

Toulouse, le 2 novembre 2021

Objet : demande de prolongation de l'enquête et d'organisation d'une réunion publique supplémentaire dédiée aux choix concourant au report modal (offre de service, infrastructure)

Monsieur le Président,

Depuis 2018, Rallumons l'Étoile est une association qui promeut la création d'un RER toulousain, complémentaire des TER et du métro. Elle a fait bouger les lignes de manière constructive et son action est reconnue par l'ensemble des acteurs, même au-delà du périmètre local. Elle réunit des centaines de citoyens, des associations, une trentaine de communes de tous bords et des acteurs économiques.

Ce courrier ne représente pas l'avis de notre association sur le projet soumis à l'enquête publique que nous formaliserons seulement à la fin de celle-ci, mais une première contribution qui nous semble utile pour favoriser le bon déroulement de l'enquête.

Notre association est un fervent soutien du projet des AFNT tel qu'il a été soumis à enquête publique pour la DUP. Mais nous sommes très inquiets au moment de l'ouverture de cette nouvelle enquête concernant l'évaluation environnementale sur le projet tel qu'il est envisagé d'être réalisé.

Tout d'abord, nous alertons depuis plusieurs années sur les évolutions envisagées du projet qui vont limiter le report modal des trafics voyageurs et la réduction induite des émissions de polluants atmosphériques, de consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre. En effet, le projet initial soumis à l'enquête publique prévoyait que tous les TER omnibus (à vocation de RER) auraient pour terminus Matabiau. Il incluait, en outre, la création d'un saut-de-mouton entre La Vache et Matabiau qui permettrait que tous ces trains n'aient pas leur terminus à Matabiau, mais au Sud-Est (voir annexes). Cela avait le double avantage de permettre une offre plus attractive tout en désaturant la gare de Matabiau. Mais, depuis, l'État, la Région et la SNCF privilégient la création d'un terminus partiel à La Vache, sans qu'aucune concertation, ni enquête publique n'ait été organisée jusqu'ici. Pourtant, il est aisé de comprendre que des trains partant de Castelnau-d'Estrétefonds n'auront pas la même attractivité si leur terminus est La Vache, Matabiau, Labège ou Castelnau-d'Audoubert. Or, c'est d'ores-et-déjà une offre avec un terminus partiel à La Vache qui semble avoir été utilisée pour simuler les AFNT dans les études multimodales pilotées par l'État. Problème : la synthèse publiée en janvier 2023 montre que, malgré les projets en cours et ceux envisagés, les bouchons et la pollution seront plus importants en 2030 qu'en 2017.

Notre inquiétude a donc été renforcée par l'avis de l'Autorité environnementale du 7 septembre dernier et par la décision d'organiser si rapidement cette enquête publique en complétant le dossier de 7000 pages déjà préparé. D'une part, cet avis de l'autorité environnementale, comme ceux déjà formulés le 02/02/22 et 05/05/22, conforte notre analyse que l'évaluation environnementale des AFNT doit inclure les projets connexes concourant, notamment, à l'évaluation du report modal induit, en particulier le terminus partiel de La Vache, le plan de voie de Matabiau et le projet de gare de Lespinasse. D'autre part, le jugement très sévère de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact préparée et sa demande d'une actualisation de celle-ci nous semblent fragiliser l'ensemble du projet. En effet, il est utile de rappeler que le PDU de Tisséo et le PLUI-H de Toulouse Métropole ont été annulés par le Tribunal administratif suite à des recours s'appuyant sur des alertes présentes dans les avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale. Si les compléments apportés à l'étude d'impact dans le dossier soumis à l'enquête publique ne sont

pas suffisamment solides, les arguments présents dans l'avis de l'Autorité environnementale pourraient être utilisés comme des arguments sérieux par des recours divers et variés.

Vous l'aurez compris, notre association craint, dans ces conditions, deux issues :

- « AFNT - », avec la réalisation d'un projet dégradé par rapport à celui soumis à l'enquête de la DUP, qui compromette ou rende plus onéreuse la mise en place d'un RER toulousain susceptible de jouer un rôle plus important en termes de report modal et de pollution,
- « AFNT 0 » avec un nouveau blocage du projet suite à des recours solides auprès du Tribunal administratif qui empêcheraient de débiter les longs travaux pourtant nécessaires.

Fidèle à sa démarche constructive, notre association souhaite contribuer à ce que cette enquête publique puisse, au contraire, permettre d'avoir une vision claire du projet envisagé (AFNT et projets connexes), de partager une bonne évaluation de leurs effets et, nous l'espérons, d'aboutir in fine à un projet « AFNT + ». Outre l'amélioration du projet pour les usagers, cette approche nous semble susceptible de faciliter le passage à une phase de réalisation en limitant les risques de recours.

C'est ce que nous avons indiqué au directeur de l'agence GPSO de la SNCF qui nous a proposé une rencontre ce 26 octobre après la nouvelle alerte que nous avons faite une semaine plus tôt lors du comité de suivi de GPSO à la Préfecture de Haute-Garonne (et une première alerte dans cette même instance le 23 juin dernier). Cet échange a permis de mieux nous comprendre et nous avons convenu de nous revoir ce 6 novembre. A cette occasion, la SNCF devrait nous apporter un certain nombre d'éléments de réponses, dont nous ne savons pas encore s'ils seront présents ou pas dans le dossier préparé pour l'enquête auquel nous aurons accès seulement ce jour-là.

Néanmoins, compte-tenu de la complexité du sujet et de son importance, il nous semble essentiel qu'il ne se cantonne pas à un débat entre « initiés ». En effet, l'enquête publique doit permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet afin de participer effectivement au processus de décision.

Pour cela, vous semble-t-il envisageable d'utiliser vos pouvoirs pour :

- organiser une réunion supplémentaire dédiée aux choix concourant au report modal (offre de service, infrastructure) afin de traiter ce sujet dans de bonnes conditions, sans polluer la réunion déjà prévue à Fenouillet. Celle-ci pourra ainsi se concentrer sur les autres sujets (artificialisation des sols, impacts sur les milieux naturels, réduction des impacts sonores, gestion des matériaux, maîtrise des risques technologiques, etc.) ?
- prolonger l'enquête de 15 jours afin de laisser plus de temps aux citoyens, aux élus locaux et aux différents acteurs de s'informer et de se prononcer ?

Après une première analyse du dossier, nous devrions vous transmettre dans les prochains jours une liste de remarques, de questionnements et de documents qui pourraient nous sembler nécessaires à la bonne information du public et de la commission d'enquête.

Vu la complexité technique des sujets soulevés, vous pourriez aussi juger utile de solliciter le président du Tribunal administratif pour qu'il désigne un expert ferroviaire susceptible de vous assister.

Nous avons prévu de venir à votre rencontre lors de votre permanence du 06/11 et nous nous tenons à votre disposition si vous souhaitez organiser un rendez-vous spécifique pour avoir plus de temps.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Benoît LANUSSE
Président de Rallumons l'Étoile
06.79.82.13.63
benoit@rallumonsletoile.fr

Annexe 1 : présentation du projet dans l'étude d'impact présente dans le dossier soumis à enquête publique pour la DUP en 2014-2015

Le saut-de-mouton entre La Vache et Matabiau fait partie intégrante du projet objet de la DUP.

Extrait de ce document téléchargeable ici : www.sncf-reseau.com/medias-publics/2021-11/20_GPSO_Phase_1_Dossier_EP_F4-12.pdf

3.1.2 La présentation du tracé soumis à l'enquête publique

Le projet s'étend entre les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Toulouse, du PK 234+300 au PK 257+200.

Il traverse successivement cinq communes : Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet, Toulouse.

Le tracé de la ligne nouvelle se raccordera au Nord de la commune de Saint-Jory, au PK 239+800.

Les travaux des AFNT ont lieu sur environ 19 km :

- ▶ en gare de Castelnau d'Estrétefonds, du PK 235+700 au PK 234+300 sur un linéaire de 1,4 km ;
- ▶ du PK 257 (au sud de Matabiau) au PK 239+800 (point de raccordement de ligne nouvelle à la ligne existante) sur un linéaire de 17,2 km.

Les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse consistent en :

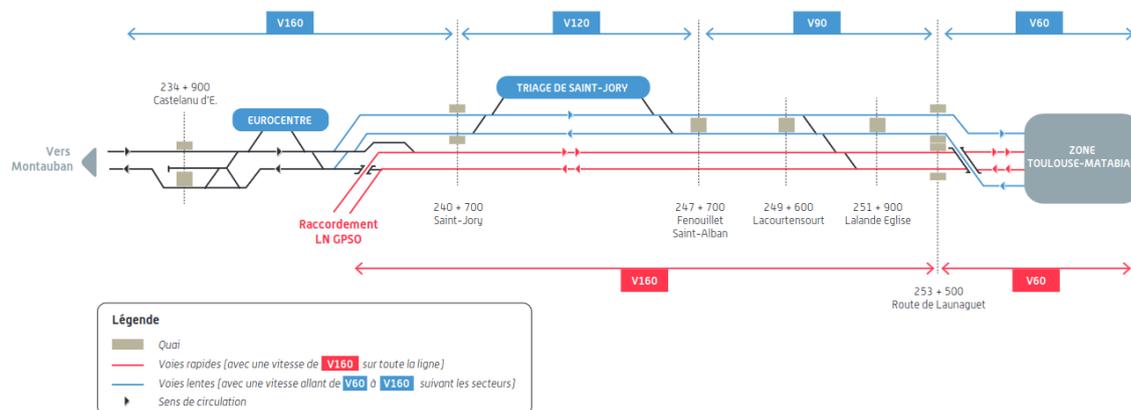
- ▶ la mise à quatre voies de tout le linéaire allant du raccordement de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse du GPSO sur Saint-Jory, à la gare de Toulouse-Matabiau ;
- ▶ la création d'un terminus TER partiel à Castelnau d'Estrétefonds : modification de la voie 2 pour créer une voie terminus en impasse et création d'une nouvelle voie 2 pour assurer la continuité de Toulouse vers Bordeaux ;

- ▶ la création d'une interconnexion fer/méto, entre la halte de Route de Launaguet et la station de méto La Vache ;
- ▶ le réaménagement des points d'arrêts suivants du linéaire : Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet/Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande-l'Eglise, Route de Launaguet. La halte de Lacourtenourt sera déplacée vers le Sud afin de favoriser son insertion et son usage dans le cadre plus large du développement urbain, tandis que la halte de Route de Launaguet sera déplacée vers le Nord, favorisant l'interconnexion avec la station « La Vache » de la ligne B du méto ;
- ▶ des aménagements en gare de Toulouse-Matabiau, du plan de voies, des souterrains et des accès.

Ces aménagements de l'infrastructure actuelle nécessitent :

- ▶ des travaux sur la majorité des ouvrages d'art (pont-route et pont-rail) jalonnant le linéaire ;
- ▶ des travaux d'assainissement, de terrassement, de voie et caténaires pour la création des voies nouvelles et l'aménagement des voies existantes ;
- ▶ la création d'ouvrages de protection vis-à-vis des sites Total Raffinage Marketing et Total Gaz, afin de respecter les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de ces 2 sites SEVESO seuil haut, opposables ou en projet ;

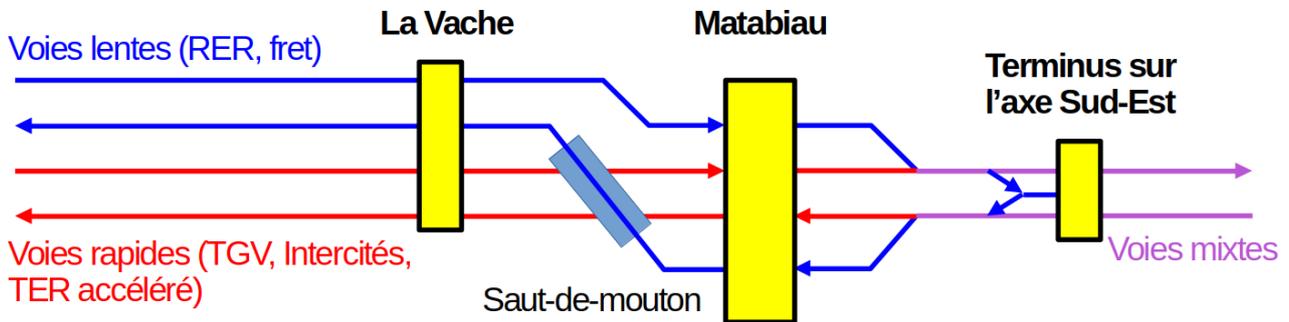
Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse : schéma des infrastructures ferroviaires projetées (source : RFF, 2012)



L'ensemble du dossier soumis à l'enquête publique pour la DUP est téléchargeable ici : www.grand-projet-sud-ouest.fr/documents_telecharger.html

Annexe 2 : fonctionnement induit par le saut-de-mouton prévu dans la DUP et l'évolution du plan de voies de Matabiau

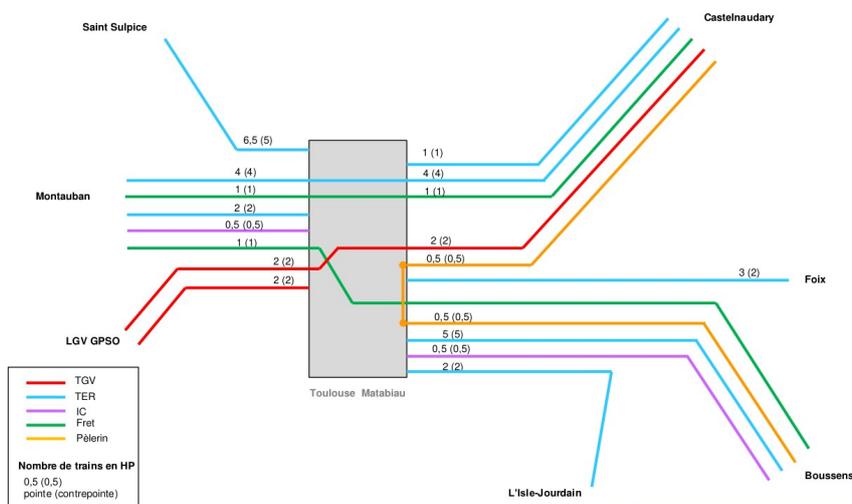
Le fait que les voies lentes (en bleu) arrivent de part et d'autre des voies rapides veut dire que le terminus de ces trains n'était pas prévu à Matabiau mais à un terminus situé plus loin au Sud-Est.



Ce fonctionnement attendu a d'ailleurs été approfondi dans une étude « page blanche » sur Matabiau réalisée avant 2018. Pour désaturer Matabiau et réduire le nombre d'aiguillages, cette étude prévoyait l'organisation de 3 blocs (Central, Est et Ouest). Le bloc central était prévu pour permettre 4 TER/RER diamétralisés par heure. La création d'un terminus à La Vache n'est donc pas utile avec un plan de voies de Matabiau cohérent avec le projet des AFNT tel que prévu dans la DUP.

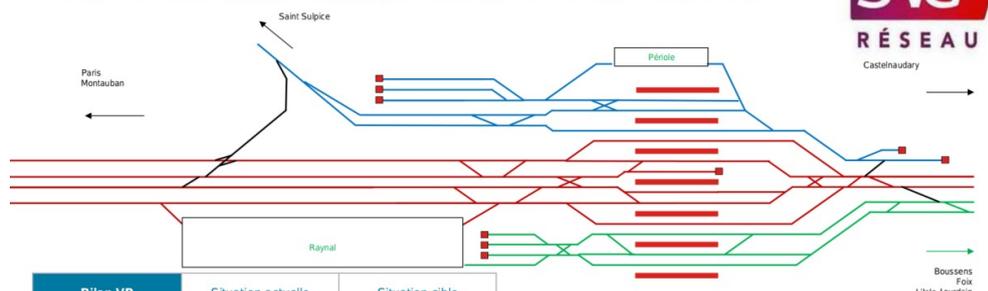
Description de la situation cible

Scénario 1 – Offre retenue



L'exemple de Toulouse Matabiau

Projet proposé par le groupe de travail « Page Blanche »



Bilan VP	Situation actuelle	Situation cible
Nombre de BS	47	64 dont 4 existants
Nombre de TJS	6	0
Nombre de TJD	19	2 dont 1 existante
Nombre d'aiguilles	135	72

