité (nuisances sonores, réduction des espaces verts, effet de coupure pour la commune...) et à celle du site Total Hydrocarbures, sans en retirer de réels avantages.

PREMIÈRES RÉPONSES APPORTÉES PAR RFF LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

- Une **nouvelle halte à Lespinasse** permettrait effectivement d'améliorer l'accès au mode ferroviaire. En revanche, elle engendrerait une augmentation de temps de parcours de 2 à 3 minutes pour les autres usagers. Par ailleurs, cette création nécessiterait la libération d'un espace foncier important pour sa construction, les aménagements multimodaux et les accès routiers. La seule emprise envisageable se trouve sur le site actuellement occupé par les silos Arterris. L'entreprise est bien implantée et possède un embranchement ferroviaire. La libération de cette emprise et la reconstitution des fonctionnalités associées à cette entreprise sont difficiles à envisager au même horizon que le projet.
- Concernant le souhait **du maintien de la gare de Lacourtenourt** à son emplacement actuel, RFF a expliqué que la décision appartiendrait au Comité de pilotage du projet qui réunit les collectivités partenaires et relève d'une problématique d'aménagement du territoire et d'accessibilité à partir de la RD820 et du boulevard Salvador Allende.
- Concernant **le choix entre les trois variantes d'insertion**, RFF a expliqué que le coût était un critère important comme l'impact sur l'environnement, sur le bâti et le milieu naturel. La variante dite C a de nombreux avantages.
- Le projet constitue une opportunité pour offrir de nouvelles possibilités pour **le fret ferroviaire** qui rencontre des difficultés depuis plusieurs années, mais dont les perspectives de croissance sont réelles.
- Enfin, l'opportunité **du terminus à Castelnau d'Estrétefonds**, est à l'étude au travers de trois scénarios contrastés de prévisions de trafic construits par RFF. À l'issue des études, un scénario de desserte, pouvant être une combinaison des scénarios présentés à la concertation, sera proposé à l'enquête publique, en étroite liaison entre RFF et le Conseil régional Midi-Pyrénées.



Rétablissement routiers : des questions techniques

De nombreuses observations ont porté sur **les rétablissements routiers envisagés par RFF avec des fonctionnalités équivalentes à l'existant**. Cela prouve que les participants se projettent au-delà du ferroviaire et sont soucieux de connaître les impacts du projet sur leur environnement, principalement sur les axes routiers qu'ils empruntent.

Les rétablissements qui ont suscité le plus d'intérêt quant à leur devenir sont :

- le franchissement du pont-route de Lacourtenourt,
- le rétablissement routier du chemin de l'Église de Lalande,
- le rétablissement routier du pont-route de Fronton (appelé aussi ouvrage de La Vache).

Terminus : un positionnement à Castelnau d'Estrétefonds plébiscité

Entre les deux communes pressenties pour accueillir le terminus (Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds), **Castelnau d'Estrétefonds est fortement plébiscité** par les participants à la concertation car son positionnement géographique pourrait faciliter les déplacements de nombreux voyageurs potentiels en provenance de communes plus éloignées du tracé, jusque dans le Tarn-et-Garonne. 18 personnes ont été très favorables à cette hypothèse, 6 autres favorables mais avec une demande d'études complémentaires.

ENJEUX D'INSERTION

Foncier/Bâti : une source d'inquiétude récurrente

L'impact sur les habitations, les commerces et certains locaux d'entreprises représente un enjeu majeur du projet, et ce dans toutes les communes concernées. De nombreuses questions ont été posées pour savoir quels étaient les secteurs les plus impactés, si tel ou tel bâtiment était concerné et susceptible d'être détruit...

Bruit : des résultats d'études très attendus

Les nuisances sonores constituent une source d'inquiétude pour l'ensemble des riverains du linéaire car elles peuvent avoir un impact fort sur la qualité de leur cadre de vie. Elles ne représentent pas un frein au projet pour autant. Les participants veulent avant tout savoir quelles mesures seront mises en place pour lutter contre le bruit.



Paroles de citoyens...

Un riverain à Fenouillet :
« Ne soyez pas avarés de protections contre le bruit. »

PREMIÈRES RÉPONSES APPORTÉES PAR RFF LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

- Par rapport à la problématique **du bâti**, des études de détail sont à mener et RFF rencontrera chaque propriétaire. En cas d'acquisition, RFF a l'habitude de rechercher un accord amiable qui aboutit dans 95 % des cas. Ce n'est pas RFF qui définit la valeur du bien mais le service public des domaines sur la base du marché, ce qui garantit une juste compensation. RFF se range à son évaluation et les pertes d'exploitation seront prises en compte.
- Concernant les **nuisances sonores**, en fonction des résultats des études comparés aux seuils réglementaires de jour et de nuit, la législation impose à RFF de mettre en place les protections acoustiques nécessaires : traitements de façade ou murs anti-bruit. RFF a une obligation de résultat : un bilan devra être réalisé dans les 5 ans suivant la mise en service du projet, afin de vérifier si le dispositif de protection mis en place respecte bien les seuils réglementaires.
- Pour toutes les questions environnementales, et particulièrement **la préservation du canal**, RFF travaille en étroite collaboration avec Voies Navigables de France. Ce projet ferroviaire est aussi l'opportunité de repenser et de valoriser la berge Est du canal.



Canal : une coulée verte à préserver

De nombreuses observations ont été faites par les participants à la concertation sur l'impact du projet sur le canal latéral à la Garonne. Ils ont exprimé de fortes craintes quant au devenir des pistes cyclables, des arbres qui bordent le canal, des maisons éclésiastiques qui jalonnent le parcours... La population toulousaine est très attachée à cette coulée verte et souhaite être rassurée sur les modalités d'insertion des voies nouvelles aux abords du canal.

Paroles de citoyens...

Une citoyenne de Castelginest :
« Lors des travaux, ce serait bien d'acheminer les matériaux par voie d'eau, pour éviter d'accroître la congestion de la RD 820. »

Paroles de citoyens...

Un habitant de Saint-Jory :
« L'essence coûte cher et on pollue, alors que dire de plus si ce n'est que c'est un bon projet pour l'environnement. »

FOCUS
Insertion des voies supplémentaires : la variante C apparaît comme la plus économique et la moins impactante pour le triage de Saint-Jory. La variante A, quant à elle, aurait moins d'impact sur le canal.

FOCUS
Et le transport de marchandises ? La perspective de doubler des voies paraît bénéfique pour le développement de l'activité du fret. Ce thème reste peu abordé pendant la concertation mais des demandes de précision ont toutefois émergé. Les aménagements prévus au triage de Saint-Jory, quant à eux, ont suscité peu d'interrogations.

ET MAINTENANT ?

VERS UNE CONCERTATION CONTINUE

La concertation ne s'est pas arrêtée au 29 septembre 2011. La phase d'échange et de construction du projet continue entre RFF et ses partenaires, enrichie par les avis formulés par le public lors de la concertation.

RFF poursuit les études techniques et environnementales afin de préciser les impacts sur l'environnement et la meilleure façon de les limiter ou de les compenser (protections phoniques...).

Des études complémentaires d'insertion paysagère et d'aménagement des berges du canal seront également conduites par le maître d'ouvrage.

Les partenaires co-financeurs se réuniront afin de **valider un projet affiné, amélioré grâce aux conclusions de la concertation** qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique prévue en 2013 et offrira à nouveau l'occasion aux citoyens de faire connaître leurs avis. D'ici là, RFF reste à l'écoute des territoires et des rencontres seront organisées.

LE BILAN DE LA CONCERTATION EST À VOTRE DISPOSITION

Le bilan complet de la concertation publique a été remis aux partenaires du projet. Il est consultable par tous :

→ sur le site Internet du projet :
www.saintjory-toulouse.fr

→ en mairies de :
Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet, en mairie annexe de Lalande, et à la Fabrique Toulousaine.



CALENDRIER

