Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Préfecture

Direction des Relations
avec les Collectivités Locales

Bureau de l'aménagement commercial
et de l'utilité publique

Toulouse, le 8 janvier 2015

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST (GPSO)
AMENAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE

Observations électroniques déposées sur le site internet de la Préfecture de la Haute-Garonne

Numéro	Observations
1	Date et heure : le 17 octobre 2014 à 8h46 Nom : LICTEVOUT Prénom : Yannick Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par les observations (commune, département) : TOULOUSE Remarques et observations : Bonjour, Dans le cadre du doublement des voies entre Saint Jory et la gare Matabiau, l'étude environnementale permettra-t-elle d'évaluer l'impact du bruit lié à un trafic beaucoup plus intense. En effet, habitant dans le quartier la vache, nous sommes déjà confrontés à une nuisance relative liée au passage des trains. Par ailleurs, l'interconnexion prévue entre la station de métro "La Vache" et la halte de Launaguet fera-t-elle l'objet d'une concertation avec les habitants et la ville concernant les aménagements urbains et une prévention contre la délinquance. En effet, le trafic plus important de passagers devra nous pousser à réévaluer la politique de sûreté du quartier avec notamment l'installation d'un système de vidéosurveillance accompagné d'un renforcement de moyens humains. Enfin, pour réguler l'afflux de passagers par la station de métro "La Vache", l'ajout de rames supplémentaires sur le quai doit pouvoir être envisagé. Cordialement
2	Date et heure : le 17 octobre 2014 à 18h48 Nom : SALVADORE Prénom : Jerome Département de résidence : 31 Commune de résidence : LESPINASSE Lieu concerné par les observations (commune, département) : LESPINASSE Remarques et observations : Bonjour, Je pense que l aménagement d un mur anti-bruit est vraiment indispensable pour la ville de Lespinasse car nous subissons déjà d importantes nuisances sonores lors du passage de "trains classiques" à pleine vitesse ainsi que lors du passage de trains de marchandises au ralenti (car gare de triage). Je n ose pas imaginer les nuisances engendrés lorsque les voies seront doublés.. Merci de votre attention, Cordialement, SALVADORE Jerome
3	Date et heure : le 21 octobre 2014 à 15h44 Nom : Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : VILLENEUVE LES BOULOC Lieu concerné par les observations (commune, département) : SAINT-JORY Remarques et observations : Bonjour, Dans le futur RER au nord de toulouse, il a été indiqué dans la presse que le trajet relierait la gare de Toulouse Matabiau à Saint Jory en 20 minutes! Or aujourd'hui le trajet est direct en 9 minutes.

	Certes, des trains passeront régulièrement toutes les 15 minutes, mais en doublant le temps du trajet, il est plus intéressant pour certains usagers de prendre la voiture ou le bus. Et qu'en est-il des personnes venant de Castelanault ou de Grizolles ? Y-aura-il des trajets directs prévus depuis Saint-Jory vers Matabiau ? Je l'espère car pour ma part, j'ai déjà 45 minutes de trajet pour me rendre à mon travail; Si je dois rajouter encore 10 minutes, le train ne m'intéresse plus. Cordialement
4	Date et heure : le 23 octobre 2014 à 13h16 Nom : DESLANDRES Prénom : Sophie Département de résidence : 82 Commune de résidence : GARGANVILLAR Lieu concerné par les observations (commune, département) : SAINT AIGNAN, CATELMAYRAN, TARN ET GARONNE Remarques et observations : Bonjour, Concernant le grand projet de la LGV Bordeaux-Toulouse et usager quotidien de la ligne AGEN-TOULOUSE, je me permets de faire les observations suivantes : - ce projet me semble inutile par rapport à ce que cela va apporter aux usagers de la ligne pour seulement un gain de temps de 15 mn entre Toulouse et Bordeaux. - vu les trains actuels en très mauvais état sur cette ligne, j'aurais préféré une amélioration du matériel utilisé (portes bloquées, fuite d'eau les jours de pluie, pas de clim en grande chaleur, chauffage en panne dans certaines rames etc...) - pendant les travaux autour de ma commune, complication de l'usage des routes actuelles.... pour 15mn de gain de temps à la fin.... - retards à répétition A la place de ce projet, j'aurais préféré une amélioration générale des services actuels qui coûterait bien moins cher avec par exemple : - remplacement des rames trop vieilles - rames + confortable - proposition de + de choix en créneaux horaires des trains - mise en place d'un service de bus plus performant pour remplacer les pannes - mise en place d'un service de renseignements plus performant en cas de problèmes, cela éviterait de s'en prendre au contrôleur, seul interlocuteur à notre disposition et qui n'a jamais d'information à transmettre.... Bref, il y aurait beaucoup de choses à faire pour améliorer l'usage quotidien des lignes avant d'en créer d'autres pour des millions.... Comptant sur votre compréhension Mme Deslandres

5	Date et heure : le 24 octobre 2014 à 14h33 Nom : SAINT-SARDOS Prénom : André Département de résidence : 82 Commune de résidence : CASTELSARRASIN Lieu concerné par les observations (commune, département) : CASTELSARRASIN TARN -ET-GARONNE Remarques et observations : Le secteur considéré est la traversée de la Garonne entre Castelferrus et Castelsarrasin au droit de l'abbaye de Belleperche. L'arrivée de la nouvelle ligne TGV va émettre dans ce secteur de rase campagne des effets sonores très importants. Ce phénomène de propagation féroce du bruit sera accentué par un tracé a plusieurs mètres de haut en remblai(eu égard au surplomb du lit majeur de la Garonne). La propagation de ces effets sonores va devenir pour l'ensemble des habitants du secteur une vrai nuisance. Il est absolument nécessaire que RFF ou la SNCF maître d'ouvrage du projet entérine un projet de voie avec des protections acoustique à la source et que l'ensemble du secteur ne soit pas pollué phoniquement. Merci
6	Date et heure : le 27 octobre 2014 à 17h55 Nom : Pistre Prénom : Jean-Marie Département de résidence : 31 Commune de résidence : Bruguières Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lespinasse, Haute-Garonne Remarques et observations : Bonjour, Je suis fort étonné et terriblement déçu que ce projet ne prévoit pas de halte sur Lespinasse. Pour une fois que nous avons un projet réellement efficace et structurant qui doit déboucher dans une échéance pas trop lointaine, contrairement au BUN, il est pour moi, et pour beaucoup d'habitants de Bruguières incompréhensible que cette station soit oubliée. Car si aujourd'hui on peut se contenter de se rabattre sur la gare de St Jory, il faut imaginer que le bassin de population autour de Bruguières s'élargit chaque année, et que par conséquent si on ne propose pas de desserte de transport efficace et rapide comme le sera le RER Nord-toulousain, on va à coup sur augmenter le flot de véhicules sur l'autoroute A 62 pour rejoindre Toulouse. Je me permet de rappeler une délibération du Conseil Municipal de Bruguières d'il y a exactement 169 ans ! (28 octobre 1855) qui protestait déjà que l'on ait pas établi de station à Lespinasse, alors que MM. les Ingénieurs de la Compagnie avaient acheté les terrains dans ce but, et que la commission d'enquête de l'époque y était favorable : "considérant que la station projetée à Lespinasse aurait atteint mieux que toute autre le but que l'on doit de proposer dans l'établissement des stations, c'est à dire leur position au milieu des populations les plus nombreuses..." Ces arguments sont toujours pertinents.
7	Date et heure : le 27 octobre 2014 à 20h13 Nom : eglem Prénom : bernard Département de résidence : 82 Commune de résidence : BRESSOLS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LIEU DIT FAROUNE - HAMEAU DE PERAYROLS Remarques et observations : 1- demande d'expertise des habitations à proximité des chantiers afin d'éviter tout litige en cas de

	dégradations (fissures...) 2- CD 77- pourquoi couper ce CD et renvoyer les véhicules sur un CC, sachant que 4500 véhicules environ passent sur ce CD. ceci va engendrer une nuisance supplémentaire pour les habitants du hameau de Perayrols - demande de construction d'un mur anti-bruit pour protéger le lieu dit Faroune sachant que le taux db annoncé représentera une gêne importante pour les habitants (taux limite du taux autorisé) - construction ZAC : Perayrols et ses environs bénéficeront-ils des aménagements faits pour cette zone (fibre optique, tout à l'égout...)

8	Date et heure : le 3 novembre 2014 à 18h30 Nom : Demange Prénom : Florian Département de résidence : 31 Commune de résidence : Saint-Jory Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint-Jory Remarques et observations : Il est certain que les projets AFNT et LGV sont nécessaires et qu'ils amèneront d'énormes progrès à Toulouse en matière de transport mais il est important qu'ils ne se fassent pas au détriment de ce qui existe déjà et des habitations. Je pense particulièrement au canal latéral (rive Ouest) qui, en plus d'être historique, est une voie verte quotidiennement utilisée pour aller travailler à Toulouse en vélo (la trajectoire rectiligne, l'absence de véhicules motorisés ainsi que la bonne diffusion dans Toulouse en font un axe privilégié pour se déplacer rapidement et en sécurité). Je vois d'ailleurs de plus en plus de vélos électriques s'y déplacer et je suis persuadé que cela va continuer à évoluer avec la démocratisation de ces vélos. Cet espace est également dédié au loisir et au sport car très fréquenté pour y faire du footing, marche, vélo ou pèche. Enfin, il est aussi touristique car prisé par des vacancier rejoignant l'atlantique à la méditerranée en bateau ou en vélo en période estivale. C'est autant de raisons qui font qu'il est important de préserver cet environnement des nuisances sonores générées par une fréquence de trains multipliée par 2 ou 3 et des modifications visuelles résultants du doublement des voies sur l'autre rive. Il me paraît évident que cet axe de déplacement et loisir risque de pâtir de l'aménagement ferroviaire prévu et j'espère que des moyens importants seront mis en œuvre afin d'intégrer au mieux ce projet à son environnement et d'en contenir le nuisances. Ces points doivent, à mon avis, être regardé le plus en amont possible afin d'optimiser les études et prévoir le budget. Si ce n'est pas le cas, ces protections risquent d'être « rapportées » à de l'existant (donc moins performant) et passé en dernier ordre d'un point de vue budgétaire (donc en insuffisance). Un trés grand nombre d'habitations sont proches du canal côté Ouest (c'est mon cas). L'ensemble de ces dispositifs préserveront par répercussion toutes ces habitations.
9	Date et heure : le 4 novembre 2014 à 21h21 Nom : Prénom : Département de résidence : 47 Commune de résidence : Fenouillet Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Fenouillet Remarques et observations : En tant que résident de Fenouillet, plus précisément de la zone verte du Bocage, je certifie que cet aménagement va à l'encontre du respect du calme, du respect de l'environnement et des riverains locaux. Nous avions là une zone relativement calme, avec une base de loisir, un collège, une zone verte, où les gens viennent pique niquer, se reposer, faire du sport, au calme. Cet aménagement va perturber tout ceci, voir complètement le détruire. En effet, les nuisances sonores engendrées par cet aménagement vont être une "putréfaction sonore" continue pour les personnes aux alentours, riverains, amoureux de la nature, animaux... Quid de tout ceci?? Un aménagement de cet acabit se doit d'être irréprochable vis à vis des alentours, une zone comme celle du Bocage, à 2 pas de Toulouse se doit d'être préservée des nuisances quelles qu'elles soient!!
10	Date et heure : le 5 novembre 2014 à 14h12 Nom : CREPLET Prénom : GERARD Département de résidence : 31 Commune de résidence : LESPINASSE

Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LESPINASSE

Remarques et observations.
Bonjour Messieurs,

Je suis enthousiaste à l'idée de pouvoir me rendre à Paris, en 3 heures, grâce à votre projet de TGV sur Toulouse !

Hélas j'ai quelques regrets et déceptions sur ce projet :

- Le passage à quatre voies des lignes SNCF sur la commune de Lespinasse va être réalisé sur une des berges du canal, détruisant l'environnement et un patrimoine historique (deux maisons éclusières). Je conteste ce choix d'implantation, pour la raison qu'il condamne à jamais tout agrandissement de la voie verte, et détruit un espace arboré. Et ce d'autant plus que des terrains SNCF sont disponibles à proximité.

- En étudiant le tracé proposé sur les communes de Lespinasse et Fenouillet, on découvre deux immenses sarcophages de protection des voies. La raison semblerait être un règlement ! Le résultat sera une catastrophe esthétique, une utilité hautement improbable (les statiques parlent d'elles-mêmes (10-9 SEVESO x 50 trains x 3 secondes)), de nouveaux dangers, et surtout un coût exorbitant (10% du projet Toulouse nord).

- Enfin, alors que ce projet au nord de Toulouse met en avant une amélioration de la desserte SNCF, la commune de Lespinasse dans votre schéma actuel ne bénéficié d'aucune halte.

Le cahier des charges de ce projet semble être, en premier lieu, de respecter tous les règlements (même si ceux-ci ne sont pas appropriés) pour rester dans les délais, ensuite limiter le coût.

Cette approche apparait facile et technicienne, l'enjeu devrait être humain et environnemental.
J'aurai pu joindre des études et des propositions sur différents points, comme le danger représenté par les protections en béton. Je préfère vous raconter l'histoire telle que je l'ai ressentie au cours de ces quelques années de projet. J'exagère un peu les propos des personnages, certes, c'est ce que j'ai ressentie en tant que Lespinassois, profondément meurtri par ce projet impactant si gravement notre environnement.

Bonne lecture ! Cordialement, G. Créplet.

Histoire d'un projet sans âme
ou
Comment faire passer des vessies pour des lanternes

L'histoire se situe dans un petit village au nord de Toulouse. Hélas ! Des histoires semblables sont aussi vécues ailleurs. La scène se déroule dans les bureaux de RFF, entre le chef du projet responsable du doublement des voies au nord de Toulouse, et un technicien.
Le grand chef : Bon ! Le tracé est maintenant retenu, voyons localement comment nous allons gérer cela.

Le grand chef : On travaille sur quoi aujourd'hui ?

Michael Ange : Le tracé sur la commune de L….

Le grand chef : Quelles sont les contraintes ?

Michael ange : On a un site SEVESO à proximité. Le règlement est clair. Il faut absolument une protection.

Le grand chef : Tiens c'est un bon projet pour mon ami B…… Il faut soutenir le BTP national. En plus, si on a B…. dans l'équipe, on tient la presse.

Michael ange : Il y a un problème chef ! Techniquement les règles sont tellement strictes que pour tenir les contraintes, il faut éloigner la nouvelle ligne du site.

Le grand chef : Et alors, où est le problème ?

Michael ange : Et bien il y a le canal latéral à la Garonne à côté !

Le grand chef : Et alors ?

Michael ange : Et bien c'est un site remarquable !

Le grand chef : Tu travailles à RFF ou aux monuments historiques ? Fais ton boulot ! Et donne-moi le résultat de ton étude.

Michael ange : Eh bien voilà ! On doit raser la berge du canal, faire sauter deux maisons éclusières, et construire deux énormes sarcophages pour respecter le PPRI. Ça risque de râler au niveau des municipalités !

Le grand chef : Pour les municipalités, pas de problème ! Envoyons un mail aux responsables de la région et du département :

Mail aux responsables régionaux et départementaux :
Messieurs, je connais votre attachement à l'arrivée rapide du TGV.
Compte tenu du manque de budget, nous sommes amenés à impacter quelques communes pour le passage de nos voies. Je vous serais grée de faire le nécessaire afin que le localement on approuve le projet.
En vous remerciant, le responsable du projet.

Michael ange : On a aussi un problème avec les normes de bruit ! En supprimant la végétation de la berge, on va augmenter le bruit pour les riverains. Vous savez, j'ai ma tante qui habite à L…….

Le grand chef : Rassurez-vous mon ami, pour votre tante, nous lui accorderons un budget pour faire poser un double vitrage !

Michael Ange : Oui, mais quand elle sera dans son jardin ?

Le grand chef : Les normes ne disent rien pour ça. Vous n'aurez qu'à lui offrir un casque anti-bruit pour noël ! Encore qu'à son âge elle est peut-être déjà sourde !

Michael Ange : Oui chef ! Mais pour les mesures de bruit, ça ne va pas être facile à justifier sans faire un mur anti-bruit.

Le grand chef : Mais non ! Je vais passer un coup de fil à mon ami de VNF !
Conversation Téléphonique entre RFF et VNF :

Le grand Chef : Allo P….. , j'ai vu que les berges du coté de L….. ne sont pas bien entretenues ! Ça peut être gênant pour mes trains !

VNF P….. : Oui, c'est vrai, de toutes façons L…… ce n'est que des arrières cours d'usines désaffectées !

Michael ange (faché) : C'est pas vrai ! C'est un charmant village ! Ma tante y habite !

Le grand chef : On vous demande quelque chose à vous ?

VNF P….. : Ok, on va lui faire la coupe d'été à la berge de L…….. ! Fini la cueillette des baies ! On va tout nettoyer. Mais pour le principe, je suis obligé de laisser quelques arbres. Par ailleurs, je demande de l'argent pour replanter des arbres sur le canal du midi, il faut rester cohérent.

Le grand chef : Pour le bruit c'est donc réglé. On va être nickel au niveau des mesures ! Vive les règlements quand on sait les utiliser. En plus avec le bruit actuel, les habitants nous diront même merci, quand on leur fera un misérable talus antibruit de 25 centimètres !

Michael ange : Mais chef, ce n'est pas très régulier comme méthode ?

Le grand chef : Vos états d'âmes vous les gardez pour vous ! Autrement changez de métier !

Michael ange : Pour les sarcophages, vous pensez faire quoi ? Parce que la, c'est Tchernobyl ! Sauf qu'à Tchernobyl, ils ont fait le sarcophage après la catastrophe !

Le grand chef : C'est pas nous, c'est le règlement qui veut ça !

Michael ange : Le risque est pourtant très minime. Et puis le sarcophage ne protège que le train, et cela uniquement pendant quelques secondes. Ça fait très cher la protection, pour un fait qui ne se produira certainement jamais.

Le grand chef : La question n'est pas là ! Il faut juste respecter les règlements !

Michael ange : Oui, mais ma tante, elle, elle vit tout le temps à L…… , et elle habite juste après la fin du sarcophage. Les risques pour elle vont augmenter en cas d'incident ! L'effet de souffle va être augmenté à cause de cette construction énorme.

Le grand chef : A son âge, vous devriez penser à la mettre en maison de retraite, et ailleurs qu'à L…… !

Michael ange : Mais les riverains, les cyclistes, les promeneurs vont se plaindre quand ils vont voir ces constructions sur les plans.

Le grand chef : Vraiment, il faut tout faire ici ! Passer moi l'agence de publicité en charge de la présentation du projet.

Conversation téléphonique entre RFF et l'agence A…….. :

Le grand Chef : Allo Agence A……., pour le montage vidéo de la présentation, je veux que les sarcophages soit le plus transparent possible.

Agence A : On peut faire une vue en hauteur sans trop de relief, ça permet de masquer l'effet visuel de votre sarcophage.

Michael ange : Mais chef, pour se rendre compte de la taille gigantesque et de la laideur de ces protections, il faudrait un visuel depuis le canal. Demain personne ne verra ce projet depuis un avion, mais bien depuis le sol, là où il vit !!!!!!!

Le grand chef : Vous ne pouvez pas comprendre mon ami, c'est du marketing ! On est là pour vendre du rêve ! Paris- Toulouse en 3 heures !

Michael ange : En plus ces constructions coutent très chers ! Pour le même prix, on pourrait réaliser un aménagement de protection plus simple et pour l'ensemble de la population ! Et avec l'argent qui reste, on peut même construire une gare RER à L……, et même arboriser la rive du canal que nous avons endommagé.

Le grand chef : Une gare à L…….. , et pourquoi pas refaire le pont trop petit de la départementale, et lui ajouter une piste cyclable !

Michael ange : Pourquoi pas ! C'est une excellente idée ! Si on pouvait réaliser un projet qui améliore le quotidien des riverains, ça serait génial !

Le grand chef : Mais que vous êtes bête, c'est de l'humour !

Michael ange : Pourtant ma tante, elle dit qu'en France, y a plus que le tourisme qui fonctionne ! Du reste elle a ouvert une chambre d'hôte dans sa maison à L….. . Elle reçoit des touristes cyclistes qui visitent notre région en parcourant le Canal des deux mers. C'est un marché en pleine expansion ! Et comme dit ma tante, ça fait marcher l'économie locale ! Parce que vous savez, ça mange un cycliste, et ça veut du bio en plus !

Le grand chef : C'est ça ! Votre tante va relancer l'économie avec sa chambre d'hôte !

Michael ange : Peut-être pas, mais si vous détruisez son patrimoine local, c'est sûr qu'elle ne pourra pas améliorer sa maigre retraite.

Le grand chef : Maintenant, on tombe dans le Zola !

Michael ange : Ma tante, elle a eu un hôte météorologue, qui lui a expliqué le dérèglement climatique au niveau du sud-ouest. Les températures vont augmenter beaucoup plus que dans d'autres régions. Ainsi, il faut absolument reboiser, et surtout ne pas déboiser. En plus un canal à l'ombre de beaux arbres évite l'évaporation et maintient la terre des berges.

Le grand chef : Après le social, l'écologie ! Vraiment mon ami, vous vivez sur une autre planète !

Michel ange : Pas du tout ! Je pense que l'on doit penser à tout, et ainsi éviter des conséquences désastreuses et irréversibles pour l'avenir économique et écologique de la région.

Le grand chef : De toute façon je n'habite pas L…… ! Je n'aime pas le vélo ! Et je pense passer ma retraite dans les iles.

Michel ange : Vous savez monsieur, pour ma tante, mais aussi pour tous les habitants de L….., je pense que ce projet dans sa forme actuelle est désastreux.

Le grand chef : Vous savez mon bon ami, votre jugement est complètement insignifiant pour moi, je suis navré de vous le dire !

Michel ange : Peut-être, mais s'il devient le jugement de millier de personnes, cela risque de vous causer du tort !

Le grand chef : Ecouter mon brave, j'ai respecté tous les règlements, une enquête publique a été lancée, nous verrons bien le résultat.

Michel ange : Ah oui, l'enquête publique ! Avec une vidéo bien arrangée, des kilos de documentation indigeste, et des heures d'ouverture incongrues ! C'est vrai que c'est une suite logique ! Mais vous n'avez pas l'impression de prendre la population pour des imbéciles ?

Le grand chef : Non, pourquoi ?

Fin de la première partie ! A vous d'écrire la suite !

11	Date et heure : le 5 novembre 2014 à 17h56 Nom : Cheminots - Saint Laurent Prénom : Association Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE - Autour de la Gare Matabiau Remarques et observations : Monsieur, L'avis d'enquête publique sur les modifications de la gare Matabiau est parue. Les affiches, certes visibles, mal fixées, restent peu présentes sur le territoire de la gare Matabiau. J'en ai dénombré quatre: au bas de la rue du Faubourg Bonnefoy, sur l'une des portes d'accès à la gare et une de chaque côté du pont Pompidou. Mais aucune du côté de Périole, secteur impacté par ce projet. Pouvez-vous augmenter le nombre de ces affiches en augmentant le périmètre autour de la gare Matabiau, et surtout mieux les fixer. Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués. Bernard PIAT Président
12	Date et heure : le 5 novembre 2014 à 18h02 Nom : Cheminots - Saint Laurent Prénom : Association Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gare Matabiau Remarques et observations : Monsieur, Les travaux engendrés par l'élargissement des couloirs souterrains de la gare Matabiau vont surement se réaliser durant la nuit afin de ne pas perturber le trafic C'est un élément important que nous comprenons et nous ne souhaitons pas que ces travaux, s'ils se réalisent, durent toute la nuit. Nous vous demandons, dans le cadre de la santé des habitants situés autour de la gare, de ne pas entreprendre de travaux entre 23 heures et 06 heures du matin. Cordialement Bernard PIAT ACSL
13	Date et heure : le 5 novembre 2014 à 18h04 Nom : Cheminots - Saint Laurent Prénom : Association Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gare Matabiau Remarques et observations : Monsieur, Les travaux engendrés par l'élargissement des couloirs souterrains de la gare Matabiau vont surement se réaliser durant la nuit afin de ne pas perturber le trafic C'est un élément important que nous comprenons et nous ne souhaitons pas que ces travaux, s'ils se réalisent, durent toute la nuit. Nous vous demandons, dans le cadre de la santé des habitants situés autour de la gare, de ne pas entreprendre de travaux entre 23 heures et 06 heures du matin. Cordialement Bernard PIAT ACSL

14	Date et heure : le 6 novembre 2014 à 17h15 Nom : PIAT Prénom : Bernard Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : MATABIAU Remarques et observations : Monsieur, Je comprend l'intérêt d'élargir les couloirs souterrains de la gare Matabiau. Mais je pense que ceux-ci pour diminuer l'impact sur le trafic, se feront la nuit. Pour la santé des habitants des quartiers autour de la gare, nous vous demandons de ne pas entreprendre de travaux entre 23 heures et 06 heures du matin. Cordialement Bernard PIAT
15	Date et heure : le 7 novembre 2014 à 13h27 Nom : PIAT Prénom : Bernard Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gare Matabiau Remarques et observations : Bonjour Je n'ai trouver dans le dossier d'enquête Pièce E, Plan générale des Travaux, aucune informations sur ce qui va être réalisé dans la zone de la gare Matabiau. Il y a une modification d'aiguillage sur la partie Raynal, mais rien sur la zone de Matabiau. Rien sur l'élargissement du souterrain Nord, rien sur les futurs accès en rampe et les ascenseurs, rien sur le fait, comme nous l'a dit Mr AUBELEAU, hier à la réunion publique, que le trafic serait interrompu. Rien sur le timing des travaux, rien sur la plage horaire journalière de ces travaux. A quel endroit se trouve ces informations? De plus, Mr AUBELEAU nous a indiqué qu'il y avait eu concertation. Avec qui, et quand? S'il s'agit d'une concertation avec les décideurs, cela n'est pas, à proprement parler, une concertation; puisque les habitants n'y ont pas été invités. Une concertation c'est avec toutes les parties prenantes, sinon il s'agit de réunion entre personnes qui décident pour les autres. Donc, pour la partie Matabiau, nous aimerions avoir de plus amples indications car, pour le moment, c'est une enquête vide. Cordialement Bernard PIAT
16	Date et heure : le 9 novembre 2014 à 12h33 Nom : LARRUE Prénom : Dominique Département de résidence : 33 Commune de résidence : Castres Gironde Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Saint Jory / Toulouse Remarques et observations : Bonjour De quelle utilité publique parle-t'on quand ce projet de LGV représente 8 pour cent des voyageurs SNCF ne serait'il pas plus interessant d'aménager en investissement pour le transport ferrovière le

	bien être des 92 pour cent des autres voyageurs? Je vois qu'aucune étude n'a été faite dans ce sens là sachant qu'il n'y apas l'argent pour réaliser les deux. Je suis totalement contre ce projet de LGV Toulouse Bordeaux
17	Date et heure : le 10 novembre 2014 à 09h20 Nom : LACUVE Prénom : RENE Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Secteur Michel ANGE Toulouse Remarques et observations : Bonjour Messieurs J'ai participé le 06 novembre à la réunion d'information sur l'enquête publique sur le projet AFNT (Aménagement Ferroviaire au nord de Toulouse), j'ai pu constater que pour la majorité des personnes qui s'est exprimée le passage de la LGV est maintenant une réalité, leur crainte aujourd'hui est que leur cadre de vie soit fortement impacté par les désagréments du passage de la LGV. Nous avons pu voir que RFF a mis en place une panoplie de mesure pour minimiser ceux-ci. Cela dit les remarques des personnes présentes m'ont semblé toutes sensés, notamment en ce qui concerne l'impact bruits. Ce qui m'a le plus choqué, c'est que les choix de RFF sont majoritairement guidés par l'aspect financier. En effet il est à noter que les études sont basées principalement sur le nombre de bâtiments impactés et non par l'aspect humain et l'impact sur le cadre de vie des personnes habitant ces bâtiments. Cela se traduit par la construction de mur anti bruit de 2m, voir une aide pour changer les fenêtres et le cas échéant des protections acoustiques sur les façades, sur les zones reconnues à fort impact, bien que ce dernier point n'ai pas été développé, il est vrai que les solutions existantes n'ont pas démontré leur efficacité. Malheureusement, les autres zones, à faible densité de population, devront se contenter de simple aide ou rien. C'est là que RFF met en avant le coût de construction de ces ouvrages, et qu'il fallait faire un choix. J'ai du mal à saisir pourquoi, l'entrée de Toulouse est majoritairement couverte par un mur anti bruit, quel que soit la densité de population et que celui-ci s'arrête au droit de la voie de manœuvre du triangle Michel ANGE. Le quartier bordant la rue Michel ANGE et le Chemin LAPUJADE sont soumis au bruit que génère le freinage des TGV, qui est plus important que le bruit de roulage cela concerne 300 m entre la voie de manœuvre et la voie d'ALBI et 400m le long du chemin Maltens. De plus les projections de cette étude couvrent une période de temps très importante de 2024 à 2054, Le quartier est en pleine mutation avec l'arrivée du TGV et le projet TESO, que sera celui-ci dans 20 ou 30 ans ? Je pense qu'au vue de l'accroissement prévu de la population ces protections sont indispensables et que l'on ne peut pas s'appuyer sur le niveau de protections acoustiques que les promoteurs mettront en Œuvre. Messieurs les commissaires enquêteurs, je vous demande donc au nom des adhérents de l'association Michel ANGE et de la population du secteur Michel ANGE / LAPUJADE de prendre en compte ma requête et d'appuyer ma demande auprès de RFF. René LACUVE ASSOCIATION Michel ANGE
18	Date et heure : le 10 novembre 2014 à 10h41 Nom : thuries Prénom : pierre Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, 31 Remarques et observations : Toulouse à 3h10 de Paris, c'est pour mon entreprise un potentialité de 50% croissance et de passer mon personne de 50 personnes à 80-90 salariés.

	Pourquoi : - 1 journée de formation vendu par une société Toulousaine à Paris = 750 à 840€ - 1 journée de formation vendu par un société Parisienne à Paris = 950 à 1.100€ Beaucoup de décideurs de ce projet sont où :....A Paris. Pour qui ce projet est-il une menace .....
19	Date et heure : le 10 novembre 2014 à 12h07 Nom : Sendral Prénom : Jean, louis Département de résidence : 82 Commune de résidence : Montauban Lieu concerné par vos observations (commune, département) : montauban Remarques et observations : Monsieur, Madame Pour moi c'est tout simple : Un tel chantier n'a de sens qu' après la satisfaction des besoins de déplacements des résidents, travailleurs, employé(e)s .. de la Région ce qui ne pourra qu'entrainer la prise en compte des liaison d inter-régions-voisines ... Et c'est loin d'être le cas : lignes abandonnées, gestion des lignes, horaires .... Exemple de solution pour Toulouse-Bordeaux : L'étude alternative dite Claraco a montré qu'une autre solution existe, consistant à rénover la ligne existante Toulouse-Bordeaux et ce pour un coût de 1,5 milliard d'€ et avec une différence de temps de parcours d'environ 1/4 d'heure par rapport au projet de LGV. Par ailleurs vous savez bien que : -Un km de LGV est équivalent à la construction de 30 crèches ou un lycée, que 20km de LGV c'est un hôpital.... -les désastres écologiques engendrés : les milliers d'hectares de terres détruits, des gravières construites... Démocratiquement votre JL S
20	Date et heure : le 10 novembre 2014 à 22h22 Nom : LEDERLIN Prénom : Michel Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Travaux dans les souterrains de la gare Matabiau Remarques et observations : Bonjour, Je vous demande de tenir compte des riverains de la gare Matabiau, et d'éviter les travaux entre 24h et 06h pour respecter leur besoin légitime de se reposer la nuit. Si vous pouvez aussi prévenir avant d'entreprendre des travaux bruyants et montrer un peu moins de négligence que lorsque vous avez créé de nouveaux quais... (bruits, rue boueuse...) Merci d'avance. Salutations
21	Date et heure : le 12 novembre 2014 à 09h45 Nom : Prénom :

	Département de résidence : 31 Commune de résidence : CASTELGINEST Lieu concerné par vos observations (commune, département) : CASTELGINEST Remarques et observations : Bonjour, J'ai hâte de pouvoir utiliser des transports en communs rapides pour pouvoir rejoindre le centre de Toulouse où je travaille. Cordialement
22	Date et heure : le 12 novembre 2014 à 11h37 Nom : Aussenac Prénom : Sabine Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse Remarques et observations : Un texte écrit l'été dernier, un texte "coup de gueule". Usagère régulière de très nombreuses lignes, je suis au regret de constater des dysfonctionnements permanents. Sabine Aussenac. Des Michelines, et autres TGV… Ils n'ont pas eu de chance. Étant au mauvais endroit, au mauvais moment, et en bien mauvaise posture à l'instant du crash. Que nenni : je ne vous parle pas des 298 victimes de l'avion de ligne abattu au-dessus de l'Ukraine, même si je m'incline devant leurs innocentes mémoires… Je voulais revenir sur notre « petite » catastrophe hexagonale, qui a eu la malchance de survenir le même jour que cette tragédie internationale ; nos médias préférant bien sûr, comme à l'ordinaire, la flamboyance des éditions spéciales à cette « petite » information locale, laquelle ne bénéficia, le premier soir, que de photos –ben oui, pensez donc, les Pyrénées, c'est quand même plus loin que l'Ukraine, non ? Je voudrais donc revenir sur le sort de nos pauvres passagers français, ceux du TER de Pau et du TGV, dont certains se trouvent en ce 19 juillet encore en réanimation, tandis que plus personne déjà ne parle de cet accident qui, Dieu et la SNCF soient loués, n'a pas fait de morts et bien peu de blessés, une broutille donc en comparaison du sort des enfants néerlandais, des chercheurs se rendant à un congrès sur le SIDA ou des étudiants rentrant chez eux pour l'Aïd, tous perdus dans les plaines d'Ukraine… C'est que les langues ne se sont pas vraiment déliées sur les ondes ou dans la presse…Un vague ministre des transports par-là, un court discours du big boss de la SNCF par ici, une histoire de feu rouge, de TER parti trop vite, enfin bref, la France, Mesdames et Messieurs, la France dans toute sa splendeur, pas celle du Grand Charles, ni celle du défilé du 14 juillet, quand tout est réglé comme du papier à musique, non, celle de la « Chienlit », des désordres avoués, du quart d'heure toulousain, celle des à peu près, celle qui part à vau l'eau… Il se trouve que je l'ai pris, celle année, le train ralliant la Ville Rose à Pau. Plusieurs fois par semaine, à six heures du matin. Bon, je confesse ne jamais être allée jusqu'au bout, car l'Éducation Nationale, au bout de 30 années de bons et loyaux services, m'avait cette année envoyée civiliser l'Ariégeois : je m'arrêtais donc dans la charmante localité de Boussens, après m'être levée à quatre

heures et pris le bus de cinq heures, puis le métro, puis le TER, pour emprunter encore un autocar des plus charmants et donner, à huit heures, deux heures de cours d'allemand. (PS : elle est pas belle, la vie d'un TZR ?)

Donc, systématiquement, mais je n'exagère pas, vraiment, une fois sur deux, le dit train de six heures …n'était pas « mis en place » à temps. Une fois il manquait le conducteur, le lendemain le contrôleur, une autre fois une machine…Bref, lorsque nous allions, en larmes, nous, les travailleurs de l'aube, demander à l'homme à la casquette de « prévenir afin que le bus attende » (ce sans quoi, moi, personnellement, je serais arrivée au lycée après la récré de dix heures…), il nous était répondu : « Zinquiétez pas, on va rattraper !! »

Et voilà mon TER lancé dans les blancheurs et les frimas de l'aurore gasconne à très, très vive allure, bien au-delà de la vitesse normale, qui, oui, parfois, rattrapait le quart d'heure manquant-et d'autres fois, non.

Déjà, ça, ce n'est pas normal.

Tout comme n'est pas normale l'inimaginable somme d'irrégularités que je vis depuis mes années de travailleuse itinérante et totalement dépendante des transports publics, n'ayant pas le permis. En miscellanées de mémoire :

•Les deux pauvres wagons complètement insuffisants qui, matin et soir, nous faisaient voyager dans des conditions dignes du tiers-monde entre Auch et Toulouse.

•Les « autocars de substitution » qui, au moindre vol de cuivre, au moindre souci, remplaçaient systématiquement, et plus seulement durant les INNOMBRABLES grèves, les trains à l'arrêt…Bus qui mettaient, par exemple, trois heures pour faire 80 kilomètres !!

•Les libertés que prennent ces conducteurs de TER avec les vitesses autorisées, souvent, bien souvent dépassées pour « rattraper »…

•Les conducteurs et/ou contrôleurs qui fument en travaillant, bon, c'est un détail, mais de taille ! Parfois sans gêne dans la cabine, et, si souvent, sur le quai…

•Les tarifs totalement prohibitifs auxquels sont assignés les travailleurs, qui, pour une centaine de kilomètres, bénéficient certes d'un « illimité travail » permettant de faire autant d'A/R qu'ils le souhaitent, mais pour des sommes astronomiques, jusqu'à 300 euros, quand on trouve des billets « prem's » à 30 euros pour faire de longues distances en TGV…Travailler coûte plus cher que les vacances, sic !

En règle générale, et c'est un scandale en ces temps où l'on parle tant de la réforme territoriale, il me semble évident que l'argent du contribuable est, très largement, mis dans les grandes infrastructures et les grandes lignes, quand nos pauvres régions, déjà engluées dans leurs soucis et en passe de disparaître dans le Fourzytout de la Réforme, se retrouvent avec des petites lignes soi-disant non rentables, parents pauvres de la SNCF et de RFF, et bien peu dotées de moyens !

Et nous voilà, quand les cadres franciliens se prélassent dans quelque TGV, nous, les travailleurs de l'ombre, les mamies rendant visite à leurs petits-enfants, les chômeurs en fin de droit, de la Picardie aux Cévennes, à cheminer dans des tortillards qui ressemblent encore presque aux antiques « Micheline », sans clim, sans wagon-restaurant, sans prises pour nos portables, sans toilettes dignes de ce nom, à espérer atteindre notre destination…ou pas.

Mon premier mari, cheminot, aimer à raconter cette blague : « SNCF, ça veut dire Sur Neuf Cinq Fainéants… »

Je ne suis pas d'accord. Je pense que c'est à nous, citoyens, à faire bouger les choses, en exprimant notre désaccord face à des politiques publiques désastreuses, qui, cette semaine, ont failli ôter la vie à d'innocents passagers.

	Alors même si la ligne de Pau n'est pas concernée par le conflit en Ukraine : messieurs les décideurs, ouvrez les yeux ! Un train peut en suivre un autre…
23	Date et heure : le 20 novembre 2014 à 16h26 Nom : BARUTELLO Prénom : Françoise Département de résidence : 31 Commune de résidence : BLAGNAC Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE Remarques et observations : Certes, c'est un réseau très empruntés par le transport de voyageur mais aussi de marchandises. il va falloir faire des aménagements, mettre en place de nouvelles infrastructures sur une 20 de km. mais c'est là aussi un bon moyen de faire travailler nos entreprises du BTP, nos entreprises qui installent les réseaux et probablement cela va permettre de mettre des équipements à la hauteur des nouvelles technologies. cela va permettre au quartier de la gare Matabiau de ressembler à ce que l'on attend d'une ville européenne : des immeubles répondant à la demande de belles enseignes commerciales. Toulouse Métropole a besoin de se renouveau. les voyageurs aussi : les utilisateurs de TER pourront aussi se diriger vers la LGV pour le travail, pour les loisirs. Venir visiter l'A 380 pour un parisien, ce n'est pas rien. Utiliser le tramway de l'aéroport international puis la LGV pour aller à Bordeaux, ou le TER pour aller visiter ALBI, quoi de plus logique pour offrir une offre normale de déplacement. Je représente un club de chef d'entreprises, et nous sommes pour l'aménagement et les infrastructures se réalisent.
24	Date et heure : le 21 novembre 2014 à 14h19 Nom : Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : Saint Rustice Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Castelnau d'Estrétefonds, Saint Jory et Toulouse haute garonne Remarques et observations : Bonjour Je ferais deux remarques à savoir : 1/ Usager quotidien de la ligne Castelnau-Toulouse, je me permets de faire les observations suivantes : Dans le cadre du doublement des voies entre Saint Jory et la gare Matabiau, l'étude environnementale doit permettre d'évaluer l'impact du bruit lié à un trafic beaucoup plus intense. Je pense que l'aménagement d un mur anti-bruit est vraiment indispensable partout là où il est nécessaire entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse tant contre la LGV que contre le trafic dû au cadencement de 15 minutes. Par ailleurs, il faut impérativement prévoir une concertation avec les habitants et les villes concernées concernant une prévention contre la délinquance : plus de trafics donc plus de passagers et donc risque de vols, agressions …. Il serait opportun de demander un contrôle des habitations à proximité des chantiers afin d'éviter tout litige en cas de dégradations (fissures...). Dans le futur RER au nord de Toulouse, il a été indiqué dans la presse que le trajet relierait la gare

	de Toulouse Matabiau à Saint Jory en 20 minutes! Or aujourd'hui le trajet est direct en 10 minutes environ. Certes, le cadencement sera de toutes les 15 minutes, mais en doublant le temps du trajet, il sera plus intéressant pour certains usagers de prendre la voiture ou le bus. Les usagers demandent que des TER entre Castelnau et Toulouse et s'arrêtant uniquement à St Jory (comme actuellement) ainsi que des TER direct entre Castelnau et Toulouse (comme actuellement) soient maintenus. Il faudra éviter les retards à répétition dû au cadencement ou autres. Je vous signale aussi, que les ascenseurs à la gare de Castelnau d'Estrètefonds sont souvent en panne !!! Les travaux pour la passerelle ont couté plusieurs millions d € !!! Quel sera le coût final pour la collectivité pour la mise en place de la navette ? Merci de joindre les pièces justificatives. 2/ Concernant le grand projet de la LGV Bordeaux-Toulouse, je me permets de faire les observations suivantes : Si 2x2 voies sur St Jory possible, pourquoi ne pas l'avoir fait ou pas le faire entre Bressols et Toulouse au lieu de faire un S en passant sur les coteaux de Grisolles, Fronton, Pompignan sans parler de la plaine de St Rustice, zone humide et inondable .... Et le coût ?!!! (3 milliards d'€ contre 9 milliards d'€ sans compter les intérêts auprès des banques sur 20/25 ans soit 9 milliards d'€ de plus soit 18 milliards d'€ (dernier montant à ce jour)). Ce projet me semble inutile voire absurde par rapport à ce que cela va apporter aux usagers de la ligne pour seulement un gain de temps de 15 mn entre Toulouse et Bordeaux : - vu les trains actuels en très mauvais état sur la ligne Toulouse – Agen, Toulouse – Brive, il aurait été plus judicieux et intelligent de revoir et améliorer les rails (boulons …) : vaut mieux réparer et entretenir les voies - beaucoup moins cher, moins de bruit ... - changer les vieilles rames ....., une amélioration générale des services actuels avec par exemple : - remplacement des rames trop vieilles, rames + confortable, proposition de + de choix en créneaux horaires des trains, mise en place d'un service de bus plus performant pour remplacer les pannes. Bref, il y aurait beaucoup de choses à faire pour améliorer l'usage quotidien des lignes avant d'en créer d'autres pour des milliards d'€ !!! Ce projet LGV a été fait surtout pour une petite partie de la population : Alors que ce n'est pas rentable et ne le sera jamais !!!!
25	Date et heure : le 23 novembre 2014 à 14h49 Nom : BRUNEL Prénom : Pierre Jean Département de résidence : 31 Commune de résidence : Aucamville Lieu concerné par vos observations (commune, département) : chemin des vieilles écoles, Lalande, Toulouse, Haute-Garonne Remarques et observations : Bonjour, Nous regrettons que pour ce type de projet, il n'y ait pas de mesures pour une autre richesse de notre patrimoine, l'histoire, celle qui a construit notre région et chaque quartier qui la constitue. A ce stade de la procédure, il nous paraît compliqué de revenir sur l'utilité d'un tel projet vue la conjoncture, chacun a son avis sur la question, mais nous souhaitons juste faire part de notre témoignage sur son impact patrimonial. Un témoignage particulier qui pourrait être reproduit par des personnes touchées par les mesures d'expropriation. En ce qui nous concerne, 7 générations touchées, une maison construite avant l'arrivée de la ligne, une grand mère qui ne supportera certainement pas de voir son patrimoine détruit. Pour compenser, la valorisation de ce patrimoine avant sa destruction aurait pû être envisagée, ou une meilleure approche du personnel venant dire à ses habitants qu'on va les reloger dans des appartements et qu'il est temps d'avancer, que c'est bon pour le quartier (et au delà des logements et des gares, un quartier a besoin de bien d'autres infrastructures pour vivre !). Une meilleure considération du patrimoine et des personnes dont les terres vont être retirées auraient été la bienvenue, des personnes agées que l'on va arracher à leurs racines, sans qu'ils

	puissent bénéficier des avantages de ce projet, des petits enfants qui ne pourront pas faire revivre des murs qui ont vu passer des générations et la disparition de ces lieux hors du temps qui constituent une parenthèse dans l'agitation quotidienne.
26	Date et heure : le 24 novembre 2014 à 12h10 Nom : ASSOCIATION ILOT LAPUJADE Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE Remarques et observations : Messieurs les Commissaires, J'ai assisté à la réunion publique du 06 novembre 2014, concernant le projet AFNT (Aménagement Ferroviaire au nord de Toulouse). Au cours de cette soirée, une présentation a été faite concernant les mesures prises par RFF en vue de préserver les riverains des nuisances sonores engendrées par ce projet. Lors de cette présentation, j'ai fait deux constats, l'un se cristallise sur la phase des travaux, le second sur l'exploitation des voies. 1) La phase des travaux : RFF prévoit de faire des travaux de nuit et pendant les week-ends. Ceci, pendant des périodes très importantes au regard de l'ampleur du projet. Les enjeux de ce dernier, doivent répondre à un calendrier serré. Cependant, est-il légitime que les riverains en subissent les conséquences ? Des travaux de nuit et pendant les week-ends vont impacter de manière considérable, les habitants situés à proximité des voiries. Le sommeil est un droit. La tranquillité pendant les temps de repos également. Les conséquences sur la santé sont non négligeables. Par ailleurs, cela peut engendrer une fuite des locataires des quartiers concernés vers des secteurs préservés. Ce qui aura deux conséquences : des logements vacants et un quartier, notamment autour de la gare, encore un peu plus à l'abandon. C'est pourquoi, il me semble indispensable que les travaux se déroulent exclusivement de jour et en semaine, ou à minima, que soit stipulé dans le cahier des charges du maitre d'ouvrage, le fait que les travaux effectués la nuit et le week-end soient exempts de nuisances sonores. Un projet même d'utilité publique, ne doit pas se faire au détriment de la santé des riverains. 2) La phase de l'exploitation : Lors de cette réunion publique, la quasi-totalité des inquiétudes exprimées par le public, concernait la protection sonore des habitations fortement impactées par l'exploitation majorée des voies. Le public, choqué, a découvert que les décisions prises afin de protéger les habitations, étaient variables en fonction des sites. Ceci, non pas en raison de contraintes techniques par exemple, mais bien pour des raisons économiques. Ainsi, selon la densité du secteur, des murs anti bruits seront mis en place …ou non ! Il me semble, que la démocratie impose que la règle soit la même pour tous. Or, selon le projet présenté par RFF, ce n'est pas le cas. Par exemple, un secteur avec quelques maisons à proximité immédiate des voies ferrées, n'aura pas le loisir d'avoir un mur anti bruit, tandis qu'un autre, un peu plus dense mais plus éloigné, en aura un. Est-ce légitime ? Est-ce moral ? Est ce démocratique ? Non. C'est un choix purement financier, avoué par les représentants de RFF lors de cette réunion publique ! Les riverains n'ont pas choisi d'avoir ce projet. La plupart auront un impact négatif sur leur patrimoine. Ils n'ont pas en plus à en assumer les nuisances sonores pour des décennies. Incohérence supplémentaire et absence de projection pour un projet au calendrier si lointain (les

	projections de cette étude s'étalent pourtant jusqu'à 2054), certains secteurs considérés comme étant peu denses par RFF, ne bénéficieront pas de mur anti bruit, car leur densification à venir est totalement occultée… bien que celle-ci soit bien réelle, voir amorcée ! Pour exemple, le secteur Michel –Ange. Celui –ci va faire l'objet, ainsi que tout le quartier bordé par le chemin Lapujade, d'une très forte urbanisation. Des projets de logements sont actuellement à l'étude. Chemin Lapujade, des parcelles nues à ce jour, vont accueillir à très court termes des centaines de logements. Des entreprises risquent de quitter le secteur Michel-Ange là aussi au profit de la construction de logements. Bien entendu, ces projets n'apparaissent pas sur les plans présentés par RFF. Nous avons constaté, que le mur antibruit protégeant les habitations à l'entrée de Toulouse s'arrêtait net sur 300 m entre la voie de manœuvre et la voie d'ALBI et 400m le long du chemin Maltens. Rien ne justifie ce choix financier d'autant plus qu'il occulte l'urbanisation à venir. RFF ne peut pas faire des projections sur un projet au calendrier si lointain sans considérer dès à présent l'urbanisation croissante de tous les secteurs. En conclusion, je vous demande, Messieurs les Commissaires, d'une part, de veiller au principe de l'égalité des droits de protection contre les nuisances sonores par la mise en place de mur antibruit pour tous les secteurs, et ce en particulier sur le secteur Michel-Ange, et d'autre part, d'interdire à RFF d'effectuer des travaux sonores la nuit et les week-end. En vous remerciant de bien vouloir prendre en compte ces demandes, je vous prie de recevoir, Messieurs les Commissaires, mes sincères salutations. Catherine Denoel Présidente Association Ilot Lapujade
27	Date et heure : le 24 novembre 2014 à 14h51 Nom : CASA Prénom : Hélios Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Quartier Lapujade Remarques et observations : Afin de protéger les habitants des nuisances sonores, ce qui n'est pas encore devenu une priorité. 1- A proximité du quartier résidentiel Lapujade interdire les travaux pendant la nuit et les week-ends ; 2 - Réaliser un mur anti-bruit le long de la voie ferrée au niveau de la rue Michel-Ange. Dans le projet présenté par les Réseaux Ferrés de France (RFF) cette protection s'arrête net à l'entrée du quartier Lapujade.
28	Date et heure : le 24 novembre 2014 à 16h10 Nom : MEDEF HAUTE-GARONNE Prénom : DG Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : HAUTE-GARONNE Remarques et observations : Les entreprises de la Haute-Garonne ont un besoin urgent de proximité avec Paris. Aujourd'hui, en dehors des lignes aériennes, il est impossible pour les entrepreneurs locaux et leurs collaborateurs de se rendre à Paris dans des délais satisfaisants et compatibles avec des agendas très chargés.

	Le Medef Haute-Garonne demande fermement que les aménagements nécessaires à la réalisation des Nouvelles Lignes Ferroviaires Bordeaux-Toulouse et à l'arrivée d'un train à grande vitesse à Toulouse soient réalisés. Très respectueusement Le Medef Haute-Garonne
29	Date et heure : le 24 novembre 2014 à 21h21 Nom : sajas Prénom : sébastien Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, HAUTE-GARONNE Remarques et observations : NON à un ouvrage qui va stériliser des dizaines de milliers d'hectares de terres agricoles pour des bienfaits discutables et discutés. Le récent rapport de la cour des comptes pointe le manque de rentabilité du réseau TGV qui n'est plus adapté à la demande actuelle (service de transport de proximité et liaisons transversales à prix raisonnable). Son financement, encore flou, va alourdir une dette nationale déjà insupportable et qui sera payée par les générations futures. Les LGV renforcent le poids des métropoles et accélèrent la désertification du reste du territoire. Les retombées économiques prévues sont toujours amplifiées par rapport aux retombées réelles. Pour preuve, depuis 40 ans le chômage ne cesse d'augmenter. NON à la LGV, ne fermez pas les lignes corail et intercités, investissez dans les TER au lieu de fermer des lignes. Pour un vrai service public !
30	Date et heure : le 24 novembre 2014 à 22h17 Nom : CALVAT Prénom : Christine Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE Remarques et observations : Messieurs les Commissaires, J'ai assisté à la réunion publique du 06 novembre 2014, concernant le projet AFNT (Aménagement Ferroviaire au nord de Toulouse). Au cours de cette soirée, une présentation a été faite concernant les mesures prises par RFF en vue de préserver les riverains des nuisances sonores engendrées par ce projet. Lors de cette présentation, j'ai fait deux constats, l'un se cristallise sur la phase des travaux, le second sur l'exploitation des voies. 1) La phase des travaux : RFF prévoit de faire des travaux de nuit et pendant les week-ends. Ceci, pendant des périodes très importantes au regard de l'ampleur du projet. Les enjeux de ce dernier, doivent répondre à un calendrier serré. Cependant, est-il légitime que les riverains en subissent les conséquences ? Des travaux de nuit et pendant les week-ends vont impacter de manière considérable, les habitants situés à proximité des voiries. Le sommeil est un droit. La tranquillité pendant les temps de repos également. Les conséquences sur la santé sont non négligeables. Par ailleurs, cela peut engendrer une fuite des locataires des quartiers concernés vers des secteurs préservés. Ce qui aura deux conséquences : des logements vacants et un quartier, notamment

	autour de la gare, encore un peu plus à l'abandon. C'est pourquoi, il me semble indispensable que les travaux se déroulent exclusivement de jour et en semaine, ou à minima, que soit stipulé dans le cahier des charges du maitre d'ouvrage, le fait que les travaux effectués la nuit et le week-end soient exempts de nuisances sonores. Un projet même d'utilité publique, ne doit pas se faire au détriment de la santé des riverains. 2) La phase de l'exploitation : Lors de cette réunion publique, la quasi-totalité des inquiétudes exprimées par le public, concernait la protection sonore des habitations fortement impactées par l'exploitation majorée des voies. Le public, choqué, a découvert que les décisions prises afin de protéger les habitations, étaient variables en fonction des sites. Ceci, non pas en raison de contraintes techniques par exemple, mais bien pour des raisons économiques. Ainsi, selon la densité du secteur, des murs anti bruits seront mis en place ...ou non ! Il me semble, que la démocratie impose que la règle soit la même pour tous. Or, selon le projet présenté par RFF, ce n'est pas le cas. Par exemple, un secteur avec quelques maisons à proximité immédiate des voies ferrées, n'aura pas le loisir d'avoir un mur anti bruit, tandis qu'un autre, un peu plus dense mais plus éloigné, en aura un. Est-ce légitime ? Est-ce moral ? Est ce démocratique ? Non. C'est un choix purement financier, avoué par les représentants de RFF lors de cette réunion publique ! Les riverains n'ont pas choisi d'avoir ce projet. La plupart auront un impact négatif sur leur patrimoine. Ils n'ont pas en plus à en assumer les nuisances sonores pour des décennies. Incohérence supplémentaire et absence de projection pour un projet au calendrier si lointain (les projections de cette étude s'étalent pourtant jusqu'à 2054), certains secteurs considérés comme étant peu denses par RFF, ne bénéficieront pas de mur anti bruit, car leur densification à venir est totalement occultée... bien que celle-ci soit bien réelle, voir amorcée ! Pour exemple, le secteur Michel –Ange. Celui –ci va faire l'objet, ainsi que tout le quartier bordé par le chemin Lapujade, d'une très forte urbanisation. Des projets de logements sont actuellement à l'étude. Chemin Lapujade, des parcelles nues à ce jour, vont accueillir à très court termes des centaines de logements. Des entreprises risquent de quitter le secteur Michel-Ange là aussi au profit de la construction de logements. Bien entendu, ces projets n'apparaissent pas sur les plans présentés par RFF. Nous avons constaté, que le mur antibruit protégeant les habitations à l'entrée de Toulouse s'arrêtait net au droit de la voie de manœuvre et ne couvrait pas les 300 mètres entre celle-ci et la voie d'ALBI et 400m le long du chemin Maltens. Rien ne justifie ce choix financier d'autant plus qu'il occulte l'urbanisation à venir. RFF ne peut pas faire des projections sur un projet au calendrier si lointain sans considérer dès à présent l'urbanisation croissante de tous les secteurs. En conclusion, je vous demande, Messieurs les Commissaires, d'une part, de veiller au principe de l'égalité des droits de protection contre les nuisances sonores par la mise en place de mur antibruit pour tous les secteurs, et ce en particulier sur le secteur Michel-Ange, et d'autre part, d'interdire à RFF d'effectuer des travaux sonores la nuit et les week-end. En vous remerciant de bien vouloir prendre en compte ces demandes, je vous prie de recevoir, Messieurs les Commissaires, mes sincères salutations. Christine Calvat
31	Date et heure : le 25 novembre 2014 à 12h53 Nom : Calvat Prénom : Olivier Département de résidence : 78 Commune de résidence : Toulouse

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse 31500 Remarques et observations : Bonjour, habitants à quelques centaines de mètres de la voie ferrée dans le quartier entre Bonnefoy et Lapujade, nous sommes parfois sujets aux bruits liées aux passages des trains y compris durant les périodes nocturnes. Nous sommes étonnés de ne pas avoir repéré dans les projets à venir de murs anti bruits sur la totalité des voies en ville jusqu'aux abords de la gare. Par ailleurs nous espérons que nous n'aurons pas à subir de nuisances sonores de travaux en nocturne durant ces années de travaux.
32	Date et heure : le 25 novembre 2014 à 14h10 Nom : Prénom : Département de résidence : 47 Commune de résidence : barbaste Lieu concerné par vos observations (commune, département) : barbaste 47230 Remarques et observations : non à ce projet ruineux ,les Lot et Garonnais ont de besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV.
33	Date et heure : le 26 novembre 2014 à 15h14 Nom : Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : Saint-Génies-Bellevue Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Agglomération toulousaine Remarques et observations : L'agglomération toulousaine et son tissu industriel ne peuvent rester structurés avec une organisation "transports" qui les éloignent chaque jour un peu plus de la réalité économique mondiale. Territoire enclavé, seul l'avion permet un transport rapide des personnes vers Paris. Cette dépendance est un véritable risque, tant en termes économiques: coût du billet avec la grande difficulté pour anticiper des déplacements professionnels suffisamment à l'avance pour maîtriser les coûts, pas de concurrence/offre alternative; que structurels: un incident sur l'aéroport, une grève, un incident climatique... tout s'arrête à Toulouse sur le plan économique. Paris-Toulouse: 3h10 en train devient une offre plus compétitive que l'avion puisque les aéroports parisiens sont éloignés du centre. C'est 3h de travail envisageable, par rapport à des temps de transit importants avec la solution avion, c'est le choix d'un coût ou d'une organisation de voyage selon les obligations de chacun. Dans un monde où nos clients, nos concurrents rencontrent de moins en moins de contraintes, nous devons être en capacité d'être réactifs et efficaces. Nous n'avons que trop attendu!!! Cela fait 25 ans que j'entends parler de ce projet tant dans sa vision liaison Paris que Barcelone et aucune décision n'a été définitivement actée. Cela ne se passe pas comme cela dans les autres pays. Réagissons! Cette ligne sera créatrice d'emplois en elle-même ce qui est déjà une excellente chose en soi, mais elle pérennisera et dynamisera une région qui pourrait perdre la bataille de la compétition mondiale si elle ne se dote pas de véritables moyens de transports!
34	Date et heure : le 26 novembre 2014 à 18h19 Nom : CHEVALIER Prénom : CHRISTOPHE Département de résidence : 31 Commune de résidence : PECHABOU

	Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Remarques et observations : Bonjour Je suis favorable à la création d'un TGV entre Toulouse et Bordeaux qui permettra de relier Toulouse à Paris en train dans un délai raisonnable
35	Date et heure : le 26 novembre 2014 à 23h21 Nom : lafage Prénom : eric Département de résidence : 31 Commune de résidence : Saint Rustice Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Castelnau d'Estrétefonds, Saint Jory et Toulouse haute garonne Remarques et observations : Je voudrais rajouter une autre remarque concernant la navette Castelnau d'Estrétefonds Toulouse: 1/ J'espére que le billet n'augmentera pas afin de régler ce projet. Rajout du n 24 du 21 novembre 2014 à 14h19
36	Date et heure : le 27 novembre 2014 à 13h38 Nom : Genel Prénom : Alpay Département de résidence : 31 Commune de résidence : Bruguieres Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Haute Garonne Remarques et observations : Je suis en faveur de la réalisation de ce projet.
37	Date et heure : le 28 novembre 2014 à 11h16 Nom : AUDOUIN Prénom : Jérôme Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Remarques et observations : Les projets de LGV : Une réponse trop rapide ? I – Quels sont les objectifs de ces projets ? Gagner du temps (LA solution n’est pas nécessairement avec un temps de trajet réduit) Dynamiser les régions Créer du lien Développer les transports collectifs Réduire notre dépendance aux énergies carbonées Améliorer la qualité de l’air Maîtriser les dépenses de santé

…/…

Inciter un report de trafic vers le rail

II – Quelles sont les contraintes ?

Les besoins de financements exponentiels par rapport aux lignes conventionnelles

La raréfaction et l'augmentation du coûts des énergies

Des dégradations supplémentaires de l'environnement dues aux infrastructures

La résistance de l'air est proportionnelle au carré de la vitesse, la consommation d'énergie augmente donc plus vite que la vitesse

L'absence d'entretien du réseau ferré classique pour des budgets en faveur des LGV

Rapport accablant de la Cour des Comptes

III – Que peut-on mettre en face de ces « obligations » pour tenter d'y répondre ?

III – 1 Gagner du temps

S'il semble évident qu'accroître la vitesse est une solution pour gagner du temps, elle semble aussi simpliste car le véritable objectif est celui de la rentabilité et d'autres leviers permettent de l'accroître. Prenons comme support la ligne LGV Paris-Toulouse qui permettrait de parcourir ce trajet en 3h38 au lieu de 5h29 soit un gain de temps de seulement 33%. Il en reste encore les 2/3 de perdu et cela malgré des dépenses d'infrastructures et de fonctionnement importantes. Le résultat du point de vu de la rentabilité risque d'être largement négatif. Les pistes de recherches pour atteindre l'objectif de rentabilité par un gain de temps tout en contenant les moyens mis en jeu pourraient être de mettre à profit ce temps par :

du repos

du travail

des réunions

du loisir

de l' »intendance » (coiffeur, massage, entretien des chaussures…)

des échanges, le train offre un potentiel de mise en relation avec des clients ou partenariat potentiels …

III – 2 Dynamiser les régions

Il est impératif de maintenir un nombre de gares suffisant. Un Train à Grande Vitesse n'offre qu'un faible gain de temps s'il les dessert (Toulouse-Montauban 50km, Montauban-Agen 90km…) car il faut accélérer puis ralentir. On retrouve aussi le même biais que pour l'avion à réaction sur des vols court courriers (des distances du type Paris-Toulouse) où la consommation en kérozène est extrêmement important car il y a très peu de temps de vol à vitesse et altitude de croisière. Il faut pouvoir desservir les régions et pour cela le train doit avoir une vitesse adaptée au service. Quelques pistes de recherches :

Un réseau ferré entretenu permettrait des vitesses de 200 km/h totalement adaptées.

La création de gares en périphérie des agglomérations et connectées au centre ville par des

	transports en commun de type métro, VAL ou tramway permettrait de désengorger les villes et faciliter les accès aux nombreuses entreprises situées en « grande couronne« . III – 3 Créer du lien Relier des lieux crée du lien mais il faudrait aussi favoriser ces échanges sur le temps de trajet : Proposer des conférences Donner la possibilité aux voyageurs de se rencontrer. Ceux qui le souhaitent, pourraient se signaler lors de leur réservation et donner des informations telles que leurs centres d'intérêts, leurs domaines de compétences, l'activité de leur entreprise… III – 4 Développer les transports collectifs Il est indispensable de les rendre encore plus attractif en termes de service rendu (cf précédemment) pour que leur choix ne soit pas un choix par défaut. Mais il faut aussi répondre aux exigences de bases, qui peuvent encore être améliorées que ce soit moins de fatigue, une ponctualité des horaires, un moindre coût de transport, un impact environnemental réduit… III – 5 Les financements Afin de permettre un projet viable dans cette période longue et sans visibilité de crise, il est opportun d'entretenir les ouvrages existants et de les exploiter et non pas d'accaparer tous les budgets pour des projets nouveaux qui ne semblent pas pouvoir remplir leurs objectifs et ne prennent pas en compte les contraintes de notre époque comme la transition énergétique par exemple. III – 6 L'énergie La résistance à l'air est proportionnelle au carré de la vitesse. Avec quelle énergie, à quel coût et aux dépens de quels autres besoins, pourrons nous alimenter la vitesse commerciale d'un TGV ? IV – L'idéal possible vers lequel tendre ne serait-il pas un train : Confortable, économe en énergie, minimisant les nuisances (sonores, peu d'infrastructures nouvelles, pollutions…), avec un vitesse commerciale autour de 200 km/h ? Dans lequel des services tels que connexions internet, salle de réunion, coiffeur (uniquement avec tondeuse sabot bien sûr !)… permettrait d'optimiser son temps ? La réservation d'un billet pourrait combiner des emplacements différents dans le train (Espace bureau, salle de réunion, zone de détente…) à des heures choisies préalablement en fonction des disponibilité. Faisant un arrêt en centre ville mais aussi en périphérie de celle-ci ? Et pourquoi pas, ralentir simplement à 100km/h aux passages des gares (comme les projets en Chine) pour à la fois gagner du temps mais surtout réduire les coûts dus aux freinage et redémarrage ?
38	Date et heure : le 30 novembre 2014 à 10h04 Nom : Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, 31200, impasse descouloubre Remarques et observations : Par la présente, nous souhaitons l'implantation d'un mur anti-bruit plus long, permettant de protéger toutes les habitations impactées par ce projet ferroviaire.

	Par ailleurs nous nous opposons au travail de nuit, sauf à ce qu'il soit insonorisé par un mur anti-bruit préalablement construit. Sincères salutations
39	Date et heure : le 30 novembre 2014 à 11h46 Nom : FAUVERTE Prénom : DIDIER Département de résidence : 31 Commune de résidence : TOULOUSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse Haute Garonne Remarques et observations : Messieurs les Commissaires, J'ai assisté à la réunion publique du 06 novembre 2014, concernant le projet AFNT (Aménagement Ferroviaire au nord de Toulouse). Au cours de cette soirée, une présentation a été faite concernant les mesures prises par RFF en vue de préserver les riverains des nuisances sonores engendrées par ce projet. Lors de cette présentation, j'ai fait deux constats, l'un se cristallise sur la phase des travaux, le second sur l'exploitation des voies. 1) La phase des travaux : RFF prévoit de faire des travaux de nuit et pendant les week-ends. Ceci, pendant des périodes très importantes au regard de l'ampleur du projet. Les enjeux de ce dernier, doivent répondre à un calendrier serré. Cependant, est-il légitime que les riverains en subissent les conséquences ? Des travaux de nuit et pendant les week-ends vont impacter de manière considérable, les habitants situés à proximité des voiries. Le sommeil est un droit. La tranquillité pendant les temps de repos également. Les conséquences sur la santé sont non négligeables. Par ailleurs, cela peut engendrer une fuite des locataires des quartiers concernés vers des secteurs préservés. Ce qui aura deux conséquences : des logements vacants et un quartier, notamment autour de la gare, encore un peu plus à l'abandon. C'est pourquoi, il me semble indispensable que les travaux se déroulent exclusivement de jour et en semaine, ou à minima, que soit stipulé dans le cahier des charges du maitre d'ouvrage, le fait que les travaux effectués la nuit et le week-end soient exempts de nuisances sonores. Un projet même d'utilité publique, ne doit pas se faire au détriment de la santé des riverains. 2) La phase de l'exploitation : Lors de cette réunion publique, la quasi-totalité des inquiétudes exprimées par le public, concernait la protection sonore des habitations fortement impactées par l'exploitation majorée des voies. Le public, choqué, a découvert que les décisions prises afin de protéger les habitations, étaient variables en fonction des sites. Ceci, non pas en raison de contraintes techniques par exemple, mais bien pour des raisons économiques. Ainsi, selon la densité du secteur, des murs anti bruits seront mis en place …ou non ! Il me semble, que la démocratie impose que la règle soit la même pour tous. Or, selon le projet présenté par RFF, ce n'est pas le cas. Par exemple, un secteur avec quelques maisons à proximité immédiate des voies ferrées, n'aura pas le loisir d'avoir un mur anti bruit, tandis qu'un autre, un peu plus dense mais plus éloigné, en aura un. Est-ce légitime ? Est-ce moral ? Est ce démocratique ? Non. C'est un choix purement financier, avoué par les représentants de RFF lors de cette réunion publique ! Les riverains n'ont pas choisi d'avoir ce projet. La plupart auront un impact négatif sur leur patrimoine. Ils n'ont pas en plus à en assumer les nuisances sonores pour des décennies. Incohérence supplémentaire et absence de projection pour un projet au calendrier si lointain (les projections de cette étude s'étalent pourtant jusqu'à 2054), certains secteurs considérés comme étant peu denses par RFF, ne bénéficieront pas de mur anti bruit, car leur densification à venir est totalement occultée… bien que celle-ci soit bien réelle, voir amorcée !

	Pour exemple, le secteur Michel –Ange. Celui –ci va faire l'objet, ainsi que tout le quartier bordé par le chemin Lapujade, d'une très forte urbanisation. Des projets de logements sont actuellement à l'étude. Chemin Lapujade, des parcelles nues à ce jour, vont accueillir à très court termes des centaines de logements. Des entreprises risquent de quitter le secteur Michel-Ange là aussi au profit de la construction de logements. Bien entendu, ces projets n'apparaissent pas sur les plans présentés par RFF. Nous avons constaté, que le mur antibruit protégeant les habitations à l'entrée de Toulouse s'arrêtait net au droit de la voie de manoeuvre et ne couvrait pas les 300 mètres entre celle-ci et la voie d'ALBI et 400m le long du chemin Maltens. Rien ne justifie ce choix financier d'autant plus qu'il occulte l'urbanisation à venir. RFF ne peut pas faire des projections sur un projet au calendrier si lointain sans considérer dès à présent l'urbanisation croissante de tous les secteurs. En conclusion, je vous demande, Messieurs les Commissaires, d'une part, de veiller au principe de l'égalité des droits de protection contre les nuisances sonores par la mise en place de mur antibruit pour tous les secteurs, et ce en particulier sur le secteur Michel-Ange, et d'autre part, d'interdire à RFF d'effectuer des travaux sonores la nuit et les week-end. En vous remerciant de bien vouloir prendre en compte ces demandes, je vous prie de recevoir, Messieurs les Commissaires, mes sincères salutations. Didier FAUVERTE
40	Date et heure : le 30 novembre 2014 à 13h14 Nom : MOREL Prénom : STEPHANE Département de résidence : 31 Commune de résidence : CASTELGINEST Lieu concerné par vos observations (commune, département) : FENOUILLET (31) Remarques et observations : Bonjour, Enfin une vraie solution au problème de transports au sein de la métropole toulousaine, en particulier sur le nord du territoire... merci ! Autant le BUN va clairement rendre la circulation routière encore plus difficile que ce qu'elle n'est maintenant, autant ces AFNT peuvent être une solution réaliste pour se rendre dans le centre de Toulouse, et par la même sur certains points clés du territoire via l'interconnexion à Toulouse Matabiau (Balma, zone Blagnac pour Airbus et ses sous-traitants, Labège...) Deux remarques clés pour la réussite de ce projet : - les AFNT ne sont qu'une brique dans une refonte d'ensemble des transports en commun de l'agglomération toulousaine. Sans développement d'autres liaisons à partir de Toulouse Matabiau (accès Labége, accès zone aéroportuaire entre autres), les gens continueront de prendre la voiture - l'utilisation des haltes de St Jory / Fenouillet - St Alban et de Lacourtensourt nécessitent un paramètre majeur que je n'ai pas vu sur les plans mis à disposition (sauf erreur de ma part) : la mise à disposition de larges parkings pour faciliter leur utilisation (avec une équation économique intéressante pour les utilisateurs : gratuité si achat d'une carte de transports mensuelle / annuelle ? abonnement annuel très intéressant ? ...). Cela signifie également une réflexion sur les aménagements routiers pour s'y rendre (notamment l'engorgement prévisible sur la D14A de Castelginest). En synthèse : foncez le nord toulousain n'attend que ça pour se développer (économiquement également). N'oubliez pas le côté opérationnel d'un projet si stratégique. Merci à vous
41	Date et heure : le 1er décembre 2014 à 10h03

Nom : AUTOFAGE
Prénom : Vidian
Département de résidence : 31
Commune de résidence : TOULOUSE
Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE , HAUTE-Garonne

Remarques et observations :
AUTOFAGE Vidian
37 rue JEAN TALLIEN
31200 TOULOUSE

Monsieur le président de la commission d'enquête,

Je tiens à porter les requêtes suivantes aux membres de la commission d'enquête que vous avez l'honneur de présider. Ces contributions concernent la partie de l'étude AFNT (Aménagement Ferroviaire du Nord de Toulouse).

Plus particulièrement sur les éléments figurant dans la pièce :

J- annexe 2 / Dossier de cohérence intermodalité et ferroviaire.
Chapitre 3. La rénovation et les pôles des gares au Nord de Toulouse.
Paragraphe 3.2.1.3. Page 42. La halte de la route de Launaguet.

On ne peut être qu'en plein accord avec les objectifs énoncés dans les entendus de ce dossier en particulier la création du 3 éme pole multimodal de Toulouse après celui des Arènes et de St-Agne. La restructuration de la halte existante et la création d'un pôle multimodal sont une chance pour le quartier de la Barrière de Paris et des Minimes. La raison principale est que ce RER toulousain favorisera les déplacements en transport en commun du Nord vers le centre-ville et contribuera à diminuer les trajets de transit dans les rues saturées de ce quartier. La création du pôle multimodal permettra de diminuer le stationnement des voitures non-résidentes. Enfin cette ligne ferroviaire permettra une meilleure offre en transport collectif pour les habitants du quartier mais encore plus à l'horizon 2024 du fait de la réalisation de l'OAP de la Salade.
Pourtant ces objectifs ne seront pleinement atteints que si plusieurs conditions sont remplies.

Un nom plus lisible pour la Halte de la route de Launaguet/ La Vache.

Un nom plus en rapport avec la station de Métro de la VACHE par exemple « LA VACHE –SNCF » au lieu du nom de la halte de la route de Launaguet qui n'indique pas le rôle multimodal de cette nouvelle structure. Cette remarque avait été formulée lors de la première réunion de concertation le Jeudi 22 septembre 2011 à la salle municipale de la Vache et malheureusement n'a pas été retenue dans le dossier soumis à l'enquête.

Une aide au déplacement entre les 2 stations. Route de Launaguet / le Métro La Vache.

La distance entre la halte ferroviaire et la station de Métro est de 350 mètres environ ce qui est trop long et donc très dissuasif .Pour donner un intérêt à utiliser ce pôle d'échange aux futurs voyageurs il faudrait que ce parcours puisse être effectué dans des conditions de rapidité et de confort optimales. Un tapis roulant mécanique de grande largeur à double sens et couvert semble une solution efficace.

Un parking à chaque principale halte.

Comme il est marqué page 41 il est prévu des « Parking dimensionnés en vue des trafics prévues de la halte ». Malheureusement il n'est jamais mentionné le nombre de places de parking à réaliser. Pourtant en fonction du nombre de trajets prévus il serait utile de prévoir un nombre de stationnement suffisamment important dès le début et de garder du foncier en quantité suffisante pour les agrandir si nécessaire ultérieurement.

HALTE TRAJETS PREVUS

	CASTELNAU D'ESTREFONDS 580 000 SAINT JORY 320 000 FENOUILLET 500 000 ROUTE DE LAUNAGUET 960 000 Un parking relais agrandi et novateur à la halte de la Route de Launaguet/ La Vache. Les habitants du quartier ont fait part depuis de nombreuses années de leur souhait de voir ce parking relais T.I.S.S.E.O agrandi, pour stopper à son niveau un nombre important de véhicules qui essayent de se garer dans les rues adjacentes aux stations de Métro. L'agrandissement en hauteur permettrait de couvrir sans frais supplémentaire presque la moitié du trajet entre la halte SNCF et la station de Métro. Mais pour éviter des problèmes de pollution sonore et de l'air il faudrait réserver un nombre important de place aux véhicules électriques et hybrides. De plus des bornes de recharge rapide de véhicules électriques devront être installées. Le parking de la Vache devrait être le premier Eco- Parking de la ville. Un véritable pôle multimodal de nouvelle génération à la Vache. Les liaisons entre le futur RER et le Métro et le bus seront facilitées mais les autres modes de transport doivent être favorisés au niveau de ce pôle multimodal. L'usage du vélo par l'agrandissement et le déplacement de la station vélo Toulouse de la route de Launaguet et par des jonctions sécurisées et continues avec les pistes cyclables existantes. Enfin une aire d'auto-partage bien signalée et éclairée avec une borne Wi-Fi gratuite pour favoriser les informations et les liaisons entre les usagers de cette nouvelle manière de circuler. Une attention particulière aux nuisances sonores autour de la station de la Vache. L'augmentation des fréquences de trains entraînera une augmentation des nuisances sonores pour les riverains en bordure des voies mais également pour l'ensemble du quartier. Il n'est pas mentionné dans les dossiers soumis à l'enquête que les travaux d'agrandissement des voies seront accompagnés de dispositif permettant la diminution significative des nuisances sonores. Ce point devrait figurer en bonne place dans les demandes de la commission d'enquête. En espérant que ces remarques recueilleront toute votre attention et que vous aurez la volonté de les reprendre dans vos propositions finales, je vous adresse monsieur le Président de la commission d'enquête mes salutations distinguées.
42	Date et heure : le 1er décembre 2014 à 12h21 Nom : GUILLET Prénom : Bruno Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse Remarques et observations : Je suis tout à fait favorable au projet ferroviaire visant à relier Toulouse à Bordeaux en 1h et donc à Paris en environ 3h. Outre les retombées économiques évidentes d'un tel chantier, cette réalisation permettra d'offrir une alternative réelle à l'avion et rééquilibrer ainsi l'usage des différents modes de transport. Enfin c'est une opportunité de reconfigurer le quartier de la gare à Toulouse, qui est devenu une vitrine dans la plupart des villes qui ont accueilli une gare TGV. Il 'agit d'une vitrine touristique et commerciale. C'est en effet souvent un critère pris en compte dans les choix d'implantation des entreprises.
43	Date et heure : le 1er décembre 2014 à 15h31 Nom : morzelle Prénom : catherine Département de résidence : 31

Commune de résidence : grenade sur garonne
Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 47, 82 et 31

Remarques et observations :
Contribution dans l'enquête publique le mardi 2 décembre 2014
Cette contribution se fait en mon nom propre Catherine Morzelle, et au nom des Associations : Accueil Coopérations Européennes dont le siège est à Grenade sur Garonne,
de l'Association Défense de la Vallée de la Save chez Catherine Morzelle, 40,A , Rue Hoche, à Grenade Sur Garonne, 31330 en tant que secrétaire et présidente.

Sur le principe de fonds, l'accueil de la ligne à grande vitesse en région Midi Pyrénées est accepté. L'arrivée dans Toulouse à Matabiau est refusée.
La ligne dans ce cas sera gérée comme un cul de sac par la SNCF. IL n'y aura pas de connexion possible avec l'Espagne par ce moyen, ce qui est un contre sens
Mr F. Cuvellier Ministre des transports, en visite en novembre 2013, sur le sujet, a dit à Mr Cohen alors maire, qui présentait le projet Matabiau :" je vous apporte un projet de portée régionale et vous me répondez par un aménagement de quartier".
Le but est l'expansion du transport rail, ce qui ne peut être le cas avec ce sillon.
Le secteur Matabiau n'est pas un secteur fort, Les activités régionales adaptées au TGV se situent sur l'ouest de Toulouse à Blagnac facile d'accès pour tous.
Rien ne fera pas changer les habitudes d'autant que le transport routier est une plaie dans Toulouse et sur les rocades de la métropole. Le TGV est voué à l'échec, avec ce schéma Matabiau. Le pays n'a pas besoin de pertes de plus.

Nous portons à la connaissance des commissaires enquêteurs les observations suivantes et nos propositions, d'européens et de résidents du secteur N-O de Tlse.
L'item : Améliorer la desserte voyageurs = limiter le réseau à un sillon nord.
1) Dans un souci de rentabilité du projet, nous demandons :
a) 1 seule gare régionale, en conséquence la ligne actuelle n'est pas située au bon endroit ;
b) L'accueil régional par sa situation au plus près de Toulouse, sera placée sur le site de Blagnac, la ligne LGV devra rester sur la rive gauche de la Garonne, jusqu'à Blagnac
c) Nous demandons la création d'un HUB transport à Blagnac intégré aux équipements aéroportuaires de Toulouse Blagnac,
d) l'arrivée dans une gare souterraine de la ligne LVG, sera in situ à Blagnac, connectée au tram vers centre ville, aux bus de ville des quartiers nord et ouest et bus de banlieue (88 : Grenade - Basso-Cambo), aux boulevards urbains, aux 2 rocades "arc en ciel" et "Voie lactée" et via la rocade aux autoroutes existantes nord, ouest et sud, faisant du HUB de Blagnac aéroport un site d'accueil ouvert à toute la région, et même à l'Andorre qui y mène par cars ses voyageurs,

2) L'item : Améliorer la capacité à l'augmentation du trafic
e) Cette arrivée de la ligne en souterrain au HUB de Blagnac permettra de créer une ligne T.E.R. de desserte circulaire souterraine sous la première couronne des villes de banlieue, donnant un accès direct à 800. 000 habitants au train régional et les reliera à l'aérogare, par un tracé qui n'excédera pas 45 kilomètres de voies, à double sens, augmentant le trafic rail régional, en conséquence, le trafic de cabotage de la rocade toulousaine sera soulagé d'une grande part du trafic voiture,
f) Le maillage avec les 5 gares de banlieues Colomiers, Portet sur Garonne, Labège, Montrabé et Fenouillet, connectées avec les lignes régionales de Midi Pyrénées renforcera les usagers dans la pratique du train pour un accès à Toulouse, augmentant sa rentabilité,
g) le TGV couplé avec le HUB aéroport conforteront les deux clientèles vers un accès par le train à ce site de Blagnac par la nature interrégionale et internationale.
h) l'accès à Blagnac se fera en souterrain depuis la commune de Dune (aux environs d'Agen-47, évitera le 82 et le nord 31, réduisant le parcours,
soit un tracé de 50 kms environ (Gain de temps client estimé à 20mn environ)
i) l'intérêt de cet équipement en tunnel a un intérêt de sécurité civile puisque les installations nucléaires de Golfech (82) condamnent à mort l'ensemble des populations de ce secteur, entre Garonne et Save. Les consignes indiquent que tous les ponts seront interdits de passages aux habitants en fuite de la zone impactée, par la gendarmerie!! Le tunnel offrira un refuge par les entrées de sécurité et les zones d'abris associées en plusieurs endroits du parcours.

	3) L'item Accueillir la grande vitesse au cœur de Toulouse. Sur un site régional, oui, mais pas SNCF Matabiau trop difficile d'accès, trop éloigné des sites de production et d'activités économiques qui sont très extérieurs à la ville centre, et, Dans un souci d'ouverture vers l'Espagne, nous demandons la poursuite de la ligne LGV vers le sud : j) le positionnement en HUB de la LGV à l'aéroport de Blagnac, permet une poursuite de la ligne vers l'Espagne, par le val d'Aran-Llérida, le projet fret-rail trans européen depuis Algésiras jusqu'à Varsovie via Saragosse, Toulouse et Munich, en ouvrant un volet fret à grande vitesse, permet d'apporter un avantage comparatif au train Grande vitesse vis à vis du camion en Europe, k) le désenclavement de Toulouse derrière les Pyrénées est un enjeu majeur pour la région, la coordination des projets entre Aquitaine et Midi Pyrénées et les autres régions d'Espagne au sud de la chaîne est un enjeu majeur, d'avenir collectif, l) le développement économique de la LGV avec les secteurs nord de l'Espagne, Barcelone et Saragosse, la Catalogne et l'Aragon est crucial dans une vision européenne du futur, m) le port sec de Barcelone est déjà présent à Eurocentre secteur nord de Toulouse, la base logistique sera reliée à l'aéroport par une déserte routière prévue n) le site logistique de Montbartier (82) trouvera ses débouchés de livraison régionale, comme ceux de Grisolles (82) et de Canals (82). o) la LGV passagers viendra en offre complémentaire à l'avion qui n'a pas trouvé sa rentabilité pour la ligne Toulouse Barcelone, dans les années passées. Et cela sur le même site d'exploitation, offrant un choix d'offre aux clients qui renforce la destination du site et le partage entre moyens. p) En attendant la réalisation du programme fret rail Européen par LGV, qui prendra plusieurs années, l'aéroport peut être utile pour fixer la coopération entre acteurs du transport de fret (en utilisant les avions gros porteurs (A 400M, Beluga, A380) de la compagnie Airbus Group pour acheminer plus rapidement le fret vers les plate formes de fret, installée tous les 500 kms comme Madrid, Saragosse, Toulouse, Clermont-Ferrant, Mulhouse-Basel, Munich, Prague et Varsovie. q) l'enjeu européen étant de créer la ligne à grande vitesse occidentale et médiane, qui ira à la rencontre de la LGV déjà signée entre Moscou et Pékin. au nom des associations que je représente, je vous remercie de prendre en compte nos observations et le cadre européen de nos réflexions.
44	Date et heure : le 3 décembre 2014 à 10h58 Nom : ORLANDI BRICKLER Prénom : CLAUDINE Département de résidence : 82 Commune de résidence : VALENCE D'AGEN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TARN ET GARONNE Remarques et observations : Madame, Monsieur, je tiens à dire qu'en tant que riveraine de la voie ferrée BordeauxToulouse et habitant pas très loin du lieux de déraillement de Valence d'Agen le 20 octobre 2011 : -d'une part ce grand projet, - et d'autre part une voie ancienne où des travaux importants étaient prévus au printemps : la SNCF informe les riverains de Valence d'Agen de grands travaux sur 7 aiguillages avec un certain nombre de désagrément pour les riverains du fait de travaux nocturnes. Les travaux et les gênes ont été là, puis il est resté sur le lieu de stockage des rails et des aiguillages prêts à poser.....(ils y sont toujours à ce jour) les machines sont reparties et le ouvriers aussi vers le mois de mai. quelques temps après à grand renfort de cheminots, j'apprends que ces personnels rectifient les erreurs faites pendant les travaux précédents..... qu'il y a un problème avec les entreprises..... et que les travaux seront terminés plus tard.....!!!!!!!!!! Alors les grands projets c'est très bien, mais il y a de l'existant qui n'est pas entretenu et j'avoue qu'après l'accident de octobre 2011 pour avoir vu 'état du TGV qui a croisé le train de ballast qui a déraillé, je ne regarde plus les trains du même oeil et particulièrement es trains de marchandises. Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes sincères salutations. Claudine ORLANDI BRICKLER

45	Date et heure : le 3 décembre 2014 à 11h12 Nom : Prénom : Département de résidence : 82 Commune de résidence : BESSENS Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TARN ET GARONNE Remarques et observations : J'ai l'honneur de vous faire connaître mon opposition formelle au projet de ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux du projet LGV/GPSO. C'est un projet inutile. A quoi sert de faire gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans le transports touchent la majorité de la population par des retards de train ou la congestion des voies urbaines et périurbaines. La tracé tortueux, sans vision d'une réelle publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapport de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse. Les derniers incidents sur les lignes TER, (accidents et retards) sont une image de l'état de délabrement dans lequel se trouvent les lignes existantes et montrent la nécessité de prioriser la maintenance et le rénovation des ces lignes. Cet aménagement des voies existantes permettrait en outre d'améliorer les performances du transport ferroviaire à un coût bien moindre (étude indépendance Claraco) et participerait ainsi à une meilleure réponse aux besoins des usagers.
46	Date et heure : le 5 décembre 2014 à 17h33 Nom : vignial Prénom : nicole Département de résidence : 33 Commune de résidence : beautiran Lieu concerné par vos observations (commune, département) : projet entier Remarques et observations : Cette ligne ne répond pas à un souci d'utilité publique : Cette ligne ne sera utile qu'à une minorité de la population : celle qui empruntera cette ligne pour un trajet allant de Toulouse à Paris, via Bordeaux, en 3 heures – Dépenser des milliards (plus que le déficit de la sécu si j'ai bien tout compris) pour faire gagner quelques minutes à une minorité de la population sur un trajet de 3 heures est ce un projet pour servir la collectivité ou juste pour servir quelques intérêts plus particuliers On sait que cette ligne ne sera pas rentable alors qu'en matière de réseau ferre il y a d'énormes besoins pour permettre en toute sécurité la circulation des TER qui eux sont au service d'une importante parti de la population : il est là le véritable besoin pour ceux qui travaillent et également sur le plan écologique !il est la l'intérêt public !mais est ce le véritable souci de ceux qui veulent promouvoir ce projet Qu'en est-il de la démocratie dans tout cela ? on pourrait écrire des pages et des pages sur les incohérences de ce projet, sur ses passes droit (passer a l'intérieur de la zone de sécurité des nappes d'eaux desservant en eau potable la cub et la région avoisinante)sur les nuisances qu'il va apporter sur la participation par l'impôt des communes dévastées par ce projet(c'est un comble !) Oui, on pourrait écrire des pages, encore faut il en avoir les moyens, encore faut il en avoir le temps, encore faut il oser, avoir le courage, la volonté, la disponibilité intellectuelle (certains de plus en plus nombreux consacrent l'essentiel de leur énergie à survivre au jour le jour) c'est pourquoi je m'insurge contre ce simulacre de démocratie que constitue cette enquête publique dont l'approbation se baserai sur le qui ne dit mot consent. On sait combien la population se désinvesti de plus en plus de la chose publique .il n'y a qu'a continuer à ne pas entendre ceux qui contestent un projet sous l'argument fallacieux (je n'invente rien on l'entend régulièrement) qu'ils sont moins

	nombreux que ceux qui se taisent. Pire jusqu' à présent on se demande s'il a bien été tenu compte de l'avis des élus locaux, représentants élus par ces populations, qui se sont largement et depuis longue date manifestés contre ce projet. Y aurait-il des élus de seconde zone et d'autres avec voie prépondérante ? La non prise en compte de l'avis très défavorables des municipalités concernés par ce projet tant au niveau des nuisances que de l'impôt serait un véritable déni de démocratie.je ne veux même pas envisager que cela soit possible En conclusion le bénéfice attendu pour une infime partie de la population est totalement disproportionné avec le prix à payer que ce soit en matière financière environnementale et surtout en terme d'atteinte grave a la qualité de la vie d'innombrables citoyens .Si on faisait le compte il y a surement bien plus de personnes lésées par ce projet que de bénéficiaires potentiel. Tout ca pour quelques minutes gagnées ; est ce bien raisonnable .Pour le « confort » d'une minorité doit on dévaster des pans entier d'une région. Est-ce équitable ? Je suis, vous l'aurez compris, fermement opposée a ce projet Nicole Vignial
47	Date et heure : le 5 décembre 2014 à 19h01 Nom : cabanel Prénom : gabriel Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toulouse Remarques et observations : 1-Phase des travaux:il est inacceptable pour la qualité de vie du quartier d'accepter que des travaux s'accomplissent la nuit et le weekend- 2-la protection par mur antibruit doit concerner l'ensemble du quartier Michel Ange Lapujade;les habitants n'ont pas à assumer les nuisances sonores que ce projet va entraîne;la valeur du patrimoine immobilier baisserait considérablement ce qui signifie un appauvrissement de leur patrimoine immobilier pour les propriétaires de cet îlot En conclusion:notre demande est d'interdire les travaux nocturnes et le weekend àRFF et de mettre en place un mur antibruit dans tous les secteurs y compris le secteur Michel Ange
48	Date et heure : le 7 décembre 2014 à 14h17 Nom : Association Prénom : Cheminots Saint Laurent Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, Gare Matabiau Remarques et observations : Bonjour N'ayant toujours pas trouvé dans cet important dossier les explications concernant l'élargissement du souterrain nord de la gare Matabiau, nous aimerions savoir pourquoi une enquête d'utilité publique est lancée sur ces travaux, alors qu'il est prévu d'élargir les quais de la gare afin d'absorber, en sécurité, le nombre de voyageur arrivant de deux trains sur le même quai. Soit ces travaux incluront le paramètre d'élargissement des quais, mais cela n'apparait pas dans l'enquête publique. Soit de nouveaux travaux seront réalisés pour adapter ce souterrain nord à l'élargissement des quais En ce contexte de crise, nous demandons que les travaux de cet élargissement soient réalisés en même temps que l'élargissement des quais. Cordialement ACSL

49	Date et heure : le 7 décembre 2014 à 19h35 Nom : Gouverneur Prénom : Gérard Département de résidence : 33 Commune de résidence : 33650 Saint-Morillon Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Sorties nord Toulouse Remarques et observations : Bonjour, Ayant déjà donné un avis de totale opposition au projets de lignes nouvelles je m'oppose donc aussi à tout ce qui serait ici une conséquence de la construction de ces lignes nouvelles. Néanmoins, pour fluidifier la circulation à la sortie Nord de Toulouse il se peut qu'ici ou là, dans les gares en sortie de Toulouse, des travaux s'avèrent nécessaires pour faciliter la circulation des trains. Mais ils devront alors absolument être l'aboutissement de discussions et négociations avec les élus locaux et les citoyens, pour éviter toute destruction de foncier bâti et d'expropriation ruineuse pour les habitants...
50	Date et heure : le 7 décembre 2014 à 22h20 Nom : Cervellin Prénom : Luc Département de résidence : 31 Commune de résidence : Fonbeauzard Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lespinasse Remarques et observations : Bonjour, Nouvel habitant de la région Nord-Toulousaine, je m'intéresse à ce projet qui permettra, à l'échelle européenne et nationale, de désenclaver Toulouse et de rendre la ville moins dépendante du transport aérien. Toutefois, au niveau local, le choix de ne pas doter Lespinasse d'une halte ferroviaire est étonnant. Je me suis intéressé au dossier ces derniers mois en prenant connaissance des publications et en participant à la réunion publique qui s'est tenue à Fenouillet le 07/10/2014 : lors de cette réunion, la direction du projet expliquait que les hypothèses ayant conduit au choix de ne pas doter Lespinasse d'une halte ferroviaire étaient restées inchangées depuis ce choix. Cependant, les hypothèses évoquées ne sont communiquées ni dans les documents disponibles sur les sites, ni lors des réunions publiques. Or ce choix ne semble pas logique étant donné que toutes les villes traversées par la ligne au Nord de Toulouse jusqu'à Saint-Jory seront desservies (Fenouillet, St Alban, Aucamville, Lalande), à l'exception de Lespinasse. Pourtant le bassin de population de Lespinasse, ajouté à celui des communes voisines de Bruguières et Gagnac me semble justifier une halte. J'invite donc la commission d'enquête, dans l'intérêt général, à inciter la direction du projet soit à communiquer clairement sur les raisons de ce choix, soit à revoir sa position si cette dernière n'est pas justifiable. Bien cordialement, Luc Cervellin

51	Date et heure : le 8 décembre 2014 à 16h57 Nom : Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute la ligne Remarques et observations : Bonjour, Cette ligne nouvelle est indispensable pour intégrer Toulouse et son agglomération dans le réseau à grande vitesse européen. Alors qu'on peut faire le trajet Marseille-Paris en 3 heures en TGV, il faut encore environ 5h15 pour effectuer pour effectuer Toulouse-Paris également en TGV. Cette liaison à grande vitesse est indispensable pour le développement économique de la région. Contrairement aux inepties qu'on entend depuis quelques mois, la grande vitesse a encore un avenir en France. A condition que les tracés des nouvelles lignes et des nouvelles gares soient fait intelligemment et avec du bon sens. Ainsi pour le projet qui nous concerne, l'arrivée des TGV en gare Matabiau est une excellente nouvelle pour la desserte de l'agglomération et vis-à-vis des correspondances. D'autre part, à ceux qui prétendent qu'on peut aménager la ligne existante Toulouse - Bordeaux, je leur réponds ici que c'est faux ! La circulation cadencée de TER est incompatible avec le développement d'autres circulations plus rapides et ne comportant pas d'arrêt. Néanmoins, je souhaite le maintien de trains intercité de qualité notamment sur la ligne Toulouse - Brive - Limoges - Paris car les personnes qui empruntent ces trains ne vont pas forcément d'un terminus à l'autre mais effectuent par exemple des trajets Toulouse - Brive ou Toulouse - Limoges, etc. La LGV ne doit pas nuire au réseau existant. Concernant l'aménagement ferroviaire nord de Toulouse, je voudrais attirer l'attention sur une caractéristique technique du projet. Actuellement, la 3ème voie existante entre le triage de St Jory et Toulouse (dite "voie banale") comporte une restriction de tonnage des trains suite à la rampe desservant la halte actuelle "Route de Launaguet". Cette voie devant être doublée pour constituer les voies dites "lentes" utilisées par le TER et le fret, il est nécessaire de modifier les caractéristiques de la rampe en question car sinon nous connaîtrons des difficultés d'exploitation ! Il vaut mieux y penser avant... Je rejoins également ceux qui demandent une halte à Lespinasse. Je ne suis pas concerné par un tel arrêt mais le développement de l'agglomération, la lutte contre la pollution et le bon sens exigent que la question soit reconsidérée. Pour conclure, je souhaite que cette LGV soit réalisée dans les meilleurs délais. Nous n'avons que trop attendu en Midi-Pyrénées et nous sommes lassés des promesses sans lendemains de maires ou de de députés qui promettaient la LGV pour demain ! J'ajoute que cette LGV ne prendra vraiment tout son sens que lorsqu'elle sera prolongée vers Narbonne et la future LGV Montpellier - Perpignan. Prenez une carte et vous verrez, qu'ainsi la boucle LGV sera terminée et donnera tout son sens au réseau TGV dont le premier maillon est ouvert entre Paris et Lyon depuis 1981, soit 33 ans ! Merci pour votre attention.
52	Date et heure : le 8 décembre 2014 à 22h08 Nom : TRACHE Prénom : JEAN PIERRE Département de résidence : 82 Commune de résidence : MONTAUBAN Lieu concerné par vos observations (commune, département) : VERLHAGUET Remarques et observations : La gare LGV de Montauban est totalement inutile

	Si je fais un parallèle entre la ligne Paris Lille, je constate que Douai dans le Nord est situé à la même distance de Lille que Montauban par rapport à Toulouse. IL N'Y A PAS DE GARE TGV À DOUAI ! et pourtant de nombreux usagers se rendent chaque jour de DOUAI à PARIS par le TGV ! Ce choix dit "en concertation" a impacté le tracé en créant de nombreux dommages sur BRESSOLS et cela aurait pu être évité ; il était tout à fait possible d'imaginer des TGV partant de Toulouse, faisant un arrêt minute à Montauban puis un autre à Castelsarrasin et rejoignant le ligne LGV par un "embranchement" (comme c'est le cas pour Douai et Arras) Autre particularité par rapport à la ligne PARIS LILLE : LE TRACÉ NE COLLE PAS À L'AUTOROUTE !!!! Pourtant ce tracé a été validé par un ministre qui se targue de bien connaître la région Nord et en particulier sa bonne ville de Valenciennes mais qui ne s'est pas souvenu, lorsqu'il s'y rendait avec sa voiture de ministre, que le long de l'autoroute A1 il y avait une ligne de TGV ! Voilà livrée à votre réflexion, une bonne source d'économies Bien cordialement
53	Date et heure : le 11 décembre 2014 à 23h33 Nom : GRANIER Prénom : XAVIER Département de résidence : 31 Commune de résidence : LESPINASSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LESPINASSE, Haute-Garonne Remarques et observations : Bonjour, L'étude indique une augmentation des nuisances autant sonores que visuelles liées à l'augmentation des cadences des trains sans toutefois préciser les cadences avant et après la mise en place du projet. Seules les cadences TER après la mise en place du projet et aux heures de pointes sont signalées. Cette information permettrait d'imaginer de l'impact en le comparant à l'état actuel. Cordialement, X. GRANIER
54	Date et heure : le 11 décembre 2014 à 23h57 Nom : GRANIER Prénom : XAVIER Département de résidence : 31 Commune de résidence : LESPINASSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LESPINASSE, Haute-Garonne Remarques et observations : Bonjour, Je suis habitant du chemin des monges et particulièrement inquiets des nuisances sonore liées à la mise en place de ce projet. Vous prévoyez dans mon environnement proche la mise en place de l'ouvrage de protection du site de TOTAL. Cet ouvrage est semi ouvert. Les bruits vont donc rebondir du côté de TOTAL pour être renvoyé vers nos habitations. Les simulations d'impact sonore montrent une augmentation de +4dB dans mon habitation soit plus du double de bruit. C'est énorme! Cette simulation prend-elle en compte l'impact de cet ouvrage semi ouvert?

	Va-t-il y avoir un effet de souffle à l'entrée ou à la sortie d'un train de ce tunnel? Que prévoyez-vous pour l'éviter? Par ailleurs, vous prévoyez d'arrêter le mur antibruit au droit du chemin de la tour. Votre étude semble indiquer qu'un mur antibruit n'aurait pas d'effet sur le point R797. Est ce que j'ai bien compris vos schémas? Si c'est le cas, comment pourrait-il avoir de l'effet sur le point R786 situé à la même distance de la voie ferrée? Quelque chose m'échappe. Nous sommes dans une zone peu dense dans laquelle nous vivons dehors dès que le temps le permet. Les solutions individuelles pour limiter le bruit dans les habitations n'ont aucun intérêt lorsque nous profitons de notre jardin. Je souhaite fortement, et mes voisins aussi, que le mur antibruit soit prolongé jusqu'à la sortie du tunnel (côté saint-jory). Cordialement, X. GRANIER
55	Date et heure : le 12 décembre 2014 à 00h17 Nom : GRANIER Prénom : XAVIER Département de résidence : 31 Commune de résidence : LESPINASSE Lieu concerné par vos observations (commune, département) : LESPINASSE, Haute-Garonne Remarques et observations : Bonjour, Je n'arrive pas à comprendre comment un tel projet ne prévoit pas de halte sur la commune de Lespinasse. Lespinasse est à la croisée des chemins. On le voit tous les matins lorsqu'on circule sur la routes que ce soit dans un sens comme dans les autres. Tous les axes sont remplis de voiture nord-sud-est-ouest. Une halte dans cette commune serait vraiment d'utilité publique. Je ne peux pas croire qu'il s'agisse d'un problème foncier quand on imagine tous les problèmes qui peuvent être rencontrez sur un projet de cette ampleur. Je ne peux pas croire qu'il s'agisse d'un problème financier (même dans la période actuelle), alors que vous trouvez le budget pour déplacer la halte de Lacourtensourt. Lorsqu'on regarde la carte, les haltes sont très rapprochées les unes des autres sur tout le parcours sauf à Lespinasse, c'est le vide de Fenouillet à Saint-Jory. En distance cela représente de Matabiau à Lacourtensourt. Imaginez la suppression des haltes de Lalande et de Launaguet, et vous comprendrez l'intérêt d'une halte à Lespinasse. Pensez à nos enfants qui pourront prendre le TER à côté de chez eux sans que leurs parents aient besoin de prendre la voiture pour les amener à Saint-Jory ou Fenouillet. Lespinasse est le grand oublié de ce projet, c'est inadmissible. Mon souhait est que vous revoyez votre étude et que vous insériez une halte sur Lespinasse sans quoi ce projet n'est d'aucune utilité publique pour les habitants de Lespinasse. Nous n'aurions une fois de plus que les contraintes sans aucun avantage. Cordialement, X. GRANIER
56	Date et heure : le 22 décembre 2014 à 13h35 Nom : delestre Prénom : daniel Département de résidence : 33

	Commune de résidence : bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : l'ensemble du projet GPSO Remarques et observations : Compléments de contribution de la fédération Sepanso : On trouvera ci-après un complément à la contribution de la fédération SEPANSO à l'enquête publique sur les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT), dans le cadre du programme GPSO. La contribution de la fédération SEPANSO a été envoyée par courrier du 5 décembre 2014 au président de la commission d'enquête AFNT, et celle-ci est consultable ici : http://www.sepanso.org/gironde/IMG/pdf/-31.pdf. Nous y avons écrit page 1/30 : « Le lecteur est submergé, dans le Dossier, de déclarations solennelles mais insignifiantes du maître d'ouvrage RFF en faveur du développement durable, déclarations qui relèvent plus de la communication publicitaire que de l'information objective de citoyens adultes qui aspirent à se forger un point de vue rationnel sur les avantages et les inconvénients du projet soumis à enquêtes publiques. » Une analyse des éléments de langage du Dosssier AFNT met effectivement en évidence une sur-utilisation de l'expression « développement durable », puisque celle-ci est utilisée 548 fois dans 40 documents différents. L'analyse détaillée est consultable ici : http://www.sepanso.org/gironde/IMG/pdf/-35.pdf
57	Date et heure : le 26 décembre 2014 à 10h41 Nom : GRANDPIERRE Prénom : Matthias Département de résidence : 33 Commune de résidence : Le Teich Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 33, 40, 31 Remarques et observations : Je suis totalement opposé à ce projet. Ce projet ferroviaire serait un gâchis écologique, paysagé et économique. Il est inutile, destructeur et ruineux. Les avis de la société civile doivent peser davantage face aux lobbies avec leurs dogmes productivistes et destructeurs qui manient habilement le chantage.
58	Date et heure : le 27 décembre 2014 à 11h49 Nom : BARBEDIENNE Prénom : Philippe Département de résidence : 33 Commune de résidence : BORDEAUX Lieu concerné par vos observations (commune, département) : AFNT et ensemble du projet GPSO Remarques et observations : Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, Habitant le département de la Gironde je suis triplement concerné par le projet GPSO. - En premier lieu, parce que, si ce projet venait à se concrétiser, mon département serait celui

qui devrait supporter le plus grand linéaire de voies nouvelles et de dommages environnementaux connexes (carrières, remembrements, etc.) pour permettre la réalisation de ce projet illégitime, inutile, ruineux et dévastateur.

- En second lieu parce que je suis aussi un usager du train et que je déplore l'abandon de certaines liaisons pour économiser l'entretien des lignes classiques et rabattre la clientèle vers les TGV dont il faut à tout prix assurer la rentabilité. Je ne peux déjà plus, par exemple, aller de Bordeaux à Lyon en train sans passer par Paris. J'en suis réduit à prendre ma voiture quand j'ai des passagers ou l'avion si je suis seul.

- Enfin, en troisième lieu, parce que je fais partie de ces contribuables qui devront payer au travers de leurs impôts, le financement d'un projet nuisible à leur environnement selon le principe bien connu et désormais parfaitement au point de « la double peine ».

C'est pourquoi, compte tenu de l'existence de lignes ferroviaires Paris-Toulouse, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux Espagne qui ne demandent qu'à être entretenues, sécurisées et modernisées, je suis farouchement opposé aux projets de lignes nouvelles, comme le sont aussi des milliers de mes concitoyens qui ont réfléchi à la question.
Je suis donc, par voie de conséquence, également défavorable à tous les aménagements ferroviaires directement liés au projet GPSO, y compris ceux de l'entrée Nord de Toulouse concernés par la présente enquête.

Bien entendu, si les habitants de la région Midi-Pyrénées estiment qu'il convient de moderniser les voies ferrées à l'approche de l'agglomération toulousaine pour offrir un service ferroviaire régional et inter citées de meilleure qualité, cette demande serait tout à fait légitime du moment qu'elle s'inscrirait en dehors du présent projet de LGV dont l'utilité est pour le moins contestable. Ceci devrait alors se faire en concertation avec les populations locales et leurs élus de terrain, dans un souci de meilleure prise en compte du confort des riverains (et pas uniquement des usagers) et devrait vraisemblablement faire l'objet d'une autre enquête publique que celle-ci.

Je me permets de faire remarquer que :

- vu la teneur réelle des débats publics de 2005 et 2006 (forte opposition dans mon département, des citoyens et des élus de terrain, très mal rapportée dans les comptes rendus « officiels ») et la mobilisation actuelle des populations de Gironde, du Lot-et-Garonne et du Tarn-et-Garonne contre un projet qui affecterait fortement leur territoire,

- compte tenu également de la teneur des expertises indépendantes (étude Claraco pour la partie Bordeaux-Toulouse) et du dernier rapport de la Cour des Comptes,

il serait, à mon avis, totalement irresponsable d'engager des sommes importantes dans des travaux visant à permettre au nord de Toulouse le raccordement de LGV.

Celles-ci risquent fort, en effet, de ne jamais voir le jour en raison d'abord du refus légitime de la population, déterminée à empêcher, y compris en s'y opposant physiquement, le saccage inutile et coûteux de son environnement mais aussi par manque de financement...

Bien entendu, si j'étais intéressé à la réalisation du chantier espérant en tirer quelques avantages personnels, comme le sont certains, ou simplement crédule et facilement manipulable par les groupes de pression favorables aux dépenses pharaoniques, comme le sont d'autres, je mettrais en avant les mêmes arguments éculés destinés à justifier chaque fois ce genre de projet :

1- Le prétendu développement de l'emploi,
2- Le prétendu report modal avec les économies d'émissions de CO2,
3- Le soi-disant développement économique induit par le gain de quelques minutes sur un trajet Toulouse-Paris qui restera toujours plus long en train qu'en avion.

Je pourrais par exemple raconter que cette ligne nouvelle est « indispensable pour intégrer

Toulouse et son agglomération dans le réseau à grande vitesse européen » (notion totalement fumeuse), que « Toulouse éprouve le besoin vital d'être reliée à Paris en TGV en 3h10 » (rien de moins), que « cette liaison à grande vitesse est indispensable pour le développement économique de la région » (on a vu ce que ça donne ailleurs), sans oublier bien sûr d'ironiser sur le rapport de la Cour des Comptes que je qualifierais alors de « tissu d'inepties » (ce qui est avouons-le, plus facile que de donner des vrais arguments).

Mais il se trouve que je me soucie davantage du devenir des territoires naturels de ma région, déjà bien malmenés par d'autres projets inutiles et chers (autoroute A65 voulue par les mêmes décideurs qui voudraient aujourd'hui nous imposer leurs LGV), et que je suis également préoccupé par l'usage qui sera fait de l'argent du contribuable et par la dette que nous allons laisser en héritage à nos descendants.

Il se trouve aussi que depuis bientôt dix ans qu'on essaie de nous forcer à accepter avec joie ce projet inutile et destructeur, de lignes nouvelles en pleine nature, j'ai pris conscience de la faiblesse de l'argumentation en faveur de ces grands projets :

1- Le prétendu développement de l'emploi :

Si les grands chantiers pouvaient, autrefois, offrir beaucoup d'emplois et relancer la machine économique c'est qu'ils cumulaient deux caractéristiques que n'ont plus les projets actuels :

1a. Les grands chantiers du passé répondaient à un réel besoin. Le creusement du canal de Panama par exemple, a permis de gagner de longues semaines de navigation, et non pas quelques minutes sur un trajet...

1b. Ces chantiers du passé nécessitaient une main d'œuvre très nombreuse et faisaient vivre des milliers de familles. Ce n'est plus le cas.
Aujourd'hui, les engins de chantier (bulldozers, pelles hydrauliques, chargeuses, tombereaux, scrapers...) développent chacun une puissance de plusieurs centaines de chevaux et dépassent parfois les 500 cv. Sachant qu'un humain en bonne forme physique ne dispose que d'une puissance d'environ 0,5 cheval vapeur, on voit vite le nombre de travailleurs remplacé par quelques engins. Quand un engin de 500 cv conduit par un seul homme, fait aujourd'hui le même travail que 1.000 terrassiers avec leurs pelles et leurs brouettes, il est aisé de comprendre que les grands chantiers actuels de BTP occupent beaucoup moins de travailleurs qu'autrefois.

2- Le prétendu report modal avec les économies d'émissions de CO2 :

Le report modal annoncé est totalement irréaliste. Il en est aussi de même des estimations de gains en émissions de CO2 qui en découlent.

2a. La Cour des Comptes nous rappelle que la fourchette de pertinence du TGV se situe sur des durées de trajet de 1h30 à 3h. Or non seulement la durée annoncée de 3h11 entre Toulouse et Paris dépasse la valeur haute de la fourchette, mais encore cette durée est calculée sans arrêt à Bordeaux, ce qui semble une configuration assez peu probable... Avec un arrêt à Bordeaux, la durée du parcours serait de 3h25 donc nettement en dehors de la fourchette, ce qui limitera déjà –du strict point de vue du temps de trajet- la compétitivité du train par rapport à l'avion.

2b. Mais le temps de trajet n'est pas le seul paramètre qui guide le choix du mode de transport. Il y a aussi et SURTOUT le prix. Jamais RFF pourtant questionné en réunion publique, n'a été capable de donner une estimation du montant du prix d'un trajet Toulouse-Paris, ce qui aurait pourtant permis de comparer avec les offres low-cost ou le covoiturage et d'en déduire le possible report modal. Dans ces conditions, sans pouvoir comparer les prix, il faudra qu'on nous explique comment le porteur de projet pourrait prévoir un taux de report de la route au rail et de l'air au rail et en déduire ensuite des économies d'émissions de CO2... Manifestement les annonces de report modal et de bilan carbone sans avoir une idée des prix face à la concurrence sont du verbiage destiné à vendre les LGV aux gogos, et uniquement ça.

2c. Le calcul du bilan carbone devrait certes tenir compte du report modal (bien calculé en

fonction des prix, comme dit ci-dessus, et non imaginaire) mais il devrait aussi tenir compte des très importantes émissions initiales de CO2 dues au chantier (émissions massives de CO2 dues au défrichement et à l'artificialisation de milliers d'hectares de forêt et de terrains naturels, émissions de CO2 par les engins de terrassement, émissions de CO2 pour la production et le transport de matériaux de terrassement, émissions de CO2 pour la fabrication de la chaux servant à compacter les sols, émissions de CO2 pour la fabrication des ciments employés pour les bétons des ouvrages et des traverses, émissions de CO2 pour la fabrication des aciers, perte de captation du CO2 par les arbres supprimés, etc...). Ces émissions ont été largement sous-estimées. Enfin, comme le fait remarquer la Cour des Comptes, le bilan carbone dépend aussi du mode de production de l' électricité achetée sur les marchés or celle-ci est loin d'être totalement produite sans émissions de CO2, au point que voyager en TGV serait parfois plus émetteur que voyager par la route en autocar...

3- Enfin, le soi-disant développement économique induit :

Toutes les études universitaires ont démontré que l'arrivée d'une LGV n'entraine pas un développement automatique de l'activité économique (voir travaux de Marie Delaplace). Les grands centres urbains qui étaient dynamiques avant la LGV le restent et ceux qui ne l'étaient pas le restent aussi... Tout au plus assiste-t-on parfois à une migration des activités d'une zone éloignée de la gare vers une autre mieux desservie. Il s'agit alors de transfert, pas de création d'activités.

Mais même sans avoir se plonger dans les publications universitaires, si une LGV entrainait une soudaine richesse là où elle débouche, cela se serait vu, et les villes qui ont été les premières desservies se seraient développées mieux et plus vite que les autres. Or la LGV Paris-Tours existe depuis des années, mais on n'a jamais pu constater par exemple, un développement fulgurant de Tours lié à l'arrivée du TGV par la ligne nouvelle. Dans le même temps, et inversement, Toulouse qui n'a pourtant toujours pas de LGV s'est développée de façon tout à fait satisfaisante à faire pâlir d'envie certaines métropoles concurrentes... Alors, indispensable la LGV ?

On pourrait également citer l'exemple de l'Espagne, pays largement pourvu en infrastructures, y compris en LGV, dont la situation économique n'est pourtant pas des plus enviables...

Compte tenu de ce que je viens d'expliquer, vous comprendrez monsieur le Président, qu'il faudrait que je sois tout à fait naïf ou vraiment de mauvaise foi pour prétendre que « Toulouse éprouve le besoin vital d'être reliée à Paris en TGV en 3h10 »...

En fait, sauf à tracer une LGV tout droit par une saignée rectiligne au travers du Massif Central en gagnant près de 150 km (mais à quel prix ?), jamais Toulouse ne pourra être desservie par les TGV avec un temps de parcours concurrentiel par rapport à l'avion. La géographie est têtue.

Et du seul point de vue du prix (sans prendre en compte le temps de trajet), même si la LGV se faisait au moins cher, en empruntant comme prévu le chemin des écoliers moins accidenté passant par les grands espaces naturels, forestiers ou agricoles de Gironde, du Lot-et-Garonne et du Tarn et Garonne, le prix des lignes nouvelles et des aménagements au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse resterait toujours trop cher et se répercuterait si fortement sur le prix du billet que les usagers préfèreront encore plus l'avion ou le covoiturage.

Paradoxalement, en raison de l'augmentation prévisible du prix du billet à cause de la LGV, le report modal risque de se faire en sens inverse de celui attendu...

Enfin, pour justifier le projet, l'évaluation socioéconomique du dossier d'enquête publique (pièce H) magnifie les bénéfices du gain de temps des voyageurs TGV mais néglige les pertes de temps des usagers pour se rendre aux gares extérieures, les pertes de temps des voyageurs pour cause de correspondances supprimées, les pertes de temps des riverains pour passer d'un côté à l'autre des lignes, la perte de la valeur économique du foncier dans l'aire de nuisance des voies et ignore le coût de la biodiversité perdue... Ce n'est que par de tels artifices que le projet est rendu présentable. Ce n'est ni sérieux ni crédible.

	Conclusion : Si l'utilité publique d'un projet s'analyse en mesurant son ratio coûts/avantages, le projet GPSO soumis à 3 enquêtes ne répond d'aucune façon aux critères d'utilité publique. Il présente des couts (environnementaux, sociaux, économiques) totalement démesurés par rapport à ses avantages. C'est manifestement, un projet contraire à l'intérêt général. Plutôt qu'une LGV ruineuse qui ne profiterait qu'à une minorité de voyageurs aisés, Midi-Pyrénées a davantage besoin qu'on maintienne des liaisons ferroviaires fiables par aménagement des voies existantes vers Limoges, Orléans et Paris sur l'axe Nord-Sud, ainsi que vers Bordeaux et Marseille, transversalement. L'Aquitaine n'a pas besoin elle non plus de grands chantiers inutiles imposés mais d'une simple modernisation de ses voies existantes. C'est pourquoi, Monsieur le Président, je vous prie d'émettre un avis défavorable sans réserves à la déclinaison au Nord de Toulouse de ce mauvais projet. Même si cela est contraire aux habitudes en matière d'enquêtes publiques portant sur des projets d'État, vous vous honoreriez en prenant cette sage décision. Philippe BARBEDIENNE
59	Date et heure : le 1er janvier 2015 à 22h48 Nom : delestre Prénom : daniel Département de résidence : 33 Commune de résidence : bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble du projet et AFNT Remarques et observations : On trouvera ci-après le complément N°2 à la contribution de la fédération SEPANSO Aquitaine à l'enquête publique sur les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT), dans le cadre du programme GPSO. Cf : http://www.sepanso.org/gironde/spip.php?article97 1°) Le discours éminemment publicitaire de RFF L'analyse des éléments de langage du Dossier AFNT, complétée avec l'examen de la fréquence d'utilisation des termes ou concepts « bateaux » comme « croissance » ou « développement des territoires », confirme combien le discours utilisé par RFF, relève majoritairement de la propagande publicitaire en faveur des projets et non de l'information objective de citoyens adultes Le terme « croissance » y est utilisé 552 fois dans 37 documents http://www.sepanso.org/gironde/IMG/pdf/-42.pdf L'expression « développement du territoire » y est utilisée 54 fois dans 17 documents http://www.sepanso.org/gironde/IMG/pdf/-47.pdf Affirmer aux 18 000 habitants des 4 communes de Haute-Garonne concernées par le projet AFNT et qui verront « passer les TGV », que celui-ci permettra le « développement de leur territoire » et facilitera leur mobilité quotidienne, relève d'un certain cynisme, alors que les retours d'expérience montrent que c'est l'inverse qui se produit généralement dans les communes coupées en deux par ce genre d'infrastructure. 2°) Impasse sur les enjeux financiers des projets soumis à enquêtes publiques Il paraît pour le moins surprenant que les dossiers soumis à enquêtes publiques fassent l' impasse sur les enjeux financiers des projets, alors que ceux-ci ont fait l'objet en 2009 d'un protocole

	d'accord entre l'Etat, RFF et les collectivités territoriales concernées (notamment le Conseil régional d'Aquitaine et le Conseil Régional de Midi-Pyrénées). Il convient que les citoyens soient clairement informés des engagements financiers des contributeurs publics concernés par les projets soumis à enquêtes publiques Cf : Protocole d'intention pour la réalisation de la LGV SEA. Délibération du Conseil régional d'Aquitaine du 16 février 2009. http://www.sepanso.org/gironde/IMG/pdf/-49.pdf http://www.sepanso.org/gironde/IMG/pdf/-50.pdf 3°) Baisse de compétitivité des transports ferroviaires L'augmentation des tarifs de la SNCF de 2,6 % prévue au 1er janvier 2015 (1) alors que le prix de carburants est en baisse sensible du fait de la baisse du prix du pétrole de près de 40% (2), contribuera à la perte de compétitivité des transports ferroviaires face aux transports routiers ou aux transports aériens. Cette perte de compétitivité des transports ferroviaires fragilise les perspectives de croissance du trafic ferroviaire annoncées par RFF pour les LGV en projets, et remet en cause les avantages socio-économiques attendus. Cf : (1) : SNCF : la hausse des prix provoque la colère des consommateurs. Valérie Collet. Le Figaro. 28/12/2014 http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2014/12/27/20002-20141227ARTFIG00027-sncf-la-hausse-des-prix-provoque-la-colere-des-consommateurs.php (2) : Baisse du prix du pétrole : qui perd , qui gagne ? Pierre Haski. L'Obs http://rue89.nouvelobs.com/2014/12/14/baisse-prix-petrole-perd-gagne-256554
60	Date et heure : le 2 janvier 2015 à 18h52 Nom : Galy Prénom : Laurent Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse Remarques et observations : Mes commentaires concernent les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT). 1. Halte Route de Launaguet Je soutiens l'idée du déplacement de la halte pour se rapprocher de la station de métro de La Vache afin de faciliter l'interconnexion. Je suis favorable à l'extension du parking relais de cette station dont la fréquentation augmentera avec l'arrivée du trafic SNCF. 2. Ouvrages d'aménagements Il faut équiper les abords des voies dans l'agglomération par des murs anti-bruit afin de protéger les riverains des nuisances de l'augmentation du trafic. Il faut aménager pour les piétons et les cycles les passages sous les voies et les ponts comme impasse Barthe, avenue de Fronton, route de Launaguet.
61	Date et heure : le 4 janvier 2015 à 12h03 Nom : Tronche Prénom : Christian Département de résidence : 31 Commune de résidence : Lespinasse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Lespinasse Remarques et observations :

Messieurs les Commissaires,

A) Contexte
Dans le cadre de la mise en quatre voies entre Saint-Jory et la gare de Toulouse-Matabiau notre habitation (R765) sera impactée par l'adjonction des deux de voies ferrées aux deux voies existantes . Il n'est pas prévu de construction de mur anti-bruit dans le projet actuel en bordure des voies ferrées qui se trouvent du côté de notre habitation.

Remarque: Le mur anti-bruit implanté de façon unilatéral a pour but premier de protéger les habitations se trouvant de l'autre côté du canal mais risque d'avoir des effets secondaires très négatifs sur notre habitation, qui est le doublement du bruit par réflexions multiples sur ce mur anti-bruit. En effet le mur anti-bruit est conçu pour atténuer de façon importante les ondes transmises par les voies ferrées (aux passages des trains) afin de protéger les habitations se trouvant derrière ce mur contre ces ondes transmisses mais en aucun cas contre les ondes réfléchies vers notre habitation. Si les ondes transmises par les voies ferrés et les ondes réfléchies par le mur anti-bruit sont en phase alors le bruit sera doublé vers notre habitation (+ 3dB).

B) Analyse
Quand on observe les pièces du dossier page 222 et 223 (volume 12) on s'aperçoit que :
1) Les maisons référencées (R785 et R784 en limite du mur anti-bruit vers Saint-Jory) sont au-dessus du seuil réglementaire de 65 dB(A) et l'apport du mur anti-bruit prévu est significatif sur la réduction du de l'ordre de 4 dB.
2) Alors qu'un ensemble de maisons référencées (R758, R757, R756, R812, R755, R810, R754 en direction de Toulouse) sont en deçà du seuil réglementaire de 65 dB(A) avec une valeur maximale de LaEq de 60 dB(A). Le critère étant que pour des niveaux supérieurs à LaEq de 65 dB cela nécessite une protection contre le bruit. Du fait que cette ensemble de maisons sont en deçà du seuil de façon très significative (supérieur à 5 dB), si le critère était correctement appliqué ces dites habitations ne devraient bénéficier d'aucune protection contre le bruit.
3) Elément encore plus contestable est que pour l'ensemble de maisons référencées (R758, R757, R756, R812, R755, R810, R754 en direction de Toulouse) l'apport d'un mur anti-bruit ferait diminuer le bruit de 0.3 dB c'est-à-dire de façon négligeable.

En résumé, le projet en l'état envisage de faire construite un mur anti-bruit pour un ensemble de maisons référencées (R758, R757, R756, R812, R755, R810, R754 en direction de Toulouse) qui se trouvent en deçà du seuil réglementaire de 65 dB(A) et que l'apport d'un mur anti-bruit de bruit ne ferait diminuer le bruit de 0.3 dB c'est-à-dire de façon négligeable.
Il est difficilement justifiable de prévoir la construction d'un mur anti-bruit alors que le critère de dépassement du seuil de bruit réglementaire (LaEq = 65 dB(A) critère RFF) n'est pas rempli.

C) Proposition
Au vu des remarques précédentes basées sur le dossier de RFF, Il nous semble que l'équation économique n'est pas très efficiente.
Si le mètre linéaire d'un mur anti-bruit a un coût de 1 000€ (en moyenne) pour une longueur de 290 mètres (distance ente R758 et R754), nous arrivons à un coût moyen pour ce mur anti-bruit de 290 000€.
Afin de ne pas impacter le budget prévisionnel du projet, nous proposons de déplacer une partie du linéaire du mur anti-bruit en regard de notre habitation soit un mur d'une longueur de 160 mètres estimé à 160 000€. L'économie sur le projet portant uniquement sur cette petite partie serait de 130 000€ ce qui est un montant non négligeable pour les caisses de l'état (nos impôts).

D) Conclusion
Afin de protéger notre habitation contre les futures nuisances sonores dues à l'adjonction de deux voies supplémentaires sur la ligne Saint-Jory vers Toulouse, le déplacement du mur anti-bruit en regard de notre habitation n'aura aucun impact sur le coût du projet même voir favorable.
Nous souhaitons très vivement qu'une solution soit trouvée avec RFF permettant la construction d'un mur anti-bruit du côté des voies ferrées jouxtant notre habitation basée sur les propositions présentées ci -dessus..

En vous remerciant de bien vouloir prendre en compte cette proposition , je vous prie de recevoir,

	Messieurs les Commissaires, mes sincères salutations Christian Tronche
62	Date et heure : le 5 janvier 2015 à 10h46 Nom : Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : Castelginest Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Gare Fenouillet Saint Alban Remarques et observations :
	Bonjour, Je pense qu'il est important de prévoir à la gare de Fenouillet Saint Alban un espace suffisant pour une gare de bus d'importance. En effet, pour de nombreux habitants de ce secteur, il sera plus rapide d'être rabattu directement sur cette gare pour accéder à la gare Matabiau, plutôt que de prendre les bus actuels, qui ont des temps de trajets relativement long, pour accéder à l'extrémité de la ligne B du métro.
63	Date et heure : le 5 janvier 2015 à 11h31 Nom : Boyer Prénom : Marc Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, Haute Garonne Remarques et observations : Objet: passage souterrain entre les impasses Barthe et Vitry J'ai parcouru le document, et je n'y ai trouvé aucune référence au passage piéton souterrain, qui passe sous la voir de chemin de fer, entre l'impasse Barthe et l'impasse Vitry (un peu au nord du Pk 254). Ce passage souterrain est très important, entre autre pour permettre aux collégiens au nord de la voie d'accéder au collège Toulouse Lautrec. Il faudrait évaluer le risque vibratoire de la nouvelle ligne sur cet ouvrage.
64	Date et heure : le 5 janvier 2015 à 11h42 Nom : Boyer Prénom : Marc Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, Haute Garonne Remarques et observations : Objet: construction de 65 logements au Pk 254, côté sud ouest. Il y a actuellement un projet de construction de 65 logements, impasse Barthe, au nord du Collège, au Pk 254. Le chantier vient de démarrer. Étant au même niveau que le collège et les habitations R84, R85, R89, R98, R99, il subira lui aussi un niveau de bruit dépassant les seuils réglementaires. Je n'ai trouvé aucune mention de ce projet dans le dossier.

65	Date et heure : le 5 janvier 2015 à 13h28 Nom : Labatut Prénom : Sébastien Département de résidence : 33 Commune de résidence : Le Bouscat Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble du projet Remarques et observations : Projet inutile, destructeur et ne présentant aucun intérêt général.
66	Date et heure : le 5 janvier 2015 à 16h09 Nom : TOUTAIN Prénom : Yann Département de résidence : 33 Commune de résidence : Bruges Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toute l'emprise du projet Remarques et observations : Ce projet n'est en rien d'utilité publique et va détruire des espaces naturels remarquables de la région et ses espèces associées. Celui-ci est complètement INUTILE et DESTRUCTEUR.
67	Date et heure : le 5 janvier 2015 à 18h50 Nom : Boyer Prénom : Marc Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse, Haute Garonne Remarques et observations : Objet: Demande de mur de protection au sud-ouest du PK 254 Le document d'enquête pose en principe général que "des mesures de réduction à la source avec protection par merlon ou écran acoustiques sont mises en oeuvre en priorité." (Pièce F - Étude d'impact // Volume 4.12, Secteur géographique n°12 --de Castelnau d'Estrétefonds (31) à Toulouse (31), p196) En ce qui concerne mon quartier, au PK 254, un mur est prévu sur le côté nord est, mais pas sur le côté sud-ouest ! Pour les habitations R84, R85, R89, R98, R99 et le collège, seule une isolation des bâtiments est prévue. Or, l'emprise au sol du domaine RFF permet tout à fait la construction d'un tel mur, au moins du bout de l'impasse Barthe jusqu'à l'impasse de Negreneys (après, je ne connais pas). Cette partie regroupe actuellement une douzaine de logements, un collège, et va accueillir 65 logements supplémentaires (en construction, Promologis et Nouveau Logis). En ce qui concerne le collège, les enfants passent beaucoup de temps chaque jour dans la cour, et sur l'installation sportive attenante. L'isolation phonique du bâtiment ne les protégera pas lorsqu'ils seront dehors. En ce qui concerne les maisons, la solution proposée d'isolation des bâtiments n'apporte rien pour la vie en extérieur, dans les jardins. De plus, les été toulousains nous amènent à dormir fenêtres ouvertes.

	Je demande donc la construction d'un mur du protection au sud-ouest du PK 254, ad minima du bout de l'impasse Barthe à l'impasse de Negreneys.
68	Date et heure : le 5 janvier 2015 à 21h57 Nom : delestre Prénom : daniel Département de résidence : 33 Commune de résidence : bordeaux Lieu concerné par vos observations (commune, département) : L'ensemble du projet soumis à 3 enquêtes publiques simultanées Remarques et observations : Monsieur le Président de la Commission d'enquête LGV GPSO AFNT. Dans la lignée du rapport de la Cour des Comptes du 23/10/2014, la prise de conscience des limites de pertinence du modèle économique de la grande vitesse ferroviaire en France, s'élargit de jour en jour. Les quatre articles consacrés dans le Monde daté du 6 janvier 2014, à l'effondrement du système ferroviaire français, nous fournit l'occasion d'apporter un troisième complément à la contribution de la fédération Sepanso Aquitaine du 4 décembre 2014 à l'enquête publique sur les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT), dans le cadre du programme GPSO. 1°) Cadrage du débat sur l'avenir du ferroviaire en France Alors qu'un quarteron de lobbyistes continue de soutenir, contre vents et marées, le programme de LGV GPSO d'un coût de 9,3 milliards € payable à crédit et remboursable par nos enfants (belle mentalité !), la fédération SEPANSO soutient la voix du bon sens, comme celle du journaliste Philippe Escande (*) « L'âge du train est passé. Du moins tel que l'a imaginé la France. Celui d'un moyen de transport démocratique, écologique et performant. C'était le rêve du TGV, cette fusée sur roues censée propulser la France dans l'excellence du XXIème siècle. La performance fut au rendez-vous. Mais pas l'équité, comme en témoigne l'augmentation constante du prix du billet. Car un train, bien avant d'être une locomotive et des rames, est d'abord un réseau. Et celui du TGV coûte cher : plus de 20 millions d'euros du kilomètre ! Aucun réseau, qu'il soit téléphonique, électrique ou routier, ne coûte une telle somme : l'équivalent des dépenses annuelles d'une ville de 10 000 habitants pour chaque millier de mètres installé ! Comme l'Etat commanditaire et tout puissant n'a jamais eu les moyens de financer un tel effort, il est venu gonfler un endettement aujourd'hui hors de contrôle. A près de 40 milliards d'euros aujourd'hui, la dette de la SNCF atteindra 61 milliards d'ici 2025. La raison d'une telle dérive tient largement à l'inconséquence de l'Etat et des collectivités territoriales qui, au nom de l'intérêt général d'aménagement du territoire et d'intérêts particuliers d'élus locaux, ont laissé se déployer des lignes TGV à la rentabilité non assurée, vers Strasbourg ou Bordeaux par exemple. » Pour la fédération SEPANSO, l'effondrement du système ferroviaire français n'est pas inéluctable. Elle soutient notamment la mobilité au quotidien du plus grand nombre, comme le souligne Philippe Escande : « Le train a finalement un très bel avenir, celui de la connexion des zones denses, saturées en automobile. Le train de banlieue, si méprisé que l'on a oublié d'investir dans sa modernisation, est l'avenir du fer. Le train doit se reconstruire autour de deux valeurs-phares un peu oubliées et sans laquelle il n'y a pas d'ambition durable : la modestie et l'efficacité. » (*) Requiem pour un train. Philippe Escande. le Monde. 06/01/2015 2°) La mobilité selon RFF RFF use et abuse du terme « mobilité » dans les 10 000 pages du dossier d'enquête AFNT, puisque celui-ci y est utilisé 456 fois dans 30 documents http://www.sepanso.org/gironde/IMG/pdf/-54.pdf RFF dévoile largement les facettes d'une « idéologie mobilitaire » (**), de plus en plus contestable car s'adressant à une minorité d'utilisateurs. (2) « L'idéologie mobilitaire ne met en avant, et au-dessus de tout, que des vertus. La mobilité doit ainsi être entendue comme ce qu'elle se défend d'être : une catégorie qui fait croire. Elle projette une représentation du monde conçue par les élites. A partir de faits souvent minoritaires, elle

	privilégie le monde tel qu'il devra (it) être sur les rapports socio-temporaux tels qu'ils sont, en déclinant pour cela des chiffres qui donnent l'impression d'un phénomène total. Pourtant la majorité de la population vit sans cette représentation et hors d'elle. » (**) Prisonniers de la mobilité. S. Borja, G. Courty et T. Ramadier. Le Monde Diplomatique. Janvier 2015. 3°) Conclusion, Le débat sociétal de ce début 2015, très critique sur l'avenir du système ferroviaire français et sur les enjeux mobilitaires, conforte une fois de plus la fédération Sepanso dans son opposition très ferme aux projets de lignes ferroviaires à grande vitesse dans le Sud Ouest (programme GPSO). Nous vous remercions par avance, Monsieur le président de la Commission d'enquête, de bien vouloir compte nos observations.
69	Date et heure : le 6 janvier 2015 à 09h57 Nom : Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse Remarques et observations : Contribution de l'APUMP à l'enquête publique sur les aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse (AFTN) Cette contribution de l'Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP), vient en complément de celle qu'elle a déposé le 8 décembre 2014 à l'enquête publique sur le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) - Contribution n° 1750 consultable sur http://www.gironde.gouv.fr/content/download/23128/146257/file/GPSO%20LN%20observations%20du%20public%20le%208%20d%C3%A9cembre%202014.pdf. 1 – Un contexte de crise systémique L'APUMP souligne, en préalable, le contexte de crise systémique (écologique, économique, sociale…) à l'échelle planétaire, posant de nombreuses questions, non résolues, sur notre modèle de développement et sur nos modes de vie futurs. L'APUMP rappelle également le contexte local de renouvellement significatif des équipes municipales et le nouveau contexte législatif (loi MAPAM) qui va conduire à une nouvelle répartition des compétences entre la Région, la Métropole et le Département et, nous l'espérons, à de nouvelles synergies entre Région et Métropole. 2 – Incohérences entre les documents d'urbanisme et le projet Pour l'APUMP, le projet de mise à 4 voies entre St Jory et Matabiau représente une priorité absolue. Il doit constituer la première étape d'un développement ambitieux des "trains du quotidien" pour les déplacements pendulaires des métropolitains et les déplacements régionaux, en profitant de l'opportunité offerte par le réseau ferroviaire à 6 branches, en étoile, convergeant à Matabiau, qui irrigue le territoire de l'aire urbaine et relie les villes situées à une heure de trajet, au cœur de la Métropole. Dans le dossier d'enquête publique, RFF ne prend pas en compte cette priorité. En effet dans son dossier, RFF s'appuie sur le SCOT et les PLU existant pour justifier d'un très faible nombre d'usagers potentiels de trains cadencés entre St Jory et Matabiau. En effet, sauf erreur de notre part, ces documents d'urbanisme n'ont pas anticipé la dynamique dans l'aire urbaine que pourrait engendrer un cadencement des TER et la transformation de simples haltes ferroviaires en véritables gares multimodales (quelles suites opérationnelles au projet de « Plan-guide de développement des territoires nord toulousains » ?) … Les documents de planification en cours de

validité ont privilégié la densification autour du Boulevard Urbain Nord, qui présente l'inconvénient de favoriser les déplacements en voiture vers le centre de la métropole. Ce faible nombre d'usagers potentiels risque de remettre en cause, du point de vue de RFF, l'intérêt de cette mis e à 4 voies.

De notre point de vue, les potentialités offertes par la mise à 4 voies du réseau ferré doivent être prises en compte par les documents d'urbanisme et de planification de l'aire urbaine.

Si la ligne nouvelle (LGV) entre Bordeaux et Toulouse devait ne pas être déclarée d'utilité publique, il est probable que RFF considérerait que la mise à 4 voies ne se justifie plus. Or la circulation prévue des TGV ne constitue qu'une partie du trafic potentiel de la gare Matabiau , par rapport aux circulations des TER sur l'agglomération et du développement des trains « intercités » pour la desserte régionale (Bordeaux, Montpellier, Limoges…).

L'APUMP souhaite que les décideurs concernés se mettent d'accord pour considérer que cette mise à 4 voies est d'utilité publique et urgente pour améliorer sensiblement la qualité des mobilités de tout le Nord Toulousain. La mise en révision du SCOT qui s'engage, ainsi que la mise en chantier de PLUi, offrent l'opportunité d'une approche partagée de la place du réseau ferré dans le développement des transports publics cadencés dans l'agglomération et de la multimodalité autour de chaque gare (cf. chapitre 5 de notre contribution à l'enquête publique GPSO).

3 – Un projet urbain ambitieux pour le Nord Toulousain

Dans son dossier d'enquête publique, RFF en reste uniquement à un projet technique ferroviaire. Les haltes actuelles sont réaménagées mais à minima… Pour l'APUMP, il s'agit, au contraire, grâce à la mise à 4 voies, d'engager un projet urbain d'envergure entrainant une dynamique de transformation urbaine de tout le Nord Toulousain. Un tel projet ne peut pas être managé par RFF/SNCF seuls, avec une vision prioritairement tournée vers les questions techniques, financières, commerciales et d'exploitation.

L'APUMP souhaite que ce projet urbain fasse l'objet d'une approche partenariale, réunissant tous les acteurs concernés, dans un esprit de dialogue avec les communes et les riverains. Cette approche partenariale pourrait s'inspirer de celle qui est mise en place autour du projet urbain de réaménagement du site Matabiau/Raynal (TESO), conduit par Europolia. Les dimensions environnementales, paysagères, de coupures urbaines, de prise en compte des attentes des habitants et des communes concernées, largement sous-estimées dans le dossier de DUP, pourraient servir d'appui à l'émergence d'un projet urbain concerté et partagé.

4 – Pour une gare du quotidien à Matabiau

A la lecture des 1900 avis déposés auprès des commissaires-enquêteurs dans le cadre de l'enquête publique sur la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, il apparait que la Déclaration d'Utilité Publique de ce projet ne va pas de soi. Pour autant, quelle que soit l'issue de cette enquête publique, l'APUMP est totalement convaincue de l'intérêt d'un projet urbain ambitieux tel qu'engagé sur le site de Matabiau/Raynal, autour d'un pôle multimodal majeur.

L'APUMP, dont les représentants soutiennent la démarche de concertation qui va se poursuivre, autour du projet TESO, y sera porteuse d'une vision de "gare du quotidien" évolutive, pour anticiper une "montée en puissance" d'un cadencement de "trains du quotidien" et des relations interrégionales sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire. Cette vision privilégiera la recherche de réponses aux besoins et aspirations des usagers "du quotidien", tout en prenant en compte les attentes des habitants des quartiers riverains, et en recherchant une forte attractivité pour cette extension du centre-ville. Cette vision est parfaitement compatible avec l'ambition urbaine du projet et avec l'accueil de le grande vitesse au cœur de la Métropole, le cas échéant (en 2024 ou plus tard), mais change sans doute un peu l'esprit initial de ce projet.

	APUMP Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées 28, Avenue Léon Blum - 31500 Toulouse Tél : 05 34 39 23 23 contact@apump.org
70	Date et heure : le 6 janvier 2015 à 10h56 Nom : Association Deux Pieds Deux Roues Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : secteur géographique N° :12 « de Castelnau d'Estrétefonds à Toulouse » Remarques et observations : Association Deux Pieds Deux Roues 5, avenue Collignon 31200 Toulouse Tel : 05 34 30 94 18 Courriel : toulouse@fubicy.org M. le Président de la commission d'enquête AFNT Préfecture de la Haute-Garonne Direction des relations avec les collectivités locales 1, place Saint-Étienne 31038 Toulouse cedex 9 Toulouse, le 06 janvier 2015 Objet : Enquête d'utilité publique Grand Projet Ferroviaire du Sud Ouest (GPSO) Monsieur le Président, Les remarques ne concernent que le secteur géographique N° :12 « de Castelnau d'Estrétefonds à Toulouse » pour les aménagements cyclables et les déplacements à vélo et à pieds. Pièce D – Notice explicative Sur le document « 02-AFNT-D_DUP_GPSO.pdf », 80 pages, édition juin 2014. 1) Article 2.2.4 Ouvrages d'art - Page 302 et 303 la création d'aménagement cyclables et piétonniers est prévue sur : - le pont route RD29 (route d'onde), - le pont route RD63 (route de la plage à Lespinasse) , - l'avenue des sport à Fenouillet, - la passerelle canal => rue Seveso (écluse de Pourrenque) - la CD64 (route de Lacourtensourt) - la rue Salvador Allende (nouvelle halte de la Lacourtensourt) Remarque 2P2R : Ces aménagements ne sont envisagés que de manière « hypothétique » Il est important que les études de ces projets menées par le Conseil Général et la Communauté Urbaine Toulouse Métropole puissent se concrétiser afin de facilité l'accès des vélos et piétons depuis les haltes ferroviaires et la piste du canal du midi aux ZAC qui se trouvent le long de l'Avenue des États-Unis et de la route de Paris.

	Il y a une forte demande de la part des gens qui travaillent dans ces zones d'activités. 2) Article 2.2.9 Les points d'arrêts - Page 305 La création de parvis multimodaux permettront d'accueillir les cycles. Remarque 2P2R : Prévoir des parcs à vélos abrités et sécurisés. Pièce F – Étude d'impact – Volume 3.3 Sur le document « 07-AFNT-F3-3_DUP_GPSO.pdf », 498 pages, édition juin 2014 3) Effet sur les itinéraires de randonnées _ Page 321 Il est écrit : « De manière générale, les études d'Avant-Projet Détaillé seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et les activités de loisirs afin d'améliorer l'ensemble des mesures à préconiser dans ce domaine. » Remarque 2P2R : L'association Deux Pieds Deux Roues souhaite être informée et consultée lors des études des aménagements qui concernent les cyclistes et les piétons (Y compris pour le projet de création de la ZAC Piquepeyre à Fenouillet - page 467). Le vélo n'est pas concerné uniquement par les activités de loisirs. Il y a aussi les déplacements de type « urbains ». Cordialement Pour l'association Deux Pieds Deux Roues Cely Bernard Représentant des Antennes de 2P2R
71	Date et heure : le 7 janvier 2015 à 00h27 Nom : SARGOS Prénom : François Département de résidence : 33 Commune de résidence : Soulac sur mer Lieu concerné par vos observations (commune, département) : toutes les communes traversées par ce projet de LGV Bordeaux Toulouse et Dax Remarques et observations : Voilà, encore, un projet de trop ! Il est non seulement ruineux pour la nature, qui en sera à nouveau très lourdement et irrémédiablement impactée sur des milliers d'hectares, mais aussi très onéreux pour le contribuable. C'est comme pour les autoroutes : nous devons à chaque fois en payer le prix fort : pour sa construction, pour son impact environnemental, pour son utilisation. Pour quel gain ? ou plutôt : pour qui le gain ? Qui sera capable de nous prouver le réel intérêt public de cette désastreuse LGV ? Le bonheur et le bien vivre ne se mesurent pas à la vitesse que l'on met à rejoindre deux grandes métropoles, déjà surpeuplées, prisonnières de leur inexorables expansions polluantes, énergivores et rongées par le chômage... Il y a pourtant deux choses que l'on accélère remarquablement avec les TGV c'est la désertification des campagnes par les personnes qui y travaillaient et y vivaient au quotidien et l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes par les personnes qui viennent construire et dormir sur ce qui était, il y a peu, des terres agricoles... Nous sommes à une époque où nous nous devons de réduire nos consommations frénétiques d'espaces naturels, de matières premières, d'énergie, d'eau, de terres agricoles et forestières, etc. Or, que constatons nous ? Tous ces nouveaux projets, dont cette LGV inutile, empruntent de nouveaux territoires naturels et sauvages, les découpent en lambeaux, les isolent les uns des autres,

	sans jamais réutiliser, ni recycler, les emprises existantes !!! Ces territoires naturels, agricoles et forestiers, ont si peu de valeur aux yeux des promoteurs de ces projets qu'ils sont considérés comme quantité négligeable, du consommable jetable, ils ne sont même pas dignes d'un arrêt ou d'une gare qui pourraient desservir villes et villages... Que restera t-il à nos enfants ? des autoroutes et des routes, des LGV, des aéroports, des villes qui n'en finiront pas de faire tâche d'huile sur ce qu'il restera de nature... Quels espaces de liberté et de nature allons nous leur laisser ? Avant de donner un avis favorable, monsieur le commissaire enquêteur, écoutez votre cœur, pensez à la saignée dont vous porterez votre part de responsabilité, ou bien à la fierté d'avoir su vous montrer indépendant et sincère, en véritable serviteur public. François Sargos, Auteur du livre "Forêt des Landes de Gascogne, une nature secrète" Éditions Sud Ouest.
72	Date et heure : le 7 janvier 2015 à 09h42 Nom : CODEV Toulouse Métropole Prénom : Conseil de développement Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : 31 Remarques et observations : 05 janvier 2015 "Dire" du CODEV Toulouse Métropole concernant l'enquête publique sur les Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) 1- En préambule, le Codev et la grande vitesse ferroviaire Le Codev a pris connaissance du dossier d'enquête publique concernant le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). L'insertion de l'aire métropolitaine toulousaine (1,2 million d'habitants), la troisième en France après Paris, dans le réseau de la grande vitesse ferroviaire française et européenne constitue un enjeu majeur pour son développement. Que celle-ci nécessite la création d'une infrastructure nouvelle entre Bordeaux et Saint-Jory ne fait cependant pas consensus au sein du Codev. Si certains membres du Codev en soutiennent l'opportunité, d'autres ont, sur ce choix de création d'une ligne nouvelle, des positions plus réservées, voire critiques et pensent qu'un réaménagement de la ligne existante pourrait suffire. Aussi, en raison de ce dissensus, le Codev a fait le choix de ne pas déposer de "dire" concernant l'enquête publique sur la « ligne nouvelle » (Bordeaux /Saint-Jory), enquête close le 8 décembre 2014. Par contre, sur les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT), projet structurant qui impacte plus directement 5 communes appartenant à la Communauté Urbaine de Toulouse, le CODEV a été conduit à faire part aux commissaires enquêteurs de plusieurs réflexions 2 – La métropole toulousaine et la grande vitesse ferroviaire Des incertitudes demeurent sur la déclaration d'utilité publique du projet GPSO, dont l'échéance a été plusieurs fois différée, malgré la contribution des collectivités territoriales de Midi-Pyrénées au financement de la LGV Tours-Bordeaux. Cependant, dans la perspective de l'arrivée de la grande vitesse, la métropole toulousaine a fait le choix de repenser son organisation en choisissant le site actuel de la gare Matabiau. Le projet Toulouse EuroSudOuest (TESO) doit en faire un grand pôle multimodal de transports, au cœur d'un projet urbain d'envergure. Articulé au centre ville actuel, celui-ci doit permettre à la métropole toulousaine de se doter d'un espace urbain central avec des

équipements à la mesure de son territoire étendu et en forte croissance, celui des 37 communes de la communauté urbaine, et d'une aire urbaine qui regroupe aujourd'hui 453 communes.
Mais, les aménagements soumis à l'enquête publique ne sauraient ignorer la nouvelle donne induite par la réforme territoriale qui doit se traduire, dès 2016, par la fusion des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Cette démarche devrait, selon toute logique, relancer les projets d'amélioration des liaisons ferroviaires entre Toulouse et Montpellier, qui permettraient de mieux connecter Toulouse aux autres grandes métropoles du Sud, avec lesquelles elle entretient déjà, dans de nombreux domaines, des relations nombreuses, qui sont autant d'opportunités pour son développement futur : Barcelone, Marseille, Lyon…
Le Codev souligne l'incohérence de cette position de « terminus ou de « cul de sac » pour Toulouse. Toutes les actions, qui seront menées autour du projet GPSO, des aménagement au nord de Toulouse (mise à 4 voies) et du projet TESO, devront intégrer impérativement la perspective d'une poursuite des aménagements de ce grand isthme européen assurant des communications plus efficaces entre Atlantique et Méditerranée.

3 – La mise à 4 voies : une opportunité pour repenser l'organisation des systèmes de transports collectifs régionaux et urbains

Si l'arrivée de la grande vitesse à Toulouse conduit ainsi à repenser son intégration dans le réseau national et européen des grandes aires métropolitaine, c'est aussi pour la métropole toulousaine une opportunité pour réorganiser les systèmes de transport dont elle est le centre, qu'il s'agisse des transports ferroviaires régionaux (TER) ou de la desserte en transports collectifs de son aire urbaine.
C'est bien dans cette perspective qu'a été fait le choix du site de Matabiau pour accueillir la grande vitesse afin de mieux articuler TER, trains interrégionaux et TGV. Pour faire face à de tels besoins et pour organiser des intermodalités performantes, d'importants aménagements ont été proposés au nord de Toulouse et soumis à l'enquête publique. Ils consistent en particulier à mettre à 4 voies la ligne ferroviaire existante entre Saint-Jory et la gare Matabiau permettant d'offrir de nouvelles capacités au trafic de marchandises et de voyageurs et notamment un cadencement des TER au ¼ d'heure. Cadencement dont on a pu apprécier l'attractivité pour les usagers sur d'autres branches de l'étoile ferroviaire toulousaine après l'amélioration des infrastructures dont le coût a été largement supporté par la Région Midi-Pyrénées, dans le cadre du Plan Rail (2007-2013)

Au nord de Toulouse, le projet soumis à l'enquête publique offre à la métropole toulousaine une opportunité d'envisager, à l'horizon d'une dizaine d'années, un nouveau système de transport ferré pour cette partie de l'agglomération.
Le Codev appuie la mise en place sur cette infrastructure, d'une sorte de « RER », seul susceptible de répondre aux enjeux démographiques et de mobilité de cette zone qui subit depuis toujours de très fortes pressions urbaines. Pour le Codev, cette démarche est un premier pas vers un maillage ferré plus complet et plus cohérent de l'ensemble de l'aire urbaine toulousaine, vers le Sud, le Nord et l'Est, notamment. Maillage qui supposera une coordination beaucoup plus étroite, qu'il s'agisse d'horaires ou de tarification, entre les différentes autorités organisatrices de transport concernées (SNCF, Région, Département, Tisséo-SMTC)

Cf. Travaux du Codev : « Les ensemencements pour une métropole fertile – chapitre : Mettre la métropole sur de bons rails ». http://codev-toulouse.org/documentation/

Cette mise à 4 voies doit notamment s'accompagner d'un réaménagement en profondeur des 7 haltes ferroviaires historiques, très peu fonctionnelles et mal utilisées aujourd'hui. À ce sujet, le Codev regrette l'absence de mention de la halte de Lespinasse, ainsi que d'une réflexion sur le devenir des immenses terrains de l'ex-gare de triage de Lespinasse Saint-Jory dans le dossier d'enquête publique.

4. Pour un grand projet urbain du Nord toulousain

Ainsi, c'est un nouvel aménagement du Nord toulousain qui peut être envisagé. Des relations améliorées avec les villes moyennes proches (Montauban, Cahors, Castelsarrasin…) et, dans la

banlieue et la couronne périurbaine, une desserte améliorée et plus attractive avec le cadencement des TER au ¼ d'heure et l'organisation d'intermodalités plus efficientes, touts ces facteurs invitent à proposer pour l'ensemble de ce territoire une requalification urbaine en profondeur.
Il s'agit là d'un territoire de très grande ampleur dont l'emprise urbaine est supérieure à celle du projet Toulouse Euro-Sud Ouest (TESO) autour de la gare Matabiau-Raynal ! Bien que plus éloignée du coeur de la métropole, cette emprise urbaine constitue un enjeu urbain important pour celle-ci.

Le Codev souhaite que son organisation fasse l'objet d'un projet urbain d'envergure et cohérent comme pour TESO, d'un « Master-plan » global incluant une concertation innovante avec les habitants, riverains, citoyens, usagers, mais aussi avec les acteurs de l'économie locale, les entreprises, les salariés, etc. ..., qui pourrait être portée par Europolia, la SPLA chargée du projet TESO.

Enfin, la réflexion et la conception des nouveaux aménagements ferroviaires très structurants doivent intégrer tous les projets de long terme, penser en termes de synergies et éventuellement prévoir la possibilité de créer des liens complémentaires compatibles avec les critères du développement durable : Lacourtensourt – futur parc des expositions de Beauzelle, nouveau franchissement de la Garonne vers Blagnac, développement de l'aéroport de Blagnac, impact de la nouvelle gare de Montauban… et sans doute d'autres encore qu'il conviendrait de mettre à l'étude et en débat (vers le Sud avec la traversée centrale des Pyrénées...).

L'ensemble de ces questions doit être intégré dans les réflexions à venir sur la révision des ScoT (Le ScoT actuel n'a pas intégré les dynamiques urbaines engendrées par la nouvelle offre ferroviaire potentielle et le réaménagement des gares). Un « Plan-guide des territoires nord-toulousains » , encore peu diffusé, semble servir de base aux réflexions de Toulouse Métropole. L'élaboration très prochaine des PLUi permettra d'approfondir et de débattre de ces réflexions préliminaires, pour notamment coordonner les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacement sur un territoire bien plus vaste que celui traité dans le cadre trop restreint de l'enquête publique.

Le Codev propose qu'une réflexion s'engage avec l'ensemble des acteurs concernés pour organiser un renouveau du développement territoriale autour des gares TER, en commençant par la partie Nord de l'agglomération, autour de "contrats d'axes ferroviaires", par exemple.

5. Les enjeux environnementaux d'une insertion dans un territoire complexe au nord de Toulouse

Au nord de Toulouse, dans un territoire particulièrement complexe, aux multiples contraintes, l'insertion précise des aménagement ferroviaires soumis à l'enquête publique, devra donc tenir compte des objectifs définis ci-dessus, mais également de problématiques plus spécifiques aux territoires impactés par le projet.
L'étude d'impact (par ailleurs très bien faite) a négligé de proposer des mesures compensatoires pour « réduire ou supprimer » de nombreux impacts sur la vie quotidienne des riverains (effet de coupure gigantesques générant l'obligation de déplacement en voiture, impacts visuels et paysagers, traitement et entretien des talus, etc. …). Le Codev souhaite que le budget de l'opération intègre la réduction des effets de coupure (ouvrage d'art automobile, passerelles modes doux, gares traversantes, rétablissement d'une « trame verte et bleue, rétablissement des surfaces agricoles par remembrement, etc. …).

Le Codev propose que tout le secteur d'impact du projet fasse l'objet d'une démarche telle que préconisée dans ses travaux sur les espaces naturels et agricoles de la métropole.

L'urgence de la transition énergétique et d'un report modal significatif des modes routier et aérien vers le rail (Cf. Grenelle de l'environnement) est également un sujet majeur de préoccupation, à l'échelle de l'agglomération et au-delà, dans son ouverture au monde.
Le secteur des transports est responsable à lui seul de 27% des émissions de GES. La France et l'Europe ont pris récemment des engagements nécessaires et ambitieux pour le bien des générations futures. Mais pour réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2030, l'émergence de réseaux ferroviaires à haut niveau de performance est indispensable, qu'il

s’agisse des dessertes de proximité ou des relations entre métropoles pour le transport de voyageurs et de marchandises.

Les grandes aires métropolitaines de Toulouse et de Bordeaux connaissent une démographie en pleine croissance : elles accueillent ensemble près de 60 000 habitants de plus chaque année, et cette attractivité devrait durer. C'est pourquoi ces deux métropoles misent fortement sur les transports collectifs urbains et régionaux. La réduction du temps de transport ferré entre Bordeaux et Toulouse s’insérera dans cette politique. Il faut cependant rappeler, comme le fait le dossier d’enquête, qu’il faut 10 ans d’exploitation pour rattraper les émissions de GES dues aux travaux de construction d’une LGV !

Un équilibre est sans doute à trouver en jouant la carte de l'intermodalité dans la métropole toulousaine :
- Une métropole tournée vers l'international avec Blagnac et l'aérien
- Une métropole au croisement des axes Nord-Sud et Est-Ouest pour le train
Dans cette optique, la question d'une interconnexion rapide et fluide entre Matabiau et Blagnac mérite d'être envisagée.

Le Codev rappelle l’existence d’un Plan Climat Énergie Local, voulu par l’État et porté par Toulouse Métropole (PCET) ; l’étude d’impact du dossier d’enquête publique n'en fait pas mention (sauf erreur). Ce Plan Climat engage tous les partenaires de la Métropole (et donc RFF et la SNCF) à tout mettre en œuvre pour contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et à prendre des mesures d’adaptation aux changements climatiques inévitables.
Le Codev souhaite que le projet de mise à 4 voies et l’exploitation ferroviaire prennent explicitement en compte cet engagement et l’intègre dans son budget (hors fond de solidarité territoriale de 0.4% - circulaire du 27/9/2010)
Cf. « Faire Métropole, premiers travaux du Conseil de développement ». http://codev-toulouse.org/documentation/

Il apparaît à la lecture de l’étude d’impact du dossier d’enquête publique que la zone Saint-Jory-Matabiau, bordée par l’Hers et le Canal latéral à la Garonne, constitue un territoire particulièrement riche d’un point de vue de la faune et de la flore. Les mesures compensatoires intègrent une dimension de maintien, voire de renforcement des continuités écologiques présentes. Les milieux humides autour des lacs de Capy, du Bocage et de Sesquières constituent des « cœurs de biodiversité » du plus grand intérêt pour lutter, dans les années à venir, contre le réchauffement climatique et la perte de biodiversité.

Compte tenu de ces enjeux, le Codev souhaite que la mise au point du projet aille plus loin et plus en profondeur que les mesures compensatoires proposées dans l’étude d’impact. Il souhaite qu’en concertation étroite avec les habitants et le réseau associatif, le projet contribue à une amélioration de cette biodiversité dans le tissu urbain, chaque fois que cela est possible.

Une autre opportunité de réparer certaines aberrations héritées du passé : la présence en amont et en aval du triage de Saint-Jory dans le périmètre du projet, de deux sites classés Seveso seuil haut. Deux zones exploitées par Total, et positionnées au nord-ouest de l'agglomération toulousaine alors que le pétrole et le gaz proviennent de la Méditerranée, au sud-est, obligeant ainsi ces matières dangereuses à traverser la ville via la tranchée de Guilheméry et la gare Matabiau. Cette situation, à Toulouse, profondément marquée par AZF, est extrêmement préoccupante.

D'une part, les deux protections envisagées au stade actuel du projet coûtent 70 millions d’euros, et pèsent lourdement sur la rentabilité globale du projet : plus de 15% du montant total du projet entre Saint-Jory et Matabiau. Est-il conforme à « l’intérêt public » que le coût de protection des voyageurs contre les dangers représentés par les sites SEVESO seuil haut, soit intégralement pris en charge par les contribuables et les futurs usagers ?
D’autre part, ces flux de matières dangereuses sont indésirables en milieu urbain et contribuent à la saturation de la gare Matabiau et de la tranchée Guilheméry, véritable goulet d’étranglement ferroviaire pour les liaisons vers le sud.

Le Codev souhaiterait qu’une réflexion approfondie soit menée dans le cadre des concertations à

	venir afin d'envisager le déplacement de l'ensemble des installations SEVESO seuil haut (Esso et Total) situées à l'Ouest de Toulouse, et ce avant la mise à 4 voies de l'axe ferroviaire Matabiau-Saint-Jory. Rappelons que la Mairie de Toulouse souhaite le déplacement des installations Esso situées sur le site de Fondeyre. Cette réflexion, à la recherche de solutions novatrices et économes de l'argent public, pourrait être engagée à l'initiative de Toulouse Métropole, en concertation étroite avec tous les partenaires concernés. Le Codev tient également à rappeler que les emprises d'un futur contournement ferroviaire de Toulouse sont inscrites au Plan Local d'Urbanisme, entre Lacourtensourt et Montaudran et que les réserves foncières existent et doivent absolument être maintenues dans les années qui viennent. Les positions du Codev sur le danger représenté par le transport de matières dangereuses dans la traversée du coeur de l'agglomération sont connues depuis longtemps. Est-il raisonnable à terme que le trafic de marchandises continue à transiter par une gare TER-TGV à 20 millions de voyageurs ? Cf. Travaux du Codev : « Les ensemencements pour une métropole fertile – chapitre : Mettre la métropole sur de bons rails ». http://codev-toulouse.org/documentation/ Conseil de développement Toulouse Métropole Arche Marengo / 05 31 22 92 13 codev@toulouse-metropole.fr www.codev-toulouse.org
73	Date et heure : le 7 janvier 2015 à 12h43 Nom : renault fabaron Prénom : martine Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : projet liaison LGV BORDEAUX TOULOUSE Remarques et observations : COMITE DE QUARTIER MINIMES–BARRIERE DE PARIS 41 AVENUE DE FRONTON 31200 TOULOUSE Association loi 1901 Déclarée à la préfecture le 14 AOUT 2013 sous le n° W313018352 comitequartiernord.toulouse@laposte.net Nom: RENAULT FABARON Prénom: MARTINE Adresse: 56 RUE JEAN TALLIEN 31200 TOULOUSE Téléphone et mail: 06 33 22 86 14 Objet: Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, GPSO. Réalisation par RFF, Réseau Ferré de France des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT). Toulouse le 15 décembre 2014 Nous nous félicitons d'abord du lancement de ce projet de liaison LGV Bordeaux-Toulouse et considère que l'on doit s'en saisir pour améliorer l'entrée ferroviaire du Nord Toulousain: - non seulement par la mise à 4 voies demandée depuis longtemps entre Saint-Jory et la gare de Toulouse-Matabiau permettant une desserte cadencée tous les quarts d'heure.

- mais aussi par l'aménagement des sept gares et haltes ferroviaires et en ce qui concerne notre quartier des deux haltes de la «Route de Launaguet / La Vache» et celle de «Lalande-Eglise / Fondeyre».

Les habitants de notre quartier sont très attentifs à ces deux aspects du projet car notre secteur situé au point de jonction de l'entonnoir des routes arrivant du nord toulousain et à la croissance urbaine et démographique importante est de plus en plus saturé par l'accroissement du nombre de véhicules que cela induit. L'arrivée du train doit être l'occasion d'une refonte de l'organisation des infrastructures existantes et l'intermodalité son fil conducteur: TER, RER, Métro, Tramway, Bus, Voiture, Cycle, Piétons. De ce point de vue, la halte de Launaguet / La Vache occupe une place centrale.

A ce sujet, les haltes-gares qui nous sont présentées ne sont qu'une présentation graphique améliorée de l'existant, bien éloignée du trafic intense des futures stations de RER, TER, d'autant plus si elles sont intermodales comme celle de Launaguet / La Vache.

En conséquence, c'est maintenant qu'il faut lancer la réflexion sur les aménagements des haltes-gares et autour d'elles, dans leur périmètre de d'accès: voiries pour bus, voitures, cycles et piétons, stationnement, parkings, pont-route ou pont-rail pour des connexions intermodales complémentaires.

Nous demandons à ce que le Comité de Quartier des Minimes Barrière de Paris soit associé ainsi que tous les acteurs concernés, en amont, à cette réflexion. Toulouse ne peut que bénéficier d'un aménagement conséquent du nord-toulousain.

A noter que le projet GPSO ne se prononce pas non plus sur les accès routiers à la gare Raynal-Matabiau en particulier sur la proposition que nous avions dénoncée de pénétrante par le boulevard d'Elche puis par les Boulevards Silvio Trentin et Pierre et Marie Curie et la rue Cazeneuve qui provoquerait un nouvel afflux de circulation et couperait en deux notre quartier.

Impact de la mise à 4 voies des 19km de Saint-Jory à la Gare Matabiau sur le quartier des Minimes-Barrière de Paris

Le passage à 4 voies sur notre quartier entre la halte de Lalande / Fondeyre et la gare Matabiau, a consisté à:
- un rajout d'une voie coté Lalande jusqu'à la hauteur de la Route de Launaguet,
- la reconstruction d'un pont-rail «saut de mouton» entre la route de Launaguet et l'impasse Barthe pour le franchissement des voies rapides,
- l'agrandissement du pont-route (route de Fronton) et du pont-rail (route de Launaguet) respectivement sur et sous la nouvelle voie lente,
- la création des haltes ferroviaires de Lalande/Fondeyre et Launaguet/La Vache, avec pour La Vache un cheminement piétonnier entre la halte ferroviaire et la station de métro.

Ce choix à un impact sur les voiries mitoyennes, sur des terrains et bâtis privés et publics riverains du projet.

Mes remarques rejoignent celles du
Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris

Au niveau des deux haltes / Gares
Nous appuyons nos remarques sur ce qui dans le document RFF pour les haltes / gares est appelé «image d'un schéma de principe fonctionnel urbain et de mobilité donné à titre indicatif »
Nous constatons toutefois que malgré le flou de l'intitulé, l'organisation proposée nous semble avoir été davantage travaillé, pour les gares de St Jory , Fenouillet /st Aban , et Lacourtensourt, que pour Lalande Eglise et route de Launaguet. En effet pour ces deux dernières il semble que la réflexion du «comité technique» n'est guère allée plus loin que de plaquer des quais de 230m sur l'existant.

1 Halte / Gare «route de Launaguet / La Vache»

- Nous confirmons notre accord pour le déplacement de la halte actuelle Route de Launaguet vers le Nord, pour faciliter la jonction avec le métro «La Vache».
- Nous confirmons notre accord pour les deux quais supplémentaire pour arrêt des trains rapides (hors TGV).
- Nous confirmons notre intérêt pour la triple intermodalité comme aux Arènes et Saint-Agne: train métropole (RER) /train régional (TER) / métro de «La Vache».

- Et afin que le »GPSO s'intègre de façon optimale dans le territoire» (page 6 de la pièce F-Etude d'impact// volume 4-12), nous demandons:

o Que le nom de la halte ferroviaire soit plus en rapport avec celui de la station de métro de la Vache et la fonction multimodale du lieu par exemple halte de «La Vache»... Cette remarque avait été formulée lors de la réunion de concertation du 22 septembre 2011 et visiblement non retenue.

o Que le cheminement piétonnier entre la halte ferroviaire et la station de métro sur plus de 300 mètres se fasse à l'abri du soleil et de la pluie dans des conditions de confort et de rapidité optimales. Nous proposons un tapis roulant mécanique couvert, à double sens comme solution efficace.

o Que la capacité du parking de «La Vache» soit triplée, ce qui correspondrait d'une part au trafic élevé prévu pour cette halte (960 000) et qui correspondrait d'autre part au vœu des habitants de stopper le nombre important de véhicules qui tous les matins après avoir rempli le parking de la Vache se garent dans toutes les rues adjacentes aux Métros entre les stations de la Vache et de la Barrière de Paris et même au-delà vers les Minimes. L'agrandissement en hauteur permettrait de couvrir sans frais supplémentaires presque la moitié du trajet piétonnier entre la halte ferroviaire et la station de métro.

Que le pont-route de l'avenue de Fronton, actuellement infranchissable à pied, soit aménagé de trottoirs et de pistes cyclables.

o Qu'une attention particulière soit portée aux nuisances sonores et vibratoires que l'augmentation du trafic des TER et de la LGV ne manqueront pas de produire pour les riverains au bord des voies et pour l'ensemble du quartier. Nous demandons:
- que toutes les habitations concernées par des mesures hautes de bruit ou de vibration telles que mentionnées sur les cartes soient informées de leur droits.
- un mur anti-bruit côté ouest du carrefour de la Glacière jusqu'au pont Marie Pierre de Castellan et une forte protection; un tunnel tout le long du collège et du lycée Toulouse-Lautrec et des nombreux équipements sportifs en plein air; une protection particulière autour du «saut de mouton» qui à la hauteur de l'impasse Barthe pose le problème des nuisances sonores émises par des trains passant à plus de 5 mètres au-dessus du sol.
- que des mesures de bruit et de vibrations soient effectuées après travaux pour les comparer à la modélisation et que si elles dépassaient les seuils prévus que toutes les dispositions soient prises pour la sérénité des riverains ou leur indemnisation.

o Que les propriétaires expropriés soient correctement indemnisés, sans tenir compte de l'impact des nouvelles lignes. En cas d'expropriation, la notion de préjudice moral devra être prise en compte, en s'ajoutant à une juste indemnisation permettant au moins un relogement équivalent.

o Que le tunnel situé au bout de l'impasse Barthe, qui passe sous la voie ferrée et qui dessert le Collège Toulouse Lautrec soit aménagé. Il est dans l'état actuel l'exemple du type d'aménagement à proscrire.

	o Halte de «Lalande Eglise / Fondeyre» Cette halte est dite bipolaire, vu qu'elle est censée répondre à un double besoin: - Résidentiel - urbain vers Lalande - Economique et industriel du côté opposé vers la zone industrielle de Fondeyre qui s'étend sur 190 hectares. Une des plus vastes de l'agglomération. Cette bipolarité présente un intérêt supplémentaire en rapprochant des zones d'activité (et d'emploi) de zones de résidence: rapprochement lieu d'emploi et domicile … Nous demandons pour cette halte coté zone industrielle de Fondeyre: o une connexion voiture /piéton/cycle via un pont-rail avec l'impasse des Etats-Unis (à créer en face du chemin de l'église) o Un parking côté zone de Fondeyre o o Une liaison bus Requête déposée dans le registre de l'Enquête d'Utilité Publique du 14 octobre 2014 au 7 janvier 2015 inclus. Nom: RENAULT FABARON Prénom: MARTINE Date: 7/12/2015 Signature:
74	Date et heure : le 7 janvier 2015 à 13h17 Nom : renault fabaron Prénom : martine Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE Remarques et observations : COMITE DE QUARTIER MINIMES–BARRIERE DE PARIS 41 AVENUE DE FRONTON 31200 TOULOUSE Association loi 1901 Déclarée à la préfecture le 14 AOUT 2013 sous le n° W313018352 comitequartiernord.toulouse@laposte.net Nom: RENAULT FABARON Prénom: MARTINE Adresse: 56 RUE JEAN TALLIEN 31200 TOULOUSE Téléphone et mail: 06 33 22 86 14 Objet: Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, GPSO. Réalisation par RFF, Réseau Ferré de France des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT). Toulouse le 15 décembre 2014 Nous nous félicitons d'abord du lancement de ce projet de liaison LGV Bordeaux-Toulouse et considère que l'on doit s'en saisir pour améliorer l'entrée ferroviaire du Nord Toulousain: - non seulement par la mise à 4 voies demandée depuis longtemps entre Saint-Jory et la gare de Toulouse-Matabiau permettant une desserte cadencée tous les quarts d'heure. - mais aussi par l'aménagement des sept gares et haltes ferroviaires et en ce qui concerne notre quartier des deux haltes de la «Route de Launaguet / La Vache» et celle de «Lalande-Eglise / Fondeyre».

Les habitants de notre quartier sont très attentifs à ces deux aspects du projet car notre secteur situé au point de jonction de l'entonnoir des routes arrivant du nord toulousain et à la croissance urbaine et démographique importante est de plus en plus saturé par l'accroissement du nombre de véhicules que cela induit. L'arrivée du train doit être l'occasion d'une refonte de l'organisation des infrastructures existantes et l'intermodalité son fil conducteur: TER, RER, Métro, Tramway, Bus, Voiture, Cycle, Piétons. De ce point de vue, la halte de Launaguet / La Vache occupe une place centrale.
A ce sujet, les haltes-gares qui nous sont présentées ne sont qu'une présentation graphique améliorée de l'existant, bien éloignée du trafic intense des futures stations de RER, TER, d'autant plus si elles sont intermodales comme celle de Launaguet / La Vache.

En conséquence, c'est maintenant qu'il faut lancer la réflexion sur les aménagements des haltes-gares et autour d'elles, dans leur périmètre de d'accès: voiries pour bus, voitures, cycles et piétons, stationnement, parkings, pont-route ou pont-rail pour des connexions intermodales complémentaires.
Nous demandons à ce que le Comité de Quartier des Minimes Barrière de Paris soit associé ainsi que tous les acteurs concernés, en amont, à cette réflexion. Toulouse ne peut que bénéficier d'un aménagement conséquent du nord-toulousain.
A noter que le projet GPSO ne se prononce pas non plus sur les accès routiers à la gare Raynal-Matabiau en particulier sur la proposition que nous avions dénoncée de pénétrante par le boulevard d'Elche puis par les Boulevards Silvio Trentin et Pierre et Marie Curie et la rue Cazeneuve qui provoquerait un nouvel afflux de circulation et couperait en deux notre quartier.
Impact de la mise à 4 voies des 19km de Saint-Jory à la Gare Matabiau sur le quartier des Minimes-Barrière de Paris
Le passage à 4 voies sur notre quartier entre la halte de Lalande / Fondeyre et la gare Matabiau, a consisté à:
- un rajout d'une voie coté Lalande jusqu'à la hauteur de la Route de Launaguet,
- la reconstruction d'un pont-rail «saut de mouton» entre la route de Launaguet et l'impasse Barthe pour le franchissement des voies rapides,
- l'agrandissement du pont-route (route de Fronton) et du pont-rail (route de Launaguet) respectivement sur et sous la nouvelle voie lente,
- la création des haltes ferroviaires de Lalande/Fondeyre et Launaguet/La Vache, avec pour La Vache un cheminement piétonnier entre la halte ferroviaire et la station de métro.
Ce choix à un impact sur les voiries mitoyennes, sur des terrains et bâtis privés et publics riverains du projet.
Mes remarques rejoignent celles du
Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris
Au niveau des deux haltes / Gares
Nous appuyons nos remarques sur ce qui dans le document RFF pour les haltes / gares est appelé «image d'un schéma de principe fonctionnel urbain et de mobilité donné à titre indicatif »
Nous constatons toutefois que malgré le flou de l'intitulé, l'organisation proposée nous semble avoir été davantage travaillé, pour les gares de St Jory , Fenouillet /st Aban , et Lacourtensourt, que pour Lalande Eglise et route de Launaguet. En effet pour ces deux dernières il semble que la réflexion du «comité technique» n'est guère allée plus loin que de plaquer des quais de 230m sur l'existant
1 Halte / Gare «route de Launaguet / La Vache»
- Nous confirmons notre accord pour le déplacement de la halte actuelle Route de Launaguet vers le Nord, pour faciliter la jonction avec le métro «La Vache».
- Nous confirmons notre accord pour les deux quais supplémentaire pour arrêt des trains rapides (hors TGV).
- Nous confirmons notre intérêt pour la triple intermodalité comme aux Arènes et Saint-Agne: train métropole (RER) /train régional (TER) / métro de «La Vache».
- Et afin que le »GPSO s'intègre de façon optimale dans le territoire» (page 6 de la pièce F-Etude d'impact// volume 4-12), nous demandons:
o Que le nom de la halte ferroviaire soit plus en rapport avec celui de la station de métro de la Vache et la fonction multimodale du lieu par exemple halte de «La Vache»... Cette remarque avait été formulée lors de la réunion de concertation du 22 septembre 2011 et visiblement non retenue.
o Que le cheminement piétonnier entre la halte ferroviaire et la station de métro sur plus de 300 mètres se fasse à l'abri du soleil et de la pluie dans des conditions de confort et de rapidité

	optimales. Nous proposons un tapis roulant mécanique couvert, à double sens comme solution efficace. o Que la capacité du parking de «La Vache» soit triplée, ce qui correspondrait d'une part au trafic élevé prévu pour cette halte (960 000) et qui correspondrait d'autre part au vœu des habitants de stopper le nombre important de véhicules qui tous les matins après avoir rempli le parking de la Vache se garent dans toutes les rues adjacentes aux Métros entre les stations de la Vache et de la Barrière de Paris et même au-delà vers les Minimes. L'agrandissement en hauteur permettrait de couvrir sans frais supplémentaires presque la moitié du trajet piétonnier entre la halte ferroviaire et la station de métro. Que le pont-route de l'avenue de Fronton, actuellement infranchissable à pied, soit aménagé de trottoirs et de pistes cyclables. o Qu'une attention particulière soit portée aux nuisances sonores et vibratoires que l'augmentation du trafic des TER et de la LGV ne manqueront pas de produire pour les riverains au bord des voies et pour l'ensemble du quartier. Nous demandons: □ que toutes les habitations concernées par des mesures hautes de bruit ou de vibration telles que mentionnées sur les cartes soient informées de leur droits. □ un mur anti-bruit côté ouest du carrefour de la Glacière jusqu'au pont Marie Pierre de Castellan et une forte protection; un tunnel tout le long du collège et du lycée Toulouse-Lautrec et des nombreux équipements sportifs en plein air; une protection particulière autour du «saut de mouton» qui à la hauteur de l'impasse Barthe pose le problème des nuisances sonores émises par des trains passant à plus de 5 mètres au-dessus du sol. □ que des mesures de bruit et de vibrations soient effectuées après travaux pour les comparer à la modélisation et que si elles dépassaient les seuils prévus que toutes les dispositions soient prises pour la sérénité des riverains ou leur indemnisation. o Que les propriétaires expropriés soient correctement indemnisés, sans tenir compte de l'impact des nouvelles lignes. En cas d'expropriation, la notion de préjudice moral devra être prise en compte, en s'ajoutant à une juste indemnisation permettant au moins un relogement équivalent. o Que le tunnel situé au bout de l'impasse Barthe, qui passe sous la voie ferrée et qui dessert le Collège Toulouse Lautrec soit aménagé. Il est dans l'état actuel l'exemple du type d'aménagement à proscrire. Halte de «Lalande Eglise / Fondeyre» Cette halte est dite bipolaire, vu qu'elle est censée répondre à un double besoin: - Résidentiel - urbain vers Lalande - Economique et industriel du côté opposé vers la zone industrielle de Fondeyre qui s'étend sur 190 hectares. Une des plus vastes de l'agglomération. Cette bipolarité présente un intérêt supplémentaire en rapprochant des zones d'activité (et d'emploi) de zones de résidence: rapprochement lieu d'emploi et domicile … Nous demandons pour cette halte coté zone industrielle de Fondeyre: o une connexion voiture /piéton/cycle via un pont-rail avec l'impasse des Etats-Unis (à créer en face du chemin de l'église) o Un parking côté zone de Fondeyre o o Une liaison bus Requête déposée dans le registre de l'Enquête d'Utilité Publique du 14 octobre 2014 au 7 janvier 2015 inclus.
75	Date et heure : le 7 janvier 2015 à 13h23 Nom : FCPE ASSOCIATION PARENTS ELEVES COLLEGE TLSE LAUTREC Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : TOULOUSE Remarques et observations : Objet: Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, GPSO. Réalisation par RFF, Réseau Ferré de France des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT).

	En qualité de représentants des parents d'élèves du Collège Toulouse Lautrec dans le cadre de l'enquête publique nous vous transmettons ci-après nos requêtes : Une attention particulière portée aux nuisances sonores et vibratoires que l'augmentation du trafic des TER et de la LGV ne manqueront pas de produire pour les riverains au bord des voies et pour l'ensemble du quartier. Ainsi nous demandons: - un mur anti-bruit côté ouest du carrefour de la Glacière jusqu'au pont Marie Pierre de Castellan et une forte protection; tout le long des collège et lycée Toulouse-Lautrec ainsi que des nombreux équipements sportifs en plein air; - une protection particulière autour du «saut de mouton» qui à la hauteur de l'impasse Barthe pose le problème des nuisances sonores émises par des trains passant à plus de 5 mètres au-dessus du sol. - Des mesures de bruit et de vibrations soient effectuées après travaux pour les comparer à la modélisation. Si elles dépassaient les seuils prévus, que toutes les dispositions soient prises pour la sérénité des professionnels et des élèves. Requête déposée dans le registre de l'Enquête d'Utilité Publique du 14 octobre 2014 au 7 janvier 2015 inclus. Nom: ASSOCIATION DES PARENTS D ELEVES FCPE COLLEGE TOULOUSE LAUTREC Date: 2/01/2015 Comité Local FCPE du Collège Toulouse Lautrec 48 impasse Barthe 31200 Toulouse
76	Date et heure : le 7 janvier 2015 à 18h09 Nom : de Latour Prénom : Philippe Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : ensemble de la ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse Remarques et observations : La construction d ' une ligne ferroviaire LGV entre Bordeaux et Toulouse ne me semble absolument pas d ' actualité compte tenu de ce que : _ la rentabilité des lignes TGV déja en service diminue régulierement chaque année . D ' ailleurs , le rapport de la Cour des Comptes publié fin octobre 2014 dit en conclusion que le modèle du TGV français n ' est plus tenable dans les années à venir . Par ailleurs le cout de l ' investissement en lui meme est extrememement elevé : 8 milliards d ' euros évalués en 2011 , ce qui représente plusieurs milliers d ' euros pour chaque habitant des régions desservies ! _cette dégradation de la rentabilité devrait se poursuivre et meme s ' aggraver avec le développement de moyens de transport concurrents tels que le covoiturage , les transports par autocars internationaux à prix " ajustés " ou encore les différentes compagnies aériennes . _la perte irrémediable d ' une surface de terre importante (environ 7000 ha pour la ligne proprement dite) à laquelle il faudrait ajouter les surfaces utilisées pour la fourniture de matériaux nécessaires (gravieres , carrieres , ..) . _ une augmentation de la consommation électrque , énergie d ' origine nucléaire ou produite à partir de combustibles fossiles pour 80% de sa production , dont l ' aspect écologique reste à

	prouver , d ' autant qu ' elle sera consommée essentiellement de jour . _ le financement de ces travaux risque de se faire au détriment des travaux d ' entretien de la ligne " classique " Paris-Limoges-Toulouse . _le fort risque de dégradation du service sur la ligne " classique " du fait d 'une réduction du nombre de trains afin d ' inciter (ou forcer ?) les voyageurs à utiliser la ligne LGV . _enfin , l ' argument d ' un apport d ' activité à Toulouse est loin d 'etre démontré ; la mise en service de la ligne LGV peut tout aussi bien éloigner les toulousains de leur ville pour aller travailler régulierement à des centaines de km . La meilleure décision à prendre me semble donc pour prendre date de se limiter à déclarer inconstructble l ' emprise prévue pour la construction de cette ligne et d ' attendre des jours meilleurs pour éventuellement construire une ligne à grande vitesse . Cette solution présente l ' avantage de n hypothequer que trés faiblement l ' avenir tout en permettant sa construction le moment venu .
77	Date et heure : le 7 janvier 2015 à 22h44 Nom : Decorce Prénom : Jean Département de résidence : 31 Commune de résidence : Toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : Toulouse 31 Remarques et observations : Madame Monsieur, Je vous écris afin de vous remettre mes remarques. J'habite l'impasse Michel Ange à Toulouse, vous comprendrez alors que je suis aux première loges de ce grand changement qui se joue maintenant. J’ai participé le 06 novembre à la réunion d’information sur l’enquête publique sur le projet AFNT (Aménagement Ferroviaire au Nord de Toulouse), j’ai pu constater que pour la majorité des personnes qui s’est exprimée le passage de la LGV est maintenant une réalité, leur crainte aujourd’hui est que leur cadre de vie soit fortement impacté par les désagréments du passage de la LGV. Nous avons pu voir que RRF a mis en place une panoplie de mesure pour minimiser ceux-ci. Cela dit les remarques des personnes présentes m’ont semblé toutes sensés, notamment en ce qui concerne l’impact bruit. Les choix de RFF sont majoritairement guidés par l’aspect financier, cela m'a vraiment choqué. En effet il est à noter que les études sont basées principalement sur le nombre de bâtiments impactés et non par l’aspect humain et l’impact sur le cadre de vie des personnes habitant ces bâtiments. Cela se traduit par la construction de mur anti bruit de 2m, voir une aide pour changer les fenêtres et le cas échéant des protections acoustiques sur les façades, sur les zones reconnues à fort impact, bien que ce dernier point n’ai pas été développé, il est vrai que les solutions existantes n’ont pas démontré leur efficacité. Malheureusement, les autres zones, à faible densité de population, devront se contenter de simples aides voire rien. C’est là que RFF met en avant le coût de construction de ces ouvrages, et qu’il fallait faire un choix. J’ai du mal à saisir pourquoi, l’entrée de Toulouse est majoritairement couverte par un mur anti bruit, quel que soit la densité de population et que celui-ci s’arrête au droit de la voie de manœuvre du triangle Michel ANGE. Le quartier bordant la rue Michel Aange et le Chemin Lapujade sont soumis au bruit que génère le freinage des TGV, qui est plus important que le bruit de roulage cela concerne 300 m entre la voie de manœuvre et la voie d’ALBI et 400m le long du chemin Maltens. De plus les projections de cette étude couvrent une période de temps très importante de 2024 à 2054, Le quartier est en pleine mutation avec l’arrivée du TGV, et le projet TESO. C'est notamment l'arrivée du TGV qui donnera à ces quartiers, très proche de la gare, avec des espaces constructibles remarquable, une évolution importante. Cela engendra forcément une augmentation de la densité de la population dans ces quartiers environnants. Certaines études montrent très bien que dès lors de la réduction des temps de trajet à 1h la population envisage différemment la

	relation entre son lieu de travail, et le domicile. Ainsi les abords de la gare vont attiré de nouveaux habitants à la recherche de la qualité de vie Toulousaine. Ainsi des personnes travaillant sur Bordeaux, Angoulème, voir même Paris, seront attirés ici. Et cette population viendra grossir la demande de logements sur les environs de la gare. De plus le nombre de terrain disponibles autour de la gare, est dès aujourd'hui limité, donc il est évident que des zones comme le triangle Michel Ange, ou les abords de Lapujade aujourd'hui peu dense seront densifié. Donc l'argument que vous avez en disant que cette zone n'est que faiblement dense ne se tient pas. Je vous évoque ici une situation qui sera réelle dans 20 ans. Vous me répondrez qu'étant donné le peu de densité de population dans cette zone il est plus économique de prévoir une compensation, c'est à d ire des subventions pour mettre par exemple des fenêtres avec une isolation phonique renforcé. Mais comme je vous l'expliquai auparavant la densité de population dans cette zone va augmenter, donc il sera de plus en plus cher de subventionner des fenetres à isolation phonique renforcé, cela aura un cout régulier et constant. En effet les fenetres sont garanties pour les meilleures 10 ans, donc cela veux dire que tout les 10 ans, de nouvelles demandes de subventions seront faites. Alors que si vous privilégier une isolation phonique globale celui ci sera construit une seule fois et sera donc moins coûteux au bout de 20 ans. Un autre point qu'en sera t'il demain de mon jardin si paisible, ce n'est pas des aides de pacotilles qui me feront retrouver ce calme. Mais il est vrai que ce calme je ne suis pas le seul à l'avoir, tous les gens qui ont des jardins, des terrasses, des extérieurs, ou même les gens qui marche dans les rues calmes, ne le seront plus. Si maintenant l'on regarde d'une manière générale cette zone de la ville de Toulouse, qu'est le quartier Bonnefoy. Pour le moment celui ci est peu convoité car il y d'autres endroits disponibles mais lorsque le TGV arrivera en Gare Matabiau, alors ce quartier certes un peu loin du centre ville deviendra le vrai quartier de la gare, car il y a déjà tout une infrastructure existantes tel que des commerces, des espaces verts ,une identité de quartier, et surtout des espaces disponibles pour y faire de vrai projet. De plus le projet de métro passera dans le quartier. En résumé je dirai qu'au sein de Toulouse ce quartier est l'un de ceux qui subira le plus de changement, densité de commerces, de population, de demande d'hébergement professionnel, et j'en passe. Vous vous devez de ne pas le négliger. Cordialement M. Decorce
78	Date et heure : le 7 janvier 2015 à 23h27 Nom : union des comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre de vie dans l'agglomération toulousaine Prénom : Département de résidence : 31 Commune de résidence : toulouse Lieu concerné par vos observations (commune, département) : nord toulousain Remarques et observations : Messieurs les Commissaires-Enquêteurs Nous ne pouvons que constater que ce dossier est truffé de manques qui le disqualifient : 1° Pas un m2 d'Emplacement Réservé pour les futurs parkings auprès des gares! 2°Aucune desserte forte en TCSP prévue pour y accéder : à comparer avec le secteur du Sud de Bordeaux. C'est affligeant! 3°La non-prise en compte dans les calculs des inévitables urbanisations futures, à assez court terme, aux abords de la ligne. La mise en périmètre d'étude avec sursis à statuer (L111.10) votée le 18/12/2014 par la CUTM autour de 3 gares toulousaines n'est accompagnée d'aucune esquisse de développement futur de la zone et notamment d'aucun Emplacement Réservé pour parking. cela donne l'impression que RFF n'a travaillé qu'à partir du SCOT; visiblement déjà obsolète dans ce secteur. Tout ceci aurait dû donner lieu à une grande concertation entre RFF et la CUTM.

4° Résultat : un accroissement attendu du trafic TER ridicule pour un investissement de cet ordre

5° Des murs anti-btuits visiblement trop courts dans plusieurs secteurs, ne serait-ce que dans.celui de Michel-Ange et de La Salade où même le Lycée-Collège Toulouse-Lautrec n'est pas protégé! Sans parler bien sûr des futures zones d'urbanisation ignorées.

6° Pourquoi les phénomènes vibratoires sont-ils pris en compte, quantifiés et cartographiés au Sud de Bordeaux et pas, au Nord de Toulouse?

7°Quasi rien sur les mesures envisagées pour limiter l'impact sonore et vibratoire des travaux sur les habitants du voisinage. Les travaux les plus bruyants (bourreuse notamment) devraient être réalisés de jour et hors week-end.

A noter que sur ces 3 derniers points l'avis de la Mairie et de la CUTM (identique) est totalement muet. Le bien-être de leurs concitoyens semble être le cadet de leurs soucis.

Dans l'état actuel du dossier nous ne pouvons, Messieurs les commissaires-Enquêteurs, vous demander que de délivrer un avis défavorable.

Pour l'Association, le Président, M. Jean-Jacques FOURNIé