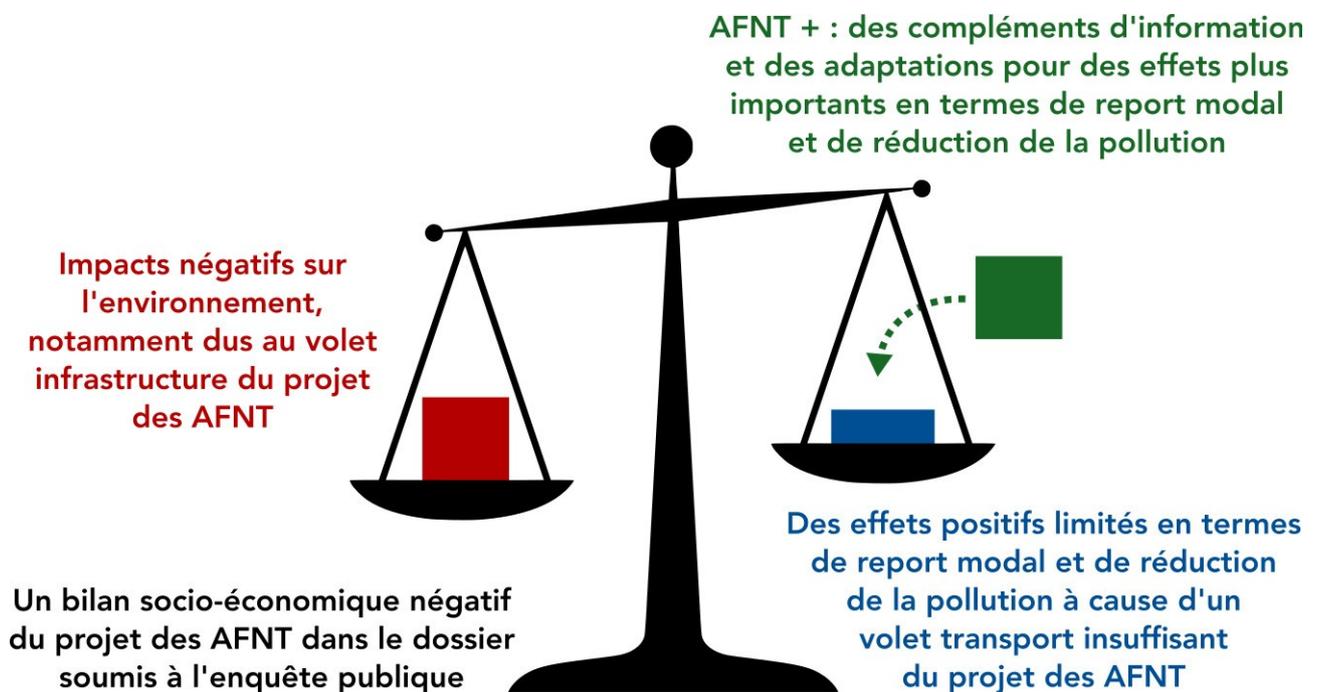


Enquête publique environnementale AFNT

Avis favorable sous réserve d'améliorer le projet en termes de report modal et de réduction de la pollution



Sommaire

Un Avis favorable sous réserve d'améliorer le projet en termes de report modal et de réduction de la pollution.....	3
• Avis général.....	3
• Réserve n°1 : un volet transport insuffisant à préciser et à améliorer.....	3
• Réserve n°2 : revoir le volet infrastructure entre La Vache et Matabiau.....	4
• Réserve n°3 : revoir le volet gares pour éviter un sous-dimensionnement des aménagements...5	5
• Réserve n°4 : intégrer le projet connexe de création d'une gare à Lespinasse.....	5
• Réserve n°5 : améliorer les circulations ferroviaires pendant les travaux.....	6
Notre approche : améliorer et sécuriser les AFNT grâce à l'enquête publique.....	7
• Préambule.....	7
• Un fervent soutien des AFNT très inquiet.....	7
• Une démarche constructive pour améliorer et sécuriser le projet grâce à l'enquête publique environnementale.....	8
• La fin de l'enquête et ses suites : une opportunité à ne pas louper.....	9

UN AVIS FAVORABLE SOUS RÉSERVE D'AMÉLIORER LE PROJET EN TERMES DE REPORT MODAL ET DE RÉDUCTION DE LA POLLUTION

Avis général

Notre association donne un avis favorable sous réserve d'améliorer le projet en termes de report modal et de réduction de la pollution. En effet, le projet tel que soumis à l'enquête publique environnementale a des effets trop limités en termes de report modal et de réduction de la pollution par rapport à un investissement de près de 720 M€ qui a des impacts négatifs très forts sur l'environnement. Cela se traduit par des fréquentations supplémentaires attendues modestes (évaluation de 2012), un bilan socio-économique négatif et un bilan carbone faiblement positif.

Nos réserves visent à améliorer fortement le projet en termes de report modal et de réduction de la pollution pour faire pencher nettement la balance en faveur des effets positifs sur l'environnement du projet des AFNT. Leur mise en œuvre permettrait, sans nul doute, d'augmenter fortement les fréquentations attendues, de rendre positif le bilan socio-économique et d'améliorer le bilan carbone. Ces différentes réserves sur le volet transport, le volet infrastructure, le volet gares, le projet connexe de création d'une gare de Lespinasse et sur l'évolution de l'offre ferroviaire pendant la phase de travaux nous semblent donc pleinement entrer dans le champ de cette enquête publique environnementale.

Les formulations de certaines réserves sont légèrement différentes de celles exposées dans nos 4 premières contributions. En effet, ces dernières visaient d'abord à permettre à la commission d'enquête de demander des informations et des documents au maître d'ouvrage pour améliorer le contenu du dossier pendant l'enquête. Les réserves exprimées dans ce présent document visent à améliorer le projet après l'enquête. Les explications sont parfois plus développées dans les premières.

Réserve n°1 : un volet transport insuffisant à préciser et à améliorer

Le bilan du projet des AFNT semble pâtir d'une approche centrée sur le «volet d'infrastructure » dont il faut réduire les impacts négatifs sur l'environnement, mais qui néglige la dimension « volet transport » qui doit générer la majeure partie des effets positifs. Du coup, l'évaluation du report modal qui pourrait être généré par les AFNT pose de nombreuses questions tant en termes de modalités de calculs que de résultats. Il nous semble que le report modal et les effets induits devraient être bien plus importants.

Pour y remédier, nous demandons de :

- Intégrer le RER toulousain et le Réseau Express Vélo comme des projets connexes dans l'étude d'impact
- Réaliser une nouvelle simulation de la fréquentation attendue, avec des données mises à jour, compte tenu de l'ancienneté de la simulation de 2012 et des paramètres peu favorables utilisés alors. Les paramètres et les modalités de calculs dans cette nouvelle simulation devront être clairement explicités. Des scénarios plus ambitieux en terme d'offre ferroviaire et multimodale pourraient être testés pour aboutir à un meilleur bilan socio-économique.
- Réactualiser les bilans socio-économiques et carbone à l'aune d'une nouvelle simulation, en détaillant plus précisément les modalités de calculs que dans le dossier de l'enquête.

Réserve n°2 : revoir le volet infrastructure entre La Vache et Matabiau

La suppression, non argumentée, du nouveau saut-de-mouton prévu entre La Vache et Matabiau semble avoir des conséquences négatives importantes et non explicitées en termes de capacité de l'étoile ferroviaire en situation normale et de robustesse en situation perturbée, deux des principaux objectifs des AFNT. La faisabilité d'avoir 4 TER/RER omnibus sur le Nord jusqu'à Matabiau, comme prévu dans l'offre cible de la DUP, paraît compromise à partir du moment où la création d'un terminus partiel à La Vache/Route de Launaguet est présentée comme un projet « indépendant » dont le principal intérêt serait d'améliorer la robustesse de l'exploitation... Il semblerait donc que la suppression de ce nouveau saut-de-mouton impacte négativement la robustesse du réseau. La création d'un terminus partiel ne serait pas alors un projet « indépendant », mais bien un aménagement rendu nécessaire pour compenser les impacts négatifs sur la robustesse de la suppression du saut-de-mouton prévu dans la DUP. Ce choix se ferait alors au détriment de la capacité du réseau avec moins de trains pouvant aller jusqu'à Matabiau par rapport au projet initial. Ainsi, le projet modifié tel que présenté à l'enquête publique environnementale apparaît en contradiction avec les objectifs et le contenu du projet présenté à la DUP.

De plus, le saut-de-mouton prévu dans la DUP permettait un report modal plus important. En effet, si l'offre de service cible prévoyait des trains avec un terminus à Matabiau, ce saut-de-mouton entraînait de fait une diamétralisation des circulations avec des trains ne faisant que des arrêts courts à Matabiau. L'objectif premier était certes d'améliorer ainsi la robustesse de l'exploitation, mais cela avait des effets induits sur le report modal. Il est ainsi évident que des trains Castelnau/La Vache, Castelnau/Matabiau ou Castelnau/Labège n'auront pas les mêmes effets en termes de report modal.

Autre conséquence néfaste passée sous silence, les AFNT ainsi modifiés impacteraient aussi le bloc Est des circulations vers Saint-Sulpice, Castres, Albi, Rodez et Figeac. En effet, une des voies du faisceau des AFNT utiliserait la voie 2 du bloc Est entraînant des cisaillements et conflits de circulations importants. Pourtant, ce bloc Est devait être le plus indépendant possible du bloc central Monatauban-Castelnaudary pour améliorer la capacité et la robustesse de l'exploitation sur l'étoile ferroviaire toulousaine.

Par conséquent :

- soit le maître d'ouvrage est capable de démontrer, étude publique à l'appui, que le projet présenté permet la circulation de l'offre cible prévue dans la DUP sur le bloc central de l'étoile ferroviaire, tant en situation normale qu'en situation perturbée, sans créer un terminus partiel à La Vache/Route de Launaguet (non prévu dans la DUP) et sans impacter négativement les circulations sur le bloc Est. Et nous avons des doutes sérieux à la lecture du dossier soumis à l'enquête publique.
- soit le maître d'ouvrage doit revoir le volet infrastructure de son projet, notamment pour rétablir le saut-de-mouton prévu dans la DUP et supprimer tout impact sur le bloc Est. Ceci modifierait bien sûr un certain nombre d'impacts, positifs et négatifs, sur l'environnement qui devront être évalués.

Réserve n°3 : revoir le volet gares pour éviter un sous-dimensionnement des aménagements

Nous nous inquiétons d'un sous-dimensionnement des aménagements des gares (passerelles, largeurs et couverture des quais) à cause d'une sous-évaluation de la fréquentation (voir réserve n°1). Or ceux-ci sont essentiels, non seulement pour permettre une circulation sécurisée de tous les usagers, mais également pour offrir un usage confortable incitant les usagers au report modal. Il apparaît impensable de devoir refaire des travaux en cas d'aménagements insuffisants quelques années seulement après la fin des travaux des AFNT. Non seulement, cela serait très coûteux, mais les impacts sur les circulations seraient également difficilement supportables pour les usagers.

Pour y remédier, le maître d'ouvrage doit revoir le volet gares de son projet pour assurer une circulation confortable et sécurisée de tous les usagers en cas de fréquentation supérieure à celle projetée dans le dossier (x2 et x3, a minima).

Réserve n°4 : intégrer le projet connexe de création d'une gare à Lespinasse

Le dossier soumis à l'enquête ne fait pas état du projet de création d'une gare à Lespinasse parmi les projets connexes ayant un effet cumulé très positif avec celui des AFNT en améliorant la desserte du Nord toulousain et du secteur aéronautique. Or, si la création de cette gare n'a pas été retenue dans le dossier de la DUP, il avait été indiqué que sa création potentielle serait anticipée dans la réalisation des travaux des AFNT. Par ailleurs, une étude financée par la Région Occitanie et Toulouse Métropole a conclu en 2021, non seulement à la pertinence d'une telle gare (fréquentation supérieure à celle estimée initialement, y compris sur d'autres gares), mais également à un coût bien moindre que celui évoqué au moment de la DUP (5/10 M€ contre 30).

Interpellé par le maire de Lespinasse lors de la réunion publique du 15 novembre, le représentant de SNCF a dit que la création de la gare de Lespinasse pourrait fragiliser juridiquement la DUP car elle impliquerait le rallongement des trajets de 3 mn. Rallumons l'Etoile a indiqué à cette occasion que des solutions techniques existaient pour créer cette gare sans rallonger les temps de trajets : matériel roulant plus performant (capacités d'accélération et de freinage plus importantes, portes plus nombreuses), mieux adapté que le matériel polyvalent aujourd'hui utilisé à une desserte urbaine avec des gares proches, aménagements des gares adaptés à des flux importants tout en permettant des arrêts plus courts...

Or, la création de cette gare va se jouer dans les prochains mois. Lors d'un échange le 6 novembre dernier, SNCF Réseau a indiqué à Rallumons l'Etoile que la création de cette gare pourrait toujours être réalisée concomitamment avec les travaux des AFNT si les acteurs (Région et Toulouse Métropole notamment) en décidaient ainsi rapidement. Et c'est possible en l'incluant dans le volet mobilités du CPER 2023-2027 en cours de négociation et en lançant rapidement les procédures administratives nécessaires.

Notre association demande donc que l'étude d'impact soit complétée en intégrant le projet de création de la gare de Lespinasse comme un projet connexe au AFNT ayant des effets cumulés très positifs. Ce complément devra permettre en outre d'explicitier les conditions de sa réalisation conjointement aux travaux des AFNT en cas de décision positive des principaux décideurs et financeurs potentiels (Région, Toulouse Métropole, Conseil départemental, etc.).

Réserve n°5 : améliorer les circulations ferroviaires pendant les travaux

Les travaux des AFNT vont impacter les circulations ferroviaires pendant près de 10 ans, ce qui est compréhensible.

Néanmoins, les impacts sur les circulations ferroviaires pendant les travaux ne sont pas assez précisés et des améliorations possibles pour les usagers n'ont pas été étudiées. Or, elles auront des impacts sur le report modal.

Notre association souhaite donc que le maître d'ouvrage, en association avec la Région Occitanie :

- **Confirme que les trains de nuit pourront bien continuer à circuler**
- **Précise les évolutions de services envisagées fin 2026 en cas de mise en service du terminus de Castelnau-d'Estrétefonds et de la halte Route de Launaguet (sans terminus partiel)**
- **Étudie comment la diamétralisation de fait des circulations entre le Nord et le Sud de Toulouse d'ores-et-déjà prévue dans la trame horaire 2025 pourrait être optimisée au bénéfice des usagers.**

NOTRE APPROCHE : AMÉLIORER ET SÉCURISER LES AFNT GRÂCE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Préambule

Pour rappel, l'association Rallumons l'Étoile réunit plusieurs centaines d'adhérents individuels, des associations, une trentaine de communes et des acteurs économiques pour promouvoir, de manière constructive, la création d'un véritable RER toulousain. Notre association promeut, depuis 2018, une démarche à la fois ambitieuse et pragmatique, avec une réalisation par étapes, en commençant par optimiser l'existant.

Elle a fait des propositions détaillées pour une 1^{ère} phase d'ici 2029 sur la base de RER cadencés à la demi-heure de 5h à minuit, d'un nœud de correspondances à Matabiau, d'une tarification intégrée, d'une réorganisation des réseaux de bus pour les coordonner avec l'offre ferroviaire, d'un système « train+vélo » performant et d'un plan gares. Les AFNT doivent permettre d'aller plus loin.

De leur côté, l'État et la Région ont financé des études sur le RER toulousain pour plusieurs millions d'euros, sans qu'aucune réelle concertation, ni même information n'ait eu lieu.

Notre association n'a pu prendre connaissance du contenu précis du dossier de 11 000 pages soumis à cette enquête publique environnementale que le 6 novembre. C'est très court pour que des bénévoles puissent le parcourir, l'analyser et produire une contribution de qualité, accessible au plus grand nombre.

Rallumons l'Étoile a choisi de se focaliser uniquement sur les éléments (infrastructure, offre de services, projets connexes) concourant à l'enjeu du report modal des trafics voyageurs et marchandises, et à la réduction induite des émissions de polluants atmosphériques, de consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre. Nous ne nous prononçons ni sur les impacts négatifs sur l'environnement du projet des AFNT ni sur la démarche Éviter-Réduire-Compenser proposée.

Un fervent soutien des AFNT très inquiet

Notre association est un fervent soutien du projet des AFNT tel qu'il a été soumis à enquête publique pour la DUP. Mais nous étions très inquiets au début de l'enquête publique actuelle concernant l'évaluation environnementale du projet tel qu'il est envisagé de le réaliser.

En effet, nous avons alerté depuis plusieurs années sur certains choix qui vont limiter les impacts positifs du projet (pas de cadencement toute la journée, création d'un terminus partiel Route de Launaguet / La Vache, etc.).

Et notre préoccupation a été renforcée par l'avis très critique de l'Autorité environnementale du 07/09/23, car il pourrait être un appui sérieux pour de potentiels recours si les problèmes soulevés ne trouvaient pas de réponses suffisantes. Même si cet avis n'est que consultatif, 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.

Dans ces conditions, notre association craint 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.

Depuis le début de l'enquête, notre analyse de ce dossier très complexe de près de 11 000 pages et la réunion publique organisée le 15 novembre ont encore renforcé notre inquiétude sur plusieurs points importants, soulevés pour la plupart par l'Autorité environnementale.

Une démarche constructive pour améliorer et sécuriser le projet grâce à l'enquête publique environnementale

En amont de cette enquête, nous avons eu l'occasion d'alerter et de proposer une approche partenariale pour avancer de manière positive :

- lors de la 1^{ère} réunion du Comité de suivi du projet GPSO pour le département de la Haute-Garonne du 23/06/23, nous avons alerté sur la fragilité juridique du projet suite à la confirmation, par SNCF Réseau, de la suppression du nouveau saut-de-mouton Route de Launaguet prévu pourtant dans la DUP,
- nous avons demandé début juillet un rendez-vous à SNCF Réseau resté sans réponse,
- nous avons alerté de nouveau lors de la 2^{ème} réunion du Comité de suivi du projet GPSO pour le département de la Haute-Garonne du 19/10/23 lorsque nous a été annoncée la décision de l'organisation dès le 6 novembre de cette enquête publique malgré l'avis très négatif de l'Autorité environnementale en date du 07/09/23
- l'agence GPSO de SNCF Réseau nous a alors proposé deux réunions très constructives le 26/10/23 et le 06/11/23 durant lesquelles le directeur de l'agence s'est montré disposé à compléter les informations présentes dans le dossier.

Fidèle à sa démarche constructive, Rallumons l'Étoile a souhaité contribuer à ce que cette enquête publique permette d'améliorer et de sécuriser le projet en levant un certain nombre de points problématiques avec un projet « AFNT + ».

En effet, la commission d'enquête et le maître d'ouvrage disposent de plusieurs leviers pour agir, pendant et après l'enquête, d'une part, pour une meilleure information du public et, d'autre part, sur des améliorations concrètes du dossier soumis à l'enquête publique.

Rallumons l'Étoile a donc participé pendant toute l'enquête dans ce sens :

- Contribution n°1 le 06/11 (<https://urlz.fr/oEOB>), dès le début de l'enquête, pour demander l'organisation d'une réunion publique supplémentaire dédiée aux choix concourant au report modal (offre de service, infrastructure, projets connexes) et une prolongation de 15 jours de l'enquête.
- Rencontre de l'ensemble de la commission d'enquête ce même jour pour présenter sa démarche
- Participation active à la réunion publique à Fenouillet le 15 novembre
- Contribution n°2 le 22/11/23 (<https://urlz.fr/oEBM>) après avoir pu analyser le dossier soumis à l'enquête avec des propositions très détaillées pour améliorer et sécuriser le projet. A noter que ce document est accompagné d'une compilation de 179 pages d'extraits des 3 principaux documents du dossier d'enquête afin de faciliter la connaissance des éléments présents dans ceux-ci, leur analyse et les échanges argumentés (lien de téléchargement : <https://urlz.fr/ozgo>).
- Contribution n°3 le 24/11/23 (<https://urlz.fr/oEOv>) avec un compte-rendu rapide de notre échange ce jour-là avec l'un des commissaires enquêteur.

- Contribution n°4 le 27/11/23 (<https://urlz.fr/oFAG>) après avoir découvert que le projet des AFNT allait impacter négativement le bloc Est des trains vers Saint-Sulpice, Albi, Castres, Rodez et Figeac.

Dans le même temps, l'association Rallumons l'Étoile a organisé plusieurs temps d'échanges avec ses adhérents pour discuter de ce projet complexe dans un temps très contraint.

A travers la contribution n°2 et les suivantes, notre association a identifié six points qui nous semblaient pouvoir être améliorés grâce à l'enquête :

- A) L'information du public, compte tenu de la complexité et du volume du dossier
- B) Le volet transport : un projet insuffisant se traduisant par des effets positifs limités en termes de report modal et de pollution
- C) Le volet infrastructure : choix non argumentés et risques de « fausses manœuvres »
- D) Le volet gares : un risque de sous-dimensionnement des aménagements
- E) Un projet connexe à intégrer : la création de la gare de Lespinasse
- F) L'évolution des circulations ferroviaires pendant les travaux

La fin de l'enquête et ses suites : une opportunité à ne pas louper

Il semblerait que la commission d'enquête n'ait pas été prête à mobiliser les leviers à sa disposition pendant l'enquête, comme nous l'avons proposé, ce qui nous semble dommage. Nous pensons, en effet, qu'un certain nombre de points de difficultés auraient pu être levés pendant l'enquête publique grâce à des demandes de compléments du dossier au maître d'ouvrage, à une réunion publique dédiée au report modal et à la prolongation de 15 jours de l'enquête.

Néanmoins, notre association espère que les leviers à disposition à l'issue de l'enquête seront utilisés pour améliorer et sécuriser le projet (rapport et conclusions de la commission d'enquête, suites données par le maître d'ouvrage).

Enfin, alors que certains pourraient penser que notre démarche proactive pourrait pénaliser le projet, il nous semble utile de préciser qu'il ne faut pas inverser les responsabilités.

Notre association pointe effectivement un certain nombre de difficultés, pour la plupart identifiées également par l'Autorité environnementale, car elles nous semblent fragiliser le projet et pouvoir être levées en grande partie grâce à l'enquête publique environnementale.

Mais nous ne sommes responsables ni de la non-prise en compte de nos alertes en amont, ni de l'avis de l'Autorité environnementale, ni du contenu du dossier soumis à l'enquête, ni du calendrier et des modalités de l'enquête, ni des suites qui y seront données, ni d'éventuels problèmes qui pourraient survenir à l'issue de ces procédures du fait de ces fragilités.

Fidèle à sa démarche constructive, notre association a essayé de participer au mieux dans le cadre défini par le maître d'ouvrage et la commission d'enquête.