

**SNCF - Réseau**

**Modernisation du nœud ferroviaire de  
Toulouse**

**Atelier 2 TESO**

**Compte-rendu**

**Destinataires :**

Les participants

**Auteurs :**

Res publica

**Date :**

3 mai 2017

cr170503 atelier2 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
	3.1. COMPTE-RENDU DE LA VISITE FERROVIAIRE .....	6
	3.2. MISE EN ACCESSIBILITE DU PROJET .....	6
	3.3. TEMPS DE REFLEXION COLLECTIVE .....	9
	3.4. QUESTIONS-REPOSES.....	11
4.	CONCLUSION.....	14

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 3 mai 2017 de 18h à 20h30, à Maison de la Citoyenneté des Minimes.

Etaient présents à cette réunion :

- **20 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 ;
- **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, Adjoint au Maire en charge des opérations de développement urbanistique, du projet « Cœurs de quartiers » et des relations stratégiques avec l'ANRU, remercie les participants de s'être mobilisés.*

Le présent atelier fait suite à celui du 12 avril. Il fera l'objet d'un temps de travail en petits groupes, qui permettra de poursuivre la réflexion autour du schéma directeur du nœud ferroviaire. Par ailleurs, lors du temps d'échange autour de la maquette pendant le précédent atelier, une forte demande a été formulée de pouvoir avoir de la visibilité sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, que ce soit dans le périmètre ferroviaire, mais aussi plus globalement à l'échelle des différentes opérations portées dans le cadre des différents projets coordonnés dans le cadre du partenariat Toulouse EuroSudOuest. Un temps de présentation et d'échanges est donc également prévu sur ce thème.

## 2. LE PROJET

**Sylvain Alonso**, *Responsable territorial du nœud de Matabiau pour SNCF Réseau* a présenté le projet comme suit :

- La modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse
- Retours sur les précédents ateliers

S'en sont suivis un temps de réflexions collectives et un temps d'échanges et de questions / réponses sur le projet de Modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse.

### 3. LES ECHANGES

#### 3.1. COMPTE-RENDU DE LA VISITE FERROVIAIRE

**Monsieur Dournel**, qui a participé à la visite ferroviaire, relate cette visite. Elle a commencé par l'accession au toit de la « Tour d'argent », bâtiment SNCF, depuis lequel on peut avoir un panorama très étendu de l'ensemble des emprises ferroviaires, dont on aurait eu peine à imaginer qu'il était aussi vaste. Beaucoup de questions ont alors été posées sur le projet. La modernisation des infrastructures apparaît importante en termes de volume et relativement compliquée. Les bureaux d'études qui participent au projet sont sans doute très pointus pour pouvoir résoudre les différentes problématiques. Cette visite a été l'occasion pour les participants de visiter le PGRA (Poste à Grand Rayon d'Action), un bâtiment blindé et hautement sécurisé. Il était impressionnant de constater que l'on peut depuis ce poste agir sur des trains qui se trouvent à très grande distance.

Il a été compliqué de se rendre compte des transformations à venir, le ferroviaire reste un sujet complexe à aborder. En effet, les informations apportées sur place et les documents mis à la disposition des participants étaient clairs et ont aidé à la compréhension du projet.

#### 3.2. MISE EN ACCESSIBILITE DU PROJET

**S. Alonso** rappelle que les Ad'Ap (**Agendas d'Accessibilité Programmée**) constitue le cadre réglementaire sur lequel la SNCF s'appuie pour planifier la mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires. A cela s'est ajoutée une nouvelle mesure (promulguée par une ordonnance de 2014 et ratifiée par la loi en 2015) qui vise à garantir un maximum d'autonomie dans les gares dites « prioritaires » pour toute personne, indépendamment de ses capacités à cheminer ou à comprendre l'environnement dans lequel il évolue.

Il précise que l'Ad'Ap est une démarche nationale, sous l'égide de l'Etat, qui a délégué cette mission à la SNCF. Cette dernière est donc chef de file dans la mise en accessibilité des gares d'intérêt national dites prioritaires. Une démarche similaire existe pour les gares régionales, elle est conduite par la Région. Cela n'ôte pas à la SNCF ses responsabilités en tant que maître d'ouvrage.

Il présente ensuite une carte de la mise en accessibilité des gares de la région. Y figurent les gares dépendant du schéma d'accessibilité national et celles du schéma d'accessibilité régional. Si certaines gares ne sont pas mentionnées dans ces deux schémas d'accessibilité, la SNCF prévoit tout de même d'y réaliser des aménagements (projet de développement, mise en sécurité ou en conformité de l'infrastructure...).

Il détaille les aménagements prévus à court terme sur Matabiau et ajoute que la SNCF conduit actuellement des études pour la réalisation de ces opérations. L'entreprise ferroviaire ne peut aujourd'hui communiquer sur les dates de mise en accessibilité, étant donné que certains financements restent à trouver.

**Une participante** rappelle que la gare Toulouse Matabiau accuse un retard important concernant l'accessibilité de ces infrastructures ferroviaires, comparé aux autres gares de taille similaire. La France est un des mauvais élèves en Europe concernant les aménagements pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et la mise en accessibilité des équipements. Ses partenaires européens, du Nord comme du Sud, sont bien plus avancés sur cette question. Avec le vieillissement grandissant de la population française, il sera nécessaire de réaliser d'importants investissements sur les infrastructures de transport. Il est par ailleurs étonnant que la SNCF n'arrive pas à trouver les financements nécessaires pour permettre l'accessibilité de tous en gare. Dans d'anciens courriers, la SNCF promettait que la gare serait accessible aux PMR en 2004. Dans ce cadre, il est difficile de croire les informations que la SNCF donne au compte-goutte. Le projet de modernisation aurait dû être plus ambitieux au sujet de l'accessibilité, en effet le souterrain Nord sera la seule liaison accessible aux PMR, puisque les accès au quai depuis la passerelle ne sont plus d'actualité.

**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 PMR, l'objectif étant d'avancer sur la date de mise en service des accès PMR. Si la SNCF ne parvient pas à réaliser ces aménagements à court terme, tout sera mis en œuvre pour améliorer le confort des usagers. Il ajoute que l'élargissement des souterrains et la mise en service des ascenseurs sont des opérations lourdes, que la SNCF ne peut conduire sans financement.

**Un membre de l'association des Cheminots de Saint-Laurent** indique que les personnes en situation de handicap ne sont pas les seules concernées par la faible accessibilité des lieux. Les seniors éprouvent aussi des difficultés à se déplacer. Il regrette qu'à terme tous les quais ne disposent pas d'une rampe d'accès dédiée. Les ascenseurs risquent d'être rapidement engorgés et peu efficaces pour réguler le flux au vu de leur débit. En allongeant les distances à parcourir entre les quais, la SNCF ne propose pas de solutions innovantes pour faciliter la mobilité de ses usagers.

**S. Alonso** indique que la SNCF se réserve la possibilité de créer une rampe d'accès sur chaque quai. Mais pour cela, il serait nécessaire d'intervenir sur le souterrain transversal afin d'installer cet équipement au niveau du souterrain Nord. Il rappelle que les travaux en cours sont des opérations légères d'aménagement pour améliorer le confort de déplacement des usagers.

**Un habitant du quartier Saint-Aubin** se dit consterné du fait que les financements ne soient pas assurés pour garantir la mise en accessibilité complète des quais avant 2024. Cette situation désolante porte atteinte à l'image de marque de la SNCF.

**S. Alonso** rappelle que la SNCF se montre volontariste à ce sujet, elle conduit les études préalables à la mise en accessibilité de la gare, les financements restent à trouver. La SNCF a conscience que 2024 est une échéance lointaine pour les usagers. C'est pourquoi elle essaye, dans la mesure du possible, de réaliser certains aménagements par anticipation.

**Une participante** partage le constat établi lors des interventions et regrette fortement que tous les quais ne disposent pas, à terme, de rampes d'accès. Elle craint que les ascenseurs dits « lents » ne suffisent pas à régler la problématique d'accessibilité. Elle

demande au maître d'ouvrage si les deux ascenseurs lents seront mis en service pour accéder aux quais équipés de rampes.

**S. Alonso** explique que les quatre quais destinés à accueillir les TER seront équipés d'ascenseurs normaux. Les ascenseurs dits « lents » sont une amélioration des élévateurs actuels. Même si ces derniers demeurent réglementaires, les associations PMR en sont très peu satisfaites, pour cause, les usagers doivent garder le bouton appuyé pour monter ou descendre. Le nouveau dispositif, qui remplacera les élévateurs actuels, permettra aux usagers de ne pas avoir à maintenir appuyés les boutons « monter » ou « descendre » pour se déplacer entre les différents niveaux.

**Une participante** rappelle que les élévateurs actuels n'apportent pas satisfaction aux représentants PMR pour des raisons capacitaires. Aujourd'hui les fauteuils roulants électriques sont de plus en plus nombreux, ce sont des appareils particulièrement lourds et volumineux, les aménagements doivent s'adapter à cette nouvelle composante. Elle ajoute que le diamètre de giration de l'ascenseur aménagé récemment est trop faible, cette erreur n'aurait pas été commise si les représentants d'usagers PMR avait été consultés en amont.

**Un participant** regrette que la SNCF ne prévoit que 4 ascenseurs et 2 rampes pour les 12 voies de la gare.

**S. Alonso** rappelle que les voies 1a, 1b et 1c sont déjà accessibles pour les PMR depuis le Bâtiment Voyageurs, ils ajoutent qu'à terme tous les autres quais seront au moins desservis par un ascenseur. Dans le cadre du projet des aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse, il est prévu de créer des rampes sur les quais 2 et 3, cette décision découle des résultats de l'étude de flux, qui ont mis en avant la difficile gestion des flux voyageurs sur ces quais.

Des problèmes d'affluence subsistent sur le quai 5, c'est la raison pour laquelle la SNCF prévoit son élargissement. Un quai supplémentaire sera aussi créé pour faciliter la circulation des voyageurs. Ces aménagements ont vocation à réduire la densité de circulation sur les quais.

**Un participant** demande à la SNCF pourquoi l'élargissement du quai 5 n'est pas couplé avec l'aménagement d'une rampe.

**S. Alonso** indique que tous les quais sont conçus pour accueillir une rampe à terme.

**Une participante** indique qu'il serait préférable, d'un point de vue financier, de réaliser simultanément ces deux opérations.

**S. Alonso** rappelle que cette logique n'est pas celle des financeurs, qui préfèrent étaler les dépenses dans le temps.

**Une participante** ne comprend pas l'argument du financement, avancé par la SNCF. Donner la priorité à l'élargissement des quais sur l'aménagement des rampes d'accès est le fruit d'une décision, d'un choix.

**Olivier Duvernois**, Europolia, indique que la question de la passerelle est un sujet de débat au sein du partenariat Toulouse EuroSudOuest. Europolia continue à plaider en



faveur d'une passerelle aérienne qui conforte le lien ville-ville et donne accès aux quais de la gare, ce qui permettrait d'équilibrer les flux.

**S. Alonso** estime que la liaison quai-passerelle n'est pas nécessaire, la congestion des flux peut être traitée avec l'aménagement de rampes vers le souterrain. La SNCF estime que l'accès aux quais depuis la passerelle n'est pas intéressant puisque la majorité des usagers du train se reportent sur le réseau de métro.

### 3.3. TEMPS DE REFLEXION COLLECTIVE

*Un temps de réflexion collective a suivi cette intervention. Les participants, répartis en groupes, ont tenté d'identifier les atouts et les points de vigilance du projet. Chacun des groupes a ensuite désigné un rapporteur pour restituer ses réflexions.*

Le **groupe violet** souhaite revenir sur la proposition de centralisation de la maintenance des trains de toute la région sur les sites de Périole et de Raynal. Le groupe se demande pourquoi il n'a pas été prévu de décentraliser sur quelques sites extérieurs, le long de la ligne Bordeaux-Montpellier par exemple, ce qui permettrait de participer au développement d'autres territoires le long de cette ligne. Sur la question des nuisances, le groupe s'inquiète du passage des trains de fret en plein centre-ville et aimerait que soit réalisée une étude poussée sur le contournement du centre par la vallée de l'Hers, qui pourrait être complétée par une liaison urbaine de type tram-train voire une première ligne de RER métropolitaine toulousain. Enfin, le projet pourrait générer des nuisances pour les habitations situées à proximité des voies, ce qui pose la question de l'installation de murs anti-bruit, autour du site ferroviaire. Les deux ans de travaux généreront certainement aussi des nuisances sur les sites Raynal, Périole et Matabiau, d'autant plus si les travaux sont réalisés la nuit. A ce titre, il est très important d'avoir un réel échange avec les riverains quant à l'organisation de ces travaux, via des réunions de proximité par exemple. Les entreprises qui interviendront devront prendre conscience de ces difficultés et en tenir compte.

Le **groupe rose** s'est interrogé sur la place du fer à Toulouse et du dimensionnement de la gare Matabiau. Il estime que la SNCF, la Région et Toulouse Métropole n'ont pas suffisamment d'ambition. La possibilité d'élargir la plateforme ferroviaire au-dessus du pont Raynal doit être étudiée pour créer une voie supplémentaire en direction du quart Nord-Est. Sur l'emprise qui est cédée par la SNCF à Toulouse Métropole, près du site de Périole, dont la limite se situe au milieu de la fosse herbacée du pont transbordeur, il serait peut-être possible de décaler un peu cette limite afin de garder un espace pour la SNCF, afin de réserver pour l'avenir la possibilité de créer un huitième quai si cela s'avérait nécessaire.

Par ailleurs, le groupe rose s'est aperçu qu'il ne connaissait pas la part du fret qui transite par la gare Matabiau et qui dessert l'« étoile Midi-Pyrénées ». De plus, certains grands trains de fret se composent de wagons qui transportent des déchets toxiques ; il paraît dangereux de les faire passer par le centre-ville. Le groupe rejoint le groupe violet dans la nécessité de construire des murs anti-bruit et d'étudier la déviation de certains trains par la vallée de l'Hers. Cela fait 40 ans que ce projet est évoqué.

Le groupe émet des réserves quant à l'accessibilité à la gare pour les automobilistes. Le traitement de l'entrée/sortie au dépôt minute de la gare Matabiau depuis l'avenue de Lyon est jugé non-pertinente. Il rappelle que la SNCF avait, à plusieurs reprises, ouvert le portail qui donnait sur l'avenue de Lyon pour libérer les voitures stationnées dans le parc au train, cela avait pour effet de générer des bouchons dans les deux sens aux heures de pointe.

Dans un autre registre, ils ajoutent que le matériel roulant des trains de marchandises ne semble pas renouvelé tous les dix ans comme cela peut être le cas pour les TGV, ce qui questionne quant à l'évolution de ce matériel vieillissant et bruyant.

**Un participant** souligne que le matériel des trains qui passent en cœur de ville, pourrait être plus récent et moins bruyant, pour limiter les nuisances ;

Après cette restitution, **Sylvain Alonso** a tenu à répondre à certains questionnements.

Sur la question de l'opportunité de délocaliser les activités de maintenance ailleurs que sur le complexe de Toulouse, il précise que la maintenance doit avoir lieu à l'endroit où l'on stationne les trains, pour ne pas engendrer de mouvements à vide. Par ailleurs, pour la même raison, ce stationnement doit être effectué autant que possible à une extrémité de la ligne. Cela veut dire pour les TER, soit à Toulouse, soit à d'autres extrémités de lignes comme Carmaux, Auch ou l'Isle-Jourdain. L'avantage de Toulouse est la convergence de la fameuse « étoile toulousaine », tandis que les autres extrémités de ligne entraîneraient le déploiement des équipes et des installations, ce qui représente un coût d'investissement et d'exploitation beaucoup plus important. Il existe par ailleurs de petites opérations de maintenance et de remisage possibles à toutes les extrémités de ligne. A Matabiau, il y a un atelier de maintenance qui a été inauguré en 2015, qui permet une maintenance lourde du matériel (niveau 3) et qui a représenté un investissement conséquent. L'aménagement a été créé à Matabiau pour maximiser son utilisation, en effet tous les trains de la région passent par ce nœud ferroviaire.

Sur la question des travaux, certains d'entre eux, notamment ceux qui touchent les voies principales, sont réalisés de nuit car ils nécessitent de couper la circulation des trains et d'arrêter le système. Toutefois, dans le cadre du projet de modernisation du nœud ferroviaire, la plupart des travaux seront réalisés sur des voies de service, sur lesquelles des travaux peuvent être effectués alors même que le système est en train de fonctionner. La plupart des interventions citées se feront donc de jour. Certes, après avoir réalisé des travaux sur les voies de service, il faudra les raccorder aux faisceaux des voies principales, mais cela représente une minorité des opérations.

Concernant le fret, l'axe le plus important est celui en direction de Montpellier. L'activité fret est particulièrement concentrée autour de la gare de Saint-Jory, c'est par exemple à cet endroit que la plupart des exploitants reçoivent les trains qui transportent de l'essence. La sécurité de ces convois est garantie par un ensemble de procédures très normées, qui induisent notamment plusieurs vérifications du système au départ et à l'arrivée. Pendant la circulation des convois, les aiguilleurs sont chargés de surveiller leur évolution. En plus de ces systèmes humains, il existe des systèmes automatiques appelés « détecteurs de boîtes chaudes » en amont de Toulouse, par exemple près de Carcassonne. Ces systèmes vérifient que les trains fonctionnent bien, qu'il n'y a pas d'échauffement des essieux, ce qui peut être un signe précurseur de déraillement. En

cas de défaillance, les trains sont arrêtés avant d'arriver dans la métropole toulousaine. Ainsi, la probabilité d'un incident est très faible.

Enfin, le contournement par la vallée de l'Hers est une hypothèse envisageable, elle a été conservée dans les documents prospectifs du schéma directeur. Toutefois, cette option, qui a un coût élevé, ne verra le jour qu'au moment où les trains de fret ne pourront plus être insérés dans le système ferroviaire. Les simulations d'exploitation ferroviaire ont démontré qu'il sera possible d'insérer deux trains de fret en heures de pointe dans les aménagements prévus à l'horizon 2040, ce qui n'est pas le cas actuellement. Le contournement se fera donc plus tard, lorsque le système sera saturé ; dans l'attente les emplacements réservés sont conservés.

### 3.4. QUESTIONS-REPONSES

**Un participant** demande comment les besoins ont été calibrés en termes de voies et de rails, et sur combien d'années avait été effectuée l'étude prospective.

**Un autre participant** constate qu'on estime aujourd'hui que le rail est un transport d'avenir, et craint qu'on limite les possibilités d'agrandissement pour les générations futures, si l'on découvre dans 40 ans qu'on a des besoins ferroviaires plus importants. C'est pourquoi il appuie la question précédente en demandant sur quel type d'études s'appuie la SNCF pour définir les besoins et si elle est sûre que le dimensionnement prévu est suffisant, notamment à moyen et long termes.

**Sylvain Alonso** remarque que les deux questions précédentes se rejoignent et propose une réponse unique. Les études se sont basées sur des projections de population et d'emploi dans toute la région Midi-Pyrénées, calquées sur le dynamisme démographique actuel. La part modale du train dans la situation actuelle a été estimée aux horizons prospectifs en tenant des projections démographie et de l'évolution du marché du travail. Ce travail a permis d'évaluer les besoins futurs de déplacement au niveau régional. A partir de là, a été calculé un nombre de trains nécessaires, ce qui a permis d'estimer l'offre de transports future. Cet exercice a ses limites dans la mesure où les projections ont été réalisées pour l'horizon 2040, une projection au-delà serait incertaine et imprécise. Ces estimations ne sont pas figées dans le temps, elles seront ajustées périodiquement tous les 5 ans pour que la vision de la SNCF puisse s'adapter et éventuellement que de nouvelles solutions soient proposées.

D'autre part, il y a sur le territoire de nombreux projets urbains, comme le pôle d'échange multimodal, qui ont besoin de foncier, ceci pose des contraintes supplémentaires. La solution proposée pour est de réaliser l'essentiel des aménagements sur le site de Matabiau dans un premier temps, puis dans un deuxième temps de rendre les trains supplémentaires terminus sur des gares « satellite » afin qu'ils n'accèdent plus au complexe ferroviaire de Matabiau. C'est déjà ce qui est en place actuellement à « Saint-Cyprien – Arènes », en correspondance avec la ligne A, et qui pourrait dans un premier temps être répliqué à « Route de Launaguet » où la correspondance est possible avec la ligne B, et potentiellement avec la 3<sup>ème</sup> ligne de métro.

**Une participante** aimerait savoir si d'autres paramètres sont pris en compte pour la réalisation des projections, elle cite l'évolution des mentalités ou des habitudes en terme de transport. Elle estime qu'aujourd'hui peu de monde prend le train parce que l'offre

n'est pas forcément satisfaisante pour desservir certaines communes comme Saint Jory ou Montauban.

**Un autre participant** constate que SNCF Réseau a prévu de céder une grande partie de son foncier à Toulouse Métropole. Il s'interroge sur le montant de ces cessions et aimerait savoir si cette somme sera réinvestie dans le projet.

**Sylvain Alonso** explique que toutes les cessions ne seront pas réalisées dans la même temporalité. Par exemple, les négociations n'ont pas commencé pour les sites de Périole ou de Raynal. Il est donc difficile à l'heure actuelle de mesurer exactement les recettes financières générées. On estime que cela se chiffrera en dizaines de millions d'euros, sans pouvoir donner de chiffre précis. Dans tous les cas, cet argent servira en priorité à financer les relocalisations et reconstitutions des activités ferroviaires sur site. Par exemple, lorsqu'un projet immobilier sera réalisé en lieu et place de la halle Sernam ou des activités de Périole, l'argent issu de la cession du foncier sera utilisé, en partie, pour reconstituer les activités de ces sites à un autre emplacement.

Concernant la question précédente sur les estimations de trafic, la situation actuelle constitue le seul élément fiable sur lesquels s'appuyer. A partir de là, plusieurs scénarios sont élaborés, plus ou moins optimistes. Des projets connexes sont également pris en compte, comme la réalisation de la ligne à grande vitesse ou le projet Toulouse Aérospace Express (3<sup>ème</sup> ligne de métro). Tous ces projets auront un impact sur les habitudes de déplacement. La SNCF considère donc que les habitants adaptent leurs habitudes à la création de nouvelles infrastructures ou d'offres de transports. Enfin, la croissance de la métropole toulousaine, de plus en plus attractive, est prise en compte également, ainsi que l'accroissement des besoins en déplacements qu'elle engendre.

**Olivier Duvernois** souhaite compléter les propos de Sylvain Alonso en revenant sur le rapport entre la gare centre et les gares périphériques. Toulouse a un modèle ferroviaire particulier : on parle de l'« étoile ferroviaire toulousaine », c'est-à-dire que toutes les lignes convergent vers le centre de l'agglomération. La métropole est aujourd'hui en développement, il faut donc se demander si le bon système de transports en commun est réellement celui qui maille le territoire en faisant tout converger vers le centre... Pour améliorer la qualité des transports en commun à Toulouse, il n'est pas forcément opportun de tout concentrer sur Matabiau, d'où l'accent mis sur les interconnexions avec les terminus partiels, comme c'est le cas aux Arènes, où il y a une intermodalité avec les TER du quart sud-ouest et le métro. Les potentiels de développement de l'offre de transports ferroviaire se jouent sur ces terminaux partiels qui permettront de maille le territoire et d'assurer des échanges entre le train et le métro. Par exemple, à partir de comptages dans les trains en provenance de Muret et transmis à SNCF Réseau, il est apparu que ces trains se vidaient de moitié à l'arrivée à la correspondance de métro à Sainte-Agne. Cela montre que des trains circulent à moitié vides dans le centre de Toulouse. Au-delà de 2040, le développement de Matabiau ne sera plus la préoccupation principale, le sujet de demain sera l'aménagement de terminus partiels.

**Un participant** estime que tous ces sujets ne peuvent être traités sans la présence de la Région, qui est compétente en matière de transports et qui même si elle ne peut prendre de décisions seule, doit être force de propositions. L'objectif de la Région est que l'ensemble de son territoire soit desservi et que tous ses habitants puissent accéder à Matabiau. La région est un acteur essentiel qui doit être associé.

**Un autre participant** pense que la stratégie des compagnies aériennes low-cost doit elle aussi être prise en compte. En effet, elles ont choisi de ne pas atterrir à Toulouse mais plutôt à Carcassonne ou ailleurs. Il affirme que dans le cadre de l'organisation d'un colloque, des anglais lui ont affirmé qu'il était plus avantageux de prendre l'avion jusqu'à Carcassonne puis de prendre un train, mais ils n'arrivaient pas à obtenir d'informations sur les trains Carcassonne-Toulouse. Cela montre qu'il faut peut-être revoir le système d'information pour qu'il prenne en compte cet aspect particulier qui date déjà d'il y a une dizaine d'années.

## 4. CONCLUSION

**Olivier Duvernois** clôt les échanges qu'il qualifie de très intéressants, à la fois sur les questions d'accessibilité, sujet qui avait largement émergé lors du précédent atelier, et sur le temps de travail collectif consacré à la modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse, qui a permis d'apporter des éclairages sur les différentes opérations. Il convie les participants au prochain atelier Toulouse EuroSudOuest qui aura lieu le 22 juin, en présence de Joan Busquets, et leur souhaite une bonne soirée.