

○ Synthèse sur le tunnel proposé :

La réalisation de ce tunnel nécessiterait l'étude et la prise en compte du profil en long de la LGV.

La proximité de l'A62 et du diffuseur vers Eurocentre nécessitent de déplacer la tête Sud du tunnel tel que proposé.

Le déplacement vers le Sud n'est pas possible en raison de la topographie. Le déplacement vers le Nord se heurte à des problèmes géotechniques qui rendent incertains la possibilité d'implanter cette tête sud à l'Est de l'A62.

La nature des terrains impliquera un enfouissement tel de la tête d'entrée Nord que la longueur des tranchées d'accès sera allongée au point de rendre peut être nulle, la longueur réellement en tunnel.

- Ligne N°3

- RFF n'a jamais indiqué un passage de la ligne LGV en dessous du canal. Les 2 franchissements du canal sont prévus par au-dessus.
- La problématique de réalisation du tunnel USV est détaillé en réponse à la ligne N°2.

- Ligne N°4

- La variante option D ne se raccorde pas à l'ouest de la gare de triage de Saint Jory mais à un point à déterminer entre le bâtiment voyageur de Saint-Jory et les 3 ponts.
- Le raccordement de la ligne LGV au réseau existant ne peut se faire au Nord de la gare de Saint Jory en raison de l'impact sur le milieu humain principalement (cf Analyse visuelle).
- L'insertion d'un débranchement nécessite un dégagement d'emprises important en latéral. Compte tenu de la mise à 4 voies programmée entre Toulouse et St Jory, le débranchement de la LGV nécessitera une plateforme à 6 voies largement espacées, dans un espace contraint. Ainsi, la création du débranchement tel que proposé par le collectif impacterait :
 - Le faisceau d'attente au départ qui stocke les trains prêts au départ.
 - Les voies de manœuvre des trains pour desservir les embranchements industriels
 - La zone de traitement du fret SNCF
 - Les zones des embranchements ferroviaires des industriels
 - Le centre de maintenance de locomotives
- La création d'un ouvrage dénivelé de raccordement non seulement obligerait à détruire des voies pour insérer l'ouvrage mais aussi compromettrait la poursuite d'activités fret sur le secteur.
- Le raccordement se faisant au nord de la gare de Saint Jory, l'argumentation concernant la traversée de la gare de triage est incorrecte.

- Ligne N°5