

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

DUP - MISE EN COMPATIBILITE DES PLU

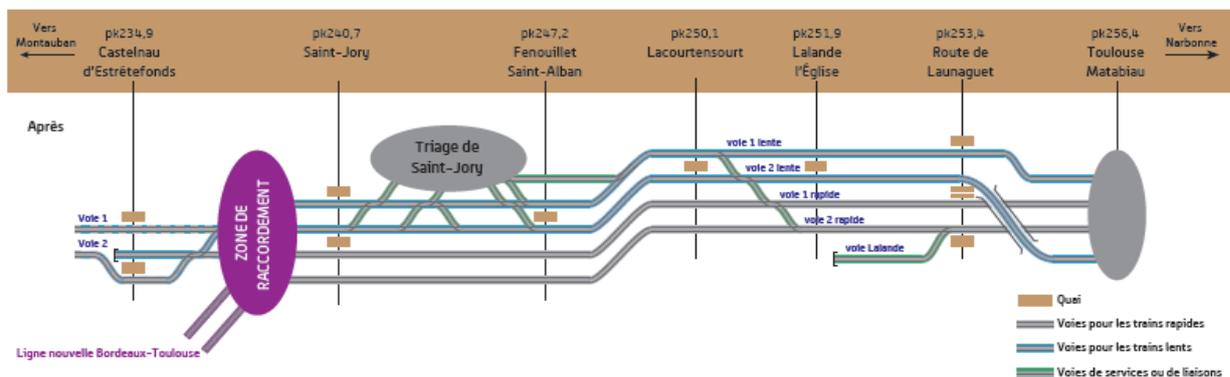
Réalisée à CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, FENOUILLET,
LESPINASSE, SAINT JORY et TOULOUSE

DU 14/10/2014 au 07/01/2015

SUR LE PROJET DE RFF

DES AMENAGEMENTS FERROVIAIRES Au NORD de TOULOUSE (AFNT)

Schéma présentant les caractéristiques fonctionnelles principales du projet entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse-Matabiau (source: RFF et Communauté)



RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Christian LASSERRE, président
Michel JONES, membre titulaire
Hervé TEYCHENE, membre titulaire

Sommaire

A – RAPPORT	3
1 - PRESENTATION DU PROJET AFNT	4
1.1 - Objets de la présente enquête (2 objets).....	4
1.2 - Identification de l'autorité organisatrice de l'enquête publique	4
1.3 - Identification du porteur de projet	5
1.4 - Cadre législatif et réglementaire du projet soumis à enquête publique	5
1.5- Présentation du projet d'aménagement des voies ferroviaires au nord de Toulouse	5
1.5.1 - Un projet inscrit dans un programme de grande ampleur (GPSO).....	5
1.5.2 - Les aménagements ferroviaires au Nord de TOULOUSE.....	8
1.6 - Impacts du projet sur l'environnement	10
1.6.1 - Impacts généraux du programme GPSO.....	10
1.6.2 - Impacts spécifiques au projet AFNT	10
1.7 - Modalités de la concertation du public sur le projet	15
1.8 - Avis de l'Autorité environnementale et prise en compte par RFF	17
1.8.1 - Avis de l'autorité environnementale au titre de l'étude d'impact (CGEDD)	17
1.8.2 - Réponse de RFF aux observations de l'Autorité environnementale au titre de l'étude d'impact.....	19
1.8.3 - Evaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité des PLU et avis du Préfet de la Région Midi Pyrénées	19
1.9 - Autres avis émis avant ou durant l'enquête publique	20
1.9.1 - Avis réglementaires.....	20
1.9.2 - Avis complémentaires facultatifs.....	21
1.10 – Réunion d'examen conjoint	22
2 – ENQUÊTE	22
2.1 - Préparation et Organisation de l'Enquête	22
2.1.1 - Désignation de la commission d'enquête.....	22
2.1.2 - Arrêté portant ouverture de l'enquête publique	22
2.1.3 - Buts de l'enquête publique.....	23
2.1.4 - Réception du dossier - constitution.....	24
2.1.5 - Appréciation sur la forme du dossier d'enquête	26
2.1.6 - Réunions avec l'autorité organisatrice et le porteur de projet - Auditions	27

2.1.7 - Lieux, siège et période initiale de l'enquête publique	36
2.1.8 - Prolongation de l'enquête publique	36
2.1.9 - Lieux de consultation du dossier et des registres d'enquête	37
2.1.10- Permanences de la commission d'enquête.....	38
2.1.11 - Conférence de Presse	39
2.1.12 - Information du Public	39
2.2 - Déroulement de l'enquête	41
2.2.1 - Tenue des permanences	41
2.2.2 - Réunion publique	41
2.2.3 - Manifestation à LESPINASSE	42
2.2.4 - Résumé comptable des observations du public.....	42
2.2.5 - Liste nominative des observations du public	43
2.2.6 - Difficultés particulières.....	44
2.2.7- Clôture de l'enquête – procès verbal de synthèse des observations du public	44
2.3 - Liste nominative des observations du public	45
2.4 - Synthèse et analyse des observations du public.....	45
2.4.1 - Thème 1 - L'opportunité du projet et ses aspects socio-économiques	48
2.4.2 - Thème 2 – Le tracé des voies, les lieux de halte et le périmètre d'utilité publique .	67
2.4.3 - Thème 3 – Les aménagements des Haltes Ferroviaires et de leurs accès	79
2.4.4 - Thème 4 – Les franchissements et les modifications de voies routières	95
2.4.5 - Thème 5 – Les offres de service proposées	102
2.4.6 - Thème 6 – Les nuisances pour le voisinage.....	108
2.4.7 - Thème 7 – Les impacts sur l'environnement.....	132
2.4.8 - Thème 8 – La sécurité.....	143
2.4.9 - Thème 9 – Les inconvénients en phase travaux.....	149
2.4.10- Thème 10 – La mise en compatibilité des PLU	156
2.4.11- Thème 11 – Questions diverses	161
B - CONCLUSIONS	164
2.0 - Conclusions générales.....	166
2.0.1 Rappel des deux objets de l'enquête unique et de son déroulement	166
2.0.2 Considérations générales communes aux 2 objets de l'enquête unique.....	170
2.1 - Conclusions au titre de l'utilité publique	172
2.2 - Conclusions au titre de la mise en compatibilité des PLU.....	180

A – RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1 - PRESENTATION DU PROJET AFNT

1.1 - Objets de la présente enquête (2 objets)

La présente enquête unique comporte deux objets préalables aux autorisations nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagements ferroviaires au nord de TOULOUSE (AFNT) dans le cadre du Grand Projet Ferroviaire du Sud-ouest (GPSO).

Ces travaux d'aménagement s'étendent sur le territoire des communes (listées du nord au sud) de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, SAINT JORY, LESPINASSE, FENOUILLET et TOULOUSE.

Ces deux objets sont :

- 1) la déclaration d'utilité publique du projet (DUP) : l'emprise du projet (voies de chemin de fer et haltes ferroviaires principalement) nécessitant l'expropriation de propriétaires privés, cette enquête a pour but de déterminer si les avantages du projet pour la collectivité sont supérieurs à ses inconvénients et justifient l'expropriation de biens immobiliers privés.

- 3) la mise en compatibilité des PLU de TOULOUSE METROPOLE - communes de FENOUILLET, LESPINASSE, SAINT JORY et TOULOUSE - et de CASTELNAU- D'ESTRETEFONDS : les PLU de ces cinq communes ne permettent pas, en l'état, la réalisation intégrale du projet et doivent être adaptés en conséquence. Les adaptations portent essentiellement sur la suppression d'un espace boisé de 8,4 hectares à FENOUILLET (sur tout le linéaire entre la voie ferrée et le Canal latéral à la Garonne), la création ou la modification d'emplacements réservés et des modifications du règlement écrit des 5 communes concernées destinées à permettre l'insertion du projet. Les modifications sont soit de simples précisions sur l'application du règlement à RFF soit des mesures dérogatoires comme l'implantation des constructions de RFF en limite de propriété ou sans retrait sur les voies publiques ou encore le non respect de certaines interdictions ou règles de construction.

Observation de la commission d'enquête : les PLU des communes de CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS et de SAINT JORY font, par ailleurs, l'objet d'une autre mise en compatibilité objet de l'enquête publique tenue simultanément sur les lignes nouvelles (voir point 1.4).

Préalablement à la réalisation du projet, plusieurs autres enquêtes devront être tenues comme notamment (non exhaustif) :

- des enquêtes parcellaires ayant pour but de déterminer les parcelles à acquérir et leur périmètre exact ainsi que les ayants droit à indemniser, à savoir les propriétaires et, le cas échéant, les titulaires de droits sur ces biens.

- des enquêtes loi sur l'eau, installations classées pour la protection de l'environnement, aménagements forestiers et agricoles, archéologie préventive...

Enfin, un bilan des résultats économiques et sociaux du projet sera établi par le maître d'ouvrage (RFF) au moins trois ans et au plus tard cinq ans après la mise en service du projet. Ce bilan sera rendu public.

1.2 - Identification de l'autorité organisatrice de l'enquête publique

L'autorité organisatrice de la présente enquête publique unique est la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE, auprès de laquelle le porteur de projet a formulé sa demande et qui prendra la décision relative à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires aux aménagements ferroviaires au nord de TOULOUSE.

Cette déclaration emportera la mise en compatibilité des PLU des communes de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, SAINT JORY, LESPINASSE, FENOUILLET et TOULOUSE.

1.3 - Identification du porteur de projet

Le porteur de projet est la société RESEAU FERRE DE FRANCE (RFF), établissement public national, à caractère industriel et commercial dont le siège est établi 92, avenue de France 75648 Paris cedex 13.

La demande de déclaration d'utilité publique a été formulée, par courrier en date du 19/06/2014, par la Direction Régionale de Midi Pyrénées, dont le siège est établi 2 Esplanade Compans-Caffarelli, Immeuble Toulouse 2000 à TOULOUSE.

RFF a changé de dénomination sociale pour s'appeler SNCF Réseau à compter du 01/01/2015. La commission n'utilisera cependant que la raison sociale RFF pour s'en tenir à la raison sociale figurant dans le dossier d'enquête.

1.4 - Cadre législatif et réglementaire du projet soumis à enquête publique

Les principaux textes réglementant la présente enquête publique unique sont :

- les dispositions relatives aux enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique relevant du code de l'expropriation au titre des articles L11-1 à L11-7, partie législative et R11-1 à R11-3, partie réglementaire.
- les dispositions générales des enquêtes publiques du type « loi BOUCHARDEAU » relevant du code de l'environnement au titre des articles L123-1 à L123-19 , partie législative et R123-1 à R123-24, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux études d'impact relevant du code de l'environnement au titre des articles L122-1 à L122-12 , partie législative et R122-1 à R122-24, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux déclarations de projet relevant du code de l'environnement au titre des articles L126-1, partie législative et R122-1 à R126-4, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux plans locaux d'urbanisme relevant du code de l'urbanisme au titre des articles L123-1 à L123-20, partie législative et R123-1 à R 123-25, partie réglementaire.
- les dispositions relatives à l'élaboration et au bilan économique et social des grands projets d'infrastructure relevant du code des transports au titre des articles L.1511-1 à L.1511-7, partie législative.

1.5- Présentation du projet d'aménagement des voies ferroviaires au nord de Toulouse

1.5.1 - Un projet inscrit dans un programme de grande ampleur (GPSO).

Le projet d'aménagement des voies ferroviaires au nord de TOULOUSE fait partie d'un programme d'ensemble dénommé GPSO (Grand Projet du Sud Ouest) dont la consistance a fait l'objet d'une approbation ministérielle en date du 30 mars 2012. Considéré comme un maillon important de la politique européenne des transports, il est identifié, depuis 1996, comme projet prioritaire n°3 « Axe ferroviaire du Sud-ouest de l'Europe », parmi les 14 retenus.

Ce programme se décompose en 4 sous-projets, réalisables en deux phases par décision interministérielle du 23/10/2013 :

PHASE 1

- la création de deux lignes ferroviaires nouvelles « à grande vitesse » (LN) Bordeaux-Toulouse (167 kms) et Bordeaux-Dax (105 kms), possédant un tronçon commun (55 kms) entre Bordeaux et le Sud Gironde à BERNOS-BEAULAC.

Ces lignes nouvelles, d'une longueur totale de 327 kms, se raccorderaient au réseau ferré national au Sud de BORDEAUX à SAINT-MEDARD-D'EYRANS, et au Nord de TOULOUSE à SAINT-JORY, ainsi qu'au projet de ligne nouvelle mixte DAX-ESPAGNE.

Ces lignes nouvelles comprennent la réalisation de 3 gares nouvelles (AGEN, MONTAUBAN et MONT de MARSAN), de nombreux ouvrages d'art (buses, tunnels, ponts, viaducs,...) et aménagements divers (bases de maintenance, sous stations électriques, bases travaux...).

Elles permettraient la circulation de trains pouvant atteindre la vitesse commerciale de 320 kms/heure (350 à terme).

Le budget prévisionnel de ce projet s'établit à 8 307 millions d'euros (valeur 08/2013) et sa mise en service en 2024 pour la branche vers TOULOUSE et 2027 pour celle vers DAX.

La réalisation ultérieure de la branche sud vers L'ESPAGNE prévue pour 2032 contribuerait à la réalisation prioritaire au niveau européen de l'axe ferroviaire du sud de l'Europe.

- la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Toulouse au sud de Bordeaux (AFNB) entre la gare DE BORDEAUX-SAINT-JEAN au nord et SAINT-MEDARD d'EYRANS au sud. Ces aménagements, réalisés sur un linéaire d'environ 12 kms, comportent principalement la création de voies supplémentaires, l'aménagement de la gare de BORDEAUX, l'aménagement ou le déplacement de 3 haltes et la suppression de 6 passages à niveau.

Le budget prévisionnel de ce projet s'établit à 613 millions d'euros hors taxes (valeur 08/2013) et sa mise en service est prévue en 2024.

- la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Toulouse-Sète au Nord de TOULOUSE (AFNT), depuis CASTELNAU D'ESTRETEFONDS au nord jusqu'à la gare de TOULOUSE-MATABIAU au sud (objet de la présente enquête).

Le budget prévisionnel de ce projet s'établit à 566 millions d'euros hors taxes (valeur 08/2013) et sa mise en service est prévue en 2024. Objet de la présente enquête, sa présentation est détaillée au paragraphe 1.5.2., ci-après.

Ces trois premières composantes du projet GPSO ont fait l'objet d'enquêtes publiques de déclaration d'utilité publique (DUP) distinctes mais simultanées.

PHASE 2

- la réalisation d'une ligne nouvelle DAX / ESPAGNE sur 91 km, ligne mixte voyageurs/fret se raccordant aux précédentes et à la ligne nouvelle mixte espagnole VITORIA-BILBAO-SAN SEBASTIAN. Sa mise en service est prévue en 2032.

Contrairement aux trois autres composantes du projet, la déclaration d'Utilité Publique (DUP) de cette ligne nouvelle fera l'objet d'une enquête publique ultérieure.

Le programme GPSO, présenté comme porteur d'avenir, répond à plusieurs objectifs stratégiques :

- permettre un développement de services ferroviaires performants aux niveaux national et européen, en améliorant les liaisons nord-sud et entre façades atlantique et méditerranéenne, et en conduisant à des gains de temps significatifs pour les voyageurs ;
- permettre un report modal effectif (de l'avion et la voiture) ;
- assurer une irrigation des territoires, par la complémentarité entre services à grande vitesse et Transport Express Régional (TER), par la desserte de pôles intermédiaires grâce à des gares existantes, et par le développement possible de services régionaux à grande vitesse.
- développer les capacités fret (sur la liaison DAX-ESPAGNE).
- intégrer l'amélioration des transports du quotidien concernant BORDEAUX et TOULOUSE. Ces mises en compatibilité ont fait l'objet, en vertu des dispositions du code de l'urbanisme, de réunions d'examen conjoint des pétitionnaires et des personnes publiques associées qui se sont tenues le 26 juin 2014.

Lors de ces réunions, le représentant de la Communauté urbaine de Toulouse Métropole a indiqué que les PLU de SAINT JORY, FENOUILLET, LESPINASSE et TOULOUSE feraient l'objet de modifications/évolutions qui devraient intervenir entre l'enquête publique AFNT et la DUP afin de créer les emplacements réservés nécessaires pour accueillir les fonctions urbaines utiles autour des haltes, emplacements non prévus, avec l'accord de TOULOUSE METROPOLE, dans le dossier d'enquête publique présenté par RFF.

- améliorer le bilan carbone des transports dans ces corridors.

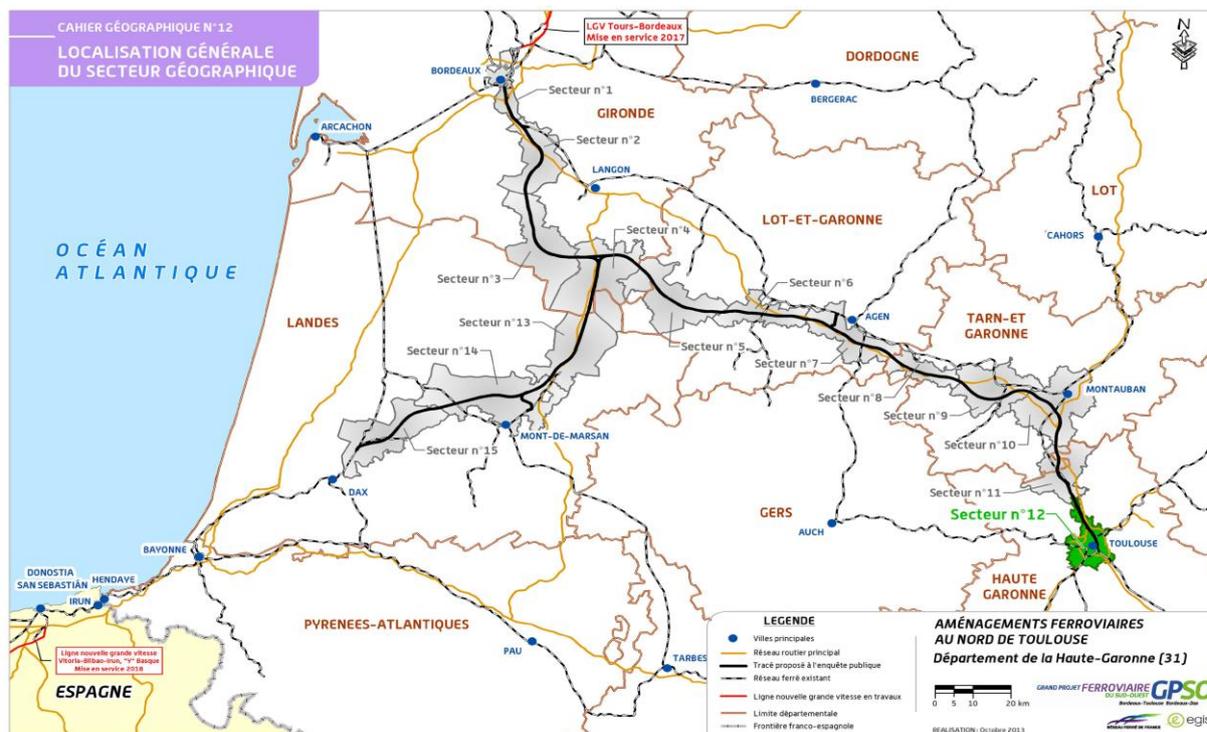
En complétant le maillage du réseau national et européen, il apporterait une réponse aux attentes de mobilité croissante de la société.

Les aménagements ferroviaires au Sud de BORDEAUX et au Nord de TOULOUSE, outre leur nécessité pour répondre aux ambitions du GPSO, ont pour objectif complémentaire et local d'améliorer les services ferroviaires périurbains de proximité et régionaux en permettant le développement d'un cadencement dense aux heures de pointe et de permettre l'arrivée des Trains aptes à la grande vitesse (TaGV) au cœur des métropoles.

Les chiffres clefs, ci-après résument l'ampleur du projet :

- budget total : 9,486 milliards d'euros hors taxes ;
- voies nouvelles : 327 kms et aménagements de 31 kilomètres de voies existantes ;
- emprise d'environ 4830 hectares (dont 2700 hectares d'espaces sylvicoles et 1240 hectares d'espaces agricoles) ;
- 740 ouvrages de franchissement hydraulique ;
- de nombreux franchissements de voies routières ;
- 111 communes traversées sur 5 départements et 2 régions ;
- acquisition amiable ou expropriation de 403 propriétés bâties.

La carte, ci-après, résume le programme GPSO et son tracé.



Observation de la commission d'enquête : Les éléments financiers fournis sont incomplets pour connaître le budget total du programme. Des éléments importants du coût ne sont pas inclus ou pas connus, comme :

- les infrastructures futures de la ligne nouvelle Dax/Frontière espagnole ;
- les matériels roulants, installation de maintenance et de remisage ;
- les aménagements des voies historiques pour permettre la *circulation du fret*.

1.5.2 - Les aménagements ferroviaires au Nord de TOULOUSE

La section de ligne ferroviaire actuelle CASTELNAU D'ESTRETEFONDS/GARE MATABIAU, objet des aménagements envisagés dits AFNT, fait partie du Réseau Ferré National. Elle relie TOULOUSE aux axes nationaux BTN (BORDEAUX/TOULOUSE/ NARBONNE) et POLT (PARIS, ORLEANS, LIMOGES, TOULOUSE). Elle peut recevoir tous trains de voyageurs et de marchandises y compris les Trains Aptes à la Grande Vitesse (TAGV).

Cette section, longue d'environ 22 kms, comporte deux voies de circulation et une troisième voie destinée à relier le triage de SAINT JORY à la gare MATABIAU.

Elle traverse successivement les communes de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, SAINT JORY, LESPINASSE, FENOUILLET et TOULOUSE. Elle ne comporte aucun passage à niveau mais traverse 14 voies routières franchies par des ouvrages d'art.

Observation de la commission : le projet parle d'un aménagement portant sur 19 kilomètres seulement car une partie du tracé ne subirait aucun changement (entre les points kilométriques PK 236 +9 et PK 239 + 4).

Les infrastructures de cette section de ligne actuelle parviennent à saturation en ce qui concerne le nombre des trains qui peuvent y circuler quotidiennement (de l'ordre de 116 en moyenne avec des pointes à 150). Cette situation interdit notamment la mise en service d'un train cadencé au quart d'heure CASTELNAU D'ESTRETEFONDS/MATABIAU et ne permet pas d'y faire circuler les Trains à Grande Vitesse du projet (GPSO) jusqu'à TOULOUSE.

Le projet d'aménagements soumis à enquête publique pallierait ces insuffisances et limites et permettrait de disposer d'une infrastructure pour un service de transport ferroviaire optimisé répondant aux besoins de déplacement des voyageurs long parcours (Trains Aptes à la Grande Vitesse à destination ou en provenance de Bordeaux) et des voyageurs régionaux et périurbains du Nord de la région Midi-Pyrénées (Trains Express Régionaux).

Les aménagements prévus doubleraient la capacité de circulation sur les voies. Ils permettraient également de renforcer la qualité des circulations en termes de vitesse et de fiabilité, en particulier pour le transport de marchandises.

Le projet comporte les aménagements principaux suivants :

- la mise à 4 voies de l'ensemble du linéaire SAINT-JORY/MATABIAU : ce qui nécessite l'ajout d'une ou deux voies supplémentaires selon les secteurs insérées à l'Est ou à l'Ouest des voies actuelles en fonction des contraintes propres aux zones traversées. Les quatre voies seraient organisées en deux voies lentes côté Est de la ligne (où circuleront les TER omnibus, c'est-à-dire les trains de proche banlieue, grande banlieue et les réseaux de ville) et deux voies rapides côté Ouest (où circuleront les TER rapides et les Trains Aptes à la Grande Vitesse dont les lignes en provenance de BORDEAUX se raccorderont à SAINT JORY).

- la création d'un terminus partiel à CASTELNAU D'ESTRETEFONDS comportant la création d'une portion de voie ayant pour fonction de desservir le quai terminus également créé.

- le réaménagement des 7 points d'arrêt existants : TOULOUSE-MATABIAU, ROUTE DE LAUNAGUET (déplacée vers le nord de 170 mètres), LANDE- EGLISE, LACOURTENSOURT (déplacée de 500 mètres vers le sud), FENOUILLET-SAINT-ALBAN, SAINT-JORY, ET CASTELNAU D'ESTRETEFONDS. Les aménagements envisagés comportent l'allongement à 320 mètres des

quais et leur réaménagement pour améliorer le confort des usagers, la création de parvis multimodaux permettant d'accueillir les cycles, bus et véhicules individuels, la création de passages souterrains ou de passerelles pour relier un quai à l'autre et faciliter la liaison entre les quartiers de part et d'autre des voies ferrées.

Le projet ne reprend pas l'idée émise lors de la concertation de 2011 de création d'une nouvelle halte sur la commune de LESPINASSE en raison de contraintes techniques et urbanistiques. Ce projet n'est toutefois pas abandonné et pourra se réaliser ultérieurement.

- la création d'une véritable interconnexion fer/métro en déplaçant de 170 mètres vers le nord la halte ferroviaire actuelle ROUTE DE LAUNAGUET pour la rapprocher de la station de métro LA VACHE (ligne B du métro actuellement distante de plus de 400 mètres) et en créant des cheminements piétons et cycles et des signalisations permettant aux usagers de passer de l'une à l'autre dans des conditions normales de confort et de sécurité.

- des aménagements en gare MATABIAU : disposition des voies et aiguillages, accès aux quais (rampes et ascenseurs), élargissement du souterrain nord et nouvelle liaison avec le métro constitueraient une première amélioration en cohérence avec le grand projet urbain et de mobilité porté par TOULOUSE METROPOLE;

Ces aménagements principaux nécessitent de nombreux travaux connexes :

- la réfection ou l'adaptation de 8 ouvrages de franchissement de voies routières et d'un ouvrage de franchissement de voie d'eau. Ces ouvrages sont de type courant (ponts-routes, ponts-rails) ;

- la réalisation d'ouvrages spéciaux de protection au droit des deux sites SEVESO de TOTAL points kilométriques PK 243+0 et PK 245+5) et de franchissement de voies ferroviaires par un saut de mouton (au niveau de la route de LAUNAGUET, point kilométrique PK 253+6).

- l'enfouissement de la ligne électrique 63 KV Ginestout/Saint Alban ;

- l'allongement de l'ouvrage de franchissement du ruisseau de Maltemps ;

- la reprise de la berge est du canal latéral à la Garonne sur un linéaire de 2,7 kms ;

- la modification de deux voies routières longeant le projet : rue de Lalande et chemin de l'Eglise de Lalande à TOULOUSE ;

- l'installation de protections acoustiques à la source (écrans de deux à trois mètres de hauteur) sur un linéaire global de 7,6 km environ complété dans 244 cas par une protection en façade. Au total, 304 bâtiments sont concernés ;

- de lourdes modifications de la signalisation ferroviaire le long du projet ;

- le renforcement de la sous-station électrique existante, située sur la commune de SAINT-JORY (PK 240,9) résultant de l'augmentation prévue du trafic ;

- la modification des installations fixes de traction électrique, essentiellement caténaires et leurs supports, en fonction des sections et des travaux envisagés ;

- le rétablissement des réseaux souterrains ou aériens de transport d'énergie ou de fluides interceptés par le projet (enfouissement d'une ligne électrique aérienne notamment) ;

- la réalisation de dispositifs de drainage et de bassins de rétention ;

- la pose de clôtures interdisant l'accès aux voies ferroviaires).

Le budget prévisionnel de l'ensemble de ces réalisations s'établit à 566 millions d'euros (valeur août 2013).

Observation de la commission : à ces montants, il convient d'ajouter les investissements en matériel roulant, les extensions d'ateliers... chiffrées dans le dossier à environ 172 millions d'euros. Soit un budget réel de l'infrastructure de l'ordre de 738 millions d'euros. Auquel il convient aussi d'ajouter tous les investissements de rabattement nécessaires à son fonctionnement optimisé (parkings, voiries, TC...).

Les principaux inconvénients du projet pour le voisinage en phase d'exploitation sont celles inhérentes aux voies de chemin de fer :

- nuisances sonores (304 bâtiments concernés), vibratoires (4 bâtiments résidentiels concernés) et électromagnétiques (concernent uniquement les réseaux) ;

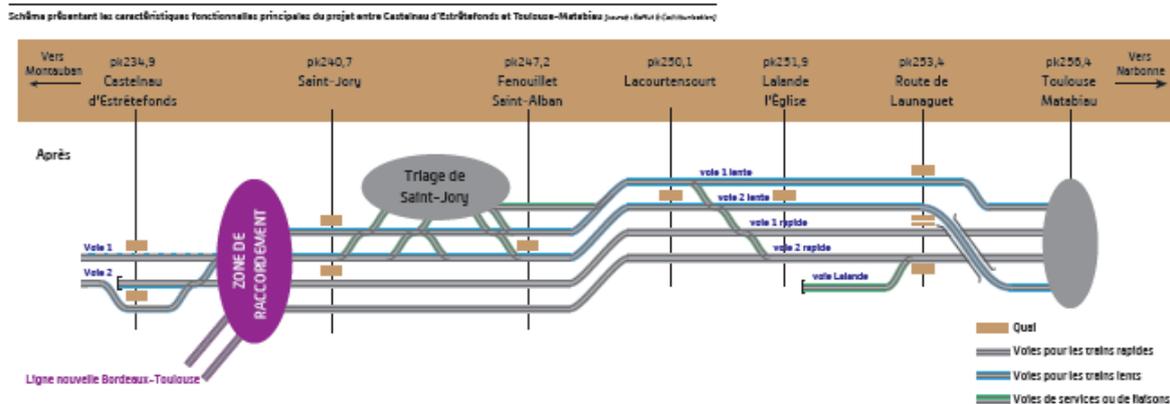
- nuisances visuelles (poteaux, fils, caténaires, rails, murs anti bruits...),
 Ces nuisances pour les riverains et les incidences environnementales sont résumées, ci-après, au point 1.6.2, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation envisagées.
 Durant les travaux, les riverains auront à subir les inconvénients habituels de la réalisation de tels ouvrages (occupation temporaire de terrains privés, bruits, pollutions, circulations de camions, accès, coupures de réseaux principalement).

Le projet AFNT intervient dans un environnement contraint, avec, en particulier :

- la nécessité d'exproprier 12 bâtis résidentiels, 11 bâtis industriels et 6 terrains non bâtis à usage commercial (chiffres provisoires à ce stade du projet) ;
- la proximité immédiate du canal latéral à la Garonne, sur 17 km environ ;
- la proximité immédiate des lacs artificiels de SESQUIERES et du BOCAGE ;
- des zones d'habitat dense, notamment sur la commune de SAINT-JORY, au niveau de l'impasse Bagnols, et à l'entrée Nord de TOULOUSE, au niveau du quartier de LANDE ;
- de nombreux sites industriels, dont 2 sites SEVESO seuil haut TOTAL RAFFINAGE MARKETING ET TOTAL GAZ ;
- des zones d'activités, notamment au niveau de LACOURTENSOURT.
- la zone NATURA 2000 « de la vallée de la Garonne de Moissac à Muret ».

La réalisation du projet AFNT n'impactera aucune exploitation agricole. En revanche, les lignes nouvelles impliqueront une consommation d'espaces agricoles sur les communes de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS ET SAINT-JORY, avec notamment l'acquisition d'un siège d'exploitation agricole. De plus, la zone de raccordement des lignes nouvelles nécessitera l'acquisition de 5 bâtis résidentiels et de 4 bâtis industriels et commerciaux sur la commune de SAINT JORY.

Le schéma ci-dessous résume le projet :



1.6 - Impacts du projet sur l'environnement

1.6.1 - Impacts généraux du programme GPSO

1.6.2 - Impacts spécifiques au projet AFNT

L'étude d'impact du projet AFTN est incluse dans celle de l'ensemble des trois premières composantes du programme GPSO. L'essentiel des informations le concernant est regroupé dans une brochure spécifique (Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.12 Secteur géographique n°12) mais d'autres informations sont disséminées dans d'autres pièces rendant leur accès plus difficile.

L'objectif d'une étude d'impact est d'évaluer les incidences du projet sur l'environnement et de proposer des mesures visant à supprimer, réduire ou, le cas échéant, compenser ses effets dommageables. Elle est réalisée sous la responsabilité du porteur de projet.

L'environnement traversé par le projet est urbanisé. IL s'agit majoritairement de maisons individuelles (sauf dans TOULOUSE). La densité de population croît progressivement en s'approchant de TOULOUSE (de 190 habitants au km² à CASTELNAU D'ESTRETEFONDS à 3720 à TOULOUSE). De nombreuses activités sont également présentes dont deux sites TOTAL classés SEVESO « seuil haut ».

Le projet qui consiste principalement dans l'ajout d'1 ou 2 voies de chemin de fer supplémentaires le long des voies existantes, est inséré sur l'essentiel de son tracé entre le canal latéral à la Garonne à l'ouest, qu'il longe sur 17 kms environ, et la RD820 à l'est.

Outre le canal, le projet passe à proximité des lacs artificiels (anciennes gravières) de SESQUIERES et du BOCAGE et borde la zone NATURA 2000 de la vallée de la Garonne de MURET à MOISSAC.

Le dossier présente successivement les impacts du projet en phase d'exploitation et en phase travaux et décrit les mesures retenues pour les éviter, les réduire ou les compenser.

Impacts du projet en phase d'exploitation

Les principaux impacts du projet en phase d'exploitation, dont la plupart sont déjà préexistants du fait de l'existence des deux ou trois voies de chemin de fer actuelles, sont principalement :

- les expropriations
- l'acoustique
- les vibrations
- les ondes électromagnétiques
- la gêne visuelle
- la qualité de l'air
- la sécurité des personnes
- les risques industriels
- le canal latéral à la Garonne
- les eaux superficielles et souterraines
- la faune et la flore
- le développement urbain et l'aménagement du territoire
- les autres conséquences environnementales

Les principales mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont décrites, sachant que l'insertion des nouvelles voies à l'est ou à l'ouest des voies actuelles a été choisie pour réduire le plus possible les impacts négatifs du projet:

Les expropriations (hors lignes nouvelles)

La réalisation du projet AFNT nécessiterait (chiffres provisoires à ce stade du projet) l'acquisition de 12 habitations, de 11 bâtiments industriels ou commerciaux et de 6 terrains non bâtis à usage commercial;

Les principes de compensation retenus par RFF sont les suivants :

- n'acquérir que les surfaces nécessaires (acquisition partielle pour les parcelles non bâties et dont l'utilisation n'est pas remise en cause) ;
- privilégier l'indemnisation par accord amiable (à partir des évaluations établies par France Domaine) et à défaut par le juge de l'expropriation ;
- proposer des solutions de relogement aux éventuels locataires des biens expropriés ;
- calculer l'indemnisation des activités économiques expropriées en fonction de l'arrêt ou de la délocalisation de l'activité ;
- en cas de délocalisation des activités économiques, indemniser les frais de réinstallation à l'identique et les pertes d'activité durant la période de transition.

L'acoustique

Les bruits émis sont l'impact prépondérant du projet pour les riverains du fait de la proximité de zones habitées déjà soumises aux nuisances acoustiques des lignes ferroviaires actuelles. L'augmentation du bruit proviendrait essentiellement de l'accroissement du trafic généré par le projet.

Les mesures de réduction envisagées résultent d'une étude acoustique modélisée réalisée par RFF des conséquences sonores de la création des voies supplémentaires sur les bâtiments proches.

Ces études font ressortir la nécessité de protéger 304 bâtiments pour respecter la norme en vigueur qui impose que la contribution sonore supplémentaire du projet soit inférieure à 2 dB. Les protections envisagées pour y parvenir sont de deux types : à la source par des écrans acoustiques (8 écrans au total sur un linéaire cumulé de 7600 mètres) et/ou en façade des bâtiments (244 bâtiments).

De nombreux autres bâtiments plus éloignés, non directement visés par la norme de 2dB, bénéficieront également d'une réduction du niveau acoustique grâce aux écrans phoniques ;

RFF a également étudié l'incidence des rétablissements routiers nécessités par son projet et conclut qu'aucune protection complémentaire n'est nécessaire à ce titre, y compris le point délicat du franchissement de la rue du Moulin à LESPINASSE.

Par ailleurs, de nombreux bâtiments sont soumis à une multi-exposition au bruit liée principalement à la présence simultanée de la voie ferrée actuelle et des voies routières (RD 820 entre autres). Le projet ne devrait pas accroître la gêne actuelle des riverains résultant de la multi-exposition ni créer de nouvelles zones de multi-exposition acoustique. RFF recense les bâtiments situés en zone de multi-exposition et indique que des études ultérieures définiront les protections acoustiques adaptées à ces bâtis.

Enfin, les diverses protections envisagées supprimeront les 55 bâtiments actuellement considérés comme points noirs vis à vis du bruit ferroviaire (supérieur à 68dB). Les nouveaux points noirs créés par le projet étant également traités, plus aucun point noir ne subsisterait après réalisation du projet AFNT.

Les vibrations

Les vibrations peuvent provoquer une gêne pour les personnes et affecter la structure des bâtiments. Aucune réglementation n'existe en France sur ces deux effets.

Les retours d'expérience montrent que le risque de dommage se trouve quasiment circonscrit aux emprises de la ligne ferroviaire en cas de traversée de formations géologiques meubles et qu'il ne peut se faire ressentir qu'à une courte distance des emprises dans le cas de traversée de formations géologiques plus résistantes.

Au stade actuel du projet, RFF considère que le risque de dommages sur les bâtiments résidentiels est nul mais qu'une gêne pourra être ressentie par les personnes les plus sensibles. Des mesures de réduction pourront être décidées ultérieurement en fonction des résultats des études géotechniques (pose de silentbloc, meulage des rails...)

Ondes électromagnétiques

Le projet générera des ondes électromagnétiques supplémentaires susceptibles d'affecter certains réseaux, notamment les gazoducs, les lignes électriques, les sous-stations électriques, le fonctionnement des écluses...

Des études et mesures éventuelles seront conduites ultérieurement avec les concessionnaires des réseaux concernés.

Rien n'est dit sur les effets éventuels sur la santé humaine.

Il est à noter cependant que le champ électromagnétique induit par une voie ferrée fait partie de la catégorie « extrêmement basse » et que les ondes ne sont émises que durant le passage des trains.

RFF s'engage à respecter les normes européennes en la matière.

La qualité de l'air

En exploitation, une ligne de chemin de fer ne crée aucune pollution affectant la qualité de l'air. Générant un report modal de la voiture vers le rail, le projet ne peut qu'être bénéfique en exploitation dans la mesure où il réduira les émissions de gaz d'échappement.

La gêne visuelle

La gêne visuelle résultant des nouveaux aménagements ferroviaires sera modérée étant donné qu'ils sont réalisés le long des voies existantes et que de ce fait l'identité actuelle des lieux sera peu modifiée.

Quelques infrastructures auront une incidence modérée, notamment les deux haltes ferroviaires déplacées et les ouvrages de protection SEVESO.

RFF indique que les aménagements à réaliser seront l'occasion de retravailler l'insertion des voies de chemin de fer en l'améliorant et en limitant les effets de covisibilité.

La sécurité des personnes

Pour éviter toute collision, la ligne sera clôturée sur toute sa longueur et signalée par des panneaux en interdisant l'accès.

Les accès au train de tous les points d'arrêt seront dénivelés (souterrain ou passerelle) pour supprimer la traversée des voies à pied, comme c'est le cas parfois actuellement.

Les risques industriels

Le tracé du projet passe à proximité de deux sites industriels classés Seveso « seuil haut » : le site TOTAL RAFFINAGE MARKETNG à LESPINASSE et le site TOTAL GAZ à FENOUILLET.

Le premier est soumis à un PPRT depuis 2012 qui autorise la création de nouvelles voies ferrées sous réserve que les risques encourus par les voyageurs ne soient pas aggravés. Le second n'est pas encore soumis à PPRT, mais son projet présente la même disposition.

RFF prévoit de réaliser des ouvrages de protection en béton au droit des deux sites (destinés à protéger les voyageurs en cas d'accident sur les sites) pour un budget global de l'ordre de 47 millions d'euros. Ces ouvrages, longs respectivement de 340 et 210 mètres, compléteront les dispositifs de sécurité existants déjà comme l'arrêt automatique des circulations de trains en cas d'accident sur les sites.

Le canal latéral à la Garonne

La voie ferrée longe le Canal latéral à la Garonne depuis le Nord de la commune de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, jusqu'au pont-route de l'A620 (Nord de TOULOUSE) sur un linéaire de 17 kilomètres environ.

Le projet nécessite des reprises de la berge est du canal latéral à la Garonne sur un linéaire de 2,7 kms (au stade actuel des études) réparties en 5 zones discontinues.

Ces reprises seront réalisées de telle sorte que soient maintenues les fonctionnalités du canal et de sa berge est (navigation, corridor biologique, chemin de halage...).

Elles consistent principalement dans la pose de pieux et de planches consolidant la berge et facilitant sa « revégétalisation ».

Au-delà de la reprise elle-même, de nombreux aménagements des rives et de l'espace entre le canal et les voies sont prévus pour la circulation, l'agrément du public et une meilleure insertion paysagère.

L'étude d'impact ne fait état d'aucun effet négatif sur le canal résultant des reprises et aménagements prévus.

VOIES NAVIGABLES DE France(VNF) qui gère le canal est favorable au projet auquel elle a largement contribué.

Les eaux superficielles et souterraines

Pour compenser les ruissellements liés à l'augmentation de la surface des voies, 3 bassins de rétention sont prévus ainsi que des dispositifs de drainage longitudinal et transversal. Le projet sera affiné après la DUP au niveau de l'étude loi sur l'eau.

Le projet franchit un seul cours d'eau temporaire déjà traversé par les lignes existantes (le MALTEMPS) sans conséquence notable. Ce franchissement sera réalisé par un busage dont la section reste à déterminer.

Le projet passe à proximité de la prise d'eau du canal latéral au niveau de LACOURTENSOURT. Un seul dispositif supplémentaire est prévu par rapport à l'existant consistant en une alerte pour stopper tout prélèvement en cas d'accident d'un train de fret. D'autres mesures seront prises en cas de désordre constaté.

Le projet ne franchit aucune zone inondable et n'empiète sur aucune zone humide.

La nappe phréatique est proche de la surface dans le secteur traversé et la rend particulièrement sensible aux pollutions terrestres. Les dispositifs mis en place pour les eaux superficielles permettront de réduire ce risque au minimum. Par ailleurs, celui de baisse du niveau de la nappe du fait des ouvrages réalisés est quasiment nul.

Le projet n'a pas d'incidence notable sur les plans d'eau du BOCAGE et de SESQUIERES qui sont déjà longés par les voies actuelles mais en sont séparés par le canal latéral.

La faune et la flore

En phase d'exploitation, les impacts supplémentaires du projet AFTN seront faibles étant donné qu'ils sont déjà présents avec les lignes actuelles. RFF prévoit cependant diverses mesures de réduction.

Le développement urbain et l'aménagement du territoire

Le projet aura inévitablement des conséquences positives sur le développement urbain et économique du territoire, en particulier aux abords des points d'arrêt.

Permettant un fort développement de l'offre ferroviaire, il génèrera une densification de l'habitat dans le périmètre des gares ferroviaires et un rabattement vers le train pour les habitants de zones plus larges.

Il sera l'occasion d'un vaste réaménagement du quartier MATABIAU baptisé TOULOUSE EUROSUDOUEST.

Autres conséquences environnementales

Le projet AFNT n'affectera aucune activité agricole ou sylvicole et ne créera aucun effet de coupure.

En phase d'exploitation, il n'aura pas d'impact notable sur la zone Natura 2000 de la vallée de la Garonne.

L'instabilité des sols liée notamment au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux fera l'objet d'études géotechniques ultérieurement.

Le projet passe à proximité de 2 sites classés (le canal latéral à la Garonne et l'Eglise et le cimetière de Lespinasse) sans effet notable par rapport à la situation actuelle.

Le projet n'aura aucun effet notable négatif sur le tourisme et les loisirs.

Nota : Les communes de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et SAINT-JORY seront par ailleurs impactées par le projet des lignes nouvelles dans la zone de raccordement aux lignes AFNT (activités agricoles, prise d'eau, zone inondable, franchissement de cours d'eau,...). Ces impacts, qui ne concernent pas directement le projet AFNT, n'ont pas été résumés ici.

Impacts du projet en phase travaux

Les travaux engendreront de nombreux effets temporaires d'une durée plus ou moins longue, sur des emprises plus larges que celles restant en exploitation. Ces principaux effets sont :

- des emprises temporaires sur le foncier (bases travaux notamment) ;
- une perturbation des voies de communication routières (y compris les accès aux zones d'activités) ;
- un trafic de camions liés aux mouvements de matériaux (volumes importants de déblais - 200000m³ - et de remblais - 221 000 m³) ;
- une limitation des circulations de train ;
- un trafic supplémentaire sur les voies d'eau (transport des matériaux du chantier) ;
- un risque de rupture des réseaux interceptés ;
- un risque lié aux travaux réalisés dans le périmètre de protection des 2 sites SEVESO ;
- les bruits et les vibrations liés au chantier ainsi que la qualité de l'air et la propreté
- la sécurité des personnes ;
- la pollution des eaux superficielles et souterraines ;
- faune et flore ;

La zone NATURA 2000 de la vallée de la Garonne de MURET à MOISSAC fera l'objet de diverses mesures de protection durant les travaux.

RFF envisage de nombreuses mesures classiques et prend divers engagements pour réduire tous ces impacts négatifs qui seront détaillés dans des dossiers spécifiques avant le démarrage des travaux. Aucun calendrier prévisionnel précis des travaux n'est fourni. Les seules précisions communiquées sont les dates de début et de fin de chantier (2017 et 2024).

1.7 - Modalités de la concertation du public sur le projet

Les projets de ligne nouvelle BORDEAUX/ TOULOUSE et BORDEAUX/DAX ont fait l'objet de débats publics respectivement en 2005 et 2006 à l'issue desquels RFF a confirmé le bien-fondé de ces créations.

Le projet spécifique d'Aménagements Ferroviaires au Nord de TOULOUSE (AFNT) a fait l'objet d'une concertation préalable en 2011 ayant pour objet de présenter le projet au public et de recueillir son avis et ses remarques sur les trois scénarios d'études proposés (A, B et C) en vue de permettre aux instances décisionnaires du projet de décider des orientations à donner aux études avec le plus d'éléments d'appréciation possibles.

Cette concertation s'est déroulée du 29 août au 29 septembre 2011 conformément aux dispositions des articles L300-1 et L300-2 du code de l'urbanisme.

Conduite par RFF, son organisation et son contenu ont été mis au point avec les principaux partenaires de RFF concernés par la réalisation de ce projet, via des comités de pilotage et des groupes de travail : Etat, Conseil Régional, Conseil Général, Communauté Urbaine du Grand Toulouse, Voies Navigables de France et SNCF.

L'information du public sur le projet a été faite au moyen de différents vecteurs :

- plaquettes de présentation du projet : 3500 plaquettes de présentation du projet ont été mises à disposition en mairies et sur les lieux des réunions publiques.

- fiches territoires et fiches scénarios de desserte et d'insertion de voies nouvelles : 7 fiches territoires (ROUTE DE LAUNAGUET, LALANDE- EGLISE, LACOURTENSOURT, FENOUILLET, LESPINASSE, SAINT-JORY ET CASTELNAU D'ESTRETEFONDS) et une fiche présentant les scénarios de desserte et d'insertion de voies nouvelles ont été diffusées, détaillant les projets d'insertions de voies nouvelles par tronçon de ligne et les aménagements prévus dans les gares et haltes de l'ensemble de la ligne. 9500 de ces fiches ont été déposées en mairie ou distribuées lors des réunions publiques.

- panneaux d'exposition : 51 panneaux (de 14 modèles différents) ont été réalisés présentant le projet, les aménagements envisagés, le calendrier de réalisation et les enjeux majeurs du projet. Sept expositions ont été réalisées sur le territoire de la concertation :

- dans les mairies de SAINT-JORY, LESPINASSE, FENOUILLET ET TOULOUSE (mairie annexe de LALANDE) ;
- à la Maison de la Culture de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS ;
- à la Fabrique Toulousaine ;
- en gare de TOULOUSE-MATABIAU.

- site Internet : un site a été spécialement créé pour présenter le projet et recueillir l'avis des internautes. Des synthèses de chaque réunion publique étaient mises en ligne accompagnées des vidéos.

- films 3D : 18 animations 3D d'environ 1 mn 30 chacune, ont été réalisées pour chaque secteur impacté. Ces supports multimédia ont été diffusés et largement commentés lors de chaque réunion publique. Ils ont également été mis à la disposition de tous sur le site Internet du projet.

- médias : enfin 11 articles sont parus dans la presse et 4 passages à la radio et 2 reportages à la télévision ont été comptabilisés pour informer le public et l'inciter à participer à la concertation.

L'invitation du public à participer à la concertation s'est effectuée de la façon suivante :

- 12 000 dépliants d'information présentant les dates et lieux des 7 réunions publiques ont été diffusés sur le territoire des 5 communes concernées par le projet au niveau des mairies, des gares, chez les commerçants, dans les boîtes à lettres des riverains et dans la rue.

- 300 affiches au format A3 ont été imprimées pour annoncer le calendrier de la concertation. Elles ont été affichées dans les mairies directement traversées par le projet plus 8 mairies limitrophes, les haltes ferroviaires, les principaux commerces, à proximité des voies, dans le métro, sur le parking relais de La Vache...

- 7 annonces presse sont parues dans la *Dépêche du Midi* pour annoncer la tenue de chacune des 7 réunions publiques organisées.

La participation du public a été organisée de la façon suivante :

- 7 réunions publiques ont été organisées dans les 5 communes concernées par la concertation ;
- 7 registres ont été mis à disposition du public, en complément des expositions (dont un disponible lors des réunions publiques) ;
- une possibilité de s'exprimer électroniquement était proposée complémentirement à celle d'adresser un courrier postal.

Le bilan quantitatif de la participation du public à cette concertation fait état de :

- 420 participants au cours des 7 réunions publiques qui ont totalisé 108 interventions ;
- 63 observations déposées sur les 7 registres mis à la disposition du public ;
- 42 emails comptabilisés ;
- aucun courrier postal ;
- 1396 visites sur le site internet dédié pendant la période d'ouverture de la concertation.

Il ressort du bilan établi par RFF que **les principaux thèmes abordés par le public** ont été les suivants (l'ordre ne signifiant pas l'importance relative) :

- qui fait quoi dans un tel projet ;
- opportunité du projet soumis à concertation ;

- opportunité du projet GPSO ;
- choix du positionnement du terminus à SAINT-JORY ou CASTELNAU D'ESTRETEFONDS ;
- incidences sur la sécurité (proximité de 2 sites SEVESO) ;
- impacts sur le bâti et les expropriations ;
- financement ;
- nuisances des nouvelles infrastructures et particulièrement le bruit (protections phoniques) ;
- impacts sur l'environnement, notamment les espaces verts et la préservation de la coulée verte du canal (réaménagement de la berge Est du canal latéral à la Garonne) ;
- offres de service proposées (cadencement au ¼ heure, liaisons multimodales) ;
- définition des aménagements à réaliser (dont opportunité de prévoir une halte à LESPINASSE) ;
- avantages et inconvénients des 3 variantes d'insertion des lignes (la C recueillant le plus de suffrages) ;
- rétablissements routiers notamment pont-route de LACOURTENSOURT, chemin de l'Eglise de Lalande, pont-route de FRONTON ;
- dimensionnement du parking de la gare de SAINT JORY.

Ce bilan a été validé par le Président de RFF par décision en date du 28 mars 2012.

1.8 - Avis de l'Autorité environnementale et prise en compte par RFF

Deux avis ont été sollicités correspondant aux deux objets de l'enquête publique :

- l'avis du conseil Général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) au titre de l'étude d'impact relative à l'ensemble de la première phase du programme GPSO ;
- l'avis du Préfet de la région Midi Pyrénées au titre de la mise en compatibilité des PLU des communes de TOULOUSE METROPOLE (TOULOUSE, FENOUILLET, LESPINASSE, SAINT JORY) et de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS.

1.8.1 - Avis de l'autorité environnementale au titre de l'étude d'impact (CGEDD)

Tous les projets soumis à étude d'impact font l'objet de l'avis d'une « autorité environnementale ». Cet avis n'a pas pour objet d'apprécier l'opportunité du projet mais la qualité de l'étude d'impact et la participation du public aux décisions qui le concerne.

Le programme GPSO, pris dans son ensemble, a été soumis, en vertu des dispositions de l'article R122-6 du Code de l'environnement, à l'avis du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) qui a émis son avis le 22/01/2014.

Très détaillé, cet avis examine et prend position sur de nombreux aspects de l'étude d'impact difficiles à résumer tous dans le présent rapport.

La commission a donc choisi de ne résumer que ce qu'elle a considéré comme les principales observations, critiques et recommandations émises.

La commission a noté la préoccupation permanente du CGEDD de veiller à parfaire l'information du public tant sur la forme que sur le fonds.

Elle précise, par ailleurs, que cet avis portant sur l'étude d'impact de l'ensemble du programme GPSO, beaucoup de ses aspects ne concernent pas les aménagements ferroviaires au nord de TOULOUSE.

Le résumé établi par la commission fait l'objet d'un regroupement des observations selon trois aspects : accès du public au dossier, aspects économiques et aspects environnementaux.

Accès du public au dossier

- expliquer les raisons du choix d'un dossier unique GPSO alors que les problématiques et échéances des branches BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX-DAX sont très différentes ;
- sur la forme, le volume du dossier papier (environ 10 000 pages en format A3) et sa présentation générale rendent l'approche globale ou la recherche de renseignements particuliers très complexes. Des solutions facilitant l'accès à des points particuliers du dossier ou sa

compréhension seraient souhaitables : amélioration des sommaires général et par volume, dossier complet sur Internet permettant une recherche thématique aisée (accès par mots clés), outil informatique sur les lieux de dépôt des dossiers ayant le même objet, utilisation de photomontages, mise à disposition du public des vidéos créées par RFF...

- compléter le résumé non technique de l'étude d'impact pour en faire un outil facilitant l'accès au dossier principal ;

Aspects économiques

- mieux expliquer les objectifs du programme GPSO en matière d'aménagement et de développement du territoire ;
- préciser les raisons pour lesquelles le projet a été retenu, au regard des principales solutions de substitution envisagées (mobilité 21, par exemple) ;
- apporter des éclairages complémentaires aux résultats de l'évaluation socioéconomique fournie dans le dossier, notamment sur les montants et le détail des investissements pris en compte ainsi que la distinction des résultats entre les deux tronçons du projet de lignes nouvelles dont les objectifs et les échéances sont différents.
- inclure dans la définition du programme GPSO toutes les opérations nécessaires à la réalisation de ses objectifs, notamment les aménagements de la ligne historique Bordeaux-Espagne nécessaires à l'augmentation significative du fret ferroviaire.
- indiquer le montant des investissements en matériel roulants et autres investissements découlant du projet (maintenance, remisage) qui ne sont pas inclus dans les budgets présentés ;
- mettre en cohérence les échéanciers de mise en service cités et indiquer la sensibilité des résultats du calcul socio-économique à des dates de mise en service différentes, et à des prévisions de trafic différentes de celles prises en compte.
- commenter les raisons des résultats très négatifs constatés pour les aménagements au sud de BORDEAUX et au nord de TOULOUSE, ou les réintégrer dans les calculs relatifs aux lignes nouvelles,
- expliciter les conditions technico-économiques à réunir pour rendre attractif le report modal du fret vers le rail sur la ligne Bordeaux-Espagne et préciser les volumes prévisionnels attendus et ceux constatés actuellement ;
- ajouter, dans les études comparatives des temps de transport, les « temps moyens » aux « meilleurs temps » ;
- ne faire état dans le dossier que des résultats avec prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics ;

Aspects environnementaux

- préciser l'évaluation des impacts sur les milieux aquatiques (ouvrages de franchissement des cours d'eaux, terrassements...) conditionnant les compensations envisagées ;
- préciser l'évaluation des incidences sur le réseau NATURA 2000 et plus généralement, les impacts sur la biodiversité et les compensations en découlant ;
- préciser les solutions envisagées pour la gestion des matériaux nécessaires aux terrassements et ouvrages d'art (plus de 40 millions de m³) dans un secteur déjà largement déficitaire (ouverture de carrières, trafic de camions, cahiers des charges des entreprises...) ;
- préciser les aires de stockage de matériaux et les échéanciers de mise en service retenus.
- préciser les effets du programme GPSO sur le trafic de camions sur l'A63 et la RN10.
- mieux expliciter en quoi les compensations proposées prennent bien en compte de manière justifiée tous les besoins de compensation, y compris pour les cours d'eau et la biodiversité ordinaire ;
- clarifier le terme « d'emprise du projet de lignes nouvelles » en présentant parallèlement les estimations des surfaces devant relever d'une acquisition foncière, celles correspondant à des emprises complémentaires de chantier, et celles correspondant à la prise en compte de toutes les surfaces durablement affectées par le projet ;

- demandes multiples de précisions sur la gestion des eaux, sans attendre le dossier « loi sur l'eau » ;
- demandes multiples de précisions concernant l'incidence sur la faune (notamment habitat naturel, sites de ponte) et la flore ;
- faire un examen rapide de la compatibilité des trois projets avec le SDAGE ;

Nuisances pour les riverains

- rendre homogènes les termes de la comparaison des impacts acoustiques du projet, notamment aux abords de BORDEAUX et TOULOUSE, par rapport à la situation de référence actuelle et à terme sans projet ;
- ajouter à l'étude d'impact des indicateurs événementiels représentatifs de la perception sonore du passage d'un convoi (impact du bruit soudain et intermittent mal pris en compte) ;
- modifier la présentation des données relatives aux impacts acoustiques en fournissant, sous une forme graphique et pour chaque bâtiment riverain de la voie, le niveau de bruit initial, le niveau de bruit de référence (2025 avant projet), et les niveaux de bruit résultant du projet et du programme avant et après protection à la source.
- présenter les études de bruit en relation homogène avec l'évaluation socioéconomique des trafics ferroviaires voyageurs et marchandises en situation initiale, scénario de référence 2025 hors projet et scénario 2025 avec projet ;
- ajouter (notamment pour les aménagements sud de BORDEAUX et nord de TOULOUSE) des évaluations du bruit entre « projet après protections réglementaires et volontaires » et « situation actuelle ».

Dès signature de l'arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique, cet avis de l'autorité environnementale était consultable sur les sites internet :

- www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteAFNT
- www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr
- www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr.

1.8.2 - Réponse de RFF aux observations de l'Autorité environnementale au titre de l'étude d'impact

RFF a répondu aux recommandations émises par l'Autorité Environnementale dans un mémoire complémentaire qui est joint au dossier d'enquête publique (pièce 02-AFNT-DUP GPSO page 146 et suivantes).

Dans cette réponse, RFF indique prendre en compte la plupart des recommandations formulées et donne des précisions sur certaines autres remarques ou critiques.

Observation de la commission d'enquête : certaines recommandations importantes sur le plan économique n'ont pas été prises en compte comme celle relative à l'inclusion dans la définition du « programme » GPSO de toutes les opérations nécessaires à la réalisation des objectifs du programme et celle de ne faire état dans le dossier que des résultats avec prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics ;

1.8.3 - Evaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité des PLU et avis du Préfet de la Région Midi Pyrénées

Ces avis, à charge du Préfet de la Région Midi Pyrénées, n'ayant pas été émis dans le délai réglementaire de 3 mois prévu par l'article R 121-15-IV du code de l'environnement, sont réputés sans observations.

1.9 - Autres avis émis avant ou durant l'enquête publique

1.9.1 - Avis réglementaires

- Avis de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Dans sa séance du 5/12/2012, la CNDP a estimé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre BORDEAUX et TOULOUSE à la suite du débat public de 2006 et de la concertation mise en place par RFF.

- avis de France Domaine

Cet avis spécifique au territoire de la Haute Garonne évalue sommairement le montant des indemnités d'expropriations qui seraient à prononcer sur les cinq communes du projet AFNT à 22,5 millions d'euros HT y inclus une marge de 50% au titre des incertitudes et aléas.

- avis du Syndicat mixte du Parc naturel régional des Landes de Gascogne

Cet avis concerne un parc non situé sur le parcours des AFNT. La commission d'enquête n'en a, en conséquence, pas établi de synthèse.

- avis du Commissariat général à l'Investissement.

Cet avis a été rendu obligatoire pour l'évaluation des investissements publics (dont le financement par l'état excède 100 millions d'euros) par la loi de finances du 31 décembre 2012.

Il porte sur l'ensemble de la phase 1 du programme GPSO. Le CGI émet un avis globalement favorable sous réserves. Il met en avant les principales forces et faiblesses suivantes :

- . une évaluation socio-économique approfondie et sérieuse des effets du projet ;
- . une valeur actualisée nette positive y compris dans plusieurs scénarios moins favorables examinés ;
- . un projet à faible rentabilité (susceptible d'évincer d'autres projets prioritaires plus rentables);
- . un découpage en deux phases discutable;
- . une forte dépendance du projet à la réalisation du trafic prévu, aux valeurs des coûts d'investissement et d'entretien, à la part du financement assuré par l'Union Européenne.

Le rapport préconise :

Il recommande également :

- . un suivi de la réalisation de la ligne LGV Bordeaux/Tours pour valider les hypothèses du programme GPSO qui sont calées dessus ;
- . une très grande prudence en ce qui concerne l'annonce de la réalisation du tronçon DAX/FRONTIERE en 2032, compte tenu de la sensibilité du projet au volume de fret dont les volumes doivent être validés ;
- . une intégration dans la méthodologie des études économiques des recommandations du rapport QUINET (valeur résiduelle, COFP...).

Le rapport de contre-expertise (5 experts indépendants) sur lequel s'est appuyé l'avis du CGI émet des observations et critiques plus détaillées et plus marquées sur le projet :

- . les hypothèses retenues concernant l'évolution du PIB et de la mobilité en fonction du PIB sont incertaines et ont une forte sensibilité sur la rentabilité du projet (hypothèse centrale pour la France de 1,46% jusqu'en 2025 et 1,63 au-delà). En tout état de cause, la VAN dégagée par le projet est ramenée à 0 si ces taux de croissance sont réduits à 0,7 et 1,0 % ;
- . de plus, l'hypothèse de corrélation entre l'évolution de la mobilité et du PIB n'est pas garantie (sur la dernière décennie, cette mobilité a cru moins vite que le PIB)
- . le mode de calcul des surplus néglige les effets croisés des composantes du projet et augmente la VAN résultante ;
- si RFF avait appliqué intégralement l'instruction de Robien, dont l'application pouvait être sujet à discussion dans le cas du programme GPSO, la VAN ressortissant du projet aurait été réduite de près de la moitié ;

- de même, si le périmètre de calcul des avantages socio-économiques avait été limité au seul territoire national (et non à l'Europe), la VAN calculée du projet aurait été réduite de 37%.
- . l'augmentation envisagée des tarifs ferroviaires voyageurs (+1,2 %/an en plus de l'inflation sur la longue distance), paraît difficilement tenable en raison de la concurrence de l'aérien à bas coût et de l'essor du covoiturage notamment ;
- . l'essentiel de la VAN provient de la ligne BORDEAUX-TOULOUSE, avec la section commune au départ de BORDEAUX. Cependant, la VAN dégagée par la réalisation des deux branches est supérieure à celle qui résulterait de la seule réalisation du tronçon BORDEAUX - TOULOUSE.
- . la réalisation de la partie DAX – Frontière espagnole d'ici 2032 annulerait la presque totalité de la VAN du projet GPSO (réduite à 0,4 milliard d'euros avec COPF) ;
- . les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique en découlant ne tiennent pas compte de la fin des concessions autoroutières (qui modifieraient les choix des usagers) ; De même, le covoiturage semble peu pris en compte ;
- . les gains du trafic fret résultent presque essentiellement de la réalisation du tronçon DAX/ ESPAGNE et n'ont donc pas d'incidence sur les études socio-économiques du projet GPSO soumis à enquête publique ;

RFF a répondu aux observations du CGI dans un mémoire complémentaire qui est joint au dossier d'enquête publique (pièce 02-AFNT-DUP GPSO page 215). RFF a notamment complété son analyse socio-économique en étudiant différents scénarios variantes et tests de sensibilité qui n'ont pas modifié les prévisions retenues dans son scénario central.

Observation de la commission d'enquête : le rapport de contre-expertise et l'avis du CGI montrent la fragilité de l'analyse socio-économique dont le bilan favorable peut être significativement modifié voire annulé en jouant modérément sur divers paramètres (évolution du PIB et de la mobilité, évolution des tarifs, choix du périmètre d'études, calendrier des mises en service, taux d'actualisation...). La commission s'interroge aussi sur le sens que peuvent avoir des évaluations futures (à horizon de 50 ans voire 100 ans!). Par exemple, quelle pertinence peut avoir une extrapolation des consommations d'énergie fossile ou d'émission de gaz carbonique de la voiture et de l'avion sur les bases des consommations actuelles ? Il est vraisemblable, qu'à de tels horizons, ces émissions et consommations vont très fortement diminuer, voire disparaître avec l'arrivée probable de technologies propres.

1.9.2 - Avis complémentaires facultatifs

- compte rendu de la réunion Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles de la Haute-Garonne.

Ce compte rendu de la séance du 18/07/2013 fait état de multiples préoccupations exprimées par les Agriculteurs sur les conséquences du programme GPSO, principalement :

- souhait de connaître l'impact du programme GPSO sur l'agriculture (surfaces impactées, conséquences économiques, mesures d'évitement et de compensation...);
- souhait que l'agriculture ne soit pas impactée deux fois : emprise du projet et mesures compensatoires ;
- inquiétude sur les occupations temporaires qui ont tendance à devenir définitives ;
- souhait de prise en compte de compensations de terres agricoles éventuellement perdues après redistribution ;
- demande de précision sur le gabarit des voies routières après rétablissements ;
- impact sur les vignes d'AOC « fronton » ;

Observation de la commission d'enquête : De ce compte rendu, il ressort que le projet AFNT impacte peu l'agriculture puisque aucune parcelle classée agricole ne serait impactée par le projet sur l'ensemble de son parcours.

Tous les avis, ci-dessus, étaient joints au dossier d'enquête publique.

1.10 – Réunion d'examen conjoint

Les mises en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme ont fait l'objet, en vertu des dispositions du code de l'urbanisme, de réunions d'examen conjoint des pétitionnaires et des personnes publiques associées qui se sont tenues le 26 juin 2014.

Lors de ces réunions, le représentant de la Communauté urbaine de TOULOUSE METROPOLE a indiqué que les PLU de SAINT JORY, FENOUILLET, LESPINASSE et TOULOUSE feraient l'objet de modifications/évolutions qui devraient intervenir entre l'enquête publique AFNT et la DUP afin de créer les emplacements réservés nécessaires pour accueillir les fonctions urbaines utiles autour des haltes (ces emplacements ne sont pas prévus dans le dossier d'enquête publique. avec l'accord de TOULOUSE METROPOLE).

Ces dispositions sont rappelées dans un courrier du 21 juillet 2014 adressé par TOULOUSE METROPOLE au PREFET DE LA HAUTE-GARONNE.

2 – ENQUÊTE

2.1 - Préparation et organisation de l'enquête

2.1.1 - Désignation de la commission d'enquête

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE TOULOUSE, par décision en date du 26 juin 2014 portant le numéro E14000099/31, a désigné la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique unique sur le projet d'aménagements ferroviaires au nord de TOULOUSE (AFNT) dans le cadre du grand projet ferroviaire du Sud-ouest (confer annexe 1)

Cette commission est composée des Commissaires Enquêteurs suivants :

- Monsieur Christian LASSERRE, Président,
- Monsieur Michel JONES, membre titulaire,
- Monsieur Hervé TEYCHENE, membre titulaire,

Madame Noelle PAGES, conformément aux dispositions des articles L123-4 et R 123-5 du code de l'environnement, est désignée en qualité de Commissaire suppléant « qui remplace un titulaire en cas d'empêchement et exerce alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure ».

2.1.2 - Arrêté portant ouverture de l'enquête publique

Cette enquête unique a été prescrite, plus de quinze jours avant le démarrage de l'enquête, par arrêté du 25/08/2014 signé par Monsieur Thierry BONNIER, secrétaire général de la PREFECTURE de la Haute Garonne. (confer annexe 2)

Cet arrêté a fait l'objet d'une large concertation entre les Préfectures de la HAUTE GARONNE et de la GIRONDE, RFF et les trois Commissions d'enquête se partageant le programme GPSO de façon notamment à :

- harmoniser les dates et les durées d'enquête ;
- étudier l'opportunité et convenir éventuellement de permanences et de réunions publiques simultanées ou conjointes étant donné les chevauchements et la complémentarité des trois projets ;
- harmoniser, si nécessaire, les modalités d'expression du public notamment par voie électronique.
- transférer d'une commission à l'autre les requêtes du public mal orientées.

Plusieurs réunions ont été nécessaires pour y parvenir (confer point 2.2.1).

Pour des raisons dont la commission n'a pas eu connaissance, la communauté urbaine de TOULOUSE METROPOLE n'a pas souhaité que des permanences se tiennent à son siège. Devant ce refus, le président de la commission d'enquête, dans un courrier daté du 06/08/2014 (confer annexe 3), a exprimé sa désapprobation au Préfet de la Haute Garonne considérant que la demande que certaines permanences se tiennent au siège de TOULOUSE METROPOLE paraissait naturelle et essentielle à la commission pour au moins quatre motifs :

- le retentissement d'un tel projet pour les habitants de l'agglomération toulousaine justifie que le public puisse s'exprimer, au-delà des possibilités offertes aux riverains des lignes elles mêmes, dans un lieu symbolisant le pouvoir communautaire ;
- l'un des objets de l'enquête AFNT est la mise en compatibilité des PLU des communes traversées qui sont gérés directement par TOULOUSE METROPOLE (sauf CASTELNAU D'ESTRETEFONDS) ;
- les élus locaux semblent soutenir le projet d'arrivée des TaGV à TOULOUSE ;
- le siège de TOULOUSE METROPOLE est situé à proximité immédiate de la gare Matabiau, point d'arrivée du projet AFNT comme du programme GPSO.

La commission tient à dire qu'elle trouve le refus de TOULOUSE METROPLE contraire à la meilleure participation du public à l'enquête publique.

Conforme aux exigences de l'article R 123-09 du code de l'environnement, l'arrêté de mise à l'enquête publique AFNT contenait les précisions suivantes :

- les objets de l'enquête, sa date d'ouverture et sa durée ;
- le siège de l'enquête ;
- l'identité des personnes responsables du projet auprès desquelles des informations peuvent être demandées ;
- le nom et la qualité des membres titulaires de la Commission d'enquête et du suppléant ;
- les modalités selon lesquelles le public pourra consulter le dossier d'enquête (lieux, jours et heures de consultation du dossier physique et adresse des sites internet pour celle du dossier virtuel) ;
- l'existence d'une étude d'impact du projet, de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur cet avis et les avis du Préfet de la Haute Garonne sur les mises en compatibilité des PLU, ainsi que les modalités de consultation de ces documents;
- les modalités selon lesquelles le public pourra faire part de ses observations sur les registres papier, le registre électronique ou par courrier adressé au Président de la Commission d'enquête;
- les lieux, jours et heures de permanence où la Commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- le lieu, le jour et l'heure où le public pourra participer à une réunion publique ;
- les modalités de publicité de l'enquête ;
- la durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ;
- les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre lesdites décisions ;

2.1.3 - Buts de l'enquête publique

La présente enquête entre dans le cadre des enquêtes de type « BOUCHARDEAU » qui ont pour principaux objectifs:

- d'informer et faire participer le public aux décisions le concernant ;
- de prendre en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement ;
- de veiller à la protection de l'environnement ;
- d'éclairer les décisions à prendre par les autorités concernées.

Dans ce cadre, la mission de la commission d'enquête consiste principalement :

- à prendre connaissance du dossier d'enquête publique établi par le porteur de projet, lui faire apporter tout complément ou précision qu'elle juge utile pour permettre une bonne compréhension et information du public ;
- à veiller à ce que les formalités de publicité destinées à prévenir le public soient conformes à la loi et à demander tout complément qu'elle juge utile en fonction de l'importance du projet soumis à enquête ;
- de recevoir le public, lui expliciter l'objet et les objectifs du projet, recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions et y répondre ;
- à rédiger, en toute indépendance, un rapport factuel du déroulé de l'enquête (notamment les observations du public) et établir, dans un document séparé, ses conclusions personnelles et motivées sur le projet.

Ce rapport et ces conclusions, qui sont destinés principalement à éclairer la décision que prendra l'autorité organisatrice, sont consultables par le public pendant un an.

2.1.4 - Réception du dossier - constitution

Le dossier de demande de déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité des PLU a été remis à la Commission d'enquête sous la forme d'un DVD lors de la réunion de présentation du projet organisée par la préfecture de la Gironde le 11 juillet 2014.

Un exemplaire papier du dossier a ensuite été livré par RFF aux trois commissaires enquêteurs et au suppléant le jeudi 17 juillet 2014.

Les 11 et 21 juillet, la commission d'enquête a rencontré les responsables de RFF qui leur ont exposé les grandes lignes du programme GPSO et le projet AFNT. Puis plusieurs autres réunions, dont la visite des lieux ont été tenues avant le démarrage de l'enquête publique pour approfondir la connaissance du dossier, notamment AFNT et répondre aux interrogations de la Commission. (confer point 2.2.1, ci-après).

Dans ces conditions, la commission d'enquête estime avoir été largement informée du projet soumis à enquête, suffisamment longtemps avant le début de l'enquête publique. Elle a donc pu poser toutes questions, demander tout complément d'information et apprécier si le dossier d'enquête nécessitait des modifications ou compléments pour une bonne compréhension du public.

Compte tenu de la qualité et de l'énormité du dossier, la commission d'enquête n'a demandé aucune modification substantielle au dossier soumis à enquête, sinon la réalisation de plans des aménagements à des échelles en permettant la lecture par le public et le mettant à même de se situer par rapport aux aménagements envisagés (voir point 2.1.6).

Ce dossier comportait 33 fascicules au format A3 reliés à spirale, numérotés de 1 à 32 (le fascicule de mise en compatibilité n'étant pas numéroté). L'ensemble totalisait environ 9000 pages. Chaque fascicule comportait une pagination n'incluant pas les pages de couverture. Ils étaient regroupés dans 5 boîtes en carton fort, de la façon suivante :

Boîte 1

- Pièce A / Guide de lecture (N°1, 89 pages);
- Pièces BCDE / Présentation générale de l'opération (N° 2, 362 pages numérotées + 3 pages agrafées relatif à un avis complémentaire du Ministère de l'Agriculture en date du 25/09/2014) ;
- Pièce G / Bilan des débats publics et de la concertation (N° 28, 280 pages) ;
- Pièce H //Evaluation socio-économique ; (N° 29, 204 pages) ;
- Pièce J - Annexe 1 / Etude paysagère (N° 30, 32 pages) ;

Pièce J - Annexe 2 / Dossier de Cohérence Intermodale et Ferroviaire (DCIF) (N°31, 100 pages) ;
 Pièce J - Annexe 3 / Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement des Territoires (SPADT) (pièce 32, 132 pages) ;
 Pièce I / Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme :
 - *PLU de CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS, (non numérotée, 82 pages)*
 - *PLU de TOULOUSE METROPOLE, commune de SAINT-JORY, (non numérotée, 104pages)*
 - *PLU de TOULOUSE METROPOLE, commune de LESPINASSE, (non numérotée, 86 pages)*
 - *PLU de TOULOUSE METROPOLE, commune de FENOUILLET(non numérotée, 92 pages)*
 - *PLU de TOULOUSE METROPOLE commune de TOULOUSE (non numérotée, 120 pages)*

Boîte 2

Pièce F - Étude d'impact / Volume 1 - Présentation générale de l'étude d'impact (N°3, 164 pages) ;
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 2 - Résumé non technique de l'étude d'impact (N°4, 126 pages) ;
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 3.1 -Approche globale : *Appréciation des impacts du programme et état initial de l'environnement (Chapitres 1 à 3) (N°5, 320 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 3.2 - Approche globale : *Raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu (Chapitre 4) (N°6, 302 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 3.3 - Approche globale : *Effets des projets ferroviaires et mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs (Chap. 5) (N° 7, 494 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 3.4 - Approche globale : *Santé, documents de planification, coûts collectifs et bilan énergétique, méthodes d'évaluation (Chap. 6 à 1 3) (N° 8, 430 pages) ;*

Boîte 3

Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.1 Secteur géographique n°1 : *de Bègles (33) à Saint-Médard-d'Eyrans (33) (N°9, 276 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.2 Secteur géographique n°2 : *de Saint-Médard-d'Eyrans (33)à Landiras (33) (N°10, 320 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.3 Secteur géographique n°3 : *de Balizac (33) à Lucmau (33) (N°11, 260 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.4 Secteur géographique n°4 : *de Bernos-Beaulac (33) à Goualade (33) et à Captieux (33) (N°12, 318 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.5 Secteur géographique n°5 : *de Saint-Michel-de-Castelnau (33) à Fargues-sur-Ourbise (47) (N°13, 282 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.6 Secteur géographique n°6 : *de Pompiey (47) à Montesquieu(47) (N°14, 282 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.7 Secteur géographique n°7 : *de Sérignac-sur-Garonne (47) à Caudecoste (47) (N°15, 348 pages) ;*

Boîte 4

Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.8 Secteur géographique n°8 : *de Dunes (82) à Le Pin (82) (N°16, 252 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.9 Secteur géographique n°9 : *de Saint-Nicolas-de-la-Grave (82)à La Ville-Dieu-du-Temple (82) (N°17; 280 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.10 Secteur géographique n°10 : *de Montbeton (82) à Campsas (82) (N°18, 288 pages)*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.11 Secteur géographique n°11 : *de Canals (82) à Saint-Jory (31) (N°19, 242 pages) ;*
 Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.12 Secteur géographique n°12 : *de Castelnau-d'estrétefonds (31) à Toulouse (31) (N° 20, 410 pages) ;*

Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.13 Secteur géographique n°13 : *de Bourriot-Bergonce (40) à Sarbazan (40) (N°21, 272 pages) ;*

Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.14 Secteur géographique n°14 : *de Pouydesseaux (40) à Ousse-Suzan (40) (N°22, 342 pages) ;*

Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.15 Secteur géographique n°15 : *de Saint-Yaguen (40) à Saint-Vincent-de-Paul (40) (N°23, 290 pages) ;*

Boîte 5

Pièce F - Étude d'impact / Volume 5.1 Dossiers d'incidences sur les sites Natura 2000 : *Partie A - Analyse globale (N°24, 496 pages) ;*

Pièce F - Étude d'impact / Volume 5.2 Dossiers d'incidences sur les sites Natura 2000 : *Partie B1 : Analyse par sites Natura 2000 directement concernés (N°25, 334 pages) ;*

Pièce F - Étude d'impact / Volume 5.2 Dossiers d'incidences sur les sites Natura 2000 : *Partie B2 : Analyse par sites Natura 2000 directement concernés (N° 26, 336 pages) ;*

Pièce F - Étude d'impact / Volume 5.3 Dossiers d'incidences sur les sites Natura 2000 : *Partie C - Analyse par sites Natura 2000 indirectement concernés (N°27, 262 pages) ;*

La Commission d'Enquête considère que le dossier établi par RFF est conforme aux exigences légales.

2.1.5 - Appréciation sur la forme du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête, extrêmement volumineux (environ 9000 pages A3 en 33 brochures), a été plusieurs fois qualifié d'indigeste par le public arrêté par une telle masse de documents.

Cette critique est indiscutablement justifiée et la commission comprend la perplexité du public face à une telle masse d'informations.

Sauf à y consacrer un temps très important, il ne lui permettait pas de se forger une opinion globale sur la pertinence et l'utilité du projet.

Cette énorme lourdeur était cependant amoindrie dans la mesure où les brochures relatives au projet AFNT étaient en nombre plus limité, la plupart des brochures sectorielles de l'étude d'impact n'étant pas directement utiles.

Outre le guide de lecture, 5 brochures permettaient au public un bon accès au projet :

- Pièces BCDE / Présentation générale de l'opération (N° 2, 358 pages) ;
- Pièce H // Evaluation socio-économique ; (N° 29, 204 pages) ;
- Pièce F - Étude d'impact / Volume 1 - Présentation générale de l'étude d'impact (N°3, 164 pages) ;
- Pièce F - Étude d'impact / Volume 4.12 Secteur géographique n°12 : *de Castelnaud-estrétefonds (31) à Toulouse (31) (N° 20, 410 pages) ;*
- Pièce I / Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme : *Castelnaud-estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse ; (5 brochures non numérotées, totalisant 484 pages).*

3 autres brochures pouvaient se révéler nécessaires pour approfondir certains aspects particuliers du projet AFNT :

- Pièce J - Annexe 1 / Etude paysagère (N° 30, 32 pages) ;
- Pièce J - Annexe 2 / Dossier de Cohérence Intermodale et Ferroviaire (DCIF) (N°31, 100 pages) ;
- Pièce J - Annexe 3 / Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement des Territoires (SPADT) (pièce 32, 132 pages) ;

Plusieurs critiques peuvent être faites du dossier (liste non exhaustive) :

- de nombreux éléments propres au projet AFNT étaient disséminés dans les brochures ce qui en compliquait l'accès et ne permettait pas toujours de bien les isoler ;
- les redondances d'une pièce à l'autre étaient considérables. Par exemple, l'essentiel de ce qui est dit dans la pièce relative à la cohérence intermodale est déjà exprimé dans d'autres brochures, notamment celle relative à l'évaluation socio-économique. L'apport de cette pièce est marginal (enquête sur les pratiques de transport, par exemple).
- la brochure relative à l'évaluation socio-économique est difficile à comprendre et oblige à une réflexion approfondie pour en tirer des enseignements. Les volumes actuels et prévisionnels de trafic voyageurs sont présentés sous forme de petits histogrammes qui limitent la capacité de les apprécier. Les chiffres fournis sont généralement annuels ce qui enjolive les choses alors que des trafics journaliers sont plus parlants pour le public et relativisent les volumes de trafic. La part modale du train et son évolution sont insuffisamment présentées.
- l'étude d'impact n'aborde pas certains sujets (pollutions, incidence sur la santé humaine...) et de nombreux aspects (les vibrations, par exemple) sont reportés à plus tard ce qui n'est pas de nature à rassurer le public ;
- pour s'informer, il est nécessaire de prendre connaissance de plusieurs brochure, notamment pour les impacts acoustiques ;
- les éléments fournis pour l'étude de bruit sont incompréhensibles pour des non initiés.
- d'une manière générale, le public, dont la première préoccupation est de connaître les impacts le concernant (bruit, vibrations, gêne pendant les travaux, emplacements réservés, expropriations...), ressort sans informations précises ;
- certaines synthèses auraient été nécessaires pour un premier accès du public (aspects socio-économiques, par exemple) ;
- le chiffrage global de tous les investissements connexes au projet AFNT n'est pas fourni (matériel roulant, remisage, ateliers d'entretien, organisation du rabattement des voyageurs vers les gares...) et minimise finalement l'investissement réellement nécessaire pour que le projet puisse fonctionner et réussir ;
- les explications des critères de l'évaluation socio-économique (VAN, TRI, COPF...) sont insuffisants pour être comprises par un public non averti ;
- le fait de présenter des valeurs actualisées nettes hors coefficient d'opportunité des fonds publics (COPF) complique la compréhension et enjolive les résultats attendus du projet.
- les déficits annuels d'exploitation inhérents à de tels projets sont difficiles à identifier et ne peuvent être obtenus que par diverses recherches et déductions.

2.1.6 - Réunions avec l'autorité organisatrice et le porteur de projet - Auditions

Avant l'ouverture et pendant l'enquête publique, 13 réunions ont été organisées dont la visite des lieux.

■ **Le 11/07/2014 à la CITE ADMINISTRATIVE DE BORDEAUX** ayant pour objet une présentation générale du projet GPSO et des considérations sur les modalités d'organisation communes des 3 enquêtes publiques.

Etaient présents à cette réunion des représentants de la PREFECTURE DE LA GIRONDE, de la DREAL AQUITAINE et de RFF ainsi que les commissaires enquêteurs des 3 commissions du GPSO.

Cette réunion a fait ressortir la nécessité d'une certaine coordination des trois enquêtes, à l'appréciation des Commissaires Enquêteurs, se traduisant notamment :

- par des périodes et des durées d'enquête identiques (une durée maximale de 2 mois faisant consensus) ;
- par des permanences tenues le même jour et séparément dans les mêmes lieux (à préciser) ;
- par d'éventuelles tenues de réunion publique communes (à préciser également).

▪ **Le 17/07/2014 au siège de la DIRECTION REGIONALE DE RFF** ayant pour objet la mise au point de l'arrêté de mise à l'enquête publique.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres titulaires de la commission d'enquête :

- Pour la PREFECTURE de la HAUTE GARONNE : Françoise HAEFFELIN, Chef du bureau de l'utilité publique et de l'aménagement commercial,
- pour la DDT : Alain ROUJEAN chef de l'unité déplacements/grands projets infrastructure au service prospective et stratégie de la DDT ;
- pour la DREAL : Marie-Pierre NERARD, chef de l'unité transports et déplacements au service transports infrastructures et déplacements et Christian GODILLON, chef du service transports infrastructures et déplacements;
- pour RFF : Jean Michel AUDELEAU, chef de l'unité Etudes Générales (Pierre BOUTIER, Directeur régional, est venu saluer les participants en cours de réunion).

Après une présentation générale du projet AFNT par Jean Michel AUDELEAU au moyen de plusieurs films d'animation d'excellente qualité, le texte de l'arrêté de mise à l'enquête publique a été approfondi sur de nombreux points et notamment :

- la date d'ouverture de l'enquête publique : mardi 14/10/2014 ;
- sa durée : 60 jours, soit une clôture le vendredi 12/12/2014 ;
- le siège de l'enquête : PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE
- les lieux de permanences (+ dossier et registre) : CASTELNAU D'ESTRETEFONDS., SAINT JORY, LESPINASSE, FENOUILLET, MAIRIE ANNEXE DE LALANDE, PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE ET TOULOUSE METROPOLE ;
- le nombre de permanences : 2 par lieux soit 14 en tout, dont 4 tenues simultanément aux mêmes lieux et heures que la commission d'enquête lignes nouvelles (SAINT JORY et CASTELNAU D'ESTRETEFONDS) ;
- les réunions publiques : 1 spécifique AFNT sur le tracé (proche des riverains) et 1 commune avec la commission ligne nouvelle à TOULOUSE ;
- l'adresse mail : à priori pas de registre électronique, mais 1 adresse mail pour s'adresser à la commission d'enquête ;

Outre la validation des options prises, ci-dessus, plusieurs points restaient à préciser à l'issue de cette réunion :

- extension de l'enquête ou de son information à 8 communes proches (comme pour la concertation de 2011) ;
- dates des permanences (proposition à faire par la commission d'enquête) ;
- choix de l'adresse mail et de ses modalités d'accès par le public ;
- lieux et modalités d'organisation des réunions publiques.

▪ **Le 21/07/2014 au siège de la DIRECTION REGIONALE DE RFF** ayant pour objet l'approfondissement du dossier, la mise au point des formalités de publicité légales et extra légales de l'enquête, la gestion des registres et de l'adresse mail.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres titulaires de la commission d'enquête :

- pour RFF : Jean Michel AUDELEAU, chef de l'unité Etudes Générales et ses collaborateurs : Maxime RADOUBE, chargé d'études techniques ; Anne Françoise BENAC, chargée d'études économiques ; Géraldine CASSEZ, chargée de la stratégie territoire et du développement durable.

Au cours de cette réunion, la commission a formulé plusieurs demandes d'amélioration de forme du dossier d'enquête et de mesures d'information de l'enquête publique au-delà des exigences légales.

Ces demandes n'excédaient pas les dispositions prises par RFF lors de la concertation du public en 2012.

Pour la tenue des permanences :

- assemblage des brochures avec une spirale de couleur pour bien distinguer les pièces appartenant au dossier AFNT et celles revenant au dossier GPSO (permanences simultanées dans les mêmes lieux) ;
- réalisation de 14 plans du projet au format A1 contrecollés sur un support rigide pour faciliter leur usage notamment lors des permanences ;
- inscription du numéro de boîte sur chaque brochure pour faciliter leur rangement et les contrôles de complétude du dossier ;
- présentation des brochures sur des étagères plutôt que dans des boîtes pour en faciliter l'accès ;
- deux salles de réception du public et possibilité de consulter les dossiers d'enquête (AFNT et LN) pour les permanences simultanées ;
- mise à disposition d'ordinateurs sur les lieux d'enquête permettant la présentation des films réalisés par RFF : un ordinateur présentant un film tournant en boucle et un ordinateur présentant un film interactif à la disposition de la Commission d'enquête pour expliciter le projet au public ;

Sur l'information du public (publicité de l'enquête):

- affichage le long du tracé, à un format supérieur à A2, d'affiches d'avis d'enquête simplifiées accompagnant l'affichage légal (celui-ci étant illisible notamment par les automobilistes) ;
- lieu d'affichages complémentaires à la proposition de RFF (arrêts de bus le long du tracé, métro, commerçants, parkings...)
- réalisation d'un dépliant ou d'un simple feuillet A4 informant de l'enquête à mettre à disposition du public dans les mairies et chez les principaux commerçants et à diffuser dans les boîtes aux lettres des riverains (périmètre à définir);
- demande aux collectivités concernées par l'enquête (+ 8 communes limitrophes : SAINT-RUSTICE, ONDES, GRENADE, SAINT-SAUVEUR, BRUGUIERES, GAGNAC-SUR-GARONNE, SAINT-ALBAN ET AUCAMVILLE) de diffuser l'information de l'enquête au moyen des affiches simplifiées et du dépliant ci-dessus et d'assurer une diffusion de la tenue de l'enquête dans leurs revues, sur leur site internet, sur leurs panneaux lumineux...)
- conférence de presse organisée par RFF quelques jours avant le démarrage de l'enquête pour présenter son projet et préciser les dates de l'enquête publique et des permanences ;
- réunion publique organisée par RFF avec la présence d'un animateur distribuant la parole au public ;
- information spécifique des associations.

RFF, après vérification de leur faisabilité, a répondu à ces diverses demandes en confirmant l'adoption de l'essentiel d'entre elles.

Quelques mesures n'ont toutefois pas été retenues :

- la présentation des principales brochures sur des tables (de telle sorte que les titres de chacune d'elles soit lisible) a paru plus commode qu'une disposition sur étagères bien que cette solution requiert beaucoup de place (mesure adoptée d'un commun accord) ;
- la taille des affiches simplifiées ne pourra pas excéder le format A2 en raison de contraintes techniques ;
- l'information spécifique des milieux associatifs n'est pas jugée indispensable compte tenu des autres moyens d'information.

Le 28/07/2014 à la CITE ADMINISTRATIVE DE BORDEAUX ayant pour objet la validation des dispositifs d'organisation des 3 enquêtes.

Etaient présents à cette réunion des représentants de la PREFECTURE DE LA GIRONDE, et de RFF ainsi que des commissaires enquêteurs des 3 commissions du GPSO (Christian LASSERRE et Hervé TEYCHENE pour la commission AFNT).

Le 04/09/2014, une visite des lieux du projet AFTN a été organisée par RFF qui a permis à la commission d'enquête de prendre connaissance dans le détail des diverses réalisations et enjeux du projet depuis la gare MATABIAU jusqu'au terminus de CASTELNAU d' ESTRETEFONDS. Cette visite, à laquelle participaient les trois membres de la commission d'enquête, s'est effectuée dans un minibus qui s'est arrêté à tous les points stratégiques, notamment les différentes haltes ferroviaires et les sites Seveso de TOTAL. La commission a pu également visualiser la zone de raccordement des voies des lignes nouvelles en provenance de Bordeaux à celles du projet AFTN.

Le 16/09/2014 au siège de la DIRECTION REGIONALE DE RFF ayant pour objet l'état d'avancement des diverses mesures demandées lors de la réunion du 21/07 et d'approfondir divers éléments du dossier, particulièrement la pièce H, relative à l'évaluation socio-économique, la pièce F12 relative à l'étude d'impact du secteur traversé par les AFTN et la pièce I relative à la mise en compatibilité des PLU.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres titulaires de la commission d'enquête :

- pour RFF : Jean Michel AUDELEAU, chef de l'unité Etudes Générales et ses collaborateurs : Maxime RADOUBE, chargé d'études techniques ; Anne Françoise BENAC, chargée d'études économiques ; Géraldine CASSEZ, chargée de la stratégie territoire et du développement durable.

Le 19/09/2014 à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE ayant pour objet l'organisation d'une réunion publique à TOULOUSE dans le cadre de l'enquête publique Lignes Nouvelles, l'échange de contributions du public entre les trois commissions d'enquête sur la première tranche du programme GPSO et les modalités d'une conférence de presse dans le cadre de l'enquête AFNT.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistait le président de la commission d'enquête AFTN :

- pour la Préfecture de la Haute Garonne : Thierry BONNIER, secrétaire général de la Préfecture et Françoise HAEFFELIN, chef du bureau de l'utilité publique et de l'aménagement commercial ;
- pour la DREAL MIDI PYRENEES : Philippe GRAMMONT, Directeur adjoint et Marie-Pierre NERARD, responsable de la division transports et déplacements ;
- pour la commission d'enquête LN ; Daniel MAGUEREZ, président, Denis VAULTIER, vice président et Michel SABLAYROLLES, membre titulaire ;

Outre les points concernant spécifiquement la commission LN, cette réunion a permis de dégager les principes suivants :

- il est vraisemblable que le public aura du mal à distinguer clairement les limites des 3 enquêtes qui se tiendront simultanément sur les trois composantes de la première tranche du GPSO. De ce fait il formulera, dans le cadre d'une enquête donnée, des contributions entrant dans le champ de l'une des deux autres enquêtes et ceci d'autant plus que le dossier d'étude d'impact mis à sa disposition traite de l'ensemble du programme GPSO.

En vue d'assurer la meilleure participation du public, le principe d'une communication croisée des contributions du public formulées dans le cadre de l'une des 3 enquêtes mais dont l'objet en concerne une autre est retenue. L'adoption de ce principe fera l'objet d'un courrier de confirmation établi conjointement par les 2 Préfectures organisatrices qui précisera les modalités de ces transferts aux 3 présidents des commissions d'enquête.

- La Préfecture de la haute Garonne fera un communiqué de presse pour annoncer et préciser les modalités de l'enquête publique AFNT.

- RFF, qui a d'ores et déjà donné son accord de principe à la commission d'enquête, organisera **une conférence de presse avant le démarrage de l'enquête pour présenter le projet GPSO et sa** composante AFTN en présence de la commission d'enquête.

Le 01/10/2014 au Conseil REGIONAL de MIDI PYRENEES ayant pour objet de connaître le point de vue du CONSEIL REGIONAL sur le projet AFNT.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres de la commission d'enquête AFTN :

- pour le CONSEIL REGIONAL : Charles MARZIANI, Vice Président, ayant en charge les transports et Christophe BAZZO, Directeur du service Infrastructures.

Cette réunion a fait ressortir les principaux points suivants :

- le CONSEIL REGIONAL est très favorable au projet d'arrivée de la LGV à TOULOUSE qui est la condition incontournable (passage à 4 voies) pour réaliser le projet AFNT ;
- L'arrivée de la LGV s'inscrit dans une vision de désenclavement de TOULOUSE et de sa région dans un objectif à plus long terme de constituer une véritable interconnexion vers le nord, via BORDEAUX, vers le sud-est de la France MONTPELIER, MARSEILLE... et vers l'ESPAGNE, notamment BARCELONE (les études menées par le CONSEIL REGIONAL sur le prolongement vers NARBONNE sont très avancées).
- Le principal objectif de la LGV est de rééquilibrer les parts modales du fer et de l'avion, ce qui éviterait la création très problématique d'un deuxième aéroport à TOULOUSE ;
- aujourd'hui les cadres et décideurs régionaux qui prennent le train ne peuvent pas avoir une journée complète de réunion ou de rendez-vous à PARIS en faisant l'aller retour dans la même journée. Avec la LGV ce sera possible comme avec l'avion ;
- les entreprises régionales sont favorables à la LGV qui permettrait davantage à leurs cadres de pouvoir travailler pendant leurs déplacements principalement vers PARIS ;
- l'accès à la gare MATABIAU sera plus facile que l'accès à l'aéroport aux heures de pointes du matin notamment ;
- la LGV rapprocherait non seulement TOULOUSE de PARIS mais aussi toutes les autres villes de la région (ALBI, CASTRES, RODEZ...) ;
- le trafic voyageurs par train s'est fortement développé au niveau régional depuis 2002 : de 5 millions à plus de 12 millions en 2013) ;
- sans cet accroissement, qui résulte du fort développement de l'offre voulue par le CONSEIL REGIONAL, il est pratiquement certain que la circulation routière à TOULOUSE aurait été gravement saturée ;
- le projet AFNT a pour premier objectif de « désaturer » les lignes actuelles et notamment la desserte vers MONTAUBAN (transport régional). Il permettra une refonte complète de l'offre de TER vers les villes de la région. Secondairement, il permettra la mise en place d'un train cadencé entre CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et TOULOUSE (transport périurbain) qui ne peut être qualifié de RER du fait de la combinaison de trains qui assureront ce cadencement (TER + trains spécifiques) ;
- le CONSEIL REGIONAL est favorable à la création d'une halte ferroviaire à LESPINASSE dès la mise en service du projet AFNT, solution qui n'est pas retenue dans le projet de RFF soumis à enquête publique qui indique seulement que cette halte pourra être étudiée ultérieurement.
- il estime que pour ne pas pénaliser les temps de trajet qui résulteraient de la création de cette halte (3 minutes supplémentaires qui impacteraient négativement le trafic voyageur), il lui semble nécessaire de compenser une halte supplémentaire à LESPINASSE par la suppression de celle prévue à LALANDE L'EGLISE, dont l'utilité immédiate lui semble discutable en raison de la faible population résidant dans son périmètre d'attractivité, du faible potentiel de développement du secteur à plus long terme et de sa proximité de celle de ROUTE DE LAUNAGUET (environ 1000 mètres).
- il regrette que le choix des haltes n'ait pas été suffisamment coordonné avec TOULOUSE METROPOLE dans le cadre d'un vrai projet urbain ;
- il regrette également que le positionnement de la station de métro LA VACHE ait été retenu à l'époque à une distance trop éloignée de la voie de chemin de fer ce qui se révèle pénalisant

pour l'interconnexion mise en place (plus de 300 mètres entre la halte ferroviaire et la station de métro) ;

- le CONSEIL REGIONAL estime qu'il faudra agrandir les parkings des haltes pour permettre un rabattement efficace vers le train et assurer ainsi la réussite du projet ;
- le matériel roulant ALSTOM qui permettra l'accroissement de l'offre est déjà en cours de commande (35 rames dont 10 à deux étages) et la commande de 16 autres est programmée (dont 8 à deux étages). Le budget de ces 51 rames nouvelles est de l'ordre de 400 millions d'euros ;
- le CONSEIL REGIONAL a négocié, dans le cadre de l'arrivée de la LGV, que la totalité du matériel roulant régional soit entretenu à TOULOUSE ce qui n'est pas le cas actuellement (envoi de trains à BORDEAUX, NIMES...). Un centre est en cours de construction à cet effet qui sera générateur d'emplois pour la région.

Le 07/10/2014 au siège d'EUROPOLIA ayant pour objet de connaître le point de vue d'EUROPOLIA sur le projet AFNT.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres de la commission d'enquête AFTN :

- pour EUROPOLIA : Alain GARES, Directeur général (partiellement) et Olivier DUVERNOIS, Directeur du projet EURO SUDOUEST.

EUROPOLIA est une Société Publique Locale d'Aménagement créée en 2010 par TOULOUSE METROPOLE et le CONSEIL REGIONAL pour la conduite du projet de Parc d'Expositions et de pôle multimodal de TOULOUSE-MATABIAU (EUROSUDOUEST).

Le projet EURO SUDOUEST est un projet d'urbanisme en vue de la création d'un véritable pôle multimodal sur le site actuel de la gare MATABIAU avec un double objectif :

- d'articulation des dessertes locales, régionales, nationales et européennes,
- de dynamisation du centre-ville de TOULOUSE avec de l'habitat et de l'activité économique, le cœur de l'agglomération s'en trouvant ainsi transformé et agrandi.

Cette réunion a fait ressortir les principaux points suivants :

- le trafic de la gare MATABIAU est appelé à un fort développement dans les années à venir : développement des TER, arrivée de la LGV et développement du métro avec le projet d'une troisième ligne passant à MATABIAU.
- compte tenu de l'accroissement du trafic des trains et des usagers (ceux qui prennent le train mais aussi ceux qui traversent seulement la gare pour prendre le métro), la gare MATABIAU doit être entièrement repensée.
- cette transformation est particulièrement complexe à concevoir et mettre en œuvre en raison des différents propriétaires concernés (RFF, 2 structures de la SNCF, TISSEO).
- les aménagements envisagés dans l'enquête publique AFNT ne sont qu'une première étape ne concernant que des emprises de RFF.
- ultérieurement d'autres aménagements de la gare plus vastes sont à l'étude : création d'un nouveau bâtiment voyageurs à l'est (coté Marengo) avec parking et accès direct au métro, accroissement des zones d'accueil voyageurs portées de 4000 à 10000 m², élargissement des quais et création de voies supplémentaires, création d'un troisième souterrain traversant coté nord, recentrage de la gare actuelle par agrandissement coté nord.
- au delà des aménagements de la gare, l'arrivée de la LGV sera accompagnée progressivement de la réalisation d'un quartier d'affaires et d'un secteur de logements et de commerces.
- la LGV devrait capter 50% du trafic aérien vers PARIS comme cela a été le cas pour MARSEILLE. La clientèle captée serait essentiellement « loisirs » plutôt que « affaires », cette dernière restant attachée au transport aérien.
- les études montrent que l'arrivée de la LGV, si elle ne crée pas directement de croissance économique, donne un effet accélérateur aux grandes métropoles qui intervient progressivement

dans le temps (par exemple implantation d'un siège social d'une entreprise importante qui en attire d'autres par la suite).

- EUROPOLIA est très favorable à la création d'une halte ferroviaire à LESPINASSE (population, nœud de communication...) sans en supprimer d'autres.
- aucun financement du projet à ce jour.
- le projet EUROPOLIA est relativement indépendant de l'arrivée de la LGV.

Le 31/10/2014 à la DREAL MIDI PYRENEES ayant pour objet d'approfondir les aspects de l'étude d'impact relatifs au projet AFNT.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient deux membres de la commission d'enquête AFTN :

- pour la DREAL MIDI PYRENEES : Yvan BENZENET, chargé de mission Evaluation environnementale.

Les principaux points ressortant de cette réunion ont été les suivants :

- les impacts du projet AFTN sur la faune et la flore sont relativement faibles et acceptables étant donné qu'il se situe en bordure immédiate des voies ferrées actuelles. Les mesures prises n'appellent pas de commentaire.
- de même, les conséquences pour les eaux de surface et souterraines sont négligeables et les mesures prises bien adaptées. Ces conséquences feront l'objet d'études plus fines dans le cadre des futures enquêtes loi sur l'eau.
- Le canal latéral n'est pas considéré par la DREAL comme une voie d'eau compte tenu de son caractère entièrement artificiel. Les mesures prises et les réaménagements des berges ne présentent pas d'inconvénients notables et amélioreront la situation actuelle.
- les principaux inconvénients sont les nuisances pour les riverains et principalement le bruit. Cependant, les mesures de protection acoustique envisagées permettent d'affirmer que la situation des riverains sera améliorée grâce à la mise en place de ces protections qui n'existent pas actuellement (suppression de tous les points noirs de bruit, par exemple). Les études réalisées par RFF sont correctes sur le plan méthodologique et les dispositifs de protection sont adaptés.
- il est difficile d'émettre une opinion sur les nuisances en phase chantier compte tenu des éléments fournis. Notamment, aucune précision n'est donnée sur l'origine des matériaux mis en œuvre ni sur les modes de transport retenus. Il sera nécessaire d'associer les élus et les riverains au planning et à l'organisation du chantier.
- Le projet AFNT n'a pas de conséquences sur les sites NATURA 2000.
- les traitements phytosanitaires actuels des abords des voies sont critiquables.

Par ailleurs, la commission d'enquête a soulevé la question du choix des haltes ferroviaires retenues dans le projet avec lequel le CONSEIL REGIONAL et TOULOUSE METROPOLE sont en désaccord (principalement nécessité d'une halte à LESPINASSE avec suppression ou non d'une autre halte). Ce désaccord lui semble très préoccupant étant donné le rôle de ces deux collectivités dans les transports de personnes et dans l'urbanisation. Elle s'interroge sur la nature des conclusions de son rapport si elle retenait la proposition des élus : l'ajout d'une halte et éventuellement la suppression d'une autre pourraient-elles faire l'objet d'une réserve ou entraînerait-elle un avis négatif, en raison de l'atteinte à l'économie générale du projet ?

La DREAL, sans être totalement affirmative, estime qu'une telle modification du projet porterait atteinte à son économie générale et que pour éviter l'avis négatif, RFF n'aurait d'autre solution que d'utiliser la procédure de suspension de l'enquête (6 mois maximum) pour modifier son projet et reprendre l'enquête.

Le 05/11/2014 au siège d'EUROPOLIA ayant pour objet d'approfondir l'opportunité de créer une halte ferroviaire à LESPINASSE, solution qui n'est pas retenue dans le projet de RFF soumis à enquête publique ;

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres de la commission d'enquête AFNT :

- pour EUROPOLIA : Olivier DUVERNOIS, Directeur du projet EURO SUDOUEST.

Il est principalement ressorti de cette réunion que :

- RFF n'a pas fait de choix concernant les haltes intermédiaires entre CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et MATABIAU. Le principe retenu a simplement été de réanimer toutes les haltes existantes actuellement sans chercher à en supprimer ni à en créer.
- Les prévisions de trafic établies par RFF semblent très inférieures au potentiel qu'offrirait le projet AFNT en matière de transport périurbain.
- Ces prévisions semblent avoir été évaluées sur la base du SCOT et du PDU de l'agglomération toulousaine qui n'ont pas pris en compte le projet AFNT lors de leur élaboration et se révèlent donc peu pertinents pour le nord de l'agglomération.
- les études conduites par TOULOUSE METROPOLE et EUROPOLIA, prenant en compte l'impact du projet AFNT sur l'urbanisation du secteur nord, montrent notamment qu'une halte à LESPINASSE serait très pertinente et accroîtrait fortement le trafic voyageur.
- le fait de ne pas créer une halte à LESPINASSE dès l'origine condamnerait sa réalisation future en raison des coûts très élevés d'une réalisation différée en cours d'exploitation.
- EUROPOLIA et TOULOUSE METROPOLE préparent une contribution pour démontrer la pertinence de leur point de vue qui est qu'il faut créer une halte supplémentaire à LESPINASSE sans compensation par la suppression d'une des haltes prévues.

Le 03/12/2014 à TOULOUSE METROPOLE ayant pour objet de connaître la position de TOULOUSE METROPOLE en matière d'urbanisation et de transport public associés au projet AFNT.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres de la commission d'enquête AFNT :

- pour TOULOUSE METROPOLE : Annette LAIGNEAU, Vice-présidente de TOULOUSE METROPOLE chargée de l'urbanisme et des projets urbains, Pascal COURCIER, Directeur de la Prospective et de la stratégie Territoriale à la Direction Déléguée à l'aménagement et Virginie OBER - Chef de projet Etudes Territoriales à la Direction de la Prospective et de la stratégie territoriale.

Cette réunion a fait principalement ressortir un désaccord de la mairie de TOULOUSE et de TOULOUSE METROPOLE avec le projet de RFF principalement sur trois points :

- il est indispensable qu'une halte ferroviaire soit créée à LESPINASSE dès la mise en service du train cadencé pour différentes raisons tenant à la position stratégique de LESPINASSE ;
- les prévisions de trafic de RFF sont sensiblement en retrait de ce que permettrait l'urbanisation qui serait associée au projet ;
- le projet doit être complété par un ensemble de dispositifs permettant un rabattement efficace des voyageurs : axes routiers, pistes cyclables, parkings relais...

Ce désaccord, qui concerne aussi le positionnement de certains ponts (celui de RUPE principalement), résulte des perspectives d'urbanisation du secteur nord de TOULOUSE qui seraient associées à la mise en place du train cadencé. Une étude prospective montre que le potentiel foncier est élevé et permettrait un accroissement de la population située dans la zone d'attractivité d'ordre de 72 000 personnes à moyen terme. L'étude permet d'estimer que le trafic voyageur du train cadencé pourrait être de l'ordre de 2 à 3 fois celui estimé par RFF.

Un exemplaire de l'étude prospective est remis à la commission d'enquête.

Des contributions seront déposées à l'enquête publique dès qu'elles auront été validées :

- conseil municipal de TOULOUSE le 12 décembre ;
- conseil communautaire de TOULOUSE METROPOLE le 18 décembre.

▪ **Le 06/01/2015 au siège de la DIRECTION REGIONALE DE RFF** ayant pour objet la d'étudier la suggestion du président de la commission d'enquête à RFF de suspendre l'enquête. Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient Christian LASSERRE et Hervé TEYCHENE pour la commission d'enquête :

- pour RFF : Monsieur Pierre BOUTIER, Directeur régional de SNCF Réseau (nouvelle dénomination de RFF depuis le 01/01/2015) et Jean Michel AUDELEAU, chef de l'unité Etudes Générales, ayant en charge le projet AFNT.

Cette réunion faisait suite au courrier RAR du Président de la commission d'enquête en date du 29/12/2014 proposant au directeur régional de RFF de suspendre l'enquête en vue de parvenir, en concertation avec les acteurs territoriaux, à un projet plus abouti, prenant mieux en compte l'ensemble des conséquences urbaines et de déplacement qu'il implique (confer annexe 4).

Les principaux arguments avancés à l'appui de sa demande étaient les suivants :

- la création d'une halte ferroviaire à LESPINASSE fait l'objet de très nombreuses demandes tant de la part de TOULOUSE METROPOLE et des élus des territoires concernés que de simples citoyens;

- Cette demande est justifiée par l'intérêt stratégique majeur de cette halte (nœud multimodal indispensable au fonctionnement de la métropole, halte de rabattement de l'A62...) qui signifie que sa création doit être immédiate et non pas reportée à plus tard ;

- si le CONSEIL REGIONAL ne prend pas parti en faveur de la création d'une halte à LESPINASSE (contrairement à ce qu'il a affirmé à la commission lors de son audition le 01/10/2014), il demande cependant que si cette création était décidée, elle soit compensée par la suppression d'une autre des haltes prévues (Lalande L'Eglise est suggérée). Cette exigence signifie que si la halte de LESPINASSE était réalisée dans un deuxième temps, il faudrait supprimer (ou au moins désaffecter) l'une de celles réalisées dans le cadre du projet soumis à enquête ;

- l'accroissement prévu du trafic voyageurs de l'ensemble des haltes est très faible en regard du coût de l'investissement (environ 3300 voyageurs supplémentaires par jour en 2024 et 4200 en 2040) et ne semble pas cohérent avec le potentiel que représente les zones urbaines moins proches des voies et le développement urbain futur qui résultera de la mise en service du projet ;

- plus finement, le trafic prévu de certaines haltes ne paraît pas justifier leur réaménagement. A la halte de LACOURTENSOURT, tout particulièrement, le nombre de voyageurs quotidiens (si l'on divise le trafic annuel avancé par 312 jours et que l'on considère qu'un voyageur fait un aller/retour dans la journée) n'est que de 128 en 2024 et de 168 en 2055. Cette très faible fréquentation prévue pose la question de son intérêt général et semble en contradiction avec le projet de TOULOUSE METROPOLE d'un franchissement routier de la Garonne dans le prolongement de l'avenue Allende qui devrait, à priori, générer un trafic voyageur nettement plus conséquent à la halte de LACOURTENSOURT (qualifiée de halte à rayonnement territorial par TOULOUSE METROPOLE) ;

- la nécessité, exprimée notamment par TOULOUSE METROPOLE, de reconsidérer, de manière partenariale, le rétablissement du franchissement des voies routières interceptées par le projet (dimensionnement et traitement des ouvrages et création d'un nouvel ouvrage dans le prolongement de l'axe Allende à LACOURTENSOURT) traduit une attente forte qui n'est pas clairement prise en compte dans le dossier ;

- le projet comporte un déséquilibre des distances entre les haltes - 7 kms entre SAINT JORY et FENOUILLET, 1,1 km seulement entre LALANDE L'EGLISE et ROUTE DE LAUNAGUET- qui participe à l'interrogation sur les choix faits ;

- aucune réservation des emprises qui seront nécessaires au rabattement des voyageurs vers les haltes (extension des parkings principalement) n'est actée dans le projet malgré les évidentes nécessités à terme ;

- la demande d'un positionnement différent de la halte de FENOUILLET proposée par la société MERCIALYS (Groupe CASINO) pour tenir compte des opportunités offertes par le nouveau centre commercial en cours de réalisation semble ne pas avoir été connue ou étudiée ;

- de nombreux points du dossier sont en définitive remis à plus tard (définition précise des ponts, halte de Lespinasse, parkings...);
- d'une manière plus générale, l'étude « Plan guide de développement du territoire nord » engagée en 2011 par la communauté urbaine de TOULOUSE METROPOLE, n'a, semble-t-il, pas été suffisamment partagée par RFF.

Au cours de la réunion, Pierre BOUTIER et Jean Michel AUBELEAU ont motivé les raisons pour lesquelles ils n'entendaient pas suivre la recommandation de la commission d'enquête. Cette décision, qui a été signifiée par un courrier en date du 06/01/2015 au président de la commission (confer annexe 5), comportait les principaux arguments suivants :

- l'enquête publique des AFNT concerne le projet ferroviaire et non celui de l'aménagement du territoire concerné même s'il s'y insère et contribue ;
- le dossier de projet ferroviaire mis à l'enquête publique veille à anticiper autant que possible les nouvelles perspectives décrites dans l'« étude nord » partagées avec la CUTM depuis 2011 ;
- le délai maximal de six mois pour cette suspension n'est pas à l'échelle de ce que l'on peut imaginer de nécessaire pour l'appropriation par tous d'éventuelles nouvelles orientations, à l'image d'une révision du PDU, des SCOT et des procédures d'approbation des projets concernés, d'autant plus s'il était nécessaire de prévoir une nouvelle saisine de l'autorité environnementale ;
- le « guide de développement du territoire Nord » renforce l'utilité du projet ferroviaire tel que défini dans le dossier d'enquête publique actuel et atteste, s'il le fallait, du travail collaboratif effectué toutes ces dernières années sur ce projet ;
- le dossier d'enquête publique des AFNT préserve et favorise d'autres projets portés par la CUTM et qui vont dans le même sens que le projet ferroviaire ;
- le projet n'intègre pas la création d'une nouvelle halte sur la commune de Lespinasse à l'horizon du GPSO mais préserve sa faisabilité à long terme.

2.1.7 - Lieux, siège et période initiale de l'enquête publique

L'enquête était ouverte sur le territoire des cinq communes traversées par le projet : CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, SAINT JORY, LESPINASSE, FENOUILLET et TOULOUSE ainsi que sur celui des huit communes limitrophes de : AUCAMVILLE, BRUGUIERES, GAGNAC-SUR-GARONNE, GRENADE, ONDES, SAINT-ALBAN, SAINT-RUSTICE et SAINT-SAUVEUR.

Le siège de l'enquête, précisé dans l'arrêté de mise à l'enquête publique, était la Préfecture de la Haute Garonne, 1, Place Saint Etienne à TOULOUSE.

La durée initiale de l'enquête publique était de 56 jours entiers et consécutifs, commençant le mardi 14 octobre 2014 pour s'achever le lundi 08 décembre 2014 inclus.

Cette durée initiale a été prolongée de 30 jours par décision du Président de la commission d'enquête, motivée comme cela est précisé dans le paragraphe 2.1.8, ci-après.

2.1.8 - Prolongation de l'enquête publique

Comme elle le rapporte au paragraphe 2.1.7, ci-avant, la commission a entendu au cours de l'enquête les principaux acteurs concernés par le projet que sont Le CONSEIL REGIONAL, La Communauté Urbaine de TOULOUSE METROPOLE, EUROPOLIA et la MAIRIE DE LESPINASSE.

Tous ont exprimé à la commission le souhait qu'une halte ferroviaire soit créée à LESPINASSE dès la mise en service du projet prévue en 2024, ce qui n'est pas retenu dans le projet porté par RFF qui indique seulement qu'une halte sur cette commune pourra être créée ultérieurement en fonction de l'évolution du trafic voyageurs.

La commission d'enquête, qui n'avait pas encore pris position sur cette demande dans l'attente des argumentaires écrits qui la soutiennent, a été cependant fortement interpellée par le fait que les principaux décideurs en matière de transport et d'urbanisme de Toulouse et sa région soient unanimes sur la nécessité de la création et la mise en service de cette halte dès 2024.

Compte tenu des délais qui ont été demandés à la commission pour rédiger et avaliser leur position, la commission a estimé qu'elle ne disposerait pas à temps des contributions nécessaires pour se forger une opinion, alerter le porteur de projet et lui permettre d'envisager éventuellement une suspension de l'enquête.

Pour ce motif, et conformément à la faculté qui est offerte par l'article L123-9 du code de l'environnement, le président de la commission d'enquête, en accord avec les deux autres membres titulaires, a décidé de prolonger l'enquête publique pour une durée de 30 jours, reportant sa clôture au mercredi 07 janvier 2015.

Cette décision a été notifiée au Préfet de la Haute Garonne par un courrier en date du 17/11/2014 avec copie à RFF (confer annexe 6).

Par arrêté en date du 25/11/2014, le Préfet de la Haute Garonne faisant suite à la décision du président de la commission d'enquête, a prorogé l'enquête publique pour une durée de 30 jours (confer annexe 7).

Compte tenu de sa prolongation de 30 jours, la durée totale de l'enquête a été de 86 jours commençant le 14/10/2014 pour s'achever le 07/01/2015.

2.1.9 - Lieux de consultation du dossier et des registres d'enquête

Dossier d'enquête

Le dossier de déclaration d'utilité publique AFNT et les pièces qui l'accompagnaient étaient consultables pendant toute la durée de l'enquête, aux heures habituelles d'ouverture, à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE et dans les mairies de TOULOUSE (Capitole), FENOUILLET, LESPINASSE, SAINT JORY, CASTELNAU D'ESTRETEFONDS.

Ce dossier était, par ailleurs, consultable dans son intégralité sur internet dès signature de l'arrêté Préfectoral prescrivant l'enquête publique, soit plus de quinze jours avant l'ouverture de l'enquête, et durant toute la durée de celle-ci à l'adresse suivante : www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteAFNT.

Le dossier mis à la disposition du public à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE a été paraphé par l'un des membres titulaires de la commission d'enquête en bas à droite de la première de couverture des 33 brochures le composant avec mention du nombre de pages de la brochure hors couverture.

Il constitue ainsi le dossier de référence pour vérifier le contenu exact des éléments mis à la disposition du public.

Registres

A l'ouverture de l'enquête, six registres de 100 pages numérotées + couverture étaient mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête et aux heures habituelles d'ouverture, pour que chacun puisse y consigner ses observations :

- à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE
- à la mairie de TOULOUSE (CAPITOLE);
- à la mairie de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS ;

- à la mairie de SAINT JORY ;
- à la mairie de LESPINASSE ;
- à la mairie de FENOUILLET ;

En cours d'enquête 1 registre supplémentaire a été ouvert à la Mairie de Lespinasse le 13/11/2014.

Toutes les pages intérieures de ces registres et la première de couverture ont été paraphées en bas et à droite par l'un des membres titulaires de la commission d'enquête le 01/10/2014 ou avant sa mise à disposition du public pour le registre supplémentaire.

Le public pouvait également adresser ses observations au président de la Commission d'enquête :

- soit par courrier postal au siège de l'enquête publique ;
- soit par courriel adressé à M. le Président de la commission d'enquête AFNT en se rendant sur le site internet www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteAFNT.

Les observations reçues par ces deux voies ont été jointes aux registres mis à la disposition du public à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE.

2.1.10- Permanences de la commission d'enquête

Le public pouvait rencontrer la commission d'enquête lors des 16 permanences prévues dans 6 lieux différents, selon le planning ci-après :

- 1 - Mardi 14/10 de 9h à 12h à la mairie de LESPINASSE
- 2 - Vendredi 17/10 de 14h à 17h à la mairie de FENOUILLET
- 3 - Jeudi 23/10 de 15h30 à 18h30 à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE
- 4 - Mercredi 29/10 de 09h à 12h à la mairie de TOULOUSE (capitole)
- 5 - Mardi 04/11 de 15h à 18h à la mairie de TOULOUSE (capitole)
- 6 - Samedi 08/11 de 14h à 17h à la mairie de SAINT JORY
- 7 - Lundi 10/11 de 14h à 17h à la mairie de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS
- 8 - jeudi 13/11 de 15h à 18h à la mairie de LESPINASSE
- 9 - Mardi 18/11 de 9h30h à 12h30 à la mairie de FENOUILLET
- 10 - Vendredi 21/11 de 09h à 12h à la mairie de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS
- 11 - Jeudi 27/11 de 10h à 13h à la PREFECTURE de la HAUTE GARONNE
- 12 - Mercredi 03/12 de 9h à 12h à la mairie de SAINT JORY
- 13 - Vendredi 05/12 de 9h à 12h à la mairie de TOULOUSE (capitole)
- 14 - Lundi 08/12 de 10h à 13h à la PREFECTURE de la HAUTE GARONNE
- 15 - Mardi 16/12/2014 de 16h à 19h à la mairie de LESPINASSE
- 16 - Mardi 06/01/2015 de 15h30 à 18h30 à la PREFECTURE de la HAUTE GARONNE

Les permanences de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et de SAINT JORY ont été tenues simultanément (mêmes horaires mais locaux séparés) avec celles organisées par la commission d'enquête GPSO-Lignes Nouvelles en raison du fait que les deux projets comportent des aménagements ferroviaires sur ces deux communes. Ce choix concerté avait pour objet de permettre au public concerné de prendre connaissance, en un seul déplacement, de l'ensemble des infrastructures projetées par RFF.

Au cours des permanences, la commission a bénéficié des services de la société CDV EVENEMENTS, mandatée par RFF, dont la mission comportait :

- le contrôle régulier que le dossier d'enquête publique est complet ;
- la mise en place du dossier d'enquête publique avant chaque permanence en mettant en avant les pièces les plus consultées (selon la sélection établie par la commission);

- l'installation d'un ordinateur dans la zone d'attente du public présentant en continu un film montrant le projet tout au long de son tracé ;
- la mise à disposition de la commission, dans la salle de réception du public, d'un ordinateur lui permettant d'effectuer des recherches rapides par mots clefs dans le dossier numérisé ;
- le rangement du dossier d'enquête en fin de permanence ;
- la photographie des contributions du public transmises ensuite via le site internet de la société CDV aux membres de la commission d'enquête.

2.1.11 - Conférence de Presse

A la demande de la commission d'enquête, une conférence de presse destinée à faire connaître le projet et la tenue de l'enquête publique sur le projet d'Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse a été organisée par RFF le jeudi 02 octobre 2014. Cette conférence était présidée par Pierre BOUTIER, directeur régional Midi Pyrénées de RFF. Les médias suivants étaient présents : 20 Minutes, France Bleu, La Vie du Rail, France Info, Le Moniteur, La Dépêche du Midi, TLT.

Les principales questions abordées par les journalistes ont porté sur les points suivants :

- financement et calendrier du projet ;
- évolution possible du planning si les Lignes Nouvelles LGV) étaient différées ;
- trafic envisagé (nombre de trains journaliers, évolution du nombre de voyageurs, gains de temps) ;
- haltes ferroviaires ;
- longueur de la connexion avec le métro à La Vache ;
- expropriations envisagées, quelles entreprises notamment ;
- durée des travaux, impacts sur l'environnement, incidences sur le trafic ferroviaire, points sensibles du projet, ouvrages de protection Seveso ;
- partenariat avec TISSEO, incidence sur le trafic du métro ;
- l'Installation Terminale Embranchée (ITE) MGF sera-t-elle maintenue ?

Cette conférence de presse a donné lieu à diverses retombées à la télévision (France trois, TLT), à la radio (France Bleue Toulouse), dans la presse écrite (La Dépêche du Midi, 20 Minutes, Direct Matin, Le Petit Journal) ainsi que dans les gazettes municipales de plusieurs communes.

2.1.12 - Information du Public

L'information concernant l'enquête a respecté les dispositions réglementaires et a comporté diverses mesures complémentaires :

PRINCIPALES DISPOSITIONS

Publications légales

Les insertions pour annoncer l'ouverture de l'enquête ont été effectuées dans quatre journaux différents :

- Dans « La Gazette du Midi » dans son édition du 15 au 21 septembre 2014 (confer annexe 8) et dans son édition du 20 au 26 octobre 2014 ;
- Dans « La Dépêche du Midi » le 16 septembre et le 17 octobre 2014 ;
- Dans « Le Figaro » le 16 septembre ;
- Dans « Le Monde » le 16 septembre ;
-

Les insertions pour annoncer la prolongation de l'enquête ont également été effectuées dans quatre journaux différents :

- Dans « La Gazette du Midi » dans son édition du 1er au 7 décembre 2014 ;
- Dans « La Dépêche du Midi » le 3 décembre 2014 ;
- Dans « Le Figaro » le 3 décembre 2014 (confer annexe 9)

- Dans « Le Monde » le 3 décembre 2014

Soit une publicité par voie de presse conforme aux dispositions de l'article R123-11 du code de l'environnement.

Affichages sur le site

75 panneaux (comportant des affiches plastifiées au format A2) de l'avis d'ouverture de l'enquête publique en caractères noirs sur fond jaune ont été posés progressivement à partir du 08 septembre tout le long du tracé par les soins de RFF.

Initialement, 56 panneaux seulement avaient été prévus. A la demande de la commission, plusieurs points d'affichage complémentaires ont été ajoutés, notamment sur les abris bus situés sur la RD 820.

Les panneaux étaient fixés sur le mobilier urbain ou supportés par des poteaux en bois.

La société CDV, Evénements qui assurait la logistique de ces affichages, avait obtenu préalablement les autorisations d'affichage auprès des autorités compétentes.

Pendant toute la durée de l'enquête, la présence des panneaux a été contrôlée régulièrement par CDV Evénements qui a dû en remplacer régulièrement pour cause de dégradation ou de disparition. 216 panneaux ont en définitive été nécessaires ce qui montre une certaine incivilité.

A diverses occasions, la commission d'enquête a pu constater la présence de certaines de ces affiches.

Affichages en mairie.

Conformément aux dispositions légales, un affichage a été effectué pendant toute la durée de l'enquête en divers points des 13 mairies concernées.

La présence de cet affichage a fait l'objet d'un contrôle régulier par la société CDV Evénements.

A diverses occasions, la commission d'enquête a pu constater la présence de certaines de ces affiches.

Des certificats de ces affichages ont été établis par la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE et les mairies de BRUGUIERES, CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, FENOUILLET, GRENADE SUR GARONNE, LESPINASSE, ONDES, SAINT-RUSTICE (confer annexe 17).

A la date de signature du présent rapport, les autres certificats n'étaient toujours pas parvenus à la commission.

Sites internet

Pendant toute la durée de l'enquête, l'avis d'ouverture d'enquête a, par ailleurs, été mis en ligne sur le site internet des services de l'Etat en Haute-Garonne à l'adresse www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteAFNT.

L'avis d'enquête a également été publié sur plusieurs des sites internet des mairies traversées par le projet ainsi que dans plusieurs bulletins municipaux.

AUTRES MESURES D'INFORMATION

Plusieurs mesures d'information complémentaire du public ont été mises en œuvre :

- conférence de presse le 02 octobre 2014 au siège régional de RFF (voir point 2.1.11).
- réunion publique le 06 novembre 2014 à FENOUILLET (voir compte rendu au point 2.2.2) ;
- affichage simplifié sur la tenue de l'enquête publique dans les 5 mairies concernées par l'enquête et à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE (au format A2), sur x points de passage tout au long des voies ferrées du site (au format A1) et dans les 25 mairies annexes de TOULOUSE au format A4.

- distribution d'un « dépliant 4 pages au format A5 » dans les mairies et les principaux commerces ainsi qu'à la réunion publique , dont le tirage a été de 6000 exemplaires. (confer annexe 17)
- mise à disposition du public du même flyer dans les mairies et lors de la réunion publique ;
- avis d'enquête publique dans les revues de plusieurs communes ;
- ordinateur permettant au public de visionner les films de RFF sur le projet (mis à disposition pendant les permanences dans la zone d'attente du public) ;
- ordinateur permettant aux membres de la commission une recherche par mots clefs pour trouver rapidement les réponses aux questions du public.

CONTRÔLE DES MESURES DE PUBLICITE

Les membres de la commission d'enquête ont pu vérifier la présence de certains des affichages le long du tracé et une partie également des affichages en mairie.

L'essentiel du travail de mise en place de l'affichage et du contrôle régulier de sa présence a été réalisé par la société CDV EVENEMENTS qui a établi un rapport de la mission que lui avait confié RFF (confer annexe 10).

2.2 - Déroulement de l'enquête

2.2.1 - Tenue des permanences

La commission a pu tenir ses 16 permanences dans d'assez bonnes conditions (voir les commentaires du paragraphe 2.2.6, ci-après), pour recevoir l'ensemble du public qui s'est présenté et répondre à la plupart des questions qui lui ont été posées.

2.2.2 - Réunion publique

Une réunion publique annoncée dans l'arrêté de mise à l'enquête publique s'est tenue dans la salle des fêtes de FENOUILLET le 06 novembre 2014 de 19h30 à 22h15, sous la Présidence du Président de la commission d'enquête assisté par les membres titulaires de la commission.

Pour les porteurs de projet et les autorités locales étaient présents :

- Pierre BOUTIER, Directeur Régional de RFF,
- Jean Michel AUBELEAU, chef de l'unité Etudes Générales, ayant en charge le projet AFNT,
- Henri RUFAU, premier adjoint au Maire de FENOUILLET.

Monsieur Claude PAICHARD assurait le rôle d'animateur distribuant la parole.

Environ 120 personnes ont participé à cette réunion publique qui s'est déroulée dans un climat serein malgré quelques critiques vigoureuses. 21 interventions comportant de l'ordre de 30 questions ont été soulevées par le public traitant principalement des sujets suivants :

- les nuisances sonores et les protections acoustiques envisagées ;
- les impacts sur l'environnement et les nuisances visuelles (2 tunnels SEVESO) ;
- le planning et les nuisances des travaux ;
- les aménagements des haltes ferroviaires et de la gare Matabiau ;
- l'opportunité de la LGV BORDEAUX/TOULOUSE ;
- l'opportunité du projet AFNT ;
- la nécessité d'une halte ferroviaire à LESPINASSE ;
- les expropriations ;
- la sécurité des voies.
- la nécessité d'un nouveau pont sur la Garonne
- le développement du cadencement jusqu'à Montauban et l'accroissement des trains au delà (CAHORS) ;

- la protection des arbres du canal et de la nature en général ;
- l'accessibilité du dossier d'enquête publique ;
- l'état d'entretien des voies actuelles ;

En vertu des dispositions de l'article R123-17 du code de l'environnement, un compte rendu de cette réunion publique a été établi par le président de la commission d'enquête et adressé le 17/12/2014 à RFF ainsi qu'à la préfecture de la Haute Garonne (confer annexe 11). Le porteur de projet a souhaité, dans un courrier en réponse daté du 19/12/2014, que plusieurs corrections soient apportées au compte rendu établi. La commission accepte ces diverses corrections. Ce courrier en réponse est également joint en annexe (annexe 12).

L'intégralité des échanges de cette réunion publique a fait l'objet d'un enregistrement audio qui a été notifié aux personnes présentes en début de réunion.

Cet enregistrement intégral a fait l'objet d'une transcription qui est jointe au présent rapport d'enquête publique (confer annexe 13).

2.2.3 - Manifestation à LESPINASSE

Le samedi 16 novembre, à l'initiative du maire de LESPINASSE, une manifestation a réuni environ 800 personnes pour réclamer une halte ferroviaire à LESPINASSE. Plusieurs maires et représentants des communes voisines (BRUGUIERES, GAGNAC, LAUNAGUET, SAINT ALBAN, SEILH) y participaient. (confer article paru dans la Dépêche du Midi en annexe 14)

2.2.4 - Résumé comptable des observations du public

Le nombre d'observations exprimées dans les 7 registres mis à la disposition du public s'établit de la façon suivante (les chiffres entre parenthèses correspondent au nombre de personnes qui se sont exprimées, certaines observations pouvant comporter plusieurs signatures):

- 61 (65) observations dans le registre de la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE ;
- 21 (25) observations dans le registre de la mairie de TOULOUSE/ CAPITOLE ;
- 19 (21) observations dans le registre de FENOUILLET ;
- 161 (183) Observations dans les 2 registres de LESPINASSE ;
- 29 (31) observations dans le registre de SAINT JORY ;
- 5 (5) observations dans le registre de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS.

Soit au total 296 (329) observations écrites ou annexées dans les 7 registres ouverts.

- 1 observation verbale. La commission ayant invité systématiquement les visiteurs - sauf désaccord de leur part - à déposer leurs observations par écrit dans le registre, il n'y a eu qu'une seule contribution verbale émanant de Monsieur DHUMEAU gérant des restos du cœur à Toulouse.

- 78 courriels (78) ont été adressés à la commission d'enquête dans les délais. Ils ont été annexés au fur et à mesure de leur réception au registre déposé au siège de la Préfecture.

Soit un total de 374 observations écrites, 1 observation orale et 408 contributeurs.

Remarque : il n'a pas été possible de distinguer les courriers adressés à la commission d'enquête des contributions déposées dans les registres. Les courriers sont donc comptabilisés dans les registres.

- Environ 120 personnes ont assisté à la réunion d'information et d'échange du 06 novembre 2014.

- Une pétition datant de 2012 relative à la création d'une halte ferroviaire à LESPINASSE a été déposée dans les registres de LESPINASSE. Elle comportait environ 1420 signatures.

- Une pétition également datée de 2012 favorable au projet AFNT a été déposée dans le registre de FENOUILLET. Elle comportait 236 signatures.
- Une manifestation organisée par le maire de LESPINASSE le samedi 15/11/2014 en faveur de la création immédiate d'une halte ferroviaire à LESPINASSE a réuni environ 800 personnes d'après les différents médias.

Trois courriers hors délais ont été reçus au siège de l'enquête après sa clôture émanant du FCPE du collège TOULOUSE LAUTREC à TOULOUSE (09/01), du SMTC (12/01) et du comité de quartier de Lalande (15/01). Ils n'ont donc pas été pris en compte. Cependant les observations qu'ils comportent n'apportent pas d'élément nouveau.

Compte tenu des doublons, mais aussi des observations comportant plusieurs noms et du nombre d'adhérents représenté par les associations, on peut estimer que **le nombre de personnes qui se sont exprimées est de l'ordre de 2000** ce qui constitue une participation assez élevée.

2.2.5 - Liste nominative des observations du public

La liste complète des personnes ayant déposé une observation dans les registres est annexée au présent rapport. (confer annexe 15 PV de synthèse)

Les principales autorités locales se sont exprimées au cours de l'enquête :

- Conseil Régional de MIDI PYRENEES ;
- Communauté urbaine de TOULOUSE METROPOLE ;
- Mairie de TOULOUSE ;
- Mairies de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, FENOUILLET, LESPINASSE, FRONTON, GARGAS, BRUGUIERES, L'UNION, GAGNAC ;
- Communauté de communes du canal des deux mers.

Des élus se sont aussi exprimés individuellement :

- Madame Françoise IMBERT, député de la 5^{ème} circonscription de la HAUTE GARONNE ;
- des conseillers municipaux d'opposition de FENOUILLET, FRONTON et SEILH ;
- un conseiller général.

De nombreuses associations et organismes se sont également manifestés :

- Conseil économique et social de MIDI PYRENEES ;
- Syndicat mixte du SCOT NORD TOULOUSAIN ;
- Medef de la Haute Garonne ;
- Chambre d'agriculture de Haute Garonne ;
- Conseil économique, social et environnemental régional de MIDI PYRENEES ;
- Conseil de développement de Toulouse Métropole (CODEV) ;
- Association des professionnels de l'Urbanisme de Midi Pyrénées (APUMP) ;
- Fédération SEPANSO d'Aquitaine pour France nature Environnement ;
- Syndicat du bassin Hers Girou ;
- Union des comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre de vie dans l'agglomération toulousaine ;
- Association accueil coopérations européennes ;
- Association des gens de Saint Gobain ;
- ASPL de LESPINASSE ;
- Association des communes du canal des deux mers ;

- Association des communes riveraines de LESPINASSE ;
- Comité de quartier de LALANDE ;
- Comité de quartier de BORDEROUGE ;
- Association des cheminots de Saint Laurent ;
- Association Ilot LAPUJADE ;
- Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris ;
- Association de défense de la vallée de la Save ;
- Association 2 pieds 2 roues ;
- FCPE du Collège Toulouse Lautrec ;

2.2.6 - Difficultés particulières

Dans l'ensemble, l'enquête s'est déroulée dans un bon climat avec tous ces interlocuteurs : l'Autorité organisatrice, RFF, CDV Evènements, les mairies ayant accueilli les permanences et le public y compris lors de la réunion d'information et d'échanges du 06 novembre.

La commission précise cependant que la tenue des permanences a été plus délicate à la mairie de TOULOUSE pour trois raisons :

- le public qui se présentait était très mal informé du lieu de tenue des permanences, aucun fléchage n'ayant été mis en place ;
- les trois permanences se sont tenues dans des salles différentes ;
- lors de la permanence du 5 décembre, une salle minuscule (environ 5 m²) et sans fenêtres avait été affectée à la permanence au rez de chaussée de la mairie. La commission a dû protester auprès de la Direction générale des Services pour que soit trouvée une salle plus adaptée. La commission a finalement accepté de tenir sa permanence dans la vaste salle des commissions malgré le passage incessant de personnels dans la pièce.

Les dates des permanences étant connues depuis la mi-août, il est surprenant qu'une salle adaptée n'ait pas été retenue à temps et pour les trois permanences.

Hormis ces quelques difficultés, l'Autorité organisatrice, RFF, CDV Evènements et les mairies ont facilité le travail de la commission et répondu à ses demandes diverses.

2.2.7- Clôture de l'enquête – procès verbal de synthèse des observations du public

L'enquête publique s'est achevée comme prévu le Mercredi 07 janvier 2015.

Les registres d'enquête sont restés à la disposition du public pendant 86 jours. La société DVD (prestataire de RFF) a récupéré les 7 registres ouverts et les a fait parvenir par coursier au Président de la Commission d'enquête le vendredi 09 janvier 2015 qui les a clôturés et signés.

Le même jour, les 2 autres membres titulaires de la commission ont reçu par coursier une copie intégrale du contenu des registres.

Les trois membres de la commission ont également disposés en même temps d'un DVD comportant une image scannée de chaque page des registres.

Parallèlement, les membres de la commission ont pu récupérer sur le site internet de la Préfecture le contenu intégral des contributions déposées par mail.

La commission tient à remercier RFF, CDV Evènements et la PREFECTURE de l'efficacité et la rapidité avec laquelle elle a pu disposer de l'ensemble des observations du public afin de pouvoir préparer et rédiger son procès verbal de synthèse :

- pendant l'enquête, grâce à des photographies numérisées des observations déposées dans les registres, transmises au fur et à mesure par la société CDV Evénements, et à l'accès permanent au tableau des observations électroniques reçues sur le site de la Préfecture.
- à l'issue de l'enquête, par la remise sans délai des registres comme indiqué ci-avant.

En vertu des dispositions du code de l'environnement, le Président de la commission d'enquête est tenu :

- de rencontrer le responsable de projet dans les huit jours de la réception des registres, afin de lui présenter et de lui remettre un procès verbal de synthèse des observations du public (article R.123-18).
- de remettre le rapport de la commission d'enquête dans les 30 jours de la fin de l'enquête (article L.123-15) avec la faculté de demander un report de ce délai.

La commission d'enquête a présenté son procès verbal de synthèse à RFF au cours d'une réunion qui s'est tenue le vendredi 23 janvier 2015 au siège de la direction régionale de RFF (SNCF réseau depuis le 01/01/2015). Préalablement, une copie de ce procès verbal avait été adressée par mail à RFF le mercredi 21 janvier. (confer annexe 15).

Pour RFF (SNCF RESEAU), étaient présents à cette réunion :

- Pierre BOUTIER, directeur régional ;
- Jean Michel AUBELEAU, chef de l'unité Etudes Générales ;
- Anne Françoise BENAC, chargée d'études économiques ;
- Géraldine CASSEZ, chargée de la stratégie territoire et du développement durable.

En vertu des dispositions de l'article R 123-18 du code de l'environnement, RFF disposait d'un délai de 15 jours pour apporter ses réponses éventuelles au procès verbal de synthèse de la commission d'enquête.

RFF a répondu au procès verbal de la commission d'enquête dans le délai prévu par un mail en date du 06/02/2015 et un courrier postal reçu le mardi 11/02/2015 (confer annexe 16).

Le présent rapport et ses conclusions ont été adressés par courrier à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE, et au TRIBUNAL ADMINISTRATIF de TOULOUSE le 27 février 2015.

Une version numérique au format PDF du rapport (hors annexes) et des conclusions ont également été envoyées par mail à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE le même jour.

2.3 - Liste nominative des observations du public

La liste nominative des personnes ayant déposé des observations dans les registres est annexée au présent rapport. (confer annexe 15 - PV de synthèse)

2.4 - Synthèse et analyse des observations du public

Compte tenu de leur nombre important, les requêtes et observations du public ont été regroupées suivants les 10 thèmes adoptés dans le procès verbal de synthèse adressé au porteur de projet en fin d'enquête. Ces thèmes sont les suivants :

- Thème 1 - L'opportunité du projet et ses aspects socio-économiques
- Thème 2 - Le tracé et le périmètre d'utilité publique
- Thème 3 - Les haltes ferroviaires (aménagements, accès, parking)
- Thème 4 - Les franchissements de voies routières
- Thème 5 - Les offres de service proposées
- Thème 6 - Les nuisances pour le voisinage

- Thème 7 - Les impacts sur l'environnement
- Thème 8 - La sécurité
- Thème 9 - Les inconvénients en phase travaux
- Thème 10 - La mise en compatibilité des PLU

Chaque thème est traité de façon à permettre au lecteur d'appréhender l'ensemble du problème posé : un bref rappel du dossier d'enquête sur le thème abordé, les avis obligatoires ou facultatifs figurant au dossier, les observations du public, les questions complémentaires de la commission d'enquête, les réponses du porteur de projet, et enfin l'analyse de la commission.

Les rappels du dossier d'enquête et des avis obligatoires et facultatifs émis avant l'enquête portent exclusivement sur le projet AFNT. Pour la rédaction de ces avis émis, ceci a présenté une difficulté dans la mesure où ils s'expriment, pour l'essentiel, sur l'ensemble du programme GPSO et ne concernent pas directement le projet AFNT dans la plupart des cas. La commission n'a donc retenu que les observations qui, selon elle, concernent le projet AFNT.

Les observations, dont l'objet concernait les lignes nouvelles, ont été communiquées au Président de la commission LN par deux courriers datés du 09/12/2014 et du 18/01/2015.

Compte tenu de l'importance des réponses du porteur de projet, la commission a fait le choix de ne pas incorporer les illustrations, extraits et tableaux dont la mention permet au lecteur de pouvoir s'y reporter en annexe.

Le lecteur pourra se reporter à l'intégralité de la réponse du porteur de projet en date du 06/02/2015 figurant en annexe 16.

Il va de soi qu'une présentation synthétique comporte nécessairement une certaine simplification des choses, le but n'étant pas de recopier le projet ou les avis exprimés mais d'en tirer la synthèse de ce que la commission en a perçu d'essentiel.

Les réponses du porteur de projet sont imprimées en caractères italiques de couleur bleue pour les différencier des parties rédigées par la commission d'enquête qui sont en caractères droits.

Chaque thème est séparé par une page de titre.

Thème 1 - L'opportunité du projet et ses aspects socio-économiques

2.4.1 - Thème 1 - L'opportunité du projet et ses aspects socio-économiques

2.4.1.1 Rappel du dossier d'enquête

Programme GPSO

Le projet d'aménagement des voies ferroviaires au nord de TOULOUSE (AFNT) fait partie d'un programme d'ensemble dénommé GPSO (Grand Projet du Sud Ouest) qui a pour objectif de permettre, depuis BORDEAUX, l'arrivée des TGV à TOULOUSE en 2024 et à la frontière espagnole en 2032. Le projet GPSO prolongerait l'arrivée des TAGV à BORDEAUX prévue en 2017.

Le programme GPSO, dont le budget prévisionnel s'établit à 9,486 milliards d'euros HT pour la phase 1, répond à plusieurs objectifs stratégiques :

- permettre un développement de services ferroviaires performants aux niveaux national et européen, en améliorant les liaisons nord-sud et entre façades atlantique et méditerranéenne, et en conduisant à des gains de temps significatifs pour les voyageurs (de l'ordre de 1 heure entre BORDEAUX et TOULOUSE) ;
- permettre un report modal effectif de l'avion et de la voiture vers le train ;
- assurer une irrigation des territoires, par la complémentarité entre services à grande vitesse et Transport Express Régional (TER), par la desserte de pôles intermédiaires grâce à des gares existantes, et par le développement possible de services régionaux à grande vitesse.
- développer les capacités fret (sur la liaison DAX - ESPAGNE).
- intégrer l'amélioration des transports du quotidien concernant BORDEAUX et TOULOUSE.
- améliorer le bilan carbone des transports dans ces corridors.

Projet AFNT - objet

Le projet AFNT, outre sa nécessité incontournable pour répondre aux ambitions du GPSO, a pour objectif local, par le doublement des voies qu'il prévoit, d'améliorer les services ferroviaires périurbains de proximité et régionaux en permettant le développement d'un cadencement dense aux heures de pointe venant compléter les apports de l'arrivée des Trains aptes à la grande vitesse (TaGV).

Son budget s'établit à 566 millions d'euros H.T. (valeur 08/2013).

Projet AFNT - rentabilité

La Valeur Actualisée Nette (VAN) du projet AFNT, considéré indépendamment du programme GPSO, ressort très négative (- 490 millions d'euros avec COPF) avec un Taux de Rendement Interne (TRI) de 1,9%.

La VAN est la somme des effets monétarisés positifs et négatifs du projet attendus dans le futur et actualisés comparée au coût de l'investissement réalisé initialement. Les principaux facteurs retenus, outre les recettes et coûts d'exploitation du projet, sont :

- la monétarisation des gains de temps des voyageurs ;
- la monétarisation des économies de CO2 ;
- les pertes de recettes liées aux autoroutes et aux aéroports (résultant du report modal) ;

Ce résultat très négatif constaté tient au fait que les coûts d'exploitation et de maintenance du projet AFTN ne sont que faiblement compensés par les recettes commerciales attendues (billetterie générée par le trafic voyageur supplémentaire).

Sur une période de 50 ans, les chiffres avancés sont les suivants (pièce H paragraphe 7.5.1.4):

- recettes commerciales des nouveaux usagers : 206 millions d'euros TTC ;
- coûts d'exploitation directs : 519 millions d'euros TTC

Les investissements nets sur la même période s'élèvent à :

- investissement initial de l'infrastructure (projet AFNT) : 566 ME ;
- l'investissement initial et le renouvellement du matériel roulant, les ateliers : 158 ME ;

- valeur résiduelle à horizon de 50 ans : 23 ME

Projet AFNT - bilan carbone

Le bilan carbone du projet est la résultante des éléments suivants (pièce H paragraphe 7.5.2) :

- émissions supplémentaires liés aux travaux du projet : 60000 teCO₂ ;
- économie annuelle du projet : 10200 teCO₂ ;
- émissions supplémentaires en phase d'exploitation : 2100 teCO₂ ;
- émission supplémentaires liées au rabattement des usagers vers les gares : 1300 teCO₂.

Il en résulte que l'économie annuelle nette en phase d'exploitation serait de l'ordre de 6800 teCO₂ (10200-1300-2100), ce qui signifie qu'il faudra 9 ans d'exploitation pour compenser les émissions supplémentaires émises pendant la phase des travaux. Le dossier ramène cette durée à 8 ans en tenant compte de la baisse progressive de l'électricité d'origine fossile dans les années à venir qui réduirait progressivement les émissions du projet en phase d'exploitation.

Projet AFNT - prévisions de trafic

En 2024, le trafic TER annuel au nord de TOULOUSE progresserait de 3 000 000 voyages en situation de référence 2024 (sans projet) à 5 900 000 voyages/an en situation de projet, soit un gain de 2 900 000 voyages supplémentaires. A l'horizon 2055, le trafic passerait de 4 000 000 de voyages en situation de référence 2055 sans projet à 8 300 000, soit un gain de 4 400 000 voyages.

80% de cette progression concernerait le transport de la périphérie immédiate de TOULOUSE (montées et descentes à l'une des haltes comprises entre la gare MATABIAU et le terminal de CASTELNAU d'ESTRETEFONDS). Sur cette section, les montées/descentes annuelles progresseraient de 686 000 en situation de référence (2024) à 2 730 000 en situation de projet 2024 et de 1 080 000 à 4 685 000 à l'horizon 2055.

Le report modal de la voiture vers le train représenterait environ 90% de ce trafic supplémentaire, le solde résultant de voyages nouveaux induits par le projet (effet d'opportunité).

Observation de la commission : Certains chiffres annuels, ci-dessus, sont estimés à partir des histogrammes fournis par RFF (pièce H) qui n'indiquent qu'un total annuel approximatif de montées/descentes.

2.4.1.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Avis du CEGDD

- RFF doit commenter les raisons des résultats très négatifs constatés pour les aménagements au sud de BORDEAUX et au nord de TOULOUSE, ou les réintégrer dans les calculs relatifs aux lignes nouvelles,
- il doit ajouter, dans les études comparatives des temps de transport, les « temps moyens » aux « meilleurs temps » ;
- il ne devrait faire état dans le dossier que des seuls résultats avec prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics COPF) ;

Avis du CGI et du rapport de contre-expertise

- . les hypothèses retenues concernant l'évolution du PIB et de la mobilité en fonction du PIB sont incertaines et ont une forte sensibilité sur la rentabilité du projet (hypothèse centrale pour la France de 1,46% jusqu'en 2025 et 1,63 au-delà).
- . de plus, l'hypothèse de corrélation entre l'évolution de la mobilité et du PIB n'est pas garantie (sur la dernière décennie, cette mobilité a cru moins vite que le PIB)
- . le mode de calcul des surplus néglige les effets croisés ses composantes du projet et augmente la VAN résultante;

- si RFF avait appliqué intégralement l'instruction de Robien, dont l'application pouvait être sujet à discussion dans le cas du projet GPSO, la VAN ressortissant du projet aurait été réduite de près de la moitié ;
- . l'augmentation envisagée des tarifs ferroviaires voyageurs (+1,2 %/an en plus de l'inflation sur la longue distance), paraît difficilement tenable en raison de la concurrence de l'aérien à bas coût et de l'essor du covoiturage notamment ;
- . les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique en découlant ne tiennent pas compte de la fin des concessions autoroutières (qui modifieraient les choix des usagers) ; De même, le covoiturage semble peu pris en compte ;

2.4.1.3 Les observations du public

Observation préalable de la commission d'enquête

De nombreuses contributions (y compris des élus : Conseil Régional, Toulouse Métropole, Ville de TOULOUSE) ont été déposées dans le cadre de l'enquête publique AFNT alors qu'elles concernaient partiellement celle des Lignes Nouvelles. Ces requêtes, hors sujet dans le cadre de l'enquête AFNT, ont été transmises au Président de la commission d'enquêtes Lignes nouvelles pour être prises en compte. Les avis émis sont brièvement résumés ci-après.

Pour le projet AFNT, la contribution de TOULOUSE METROPOLE est étayée par « un plan guide du développement du territoire nord », fruit d'une réflexion conduite depuis 2011, qui représente une avancée significative par rapport au SCOT et au PDU actuellement opposables. La synthèse, ci-après, ne prend en compte que les arguments que la commission a jugés les plus essentiels. Sa lecture intégrale est indispensable pour apprécier réellement les ambitions portées par TOULOUSE METROPOLE, notamment celles de créer trois axes transversaux permettant de relier, d'est en ouest, le Boulevard Urbain Nord (BUN) et les AFNT et celle de créer un nouveau franchissement de la Garonne.

1.3.1 Principaux arguments concernant les lignes nouvelles (LN)

Pour le projet LN :

Le projet est d'intérêt général ; il est un segment du maillage contribuant à désenclaver le sud-ouest européen, il est conforme aux stratégies nationale et européenne en matière d'infrastructures de transport, il concourt à limiter le changement climatique ; il limite la consommation d'énergies fossiles (développement durable) ; il réduira significativement les temps pour se rendre à Paris ; il créera des emplois pendant les travaux et pour des entreprises comme ALSTOM ; il est indispensable pour le tissu économique toulousain ; il désenclavera des villes moyennes ; il reportera la création d'un deuxième aéroport à TOULOUSE ; il permettra la reconfiguration du quartier de la gare Matabiau ; il rééquilibrera l'usage des différents modes de transport.

Contre le projet LN :

Observation de la commission : Le rapport CLARACO proposant une alternative à la LGV a fait l'objet d'un dépôt par un contributeur de SAINTE CIRICE (82).

- . Le projet est inutile par rapport au temps gagné ; son coût est pharaonique, la rentabilité catastrophique (voir rapport de la cour des comptes) ; il ne sert pas l'intérêt général ; il vaudrait mieux améliorer le confort d'un matériel existant en très mauvais état (portes bloquées, fuites d'eau, pannes de climatisation et de chauffage....) et les services rendus en général (horaires des trains, retards à répétition, trains bondés, trains supprimés, service des renseignements, bus performants en cas de panne...) ; il existe des solutions alternatives moins chères (rapport Claraco, ligne POLT, utilisation des voies actuelles...) ; ce sera un désastre écologique, une désertification du territoire ; il ne concerne que 8% des voyageurs qui ont déjà d'autres solutions

de déplacement ; la grande vitesse est dépassée ; non au partenariat public-privé ; financement flou qui alourdira la dette nationale

1.3.2 Principaux avis et observations sur le projet AFNT

La commission tient à préciser préalablement que :

- les avis portent essentiellement sur le train cadencé CASTELNAU/MATABIAU et peu sur le développement du TER et que les avis défavorables sont peu nombreux ;
- si de nombreuses critiques formulées demandent la création d'une halte à LESPINASSE, les avis exprimés restent favorables au principe du train cadencé ;
- quelques contributions émettent un avis défavorable considérant que le projet n'est pas assez abouti en l'état (cas de l'Association des comités de Quartiers de l'agglomération toulousaine) ou qu'il est trop cher ou transporte trop peu de gens.

Cette remarque générale faite, les principales observations exprimées peuvent se résumer de la façon suivante :

. Beaucoup d'avis individuels et d'élus (Conseil Régional, Toulouse Métropole, mairies traversées ou proches de l'infrastructure, conseillers municipaux, conseiller général, député) ainsi que des organismes comme le CESER, le CODEV ou le syndicat du SCOT NORD TOULOUSAIN ou encore des associations comme l'APUMP sont favorables au projet de train cadencé au quart d'heure entre MATABIAU et CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et au développement des TER desservant les villes moyennes régionales :

- moteur de développement urbain, vecteur essentiel de développement économique et d'attractivité ;
- transport public performant pour se rendre à TOULOUSE, très utile pour la population du nord de TOULOUSE ;
- réponse aux besoins croissants de l'offre TER et du transport de fret liés au dynamisme de la région ; développement d'une offre multimodale rapide et complète favorable au rééquilibrage des différents modes de transport, premier pas vers un maillage ferré plus complet et plus cohérent de l'ensemble de l'aire urbaine ;
- « désaturation » de la route et des places de stationnement ; baisse du trafic de l'aéroport....

. Certains avis favorables précisent que le train cadencé est plus prioritaire que la LGV et doit être réalisé en priorité.

. Le train cadencé est une opportunité importante pour le territoire. Le positionnement du terminus à CASTELNAU sera aussi une opportunité pour les habitants des communes situées au-delà jusque dans le Tarn et Garonne et les 4000 employés de l'EUROCENTRE.

. Le CODEV souhaite que l'organisation du projet AFNT fasse l'objet d'un projet urbain d'envergure et cohérent dans le cadre d'une concertation innovante.

. L'APUMP regrette que le projet s'appuie sur le SCOT et le PDU qui n'ont pas anticipé le dynamisme qu'engendrerait le projet AFNT. Il en découle des prévisions de trafic très faibles pouvant conduire à la remise en cause du projet, pourtant priorité absolue.

. Grande utilité de la halte multimodale de Route de Launaguet et du maillage des transports publics en général ;

. La création du pôle multimodal de La vache permettra de diminuer le stationnement des voitures non-résidentes en ville.

. Ce projet est écologique.

. Si le doublement n'est pas fait, des aménagements de ligne au niveau des haltes permettraient de faciliter la circulation des trains.

. Un avis demande si la maintenance/amélioration des lignes existantes ne constituerait pas une solution moins coûteuse et moins dévastatrice ?

. Il y a des projets plus urgents ou moins chers à réaliser à TOULOUSE.

. Les travaux nécessaires au projet sont réalisés à minima (juste le nécessaire) pour faire passer les voies. Rien sur les aménagements extérieurs ni sur les voiries du nord toulousain. (Comité de quartier de Lalande)

. La société LIEHBERR, qui est favorable au train cadencé, dit avoir mis en place un PDE comportant des incitations au report modal de la voiture vers les Transports publics et le vélo : remboursement supérieur à la réglementation des abonnements aux transports en commun (75%), bornes de recharge et local d'entretien vélos électriques, places de stationnement pour le covoiturage... Elle a défini des objectifs de part du personnel venant en TC.

. Le projet doit être accompagné d'un développement touristique du canal.

. Comment se fait le partenariat d'aménagement avec les plans urbains de TOULOUSE METROPOLE et les divers acteurs concernés ? Pourquoi y a-t-il plusieurs donneurs d'ordre ? Pourquoi pas une seule autorité pour organiser et gérer ce projet ?

. Lors du débat public de 2005, le coût prévisionnel cumulé des aménagements ferroviaires au sud de BORDEAUX et au nord de TOULOUSE s'établissait à 100 millions d'euros. Dans les dossiers d'enquête publique AFSB et AFNT il ressort à près de 1 200 millions. C'est inconcevable !

. Quel sera le coût total de la mise en place du train cadencé Castelnau/Matabiau ?

. Comment justifier le coût élevé du projet par rapport à la faible croissance du nombre de voyageurs en 2024 (environ 3500 voyageurs de plus par jour) ?

. Combien ont déjà coûté les frais d'études de ce projet ?

. Si la LGV n'est pas réalisée qui financera le projet AFNT nécessaire au développement de la banlieue nord de TOULOUSE ?

. Pourquoi le choix du train cadencé plutôt qu'un tramway ou un Bus en site propre ?

2.4.1.4 Les questions complémentaires de la commission

. La mise en service de trains cadencés entre CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et MATABIAU et l'accroissement de l'offre de TER restent-ils possibles si les lignes nouvelles ne se réalisaient pas. En d'autres termes, ces services pourraient-ils fonctionner sur les seules voies existantes actuellement éventuellement aménagées ? Avec quelle perte de service éventuellement ?

. La saturation des voies actuelles (116 trains par jour 2 sens confondus) empêche-elle la réalisation partielle ou totale de ces offres de TER et de train cadencé ?

. Existe-t-il en France ou en Europe des cas de circulation supérieure à celle que connaissent les voies actuelles au nord de Toulouse ?

. Dans l'hypothèse où les lignes nouvelles seraient réalisées, on peut considérer que ces offres nouvelles de service (train cadencé et TER supplémentaires) se grefferaient sur l'arrivée des lignes nouvelles. Pourriez vous nous détailler le montant des investissements prévus pour l'enquête AFNT (566 millions d'euros) de façon à ce que nous puissions distinguer les aménagements strictement nécessaires à l'arrivée des lignes nouvelles jusqu'à MATABIAU.

La ventilation pourrait être :

- installation des voies y compris aménagements des berges du canal et saute mouton de Launaguet ;
- ouvrages de franchissement, saute mouton de la route de Launaguet, aménagements des berges du canal...
- ouvrage de protection des sites SEVESO ;
- murs antibruit et isolations de façade ;
- aménagements de la gare Matabiau lignes nouvelles et autre ;
- aménagements des 6 haltes ferroviaires ;
- acquisitions foncières lignes nouvelles et autres.

. Si l'on considère que l'investissement propre aux offres de développement du TER et au train cadencé se limite aux seuls les aménagements des 6 haltes (c'est-à-dire sans compter ceux de la gare Matabiau), au matériel roulant nécessaires à ces offres de services et aux autres frais connexes qui s'y rapportent, que donnerait la VAN de cette composante du projet ?

. Quels seront les contributeurs au financement du projet (y compris matériel roulant et autres investissements connexes)) et leur poids respectif probable ?

. Le bilan carbone du projet AFNT est fondé sur des hypothèses d'évolution des émissions de CO2 respectives des différents modes de transport (train, voiture, avion). Quelles sont ces hypothèses à horizon de 10, 20 et 50 ans ?

2.4.1.5 Les réponses du porteur de projet

L'examen attentif des remarques formulées conduit tout d'abord à rappeler que le projet des AFNT poursuit une fin d'aménagement du réseau ferroviaire ce qui le distingue des projets qu'élaborent, dans le cadre de leurs propres compétences, les acteurs territoriaux en matière d'aménagement du territoire.

Depuis 2010, ce projet ferroviaire a fait l'objet d'études et de concertations qui ont largement associé les acteurs territoriaux. SNCF Réseau, maître d'ouvrage, a piloté l'ensemble des études du projet mis à l'enquête et a animé le dialogue et la concertation avec les acteurs locaux. Le comité de pilotage et de suivi des études avaient pour objectif d'associer l'ensemble des acteurs concernés à la démarche et aux résultats des études. Le comité de pilotage était composé de l'Etat, du Conseil régional Midi-Pyrénées, du Conseil Général de la Haute-Garonne, du Grand Toulouse (aujourd'hui Toulouse Métropole) et de Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau). Le comité technique sur lequel s'appuyait le Comité de pilotage était composé des mêmes membres auxquels s'ajoutaient la SNCF et Voie Navigable de France.

Les orientations et décisions sur ce projet ferroviaire ont donc été prises en associant les différents acteurs concernés

Les études et la concertation jusqu'à l'enquête publique ont représenté un besoin de financement de 4500 k€ qui se répartit entre l'Etat (1375k€), le Conseil Régional Midi-Pyrénées (1293 k€), SNCF Réseau (1375 k€), Toulouse Métropole (251k€), le Conseil Général de la Haute-Garonne (199k€), le Conseil Général du Tarn-et-Garonne (4k€) et la Communauté d'Agglomération Grand Montauban (3k€).

Le projet ferroviaire intègre les visions moyens et long termes d'aménagement du territoire, traduites dans les SCOT du Nord Toulousain et de l'Agglomération Toulousaine. Il prend en compte l'évolution des mobilités telle que décrite dans le Plan de Déplacements Urbains en vigueur.

Au-delà de ces documents qui constituent l'actuel cadre de référence de l'action des acteurs territoriaux, la concertation a permis que le dossier des AFNT mis à l'enquête publique prenne en compte, autant que possible, les nouvelles perspectives dégagées dans l'« étude nord », partagées avec Toulouse Métropole depuis 2011 et qui sont formalisées aujourd'hui dans le « plan guide de développement du territoire Nord ». Le projet ferroviaire préserve en particulier les projets envisagés par Toulouse Métropole, lesquels devront donner lieu à des études et procédures complémentaires pour les intégrer dans les documents d'urbanisme ainsi qu'à des études de projet, l'ensemble de ceux-ci étant soumis à concertation et enquête publique préalablement aux décisions de réalisation auxquels ils devront donner lieu. Par conséquent, les AFNT constituent un projet ferroviaire bien défini, et qui prend soin de ménager les « ouvertures » demandées par les acteurs territoriaux lors de la concertation. Ces ouvertures préservent les possibilités de réalisation des projets portés par Toulouse Métropole qui vont dans le même sens que le projet ferroviaire. Ces autres projets qui restent autonomes et distincts en sont pour la plupart au stade de l'émergence et ne sont pas « connus » au sens réglementaire de l'étude d'impact (cf. article R.122-5 du code de l'environnement) ni d'ailleurs du grand public (cf. les échanges sur l'« étude nord » lors de la réunion publique du 6 novembre 2014 à Fenouillet).

Leurs transcriptions dans le dossier d'enquête publique ont d'ailleurs été convenues avec Toulouse Métropole durant la phase d'études du dossier. Elles permettent de proposer un projet ferroviaire dans un environnement qui peut évoluer et qui verrait émerger d'autres projets « urbains » et « routiers » qui ne font pas partie du projet ferroviaire soumis à l'enquête publique et qui ne relèvent pas de la compétence de SNCF Réseau.

En effet, indépendants des AFNT, conduits par une autre maîtrise d'ouvrage, ces projets nécessitent encore du temps. Leur réalisation viendra encore renforcer l'utilité publique du projet ferroviaire. Ils s'inscrivent en pleine cohérence avec lui en favorisant le rabattement vers le mode ferroviaire et la densification de l'urbanisation aux abords des points d'arrêts. Ils attestent, s'il le fallait, du travail collaboratif effectué toutes ces dernières années autour du projet des AFNT.

En complément du développement des TER, le projet des AFNT permet l'arrivée de la grande vitesse jusqu'au coeur de Toulouse et le développement du transport de marchandises. La pertinence et la rentabilité de l'investissement pour la collectivité doivent donc être regardées à l'échelle du programme du GPSO qui intègre l'ensemble des avantages induits, pour toutes les activités, que ce soit les TER, les Intercités, les TAGV et le fret et pas seulement les trafics TER des haltes de la proche banlieue toulousaine.

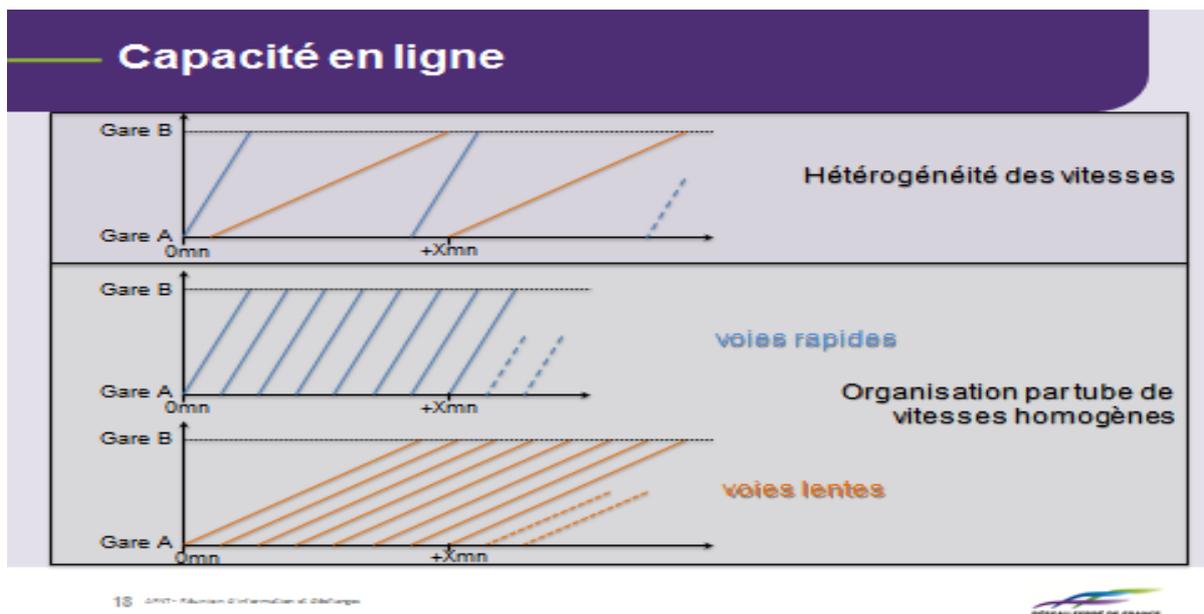
L'offre TER au ¼ heure en pointe rendue possible par le projet sur le secteur entre Castelnau d'Estrétefonds et Matabiau est la combinaison sur une heure et par sens de desserte de 2 trains de « proche banlieue » avec terminus à Castelnau d'Estrétefonds, de 1 train de « grande banlieue » avec terminus à Montauban, de 1 train de « réseaux de villes » avec Terminus à Agen, Cahors ou Brive.

Les mises en service communes des aménagements du réseau existant (AFNT) sur la section Castelnau d'Estrétefonds - Matabiau et de la ligne nouvelle sont nécessaires pour faire circuler les trafics correspondant à l'offre projetée.

Aujourd'hui l'infrastructure est assez fortement occupée, non pas à cause du nombre de trains (il existe en France des sections à 2 voies qui supportent beaucoup plus de trafic que sur le Nord de Toulouse), mais du fait des dessertes et vitesses très hétérogènes : un TER

direct (sans arrêt) entre Toulouse et Montauban a un temps de trajet de 29 minutes quand un TER omnibus entre ces deux gares à un temps de trajet de 51 minutes, soit supérieur de 22 minutes. Entre Montauban et Toulouse il est possible d'ajouter par rapport à la situation actuelle un sillon direct supplémentaire jusqu'à Toulouse par heure mais il n'est pas possible d'insérer de nouveaux TER omnibus.

Les aménagements de la ligne existante au Nord de Toulouse permettent de développer la capacité sur la section Saint-Jory - Toulouse. Ils permettent notamment de reporter sur les voies dites "lentes" les circulations périurbaines et de classer les trains en fonction de leur desserte et donc de leur vitesse.



Ces aménagements ne permettent cependant pas de résoudre la problématique de rattrapage en ligne (notamment dues à l'hétérogénéité des missions) sur la section entre Saint-Jory et Montauban maintenue à 2 voies. Seuls, ils ne permettent pas de densifier les dessertes comme souhaité au Nord de Saint-Jory : des aménagements complémentaires avec une 3ème ou 4ème voie jusqu'à Montbartier voire Montauban seraient alors nécessaires.

De son côté, la mise en service de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse seule, sans ces aménagements de la ligne existante, permettrait certes de créer une capacité supplémentaire entre Montauban et Saint-Jory du fait du report des TAGV sur la ligne nouvelle. Mais elle ne permettrait toutefois pas à elle seule de faire face à l'accroissement du trafic TAGV projetés sur la section Saint-Jory – Toulouse, sans impacter les autres trafics. Des aménagements complémentaires seraient alors nécessaires entre Saint-Jory et la gare Matabiau.

Seule la mise en service conjointe de ces deux investissements permet d'envisager une croissance importante des trafics TER, TAGV tout en sécurisant sur le long terme l'écoulement du trafic fret sur cette branche et en confortant l'exploitation du noeud ferroviaire de la gare Matabiau.

Lors du débat public de 2005 sur la LGV Bordeaux Toulouse, le dossier du maître d'ouvrage comportait une hypothèse d'aménagements complémentaires de la ligne existante qui représentaient un investissement de 118 M€ aux conditions économiques de 2004. Il s'agissait principalement de porter à quatre le nombre de voies sur la section de ligne comprise entre Fenouillet et Toulouse. Ces aménagements permettaient l'arrivée des TAGV au coeur de la capitale régionale et un premier développement de l'offre TER entre Toulouse et Montauban. Ces aménagements ne permettaient pas le développement d'une offre TER au ¼ d'heure entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse et ils ne peuvent être comparés aux

AFNT. Ces aménagements devaient être complétés par d'autres aménagements, réalisés indépendamment de la LGV, pour répondre à d'autres besoins de développement en particulier de nouvelles dessertes cadencées de proximités. Ils ne prévoyaient pas d'ouvrage de protection des sites SEVESO.

Les trois opérations du GPSO sur Bordeaux Toulouse ont été regroupées au sein d'un programme compte tenu des enjeux de développement intégré rappelés dans le dossier, afin de permettre le développement simultané des TAGV et TER périurbain en accord avec l'ensemble des partenaires. Le maître d'ouvrage, présentant les trois opérations simultanément dans le cadre d'un programme, ne se situe pas dans cette perspective d'une réalisation des AFNT sans les lignes nouvelles et les AFSB.

La pièce H présente d'ailleurs le bilan socio-économique de la phase 1 en regroupant les trois opérations : ce bilan fait ressortir une VAN avec COFP de 2,6 Md€ pour un TRI de 4,2%.

Le bilan de l'opération seule des AFNT fait ressortir une VAN avec COFP de -0.5 Md€ pour un TRI de 1.9%. Il valorise les avantages liés à l'augmentation des circulations TER. La sensibilité de + ou - 10% sur le montant d'investissement de 566 M€ représente une variation de + ou - 0.1 Md€ sur la VAN. Ne pas considérer les aménagements en gare Matabiau représente une variation sur le coût d'investissement d'environ 15 M€ et donc une évolution marginale sur le bilan de l'opération.

L'hypothèse où les lignes nouvelles ne seraient pas réalisées, correspondrait à des arbitrages privilégiant les liaisons régionales à courte ou moyenne distance. A l'inverse, l'hypothèse où les lignes nouvelles seraient réalisées sans les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse correspondrait à des arbitrages privilégiant les liaisons à longue distance. Le maître d'ouvrage, se situe dans la perspective de réaliser le projet des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse de façon simultanée à la phase 1 de réalisation des lignes nouvelles, ou avec un phasage court dans le temps, car cela permet de créer des synergies et des économies globales notamment pour les chantiers.

Comme le rappelle le dossier présenté à l'enquête publique (pièce D – Notice explicative page 320), le financement des AFNT repose pour les coûts d'investissement sur un partage entre l'Etat, les collectivités locales indépendamment de la participation du maître d'ouvrage et du soutien de l'Union Européenne (le financement des matériels roulants nécessaires au développement de l'offre TER est assuré par le Conseil régional, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux).

Les conditions de financement seront fixées dans les accords à intervenir entre les partenaires du projet (Etat, collectivités, gestionnaire d'infrastructure ferroviaire) postérieurement à la DUP, comme c'est le cas classiquement pour les grands projets ferroviaires.

Pour GPSO, les clés de financement devront être arrêtées en tenant compte notamment des règles complémentaires fixées dans le cadre de la réforme ferroviaire du 4 août 2014, rappelées également dans le dossier, et de la réforme territoriale. Le cadre partenarial dans lequel s'inscrit le financement de ces grands projets ne permet pas d'envisager des accords engageants au stade de l'enquête d'utilité publique, qui contribue à la définition de l'opération.

Le projet étant inscrit dans les priorités nationales et interrégionales, les montants en jeu sont à comparer aux investissements en infrastructure de transport au niveau national (15 à 20 Md€/an) et les participations des collectivités locales seront à comparer à leurs budgets annuels d'investissement.

Le détail du budget d'investissement de 566 millions d'euros aux conditions économiques d'août 2013 est le suivant :

Postes principaux de dépenses (montants en Millions d'euros Hors taxes)

- Acquisitions foncières :	41
- Terrassement, voie, berge canal, génie civil associé, caténares, signalisations :	313
- Ouvrages de protection des sites TOTAL Carburant et gaz :	39
- Aménagements connexes des points d'arrêts, accès et quais (dont 25% Matabiau) :	52
- Protections acoustiques :	26
Montant brut principal (y compris provisions pour risques):	471
- maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre :	95
Total :	566

Le projet ferroviaire prévoit la mise à 4 voies de l'infrastructure entre Toulouse et Saint-Jory et les réaménagements des points d'arrêts existants en particulier sur les quais, la création de passages dénivelés, mais également le réaménagement des parvis multimodaux. Ces aménagements, pris en compte dans le projet ferroviaire, portent sur la réalisation :

□□de parkings pour véhicules particuliers;

□□de déposes minute ;

□□de zone de dessertes pour les bus, en rabattement vers le mode ferroviaire ;

□□d'abris vélos,...

□□de cheminements piétonniers, accessibles aux personnes à mobilité réduite, comme celui menant à la station de métro Ligne B La Vache, depuis la halte ferroviaire de Route de Launaguet.

Ces aménagements, sont définis et ont été décrits fonctionnellement au paragraphe 2.2.9 de la pièce D du dossier d'enquête. Les images des différents points d'arrêts, montrant des schémas de principe fonctionnel urbain et de mobilité, ont été données à titre d'illustration.

Sur le secteur de Lalande il est prévu en particulier l'aménagement d'un passage dénivelé « traversant » accessible aux personnes à mobilité réduite, franchissant l'ensemble du plateau de voies ferrées projeté, raccordé aux voiries existantes, facilitant l'accessibilité piétonne à la halte de part et d'autre des voies ferrées, avec par exemple, depuis l'Ouest des voies ferroviaires, l'impasse des Etats-Unis et la rue de la Glacière.

L'implantation des voies nouvelles nécessite de reprendre la berge Est du canal latéral à la Garonne sur un long linéaire en commun accord avec Voies Navigables de France (cf. pièce D chapitre 2.2.3.1). Le projet ferroviaire est une opportunité pour renforcer et valoriser l'infrastructure fluviale avec un réaménagement conséquent. Au-delà des reprises de la berge Est, des aménagements paysagers sont prévus sur l'ensemble du linéaire commun entre le canal et le projet ferroviaire.

Vis-à-vis de l'accroissement prévu du trafic voyageurs TER, les 3500 voyageurs journaliers supplémentaires en 2024 évoqués (considérés comme faisant un aller et un retour) ne représentent que la part de « proche banlieue » du trafic TER auquel il convient d'ajouter les trafics de « grande banlieue » jusqu'à Montauban, les trafics « intervilles » et de « réseaux de villes » jusqu'à Agen, Cahors et Brive qui emprunteront la section aménagée.

En 2024 le trafic TER de l'axe sera de l'ordre de 20 000 voyages journaliers (ou 10 000 voyageurs faisant un aller-retour). Cela représente de l'ordre de trois fois plus d'usagers qu'actuellement et une croissance très importante qui justifie l'utilisation de matériels très capacitaires.

Le projet des AFNT permet également l'arrivée de la grande vitesse jusqu'au coeur de

Toulouse et le développement du transport de marchandises. La pertinence et la rentabilité de l'investissement pour la collectivité doivent donc, être regardées à l'échelle du programme du GPSO qui intègre l'ensemble des avantages induits, pour toutes les activités, que ce soit les TER, les Intercités, les TAGV et le fret et pas seulement les trafics TER des haltes de la proche banlieue toulousaine.

En ce sens le projet ferroviaire répond à un ensemble de besoins de déplacements à l'échelle urbaine, régionale, nationale et internationale et non au seul besoin de l'agglomération toulousaine pour lequel d'autres modes du type tramway ou bus en site propre peuvent sembler plus adaptés.

2.4.1.6 L'analyse de la commission d'enquête

Avant de répondre aux divers arguments et propositions avancés par le public, la commission tient à faire une observation générale et à préciser l'analyse qu'elle fait du projet et des réponses complémentaires apportées par RFF.

OBSERVATIONS GENERALES

La commission d'enquête considère que le projet AFNT n'a pas fait suffisamment l'objet d'un travail commun avec les autorités en charge du Transport public et de l'urbanisme (CONSEIL REGIONAL, TOULOUSE METROPOLE, CONSEIL GENERAL). Il est arrivé au stade de l'enquête publique, sans que sa définition ait reçu l'adhésion de toutes les parties, certains choix majeurs faisant l'objet de divergences de vue.

Tel qu'il est présenté à l'enquête publique, il ne constitue pas un vrai projet urbain et se limite à la mise en place d'une simple infrastructure ferroviaire. Il a manifestement manqué une autorité supérieure permettant de prendre en compte tous les aspects qu'il implique.

Elle estime également que le projet n'a fait l'objet d'aucune étude de solutions alternatives (notamment pour le train cadencé de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS à MATABIAU mais aussi des solutions routières ou d'autres transports publics) qui auraient permis d'apprécier si le projet constitue la solution la plus pertinente et/ou la plus prioritaire et le meilleur usage de l'argent public.

ANALYSE DU PROJET

L'infrastructure envisagée par le projet AFNT est présentée comme destinée à créer ou développer des offres de service répondant à des besoins très différents :

- une offre nouvelle d'envergure nationale voire européenne : les trains à grande vitesse ;
- le développement de l'offre d'envergure régionale : accroissement du nombre des TER reliant TOULOUSE aux villes régionales, notamment MONTAUBAN.
- une offre supplémentaire de fret, dont l'importance n'est pas estimée dans le projet, et qui est sans doute faible.
- une offre nouvelle d'envergure métropolitaine : des trains cadencés (au 1/4 d'heure aux heures de pointe) entre CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et MATABIAU, ayant vocation à satisfaire des besoins de transport public semi-urbain, comme cela est déjà le cas au sud de TOULOUSE entre MURET et la gare SAINT AGNE.

La commission estime que l'on peut classer les quatre offres ci-dessus en deux catégories :

- les trois premières répondant aux missions classiques interurbaines de RFF ;
- la quatrième répondant au développement d'une solution de transport public périurbain (train cadencé CASTELNAU/MATABIAU) qui existe déjà à un niveau sensiblement plus faible. Le besoin de transport public auquel répondrait cette offre pourrait être satisfaite, au moins en partie, par d'autres moyens classiques (Bus, TCSP...).

Selon RFF, la création ou le développement de toutes ces offres simultanément est impossible en l'état actuel de l'infrastructure ferroviaire du nord de TOULOUSE (principalement 2 voies) qui ne supporterait pas l'accroissement simultané des 4 offres supplémentaires de trafic envisagé.

La commission considère que cette affirmation est capitale car c'est de sa réalité que découle la nécessité de réaliser la partie principale du projet, c'est-à-dire le passage à quatre voies. Deux hypothèses sont envisageables :

➤ Hypothèse 1 : soit les trois offres classiques (sans train cadencé) peuvent être satisfaites avec l'infrastructure actuelle et, dans ce cas, on peut s'interroger sur l'utilité publique de la quatrième (train cadencé) qui apparaît, dans cette hypothèse, comme la seule justifiant le passage à 4 voies. Des lors, le coût à prendre en compte pour la seule mise en place du train cadencé comporte non seulement celui des investissements spécifiques permettant sa mise en place (aménagement des haltes ferroviaires, rames dédiées, investissement de rabattement du public...) mais aussi celui de la mise à quatre voies, soit une somme supérieure à 700 millions d'euros

➤ Hypothèse 2 : soit cet accroissement des trois offres classiques nécessite à lui tout seul le passage à quatre voies, et alors le train cadencé peut être vu comme une opportunité de « greffer » une solution de transport public périurbain sur une infrastructure développée pour d'autres raisons. Dans cette hypothèse, l'investissement à prendre en compte pour apprécier l'utilité publique de ce train cadencé ne comporte plus que les investissements spécifiques permettant sa mise en place (aménagement des haltes ferroviaires, rames dédiées, investissement de rabattement du public...), soit une somme d'environ 100 millions (confer thème 1 du rapport).

➤ On le voit, la mise en place du train cadencé apparaît de 7 fois plus onéreuse dans la première hypothèse. Dans l'hypothèse 1, le coût de la mise en place du train cadencé est à l'évidence prohibitif. Dans l'hypothèse 2, il peut être envisagé de le comparer à d'autres solutions de transport public urbain classique.

La commission a analysé les deux hypothèses.

Hypothèse 1

Dans le cadre du projet, le train cadencé apparaît très critique : le nombre d'arrêts à chaque halte pouvant être estimé à environ 40 par sens et par jour, cela signifie que le temps « consommé » atteint $40 \times 6 \times 2 \text{ mn} = 480 \text{ mn} = 8 \text{ heures}$.

A une question posée par la commission sur cette possible saturation expliquée par les seuls arrêts du train cadencé, RFF a fait une réponse incomplète et ambiguë (confer annexes 18 et 19).

La commission ne peut dire exactement quelle conséquence précise ces arrêts auraient sur la capacité des lignes actuelles mais à l'évidence elle est importante, d'autant plus que 2 minutes consommées par halte est certainement un minimum, la réalité semblant plus proche de 3 avec les phases de freinage et de redémarrage et que les 8,0 heures consommées interviennent principalement aux heures de pointes qui constituent les périodes critiques déterminant la saturation de l'infrastructure.

La commission estime donc très probable que ce sont bien les arrêts fréquents envisagés aux 6 haltes ferroviaires de proche banlieue (de CASTELNAU d'ESTRETEFONDS à ROUTE DE LAUNAGUET qui font que les lignes actuelles doivent être doublées.

Sans cette desserte de proche banlieue, parfaitement inutile pour les haltes de FENOUILLET, LACOURTENSOURT, LALANDE L'ÉGLISE et route de LAUNAGUET dont la fréquentation est nulle

aujourd'hui, les lignes actuelles supporteraient sans doute le trafic envisagé dans le projet qui n'excéderait pas 10 à 11 trains par heure et par sens aux heures de pointe.

Ceci permet à la commission d'estimer que si l'on renonce à mettre en place l'offre de train cadencé en lui substituant d'autres solutions, le passage à quatre voies devient inutile et sa suppression n'interdirait pas l'arrivée des TaGV et le développement des TER envisagés par RFF.

Des solutions alternatives bien moins coûteuses peuvent être envisagées comme le maintien du cadencement à CASTELNAU et SAINT JORY avec des voies de desserte ne ralentissant pas le reste du trafic et une solution classique de transport public urbain de LESPINASSE jusqu'à TOULOUSE ou le maintien d'une desserte ferroviaire plus fréquente sur la voie banale entre FENOUILLET et MATABIAU, comme c'est le cas actuellement.

ANALYSE ET REPONSE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC

Pour répondre aux observations du public, la commission a retenu d'analyser 5 points :

- La priorité du projet AFNT par rapport aux LN
- le volume de voyageurs du train cadencé (appelé TER de proche banlieue par RFF)
- le volume de voyageurs du TER
- l'investissement du projet AFNT
- le coût d'exploitation du projet AFNT
- les avantages sur le plan écologique
- le financement
- points divers

La priorité du projet AFNT par rapport aux LN

Compte tenu de son exposé préalable, ci-avant, la commission ne partage pas les avis exprimés par le public lorsqu'il dit que le projet AFNT est plus prioritaire que les LN (AFNT n'est envisageable que si les LN sont réalisées), ou que le développement de l'offre de train cadencé pourrait se faire avec 3 voies ou 2 seulement ou avec des aménagements au niveau des haltes (problème de saturation interdisant de fournir le service attendu).

Elle constate que l'attente d'un train cadencé, souvent qualifié par le public de RER à l'image de ce qui existe en région parisienne, est forte et partagée par tous : public, élus ou associations. La commission partage cette idée qu'un service de train cadencé entre CASTELNAU d'ESTRETEFONDS et la gare MATABIAU est une réponse séduisante au besoin de transport public au nord de l'agglomération toulousaine dont elle manque cruellement. Elle est d'accord avec tous les arguments avancés (gains de temps, « désaturation », modeste cependant, de la route, moteur de développement urbain...).

Toutefois, si le principe lui paraît pertinent, elle s'interroge sur le coût/avantage de la solution envisagée lorsqu'elle analyse les volumes de voyageurs attendus par RFF en regard des investissements et des déficits d'exploitation à consentir. De ce point de vue d'autres solutions peuvent éventuellement lui être préférées.

Le volume de voyageurs du train cadencé (appelé TER de proche banlieue par RFF)

Les volumes prévus par RFF sont très faibles, tant au démarrage du projet qu'à des horizons plus lointains.

Les tableaux, ci-après, résume ce constat.

En nombre de montées/descentes annuelles (pièce H - page 101 et 140)

Halte	référence 2024	projet 2024	projet 2040	projet 2055
CASTELNAU	460000	600000	950000	1020000
SAINT JORY	190000	320000	530000	570000
FENOUILLET	10000	530000	110000	1200000
LACOURTENSOURT	25000	80000	90000	105000
LALANDE L'EGLISE	1000	230000	320000	370000
ROUTE DE LAUNAGUET	0	970000	1300000	1420000
TOTAL ANNUEL	686000	2730000	3300000	4685000

En nombre de montées/descentes journalières (300 jours ouvrés de base par an)

Halte	référence 2024	projet 2024	projet 2040	projet 2055
CASTELNAU	1533	2000	3167	3400
SAINT JORY	633	1067	1767	1900
FENOUILLET	33	1767	367	4000
LACOURTENSOURT	83	267	300	350
LALANDE L'EGLISE	3	767	1067	1233
ROUTE DE LAUNAGUET	0	3233	4333	4733
TOTAL ANNUEL	2287	9100	11000	15617

En nombre de voyageurs (considérant qu'un voyageur fait un aller/retour quotidien)

Halte	référence 2024	projet 2024	projet 2040	projet 2055
CASTELNAU	767	1000	1583	1700
SAINT JORY	317	533	883	950
FENOUILLET	17	883	183	2000
LACOURTENSOURT	42	133	150	175
LALANDE L'EGLISE	2	383	533	617
ROUTE DE LAUNAGUET	0	1617	2167	2367
TOTAL ANNUEL	1143	4550	5500	7808

Si ces chiffres sont réalistes, la commission considère que le projet AFNT n'est pas une bonne réponse au problème de transport public périurbain que l'on cherche à satisfaire : la solution est disproportionnée. D'autres solutions, comme celles envisagées dans le PDU de TCSP le long de la RD 820 sont sans doute plus adaptés (comme le suggère d'ailleurs RFF dans sa réponse ci-dessus).

Il semble plutôt que ces chiffres sont très inférieurs au potentiel que pourrait offrir le train cadencé compte tenu de la population concernée.

Aussi, la commission partage l'avis de ceux qui estiment que le projet ne résulte pas suffisamment de la prise en compte d'un véritable projet urbain partagé avec les autorités en charge de l'urbanisme et des transports publics. RFF s'est appuyé essentiellement, ce qui est au demeurant légitime, sur les données du SCOT et du PDU qui n'ont pas intégré, lors de leur

élaboration, le projet de train cadencé qui peut constituer un moyen de transport très structurant pour tout le territoire nord de l'agglomération. L'illustration la plus parlante de cette oubli est le projet de TCSP (inutilement concurrent si le train cadencé est créé) prévu dans le PDU le long de la RD 820, c'est-à-dire pratiquement le long des voies ferrées.

Il est certain que la prise de conscience de TOULOUSE METROPOLE, qui n'est apparue qu'en 2011, n'a conduit que très progressivement à un projet urbain qui n'est pas encore complètement abouti aujourd'hui, bien des aspects majeurs étant encore à arrêter (franchissement de la Garonne, par exemple).

Il n'empêche que si une autorité supérieure en avait véritablement assuré sa coordination, le projet soumis à enquête aurait été plus abouti dans tous les domaines (choix des haltes, parkings, ponts, organisation du rabattement...) et prévoirait, sans doute, des volumes de voyageurs sensiblement plus élevés.

La commission est dubitative quant aux affirmations de RFF dans sa réponse disant que « les orientations et décisions sur ce projet ferroviaire ont donc été prises en associant les différents acteurs concernés ». Les positions exprimées par TOULOUSE METROPOLE et le CONSEIL REGIONAL lors des entretiens avec la commission d'enquête (confer paragraphe du rapport) ou dans les registres d'enquête ne confirment pas cette affirmation.

Le volume de voyageurs du TER (appelé TER de grande banlieue par RFF)

en nombre de montées/descentes annuelles (pièce H - page 101 et 140)

Halte	référence 2024	projet 2024	projet 2040	projet 2055
Montauban (2 gares)	1100000	2720000	3150000	3500000
au-delà	600000	1120000	1850000	2000000
TOTAL ANNUEL	1700000	3840000	5000000	5500000

en nombre de montées/descentes journalières (300 jours ouvrés de base par an)

Halte	référence 2024	projet 2024	projet 2040	projet 2055
Montauban (2 gares)	3667	9067	10500	11667
au-delà	2000	3733	6167	6667
TOTAL ANNUEL	5667	12800	16667	18333

en nombre de voyageurs (considérant qu'un voyageur fait un aller/retour quotidien)

Halte	référence 2024	projet 2024	projet 2040	projet 2055
Montauban (2 gares)	1833	4533	5250	5833
au-delà	1000	1867	3083	3333
TOTAL ANNUEL	2833	6400	8333	9167

En 2024, l'accroissement du trafic TER de grande banlieue et au delà, rendu possible par la mise à 4 voies du projet AFNT mais aussi par la création des lignes nouvelles, est de 3 570 personnes environ par jour, ce qui reste un chiffre modeste, même s'il permet plus qu'un doublement du trafic. Ici encore, la commission s'interroge sur la pertinence de la solution de transport public par le train compte tenu de l'ampleur des investissements à consentir.

Observation de la commission : La commission ne prend pas en compte l'accroissement des déplacements de longue distance qui sont imputables très essentiellement au projet LN. C'est d'ailleurs la solution retenue par RFF dans ses analyses de la pièce H.

L'investissement du projet AFNT

La commission estime que le montant des investissements à prendre en compte pour apprécier la pertinence du projet comporte non seulement le coût de l'infrastructure, mais aussi celui de tous les moyens à mettre en œuvre pour assurer sa réussite.

Sous cet angle, le budget d'investissement du projet AFNT est sensiblement supérieur au seul coût de la réalisation de l'infrastructure. Il comporte à minima (pièce H – page 190):

- la réalisation des infrastructures : 566 millions d'euros ;
- le matériel roulant supplémentaire nécessaire : 123 millions d'euros ;
- les extensions d'atelier nécessaires : 14 millions d'euros ;
- les renouvellement de matériel et d'atelier sur l'horizon d'étude du projet : 35 millions d'euros.

Soit un total de 738 millions d'euros auquel il convient d'ajouter tous les investissements nécessaires au rabattement des voyageurs (notamment voiries, parkings et moyens de transport public) nécessaires à sa réussite ainsi que les suppléments nécessaires à la réalisation d'ouvrages de franchissement répondant aux nécessités actuelles (sans doute en dizaine de millions d'euros).

Sans doute un budget global de l'ordre de 800 millions d'euros.

Considérant qu'en 2024, 7000 personnes bénéficieront du service (accroissement du trafic voyageur proche et lointain banlieue), cela signifie un investissement par tête de 115 000 euros sans compter une quote-part du coût du doublement des voies au-delà de SAINT JORY.

Ces chiffres conduisent la commission à estimer que le coût du projet est incontestablement élevé en regard du volume supplémentaire de personnes transportées.

Si l'on s'en tient au seul train cadencé, les coûts sont les suivants selon que l'on se place dans l'une des deux hypothèses envisagées, ci-avant :

Hypothèse 1 : l'investissement à prendre en compte comprend la totalité du budget de 800 millions évalué, ci-avant dont il faut seulement retirer le matériel roulant dédié au TER., soit un budget de l'ordre de 700 millions d'euros. Cela représente un investissement d'environ 200 000 euros par voyageur ce qui apparaît démesuré.

Hypothèse 2 : les investissements marginaux à consentir concernent seulement l'aménagement des 6 haltes ferroviaires (hors la gare MATABIAU dont la nécessité est indépendante de la mise en place du train cadencé) soit un investissement direct de l'ordre de 50 millions d'euros auquel il faut ajouter tous les investissements de rabattement (parkings, voiries, transport public...) et le matériel roulant dédié, soit probablement plus de 100 millions d'euros. Pour 3400 voyageurs supplémentaires en 2024, cela représente environ 30 000 euros par voyageur ce qui reste un investissement élevé.

La commission ne peut donc pas donner tort à ceux qui estiment que le projet est très cher.

coût d'exploitation et rentabilité du projet AFNT

La commission tient tout d'abord à préciser que les calculs de rentabilité (VAN, TRI) présentés par RFF dans la Pièce H et rappelés dans sa réponse ci-dessus, s'ils sont conformes à des

méthodologies réglementaires, dissimulent et embellissent la réalité strictement comptable et prosaïque telle qu'elle s'impose aux entreprises : recettes moins dépenses.

La commission considère que la monétarisation de divers avantages est à minima discutable comme le temps gagné, par exemple, par les utilisateurs du service.

La seule réalité comptable du projet AFNT est la suivante :

- le taux de couverture des recettes (billetterie) sur les dépenses d'exploitation cumulées de la SNCF et de RFF est de l'ordre de 40%, faisant ressortir une perte d'exploitation annuelle directe (valeur 2024) de 6,3 millions d'euros (déduit des éléments fournis pièce H – page 190) ;
- il faut ajouter à cette perte celle qui résultera des moyens à mettre en œuvre pour organiser le rabattement des voyageurs (voieries, parkings, transports publics...)
- enfin, pour disposer de la perte complète, il convient de tenir compte de l'amortissement des infrastructures, du matériel roulant et autres investissements connexes (considéré sur 50 ans), soit un amortissement annuel de l'ordre de 15 millions d'euros, sans tenir compte d'une valeur résiduelle au demeurant peu significative à de tels horizons.

La perte annuelle directe dégagée par l'exploitation du projet est donc de l'ordre de à 21,3 millions d'euros (soit de l'ordre de 5 euros par voyage en 2024, 10 euros pour un aller/retour). Et ce chiffre est sous estimé, car le projet AFNT a besoin également pour fonctionner d'utiliser les lignes nouvelles en amont de SAINT JORY qui vont générer également des pertes d'exploitation et des amortissements.

La commission admet que la rentabilité comptable n'est pas une nécessité pour des projets publics et que d'ailleurs les services de transport public ne le sont pratiquement jamais en France.

Cependant, Le public doit savoir que le projet AFNT génèrera, dès sa mise en service et tout au long de son exploitation, des pertes élevées, payées en définitive par le contribuable ou s'ajoutant à la dette nationale.

La commission partage l'avis exprimé au travers de la question : pourquoi le choix du train cadencé plutôt qu'un tramway ou un Bus en site propre ? On ne peut réellement jugé de la pertinence d'un projet qu'en le comparant à des solutions alternatives y compris routières.

Les avantages sur le plan écologique

Les points positifs sur le plan écologique tiennent à deux avantages du projet :

- réduction des émissions de CO₂ (ou économie de carburant fossile) ;
- réduction de la circulation automobile favorable au bien être de la population.

En ce qui concerne le CO₂, les chiffres avancés par RFF dans le dossier sont les suivants :

- l'économie nette en phase d'exploitation en 2024 sera de l'ordre de 6800 teCO₂ ;
- le supplément d'émissions durant la phase travaux sera de 60 000 teCO₂.

Ceci signifie qu'il faudra environ 16 ans pour que le bilan du projet soit positif : 7 ans de travaux + 9 ans d'exploitation.

La commission tient à dire que ce bilan est dérisoire à plus d'un titre :

- il faut 14 ans pour que le bilan devienne favorable ;
- 6800 te CO₂ (économie annuelle avancée) est un chiffre très modeste lorsque l'on sait que les émissions annuelles de la France atteignent (valeur 2013) 350 millions de TeCO₂ : le projet économiserait de l'ordre du 1/50 000^{ème}, soit environ 10 minutes d'émission ! S'il faut consacrer 800 millions d'euros pour gagner 1/50000^{ème} de nos émissions, le budget à consacrer pour supprimer le CO₂ est hors de portée !

- les hypothèses de RFF ne sont pas crédibles : il est évident qu'à un horizon assez rapproché (inférieur peut-être à 14 ans), les émissions de CO2 par les voitures vont très fortement chuter, voire disparaître.

La commission considère donc que cet avantage, d'ailleurs monétarisé dans le calcul de la VAN, n'a pratiquement aucune réalité. Elle note, au demeurant, que RFF n'a pas répondu à ses questions complémentaires sur ce point.

En ce qui concerne la réduction de la circulation automobile, la commission regrette que le dossier ne donne pas d'informations claires et détaillées sur l'évolution des parts modales dans le nord de l'agglomération toulousaine.

Cette réduction est incontestable mais sera très modeste, comme le constate d'ailleurs RFF (Pièce H – page 171) « Ainsi, les aménagements ferroviaires au nord de TOULOUSE ont un impact significatif sur le report modal. Bien que le projet ne puisse à lui seul empêcher la saturation des infrastructures routières au nord de TOULOUSE, il permet à certains usagers de gagner du temps et du confort pour se rendre au centre de TOULOUSE. »

Cela coûte bien cher pour ne même pas éviter la saturation du trafic automobile ! D'autant plus que la vraie comparaison, permettant de prendre une décision pesée, consisterait à évaluer l'incidence sur la saturation du trafic automobile d'un volume d'investissement équivalent en infrastructures routières ou autres solutions alternatives). Il est plus que probable que pour des montants d'investissement bien plus modestes, le résultat obtenu serait sans commune mesure (réalisation de ponts sur la Garonne, par exemple, en attente depuis plusieurs décennies).

La commission profite de ces considérations sur la circulation automobile pour dire que les comparaisons faites par RFF entre le coût du train et celui de la voiture est trompeuse : on ne

peut comparer le coût d'un billet de train fortement subventionné avec celui d'un déplacement en voiture entièrement payé par l'utilisateur.

Le financement

Certains contributeurs s'interrogent sur le financement du projet. La lecture de la pièce H du dossier (page 203) et la réponse de RFF montrent que rien n'est arrêté en la matière. La commission estime que cette absence de financement clair et accepté par les différentes autorités concernées (RFF, Etat, Région, Métropole ...) est anormale et ne témoigne pas de l'enthousiasme que devrait générer le projet si les parties croient à son utilité publique !

Cette absence d'adhésion est d'autant plus gênante que les collectivités gérant les transports et l'urbanisme auront non seulement à participer au financement du projet mais aussi à engager des investissements lourds, notamment de rabattement, pour en assurer la réussite.

Il semble également à la commission que ce n'est pas parce que le financement des projets ferroviaires a toujours été abordé comme cela (voir réponse de RFF) que la pratique doit se poursuivre à une époque où l'endettement national est devenu démesuré et lourdement inquiétant.

Points divers

La commission n'a pas d'observation à formuler sur les autres questions formulées par le public, qui trouvera les éléments souhaités dans les réponses de RFF.

Thème 2 – Le tracé des voies, les lieux de halte et le périmètre d'utilité publique

2.4.2 - Thème 2 – Le tracé des voies, les lieux de halte et le périmètre d'utilité publique

2.4.2.1 Rappel du dossier d'enquête

Les aménagements ferroviaires actuels entre CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et TOULOUSE-MATABIAU comportent actuellement, en dehors des voies de triage de SAINT JORY, 2 ou 3 voies de circulation des trains.

Pour permettre l'arrivée des Trains à grande vitesse, Le projet prévoit la mise à 4 voies de l'ensemble du linéaire actuel ce qui nécessite l'ajout d'une ou deux voies supplémentaires selon les secteurs avec des modalités d'insertion localisées à l'Est ou à l'Ouest de la ligne ferroviaire en fonction des contraintes propres aux zones traversées :

- Insertion de 2 voies nouvelles à l'Ouest des voies existantes depuis le raccordement de la Ligne Nouvelle à grande vitesse jusqu'au triage de SAINT-JORY (PK239+8 à PK244+2) ;
- Positionnement de 2 voies nouvelles à l'Ouest des voies existantes sur la longueur du triage de Saint-Jory et jusqu'à l'écluse DE LACOURTENSOURT (PK244+2 à PK249+3)) ;
- Insertion d'une voie nouvelle à l'Est des voies existantes de l'écluse de LACOURTENSOURT jusqu'à la rocade, le long de la RD820 (PK249+3 à 251+2) ;
- Insertion d'une voie nouvelle à l'Est des voies existantes (PK251+2 à PK251+PK253+7) puis réutilisation des voies existantes en entrée Nord de la gare de TOULOUSE-MATABIAU.

Les quatre voies seraient organisées en deux voies lentes côté Est de la ligne (où circuleront les TER omnibus, c'est-à-dire les trains de proche banlieue, grande banlieue et les réseaux de ville) et deux voies rapides côté Ouest (où circuleront les TER rapides et les Trains Aptés à la Grande Vitesse dont les lignes en provenance de BORDEAUX se raccorderont à SAINT JORY).

La réalisation du projet AFNT nécessiterait (chiffres provisoires à ce stade du projet) l'acquisition de 12 habitations et de 11 bâtiments industriels ou commerciaux et de 6 terrains non bâtis à usage commercial; (chiffres provisoires à ce stade du projet)

2.4.2.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Aucune observation n'a été formulée sur le tracé des voies créées par le projet ni sur les expropriations qu'il nécessiterait.

2.4.2.3 Les observations du public :

La principale critique sur ce thème est la demande d'une halte ferroviaire à LESPINASSE. Les observations sont nombreuses de la part du public (simples citoyens, pétition, associations, élus). La commission a scindé sa synthèse sur la halte de LESPINASSE en deux parties : position politique exprimée par les élus et principaux arguments avancés.

Position politique exprimée par les élus

- Le Conseil Régional ne prend pas position en faveur de la création d'une halte à LESPINASSE mais demande que si cette halte était créée, elle se substitue à une autre halte pour ne pas pénaliser la fréquentation des trains au-delà de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS. La suppression de La halte de LALANDE L'EGLISE est suggérée.

- TOULOUSE METROPOLE, la ville de TOULOUSE, les communes de LESPINASSE, GAGNAC, BRUGUIERES, SAINT JORY, BOULOC, FRONTON, VACQUIERS, CEPET, GARGAS et L'UNION expriment le souhait que soit traduit dans le programme GPSO/AFNT « le principe d'une halte à LESPINASSE, non projetée à ce jour dans le dossier d'enquête publique ». La création de cette

halte est jugée stratégique « dans l'affirmation de sa vocation métropolitaine, support d'une logique de rabattement du trafic issu de l'A62 et de connexion des rives est/ouest de la Garonne ». Cette position est étayée par la production d'un plan guide de développement du territoire Nord qui classe LESPINASSE comme un quartier gare stratégique.

Principaux arguments avancés

Les principaux arguments avancés par toutes ces contributions en faveur de cette création sont les suivants (présentés sans hiérarchisation) :

- . LESPINASSE revêt un caractère stratégique dans l'affirmation de sa vocation métropolitaine, support d'une logique de rabattement du trafic issu de l'A 62 et de connexion des rives de la Garonne. Elle constituerait un nœud multimodal indispensable au fonctionnement de la métropole ;

- . LESPINASSE est située sur l'axe est-ouest du nord de TOULOUSE (BRUGUIERES-LESPINASSE-GAGNAC - SEILH - FUTUR PARC DES EXPOSITIONS). C'est un nœud de nombreuses voies et pourrait devenir un pôle multimodal (routier, transports publics : BUN, Tramway); une liaison vers le futur Parc des Expositions, l'Aéroport...);

- . Son potentiel de voyageurs est l'un des plus importants si l'on tient compte d'un rayon de 3 kms et des 1500 emplois de la zone EURO NORD ; Son bassin de population s'accroît chaque année ainsi que celui des communes voisines (BRUGUIERES, par exemple) ;

- . Elle permettrait aux habitants de LESPINASSE, de BRUGUIERES... de se rendre rapidement à TOULOUSE sans passer par FENOUILLET ou SAINT JORY ou sans prendre le bus (centre ville en 15 minutes au lieu de 45 minutes jusqu'à La Vache ou 55 minutes jusqu'au centre-ville avec le réseau TISSEO) ;

- . La SNCF dispose du foncier nécessaire pour implanter cette halte (de 3,3 ou 36 ha suivant les contributions, 36 hectares correspondent à l'emprise de la gare de triage jugée, au moins partiellement, inutile) ;

- . La distance est de plus de 6 kms entre les haltes de SAINT JORY et de FENOUILLET.

- . Une gare à LESPINASSE permettrait de recomposer le centre urbain de LESPINASSE détruit par le centre de triage ;

- . Une halte de plus représente un supplément de coût modeste par rapport à celui du programme GPSO ou du projet AFNT ;

- . Ce serait un atout pour les entreprises locales ;

- . Cela apporterait un désengorgement supplémentaire pour la RD 820 (30000 véhicules/jour), la RD63 (route de la plage) ;

- . Cela inciterait une population plus jeune à s'installer à LESPINASSE ainsi que des étudiants et des personnes du 4ème âge ;

- . Elle serait l'occasion de réaménager le carrefour de la RD63 et de la RD 820 et de diminuer le trafic routier ;

- . Elle donnerait de la plus value aux habitations ;

- . Elle améliorerait le confort des utilisateurs ;

- . Elle permettrait aux enfants d'étudier à TOULOUSE (absence de lycée à proximité...) ;
- . Elle est nécessaire pour les personnes âgées n'ayant pas de voiture ;
- . Une contribution rappelle que la pertinence d'une halte ferroviaire à LESPINASSE était déjà affirmée dans une délibération du conseil municipal de BRUGUIERES au XIX siècle.

Quelques autres observations sont formulées sur le tracé, le positionnement des voies ou des haltes ferroviaires :

- . La société MERCIALYS (qui développe la rénovation et l'extension du centre commercial GEANT CASINO de FENOUILLET et joint à sa contribution une brochure descriptive de son projet) considère que la halte de FENOUILLET devrait être implantée sur les terrains de RFF situés à l'arrière de l'hypermarché. Elle y voit plusieurs avantages :
 - . Le centre commercial a accueilli 1 063 444 clients en 2013 et employé 194 salariés ;
 - . facilité d'accès pour les voyageurs aux commodités de la zone ;
 - . proximité immédiate du futur parking relais ;
 - . sécurisation des circulations vélo et piétonnes (pas de traversée de la RD 14A) ;
 - . meilleure visibilité du pôle multimodal ;
 - . utilisation des infrastructures routières existantes ou en cours de création pour le centre commercial ;
- . La société LIEHBERR regrette le déplacement de la halte de LACOURTENSOURT mais en admet la logique ;
- . Le fait que les nouvelles voies longent le canal est critiqué sans propositions alternatives.
- . A LESPINASSE, les nouvelles voies pourraient passer sur les terrains de la SNCF et pas le long du canal ;
- . La variante de tracé A aurait été mieux à LESPINASSE ;
- . Pourquoi ne pas faire circuler les TGV sur les voies existantes (en créer une troisième à la rigueur) ? Cela éviterait la démolition des 3 maisons éclusières ;
- . Une contribution signale que la 3ème voie existante entre le triage de ST JORY et TOULOUSE (dite "voie banale") comporte une restriction de tonnage des trains à cause de 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 cette rampe pour éviter des difficultés en exploitation ;
- . Le CODEV regrette l'absence dans le dossier sur le devenir des immenses terrains de l'ex gare de triage de SAINT JORY/LESPINASSE ;
- . Le CODEV pose également la question de l'avenir du trafic marchandises dans une gare Matabiau, terminus de TER et de TGV ?
- . 3 voies suffiraient pour faire du train cadencé ;

Le périmètre d'utilité publique n'a fait l'objet d'aucune observation. Une contribution traitée dans le thème 6 (Monsieur Michel SALES) s'interroge sur la nécessité de l'expropriation dont il fait l'objet (bien situé à 50 mètres des voies).

2.4.2.4 Les questions complémentaires de la commission

. Les estimations de trafic voyageurs fournies dans la pièce H (histogrammes des pages 101 et 140) montrent des volumes très faibles à la halte de LACOURTENSOURT et dans une moindre mesure à celle de LALANDE.

Si l'on divise le nombre de montées/descentes annuelles prévisionnelles par 312 jours, puis encore par 2 si l'on considère qu'un voyageur fait un aller/retour le même jour, cela donne les chiffres suivants :

- Lacourtenourt : 128 (en 2024) et 168 (en 2050) ;
- Lalande l'Église : 369 (en 2024) et 593 (en 2050) ;

Comment, dans ces conditions, se justifie le maintien et le réaménagement de ces haltes ?

. Plus généralement, l'accroissement prévu du trafic voyageurs de l'ensemble des haltes est très faible en regard du coût de l'investissement (environ 3300 voyageurs supplémentaires par jour en 2024 et 4200 en 2040) et ne semble pas cohérent avec le potentiel que représente les zones urbaines moins proches des voies et le développement urbain futur qui résultera de la mise en service du projet. Comment ces chiffres de fréquentation ont-ils été déterminés ? Ont-ils tenu compte des prévisions de TOULOUSE METROPOLE résultant de son étude Nord ? ;

. La réalisation ultérieure d'une halte à LESPINASSE coûtera-t-elle plus chère que si elle était construite en même temps que le réaménagement des autres haltes ? Si oui pour quelles raisons ?

. Si le projet de train cadencé n'avait pas été envisagé, l'infrastructure ferroviaire à créer pour l'arrivée de la LGV et le développement du TER aurait-t-elle été la même ?

2.4.2.5 Les réponses du porteur de projet

Les AFNT, tout en préservant sa faisabilité à long terme, n'ont pas intégré l'éventualité de la création d'une nouvelle halte sur la commune de Lespinasse pour les raisons qui figurent dans le dossier d'enquête publique :

□□□ Le coût d'investissement très significatif de cet aménagement serait de l'ordre de 30 M€ aux conditions économiques de juin 2011. Les contraintes spatiales très importantes conduisent en effet à imaginer un seul site possible pour la création de cette halte, nécessitant la délocalisation de l'entreprise agroalimentaire Arterris, embranchée au réseau ferré national;

□□□ Le potentiel de cette halte est amené à diminuer à long terme, avec la création d'un nouveau franchissement de la Garonne réorientant les flux vers la halte légèrement plus au sud;

□□□ Un arrêt supplémentaire à Lespinasse se traduirait par une augmentation du temps de parcours de deux minutes, ce qui pénaliserait les autres voyageurs non concernés par cet arrêt.

Ces conclusions ont été apportées sur la base d'études d'opportunité sur cette halte menées par SNCF Réseau en 2011. La suite expose la synthèse des principaux résultats.

Contexte

La commune de Lespinasse (2 491 habitants – recensement de 2009) représente un secteur clé pour le fonctionnement du territoire. Elle est le lieu de passage entre l'Est et l'Ouest de la Garonne par la RD 63 (route de Seilh et de La Plage) saturée aujourd'hui à certaines heures de la journée. Par ailleurs, la commune accueille la gare de triage de Saint-Jory. Ainsi, sur la commune de Lespinasse, la ligne ferroviaire est située entre le « triage de Saint-Jory » à l'Est, le canal latéral à la Garonne, à l'Ouest.

(illustration)

Principes généraux d'aménagements

Des échanges en groupe de travail, vis-à-vis de l'aménagement des points d'arrêts, il est ressorti la nécessité de mettre en oeuvre les éléments suivants (cf schéma de principe ci-dessous):

□□□ La création d'un parvis multimodal (en vert), permettant le rabattement des différents modes de transports : piétons, cycles, véhicules particuliers, bus,...

□□□ La création d'un quai central (en gris)

□□□ La création d'un passage dénivelé aérien ou souterrain (en ocre) pour relier, à minima, le parvis multimodal au quai

i(illustration)

Localisation d'un éventuel point d'arrêt à Lespinasse

*Etant données les principes d'aménagements retenus, la volonté de qualifier le point d'arrêt de Lespinasse de « porte de mobilité » (élément porté par Toulouse Métropole), de faciliter l'accessibilité et de favoriser les modes de rabattement (notamment voitures), il est nécessaire de disposer d'un foncier d'environ 1,5 hectares (300 m * 50 m) à proximité d'un axe de rabattement.*

L'ensemble de ces contraintes, cumulé à la présence notamment du triage de Saint-Jory à l'Est des voies ferrées, à la présence du canal latéral à la Garonne à l'Ouest, limite les possibilités d'implantation d'un nouveau point d'arrêt à l'emplacement actuel du site occupé par Arterris, situé au nord de la RD63.

(illustration)

Il est à noter que le site Arterris est un silo embranché au réseau ferroviaire et que l'installation est Classée pour la Protection de l'Environnement.

Consistance des travaux d'aménagements de l'infrastructure

La solution d'insertion retenue pour les AFNT consiste à ajouter deux voies nouvelles à l'Ouest des voies existantes sur la commune de Lespinasse. Il s'agit de :

□□□ Conserver les deux voies actuelles en place (voies bleues sur le schéma ci-dessous), ces deux voies devenant les voies lentes permettant la desserte du territoire ;

□□□ Insérer deux voies nouvelles à l'Ouest (voies rouges sur le schéma ci-dessous), entre les voies ferrées existantes et le canal latéral à la Garonne pour les trains sans arrêt sur le territoire ;

□□□ Conserver l'ouvrage de franchissement de la RD63 : les deux voies nouvelles étant insérées de part et d'autre de la pile d'appui de l'ouvrage existant.

(Illustration)

La création d'un point d'arrêt sur la commune de Lespinasse, en lieu et place du site actuel d'Arterris nécessiterait les travaux ferroviaires complémentaires suivants :

□□□ Création un parvis multimodal, pour les bus, les vélos et les véhicules particuliers, à l'Est des voies ferrées, et au Nord de la RD63, sur l'emprise Arterris.

□□□ Déviation de l'actuelle voie 1 (la plus à l'Est), pour insérer un quai central de 5 mètres de large, d'une longueur de 230m et d'une hauteur de 55cm, permettant la desserte par les des deux futures voies lentes, situées à l'Est du plateau ;

□□□ Création d'une liaison dénivelée, permettant de relier le parvis multimodal au quai central, via des rampes ou ascenseurs combinés à des escaliers ;

(illustration)

Au-delà de ces travaux, il sera nécessaire de repenser l'accès au parking depuis l'ouvrage de franchissement de la RD63 et surtout de relocaliser, sur un autre site, les activités d'Arterris, avec la reconstitution d'un embranchement ferroviaire. L'ensemble de ces aménagements (y compris reconstitution des fonctionnalités ferroviaires) est estimé à 30 M€ aux conditions économiques de juin 2011.

Possibilité de phaser la réalisation des investissements

Etant donné la solution d'insertion retenue avec l'insertion de voies nouvelles à l'Ouest et le maintien des voies actuelles et la conception d'une halte à l'Est des voies actuelles, quel que soit l'horizon de réalisation du point d'arrêt à Lespinasse, sur l'actuel site d'Arterris, les aménagements nécessaires sont identiques. Il n'y a donc aucune fausse manoeuvre à créer un point d'arrêt à Lespinasse après avoir mis à 4 voies la section entre Saint-Jory et Toulouse-Matabiau.

Le scénario testé avec Lespinasse

Il se caractérise par la même offre de transport que le scénario de projet AFNT, avec l'ajout pour les trains omnibus (Proche Banlieue, Grande Banlieue et Réseau de Ville) d'une halte à Lespinasse. La commune serait par conséquent desservie au quart d'heure en heure de pointe, de la même façon que les autres communes de la proche banlieue nord toulousaine. Il en résulte une amélioration de la finesse de la desserte, mais au prix d'un allongement du temps de parcours estimé à 2 minutes pour tous les voyageurs circulant à bord des trains s'arrêtant à Lespinasse

Horizons d'évaluation

Les estimations de trafic ont été réalisées aux horizons de la mise en service des AFNT et en 2035. En effet, le contexte entre ces 2 horizons évolue du fait du projet de création d'un franchissement de la Garonne (voir carte ci-dessous du Plan de Déplacements Urbains) entre le futur parc des expositions et Fenouillet. Ce projet aura un impact sur la répartition des rabattements depuis l'Ouest de la Garonne vers les haltes de Fenouillet et Lespinasse.

(Illustration)

Analyse qualitative des zones de chalandise

La carte ci-dessous montre qu'à l'horizon de mise en service des AFNT, le bassin de chalandise de Lespinasse chevauche celui de Fenouillet, mais s'étend également vers l'ouest de la Garonne du fait d'une amélioration des temps d'accès au mode ferroviaire pour ces usagers potentiels.

(Illustration)

A l'horizon 2035, le nouveau franchissement de la Garonne entre le futur parc des expositions et Fenouillet permet une amélioration des conditions d'accessibilité des habitants de l'ouest de la Garonne vers l'est, en particulier vers Fenouillet. Sa prise en compte dans la modélisation de trafic entraîne une extension de la zone de chalandise de Fenouillet à l'ouest, au détriment de celle de Lespinasse dont l'influence ne s'étend plus au-delà de la Garonne.

(illustration)

Résultats des prévisions de trafic

Les prévisions de trafics permettent de comparer les résultats de la fréquentation sur l'axe Toulouse – Montauban / Agen / Cahors – Brive entre le scénario de création de la halte à Lespinasse et le scénario de base. Le scénario avec Lespinasse par rapport au scénario de base génère +550 voyages par jour à l'horizon AFNT mais seulement +20 voyages par jour à

l'horizon 2035.

Afin d'évaluer l'impact de la création de la halte sur les distances parcourues par les usagers, les données exprimées en voyageurs kilomètres montrent que le scénario avec Lespinasse par rapport au scénario de base génère -300 voyages.km et -4600 voyages.km.

Si dans le cas de la création de la halte le nombre de voyageurs augmente à l'horizon AFNT et stagne en 2035 sur l'axe, le nombre de voyageurs kilomètres a quant à lui tendance à diminuer très légèrement à l'horizon AFNT, mais de manière plus significative en 2035. Cet effet est lié à une perte de trafic au-delà de Lespinasse du fait des 2 minutes de trajet supplémentaires induites par la création de la halte, les trajets correspondants étant de moyen ou long parcours.

A l'horizon des AFNT, la fréquentation que l'on pourrait attendre en gare de Lespinasse serait d'environ 750 montées-descentes / JOB (jour ouvrable de base). Un tiers de la clientèle serait originaire de la commune de Lespinasse, mais cette gare recevrait également des rabattements importants en provenance de Castelginest, Bruguières et surtout de l'ouest de la Garonne (Seilh, Aussonne) en raison du placement de la halte à proximité du franchissement de la Garonne (RD63).

Toutefois, la fréquentation de Lespinasse ne correspond pas à un gain net de voyageurs sur l'axe, pour les deux raisons suivantes :

□□□ Une partie du trafic en gare de Lespinasse se reporte vers Fenouillet si la halte n'est pas créée (environ 150 voyages / jour) ;

□□□ La création de la nouvelle halte entraîne une augmentation des temps de parcours pour les Origines/Destinations amont (perte de 2 minutes en raison d'un arrêt supplémentaire) et donc une perte de trafic fer pour ces relations de l'ordre d'une cinquantaine de voyageurs / JOB.

A l'horizon 2035, l'effet de la création de la halte de Lespinasse devient beaucoup plus faible. Le projet d'un nouveau franchissement de la Garonne entre le futur Parc des Expositions et Fenouillet vient en effet capter la majeure partie de la demande de rabattement depuis l'ouest de la Garonne qui empruntait la gare de Lespinasse à l'horizon des AFNT.

Ainsi la fréquentation de Fenouillet augmente de manière importante entre la mise en service des AFNT et l'horizon de création du franchissement de la Garonne au détriment de la fréquentation de Lespinasse qui diminue de plus de moitié : elle s'établit à environ 300 montées-descentes / jour en 2035, dont 200 se rabattent vers Fenouillet si la halte n'est pas créée.

Des échanges nourris ont eu lieu sur la question de l'opportunité de créer un nouveau point d'arrêt sur la commune de Lespinasse. La Décision Ministérielle du 30 mars 2012 confirme la décision prise par le comité de pilotage n°4, réuni le 29 février 2012, appuyant lui-même la décision du comité de pilotage n°3 du 21 octobre 2011 à savoir que « compte tenu de la difficulté de son insertion et de son potentiel de trafic limité, il n'est pas envisagé la création d'une halte à Lespinasse à l'horizon du GPSO, sa faisabilité à plus long terme étant préservée par les aménagements prévus ».

La préservation à long terme de la faisabilité de cette halte permettra, indépendamment du projet des AFNT, de réexaminer la potentialité de cette halte si de nouvelles hypothèses en matière d'aménagement du territoire devaient prendre corps. A titre d'illustration, la mutabilité de certains espaces ferroviaires du triage de Saint-Jory, qui est évoquée par Toulouse Métropole, n'est pas aujourd'hui un sujet partagé avec SNCF Réseau qui en est le propriétaire. De fait, ces espaces nécessaires au fonctionnement du système ferroviaire ne peuvent pas aujourd'hui être considérés comme un gisement de cette éventuelle attractivité renforcée. La recherche de potentialité pour cette halte nourrit néanmoins l'idée retenue par tous d'en préserver la faisabilité à plus long terme.

Par ailleurs et pour compléter l'avis du 15 décembre 2014 du Conseil régional de Midi-Pyrénées sur le GPSO, la création d'une halte à Lespinasse, pour une desserte systématique des trains circulant sur les voies dites « lentes », ne nécessiterait pas obligatoirement la suppression d'une halte prévue d'être aménagée dans le cadre des AFNT mais entraînerait

l'inconvénient d'allonger le temps de parcours.

Les études de trafic menées dans le cadre des AFNT ont, en particulier, intégré le nouveau barreau Est-Ouest de franchissement de la Garonne envisagé au PDU à hauteur de la halte de Fenouillet. Son positionnement, qui n'est pas définitif, est imaginé aujourd'hui plus au sud et à hauteur de la halte de Lacourtenourt, qui est déplacée 500m plus au sud, pour être en cohérence avec ce nouveau franchissement. Cela est de nature à rééquilibrer l'usage de ces deux haltes de Fenouillet et de Lacourtenourt sans changer les perspectives à long terme sur Lespinasse, le tout sans pour autant modifier significativement les trafics globaux qui intègrent cette fonctionnalité.

Les 4200 voyageurs journaliers supplémentaires en 2040 évoqués ne représentent que la part de « proche banlieue » du trafic TER auquel il convient d'ajouter les trafics de « grande banlieue » jusqu'à Montauban, les trafics « intervilles » et de « réseaux de villes » jusqu'à Agen, Cahors et Brive qui emprunteront la section aménagée.

Enfin, une solution alternative de positionnement de la halte de Fenouillet a été proposée pendant l'enquête publique par la société Mercialys (Groupe Casino). Les études du projet n'ont pas envisagé de positionnement différent pour cette halte. Cette proposition ne correspond pas aux perspectives décrites par Toulouse Métropole dans le « plan guide de développement du territoire Nord » qui assoit le maintien de la halte dans sa position actuelle, centrale vis-à-vis du bassin de chalandise concerné et des perspectives de renouvellement du site de la friche Soferti au sud et du projet de développement commercial au nord.

2.4.2.6 L'analyse de la commission d'enquête

Sur la création de la halte de LESPINASSE

La principale critique formulée sur ce thème porte sur la nécessité de créer, dès la mise en service du projet, une halte ferroviaire à LESPINASSE.

La commission comprend la demande de la population et des entreprises de LESPINASSE et des communes voisines pour lesquelles une halte à LESPINASSE constituerait un confort indiscutable et un gain de temps par rapport à la nécessité de se rendre à l'une des haltes prévues pour bénéficier des services offerts par le projet.

Elle estime cohérente et à satisfaire l'ambition portée par TOULOUSE METROPOLE que LESPINASSE devienne un « nœud multimodal indispensable au fonctionnement de la Métropole », au moins dans son quart nord.

Elle considère que le choix des haltes ferroviaires aurait du faire l'objet d'un réel consensus avant sa mise à l'enquête publique ce qui n'est manifestement pas le cas, même s'il a résulté d'un choix partenarial à la suite de la phase de conception et de concertation et a été fait en considération du PDU et du SCOT toujours en vigueur. Il est évident pour la commission qu'un projet de transport public, qui plus est comportant une forte dimension de transport périurbain, ne peut se décider sans l'accord de toutes les autorités concernées, particulièrement celles gérant l'urbanisme et le transport et appelées à financer sa réalisation. La commission déplore, à cet égard, l'absence d'une véritable Autorité Organisatrice pour prendre en compte tous les aspects du projet.

Elle est consciente que le fait de ne pas faire la halte de LESPINASSE dès 2024 aura des conséquences sur l'urbanisation qu'induirait le projet. Elle se développera logiquement moins à proximité de LESPINASSE et davantage sur les communes desservies.

Cependant, la commission observe aussi :

- que la halte de LESPINASSE pourrait se réaliser ultérieurement sans surcoût notable, selon RFF ;

- que le nombre de voyageurs supplémentaires qui résulterait, pour l'ensemble du projet, de la création de la halte en plus de celles déjà prévues serait trop faible (environ 270 voyageurs supplémentaires par jour en 2024 chutant pratiquement à 0 en 2035 suivant la réponse communiquée, ci-dessus, par RFF) en regard de l'investissement de 30 millions d'euros supplémentaires qu'elle nécessiterait pour sa construction et l'indemnisation de l'unité ARTERRIS, située sur la seule localisation possible pour son implantation. Le faible nombre de voyageurs supplémentaires tient au fait que l'essentiel des montées/descentes à LESPINASSE seraient des reports de celles des autres haltes.

- Le budget de 30 millions (soit environ 10000 euros par habitant de LESPINASSE) égalerait à lui tout seul celui des 6 haltes prévues, hors la gare MATABIAU. Pour diverses raisons stratégiques avancées par RFF, l'idée (pour réduire le coût de réalisation de la halte en évitant l'expropriation d'ARTERRIS) d'implanter la halle sur les terrains dont RFF est propriétaire à LESPINASSE (centre de tri) n'est pas envisageable actuellement ;

- que l'absence d'une halte à LESPINASSE n'aura pas de conséquence significativement négative sur la saturation automobile du secteur ;

- que les solutions de franchissements routiers nouveaux de la Garonne ne sont pas clairement établies à ce jour et semblent lointaines (TOULOUSE METROPOLE envisage, par exemple, un pont au niveau de LACOURTENSOURT en 2035 seulement, soit dans 20 ans) ;

- que sans ces nouveaux franchissements, le rôle de nœud multimodal de LESPINASSE ne peut se jouer pleinement (voire pas du tout) compte tenu de la saturation actuelle du pont de GAGNAC et de la voirie en général ;

- qu'une halte supplémentaire pourrait, selon l'avis du CONSEIL REGIONAL, avoir un impact négatif sur le trafic des TER en raison d'un temps de transport accru tenant à l'arrêt supplémentaire (argument qui semble exact car le projet prévoit que tous les trains cadencés s'arrêteront à toutes les haltes). La réponse de RFF confirme un certain impact négatif sur le trafic qui est inclus dans ses prévisions comparatives avec ou sans halte à LESPINASSE. Elle estime cependant que cet impact ne justifierait pas la suppression en compensation d'une autre halte;

- que les habitants de LESPINASSE et des communes voisines ne seront pas privés du service de train cadencé mis en place par RFF, mais y auront accès d'une manière moins optimale ;

Pour toutes ces raisons, la commission considère que, malgré la forte mobilisation de la population et des autorités, la création de cette halte a, dans l'immédiat, un coût trop élevé pour les avantages qui en résulteraient au moins à moyen terme, sachant que techniquement et financièrement rien, selon RFF, n'empêcherait sa création ultérieure lorsqu'un certain nombre de choix notamment routiers de franchissement de la Garonne auront été arrêtés et planifiés.

Cependant, la commission estime que la solution d'une implantation à terme d'une halte à LESPINASSE sur les terrains de RFF devra être étudiée car elle semble envisageable et éviterait le surcoût considérable de l'expropriation d'ARTERRIS.

Autres haltes

La commission s'interroge sur la pertinence du réaménagement immédiat de certaines des autres haltes.

Halte de FENOUILLET

La commission n'a pas de position arrêtée sur la proposition de la société MERCIALYS dont l'argumentation ne manque pas de pertinence (volume de ses clients annuels, voirie créée pour son accès, utilisation de son parking comme parking relais notamment). Elle note que RFF n'a pas eu connaissance de cette proposition qui n'est pas prise en compte non plus par TOULOUSE METROPOLE. Il n'en demeure pas moins qu'il serait dommage que cette solution ne soit pas étudiée. Un positionnement de la halte légèrement au nord de la D14A plutôt que légèrement au sud ne modifierait pas les temps d'accès des habitants de FENOUILLET et rapprocherait les visiteurs du centre commercial venant en train. Est-il normal que cette idée n'ait pas été envisagée ?

Halte de LACOURTENSOURT

Le nombre de voyageurs quotidiens (si l'on divise le trafic annuel avancé par 300 jours ouvrables de base et que l'on considère qu'un voyageur fait un aller/retour dans la journée) n'est que de 133 en 2024 et de 175 en 2055 (confer tableau au point 1.6 du thème 1). Cette très faible fréquentation prévue pose la question de son intérêt général et semble en contradiction (à partir de 2035) avec le projet de TOULOUSE METROPOLE d'un franchissement routier de la Garonne dans le prolongement de l'avenue Allende qui devrait, à priori, générer un trafic voyageur nettement plus conséquent à cette halte (qualifiée de halte à rayonnement territorial par TOULOUSE METROPOLE) ;

Halte de LALANDE L'EGLISE

Cette halte est très proche de la halte multimodale métro/train de ROUTE DE LAUNAGUET (environ 1100 mètres). A l'évidence, une partie des voyageurs potentiels de cette halte (au moins ceux résidant au sud) préféreront se rendre directement à la halte de ROUTE DE LAUNAGUET, ce qu'ils font sans doute déjà pour prendre le métro à la station LA VACHE. Le contexte de sa création semble, en outre, poser des problèmes de sécurité, de circulation et de stationnement qui ne sont pas à négliger.

Par ailleurs, La commission voit mal comment se fera une densification rapide dans le secteur d'attractivité immédiat de la halte. En consultant GOOGLE EARTH, il apparaît qu'effectivement la zone d'attractivité de la halte de LALANDE L'EGLISE (incluse dans un cercle de 500 mètres de rayon par rapport à la halte) comporte peu d'habitations.

Seul le quart nord-est en comporte significativement et d'une densité modérée (essentiellement des maisons individuelles).

Toute la zone située à l'ouest des voies ne comporte que des bâtiments à usage industriel, des voiries et quelques maisons.

Enfin, le quart sud-est comporte quelques rares habitations, un cimetière et des bâtiments à usage industriel.

Les possibilités de densification importante à moyen terme semblent limitées ou nécessiteront d'importantes mutations.

Halte de ROUTE DE LAUNAGUET

L'intérêt de cette halte repose exclusivement sur la connexion qu'elle permet pour les voyageurs du train avec la ligne B du métro à la station LA VACHE.

En effet, elle est inutile pour les riverains qui empruntent directement la station de métro LA VACHE (sauf quelques déplacements éventuels vers les haltes en direction du nord).

Sans cette halte, le voyageur aurait toujours la solution de poursuivre en train jusqu'à la gare MATABIAU, prendre la ligne A jusqu'à JEAN JAURES pour rejoindre la ligne B. Si l'on compare les temps des deux solutions, aucun avantage clair n'apparaît en faveur du changement ROUTE DE LAUNAGUET.

La commission a testé les deux solutions pour se rendre de la future halte ROUTE DE LAUNAGUET à la station de la ligne B FRANÇOIS VERDIER. Elle n'a pas constaté de temps significativement différent (16 minutes en passant par la gare Matabiau et 18 minutes en prenant la ligne B à la station LA VACHE. IL existe, sans doute, un très léger avantage à la

solution de prendre le métro ROUTE DE LAUNAGUET pour les stations comprises entre LA VACHE et JEAN JAURES.

Il est vrai aussi que la solution Matabiau nécessite un changement de plus mais il évite l'inconfort à supporter entre la halte de LA ROUTE DE LAUNAGUET et la station de métro LA VACHE.

A minima, cette observation signifie qu'il est indispensable que la liaison entre la halte ferroviaire et la station de métro fasse l'objet d'un traitement en gommant le plus possible les inconvénients.

Enfin, en ce qui concerne le tracé emprunté par les voies, la commission ne peut suivre les suggestions faites par le public : longer les voies historiques est, à l'évidence, la solution la plus économique et la moins porteuse d'impacts négatifs au plan environnemental.

En ce qui concerne le nombre de voies, la commission a expliqué longuement sa position dans le thème 1 : s'il comporte la mise en place du train cadencé, le projet, nécessite 4 voies. S'il est abandonné, les autres offres peuvent se développer sur l'infrastructure actuelle à 2 voies principalement.

Thème 3 – Les aménagements des Haltes Ferroviaires et de leurs accès

2.4.3 - Thème 3 – Les aménagements des Haltes Ferroviaires et de leurs accès

2.4.3.1 Rappel du dossier d'enquête

Le projet AFNT comporte le réaménagement des 6 points d'arrêts du projet : CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, SAINT-JORY, FENOUILLET/SAINT-ALBAN, LACOURTENSOURT, LALANDE L'ÉGLISE, ROUTE DE LAUNAGUET ainsi que divers aménagements dans la gare de TOULOUSE-MATABIAU.

CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

Ce point d'arrêt constituera le terminus des dessertes de proche banlieue de l'axe. Outre les travaux de voie nécessaires, les aménagements prévus consistent en :

- la réfection et l'allongement des quais à 230 m et une hauteur de 55 cm. Le quai 2 actuellement latéral deviendra un quai central ;
 - la création d'un parvis multimodal, permettant d'accueillir les cycles, bus et véhicules individuels ;
 - la création de passages dénivelés, pour relier un quai à l'autre et dans certains points d'arrêt faciliter la liaison entre les quartiers de part et d'autre des voies ferrées ;
 - le parking relais récemment aménagé sera adapté et potentiellement étendu ;
 - un rond-point permettra aux véhicules d'effectuer leur arrêt et déposes avant de repartir ;
 - l'accès pompier, situé au Nord de ce quai, sera reconstitué, dans l'entre-deux voies ;
- La passerelle existante, accessible aux PMR, sera conservée en l'état.

SAINT JORY

Les aménagements consistent en :

- la reconstruction des deux quais existants, avec une longueur de 230 m et une hauteur de 55 cm ;
- la création d'une liaison piétonne dénivelée, permettant de traverser l'ensemble du plateau de voies projetées ;
- la création de rampes combinées à des escaliers pour donner accès au passage dénivelé ;
- la création d'un parvis multimodal, pour les bus, les cycles et les véhicules particuliers ;
- les fonctions de dépose-minute, arrêt et retournement des bus seront également rapprochées au plus près.

FENOUILLET/SAINT-ALBAN

Les aménagements consistent en :

- transformation du quai latéral actuel en quai central, d'une longueur de 230 m et d'une hauteur de 55 cm, desservant les deux voies lentes situées le plus à l'Est ;
- la création d'une liaison piétonne dénivelée permettant de traverser l'ensemble du plateau de voies projetées ;
- la création de rampes combinées à des escaliers pour donner accès au passage dénivelé ;
- la création d'un parvis multimodal, pour les bus, les cycles et les véhicules particuliers ;
- la création d'un second cheminement doux vers l'Ouest empruntant un passage dénivelé et récupérant un ouvrage mode doux existant et le chemin de halage le long du canal ;
- le réaménagement du parking relais existant au plus près de l'accès aux quais.

LACOURTENSOURT

Le projet consiste à relocaliser ce point d'arrêt au droit de l'Avenue Salvador Allende (CD64), environ 500 m plus au Sud que sa position actuelle. Cette relocalisation permet d'améliorer « l'intermodalité » et d'obtenir une meilleure lisibilité et accessibilité de la halte dans le territoire urbain avec en particulier une liaison facilitée avec la zone verte et la zone d'activité de Sesquières.

Les aménagements consistent en :

- la création d'un quai central, d'une longueur de 230 m et d'une hauteur de 55 cm, desservant les deux voies situées les plus à l'Est ;
- la création d'une liaison piétonne dénivelée permettant de traverser l'ensemble du plateau de voies projetées et le canal latéral à la Garonne ;
- la création de rampes combinées à des escaliers pour donner accès au passage dénivelé ;
- le réaménagement du parking relais au plus près de l'accès à l'ouvrage dénivelé ;
- aménagements des équipements nécessaires à l'arrêt des bus, aux déposes minutes et au stationnement des cycles au plus près du passage supérieur d'accès aux quais, regroupés en un parvis multimodal.

LALANDE L'ÉGLISE

Les aménagements consistent en :

- la création d'un quai central, d'une longueur de 230 m et d'une hauteur de 55 cm, desservant les deux voies situées les plus à l'Est ;
- la création d'une liaison piétonne dénivelée permettant de traverser l'ensemble du plateau de voies projetées ;
- la création de rampes combinées à des escaliers pour donner accès au passage dénivelé ;
- la création d'un parvis multimodal, pour les bus, les cycles. Pour les véhicules particuliers, le projet prévoit la conservation du parking relais existant.
- le comité de quartier de Lalande estime que RFF n'a pas été plus loin que plaquer ses quais de 203 mètres sur l'existant. Il demande à être associé dès l'avant projet à la réflexion et la conception des aménagements de son périmètre d'accès. (observations qui s'appliquent aussi aux haltes Route de Launaguet et Lacourtenourt)

ROUTE DE LAUNAGUET

Le projet prévoit une interconnexion fer/méto entre le point d'arrêt de ROUTE DE LAUNAGUET et la station de la ligne B du méto « LA VACHE ».

Le projet d'aménagement consiste en :

- le déplacement de la halte actuelle, d'environ 150 m vers le Nord, afin de faciliter la liaison vers le méto ;
- la création d'un cheminement piétonnier depuis la halte ferroviaire vers la station de méto « La Vache », ce qui nécessite la reprise de la rue Marc Miguet, et de l'agencement du parking relais du méto (sans extension) ;
- la création d'un passage dénivelé permettant de franchir la rue Marc Miguet et les deux voies positionnées à l'Ouest. Les deux voies positionnées à l'Est sont franchissables par un ouvrage routier existant ;
- la création de quatre nouveaux quais, d'une longueur de 230 m et d'une hauteur de 55 cm permettant l'accès aux quatre voies. Le point d'arrêt pourra être desservi par les TER intervalles circulant sur les voies rapides et par les TER omnibus circulant sur les voies lentes ;
- la création de rampes combinées à des escaliers pour donner accès aux passages souterrains ;
- la création d'un parvis multimodal, pour les bus, les cycles et les véhicules particuliers, notamment côté « Trois Cocus ».

GARE DE TOULOUSE-MATABIAU

La gare de TOULOUSE-MATABIAU est le point de connexion des lignes ferroviaires avec les transports urbain et interurbain. Le raccordement aux lignes nouvelles permettra l'arrivée de la grande vitesse en gare de TOULOUSE-MATABIAU.

Les aménagements proposés, étudiés en collaboration avec TOULOUSE METROPOLE et tenant compte de sa vision à long terme, consistent en :

- la modification du plan des voies pour permettre la réception de l'ensemble des nouvelles dessertes grandes lignes, régionales de voyageurs et de marchandise ;
- l'élargissement du souterrain Nord (de l'ordre du doublement) ;
- la création d'un souterrain reliant celui arrivant du méto (au niveau du souterrain sud) au souterrain nord ;

- l'amélioration des accès aux quais et des circulations verticales ;
- la création d'une nouvelle liaison entre les souterrains et le métro ;
- la création de nouveaux ascenseurs, escaliers et rampes pour faciliter l'accès aux quais ;

RFF précise que le programme des aménagements ci-dessus pourra être amendé et/ou complété en fonction de l'avancement de la réflexion en cours dans le cadre du pôle d'échange multimodal conduite par TOULOUSE METROPOLE.

2.4.3.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Aucune observation n'a été émise sur ce thème.

2.4.3.3 Les observations du public

OBSERVATIONS GENERALES

Quelques observations s'appliquent à toutes les haltes :

- . Nécessité d'extension des parkings relais existants, déjà largement saturés pour certains d'entre eux. Des réserves foncières appropriées doivent être créées sans attendre pour permettre ces agrandissements (idem pour les accès aux haltes en voiture, bus, vélo, piétons...). La gratuité de ces parkings pourrait être associée à une carte d'abonnement au transport public ;
- . Sécurité insuffisante de ces parkings résultant d'une certaine délinquance ;
- . Accès, notamment les aménagements routiers, pour se rendre aux haltes (voitures, vélos, transports en commun...) qui nécessitent une large réflexion ;
- . Accueil des vélos dans les parvis multimodaux et présence d'abris couverts et sécurisés ;
- . Haltes « traversantes » ;
- . Association des habitants à la définition précise des haltes (dont C.Q. Minimes-Barrière de Paris) ;
- . Absence d'esquisse de développement futur des zones autour des haltes et gares qui donne l'impression que RFF n'a travaillé qu'à partir du SCOT, visiblement déjà obsolète dans ce secteur ;
- . Aucune desserte forte en TCSP prévue pour accéder aux haltes : à comparer avec le secteur du Sud de Bordeaux (enquête AFSB). C'est affligeant!
- . Adoption éventuelle de sursis à statuer autour des haltes pour préserver les besoins d'aménagements ultérieurs ;
- . L'association Deux Pieds Deux Roues souhaite être informée et consultée lors des études des aménagements concernant les cyclistes et les piétons ;

HALTE TERMINUS DE CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

- . Le syndicat du SCOT NORD TOULOUSAIN indique que le parking ayant fait l'objet d'aménagements en 2013 est déjà saturé et que son extension est à l'étude ainsi que le développement de lignes de bus permettant le rabattement vers la gare ;

. Le maire de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS demande la rétrocession des berges du canal (ou à minima un droit de passage sous le futur viaduc) pour mettre en place des liaisons douces le long de l'Hers et de la RD 29 ;

. IL envisage également la création d'une passerelle pour les piétons et vélos, jouxtant le pont cadre sur le CD 29 de la route d'Ondes afin d'assurer la sécurité de ces usagers sur ce passage actuellement dangereux. Il demande à RFF que ce projet soit pris en compte dans les études ultérieures ;

. Les ascenseurs à la gare de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS sont souvent en panne et les travaux de réalisation de la passerelle ont coûté plusieurs millions d'€ !

HALTE DE SAINT JORY

. L'accès à la halte de SAINT JORY par le chemin Canou doit être amélioré (accès aux handicapés par passage souterrain ou aérien, sol adapté pour faciliter les déplacements ...) ;

HALTE DE FENOUILLET

. En vue de l'extension des besoins du parking relais, il est nécessaire de geler les terrains de l'ancien SOFERTI ;

. L'accès à la halte doit être simplifié : il ne faut pas avoir à faire un détour par le centre commercial quand on vient du centre ville ;

. Une contribution demande quel sera le nombre, l'origine et la destination des voyageurs à la halte de FENOUILLET ;

. Les 6 élus de l'opposition du conseil municipal de FENOUILLET demandent la réalisation d'une liaison douce entre la rue de Pourrenque et la cité Saint Gobain pour rallier la halte par la rue Seveso ;

. Il faut prévoir un espace suffisant pour une gare de bus d'importance. En effet, pour de nombreux habitants, il sera plus rapide d'être rabattu directement sur cette gare pour accéder à Matabiau et aux lignes A et B du métro, plutôt que de prendre les bus actuels (temps longs) ;

HALTE DE LACOURTENSOURT

. Compte tenu de son déplacement qui l'éloigne de ses locaux, la société LIEHBEER demande la mise en place de liaisons entre la halte et ses locaux : sécurisation des espaces urbains piétons (trottoirs, éclairages, mobilité réduite...), pistes cyclables sécurisées, station vélos TOULOUSE ;

HALTE DE « LALANDE L'ÉGLISE »

. Le contexte de sécurité de la halte est actuellement mauvais : le parking est vandalisé et donc peu utilisé. Les automates de paiement risquent d'être vandalisés aussi ;

. La circulation est bloquée aux heures de pointe dans le quartier (avenue Jean ZAY, rond point occitan, avenue des Etats unis, rue de Lalande) ;

. La communauté des voisins du Chemin des vieilles écoles et d'autres observateurs décrivent une situation catastrophique du quartier : circulation automobile saturée aux heures de pointe, stationnement difficile et anarchique, absence de tranquillité, nuisances sonores, sécurité routière et des personnes dégradée, éclairage nocturne trop puissant, absence de trottoirs et autres

protections pour les piétons, permis de construire accordés n'importe comment... L'association demande à être associée aux projets d'évolution du quartier notamment résultant du projet de RFF. Quel avenir pour le quartier en 2025, 2030... ?

- . Les plans présentés par RFF ne sont pas à jour : certains nouveaux immeubles n'y figurent pas ;
- . Une halte à Lalande est-t-elle bien utile (pas de liaison bus, pas de liaison métro, pas de vélo TOULOUSE, très peu d'utilisateurs du train, parking trop petit et vandalisé). La Vache est nettement plus adaptée ;
- . Il faut créer des parkings (sur l'ancien pôle emploi avenue des Etats unis, par exemple) ;
- . Des parkings en silos limiteraient l'emprise foncière nécessaire ;
- . Des aménagements de voiries sont à réaliser pour les voitures et les bus de rabattement sur les deux faces de la halte, surtout sur le nouvel accès côté Lalande- trois Cocus ;
- . Création d'une connexion voiture/piétons/cycle via un pont-rail avec l'impasse des Etats Unis ;
- . Le comité de quartier Minimes-Barrière de Paris demande pour cette halte des aménagements côté zone industrielle de Fondeyre :
 - une connexion voiture-piéton-cycle via un pont rail avec l'impasse des Etats-Unis (à créer en face du chemin de l'église,
 - un parking sur le site de l'ancien pôle emploi ;

HALTE DE LA ROUTE DE LAUNAGUET

- . Le nom de cette halte devrait comporter les mots « La vache » pour bien identifier sa connexion avec la station de métro. Des suggestions sont faites comme « La Vache » » ou « La vache-SNCF » ;
- . L'interconnexion prévue entre la station de métro "La Vache" et la halte de Launaguet, qui entraînera un fort accroissement du transit de voyageurs, fera-t-elle l'objet d'une concertation avec les habitants et la ville concernant les aménagements urbains et une prévention contre la délinquance qui existe dans le quartier (vidéosurveillance, moyens humains) ?
- . Le projet de halte doit être intégré dans un projet pour le quartier de La vache afin de parer à des conséquences négatives (bruit, circulation, sécurité, qualité de vie...) ;
- . La distance entre la Halte ferroviaire « route de Launaguet » et la station de métro « La vache » est trop longue (supérieure à 300 mètres) et partant dissuasive. Cela nécessite, pour le confort et la rapidité du transfert, la réalisation d'un passage couvert et la mise en place d'un tapis roulant. Ce passage couvert pourrait en partie résulter (et donc sans frais supplémentaire) de l'extension du parking existant en hauteur (parking en silos) sous lequel les voyageurs en transit pourraient circuler ;
- . Le rapprochement de la halte ferroviaire de la station de métro La vache facilitera l'interconnexion ;
- . Des aménagements de voiries sont à réaliser pour les voitures et les bus de rabattement sur les deux faces de la halte, surtout sur l'côté Boulevard Allende ;

- . Le jardin existant, qui est presque à l'abandon actuellement (qualifié par certaines contributions de terrain vague, dont le square a brûlé l'été dernier...), devrait être réaménagé en prévoyant une zone pour les petits enfants visible des immeubles environnants ;
- . Le parking relais est déjà trop petit (les gens se garent dans les rues du quartier et perturbent les habitants et les commerces qui ferment). Son agrandissement (triplement pour le C.Q de Minimes-Barrière de Paris) et la mise en place d'une zone bleue, réclamée depuis des années, sont indispensables. L'extension du parking relais pourrait se faire en hauteur par la création d'un parking en silos sur l'emprise actuelle (limitation des besoins d'emprise) ;
- . Pour éviter le bruit et la pollution, ce parking devrait réserver beaucoup de places aux véhicules électriques (avec bornes de recharge). Il pourrait être le premier éco-parking relais de la ville ;
- . Ce parking devra être clôturé pour pouvoir être fermé la nuit ;
- . Le parking ne comporte pas d'arrêt minute ;
- . Une aire d'auto-partage bien signalée et éclairée doit être prévue avec une borne wi-fi ;
- . Pour réguler l'afflux de passagers à la station de métro "La Vache", l'ajout de rames supplémentaires au métro doit pouvoir être envisagé ;
- . Comment s'effectuera la jonction avec les pistes cyclables existantes ?
- . Une contribution juge la liaison avec le métro à La vache sans intérêt car elle est trop proche de la gare Matabiau.

GARE MATABIAU

- . L'APUMP soutient le projet TESO (Toulouse euro sud-ouest) et souhaite que la gare Matabiau anticipe la montée en puissance du trafic, prenne en compte les aspirations des usagers du quotidien et les attentes des riverains ;
- . L'accès aux quais n'est pas facilité gare MATABIAU pour les bagages lourds. On pourrait rémunérer des jeunes pour aider les vieux à monter leurs bagages ;
- . Les aménagements de la gare MATABIAU sont complètement dépassés et inadaptés pour les fauteuils roulants, les aveugles, les familles avec enfants...
- . En ce contexte de crise, les travaux de l'élargissement du souterrain nord de la gare Matabiau doivent être réalisés plus tard en même temps que l'élargissement des quais ;
- . Le projet AFNT ne se prononce pas sur la dénonciation par le C.Q Minimes-Barrière de Paris du projet d'une pénétrante d'accès à la gare Matabiau 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 le quartier ;

2.4.3.4 Les questions complémentaires de la commission

- . L'afflux de voyageurs en provenance du train à la station La Vache et à la gare MATABIAU, peuvent-ils avoir des conséquences sur la saturation des deux lignes de métro aux heures de pointe ?

. Quelle est réellement la distance à parcourir par un voyageur depuis le quai de la halte de Launaguet jusqu'à l'entrée de la station de métro La Vache ?

. L'allongement des quais (et autres aménagements) de toutes les haltes est-il indispensable dès la mise en service du projet, sachant que certaines haltes auront une fréquentation très faible ?

2.4.3.5 Les réponses du porteur de projet

Le projet ferroviaire prévoit les réaménagements des points d'arrêts existants en particulier sur les quais, la création de passages dénivelés, mais également le réaménagement des parvis multimodaux. Ces aménagements, pris en compte dans le projet ferroviaire, portent sur la réalisation :

- de parkings pour véhicules particuliers (avec la même politique tarifaire qu'actuellement) ;
- de déposes minute ;
- de zones de dessertes pour les bus, en rabattement vers le mode ferroviaire ;
- d'abris vélos,...
- de cheminements piétonniers, accessibles aux personnes à mobilité réduite, comme celui menant à la station de métro Ligne B La Vache, depuis la halte ferroviaire de Route de Launaguet.

Ces aménagements, sont définis et ont été décrits fonctionnellement au paragraphe 2.2.9 de la pièce D du dossier d'enquête. Les images des différents points d'arrêts, montrant des schémas de principe fonctionnel urbain et de mobilité, ont été données à titre d'illustration.

En effet, pour la définition du projet ferroviaire, le maître d'ouvrage qu'est SNCF Réseau s'est appuyé sur les documents en vigueur (SCOT, PDU,...), complétés, en concertation avec les acteurs de l'aménagement du territoire concerné, par les différents projets urbains en cours de définition.

L'ensemble de ces éléments nous a conduit à retenir un projet d'aménagements à mettre en oeuvre, pouvant différer selon les points d'arrêts. Par exemple, le taux de rabattement retenu, pour les véhicules particuliers, varie d'un point d'arrêt à un autre :

- il est considéré comme quasi nul à Route de Launaguet, les utilisateurs de cet arrêt étant en correspondance essentiellement avec la station de métro Ligne B. Le développement de l'usage du ferroviaire ne génère pas de besoin de stationnements supplémentaires en ce lieu, et contribue ainsi à limiter l'usage de la voiture.
- il est par contre estimé à environ 40% à Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory ou Fenouillet et à 50% à Lacourtenourt.

D'autres principes d'aménagements sont, quant à eux, communs à tous les points d'arrêts.

Ainsi, par exemple, les aménagements des quais des haltes, notamment leur hauteur et longueur, sont communs à tous les points d'arrêts. Ils correspondent aux caractéristiques du matériel que l'Autorité Organisatrice des Transports (Conseil Régional) souhaite déployer sur l'ensemble de l'axe. En effet, la desserte des points d'arrêts étant systématique à tous les points d'arrêts du linéaire pour les TER desservant le Nord de la Région, l'ensemble des points d'arrêts doit permettre la réception en toute sécurité du matériel (pas de matériel hors quais), et ce, indépendamment de la fréquentation des points d'arrêts. C'est ainsi que la longueur projetée des quais de 230m sur cet axe correspond à une composition d'une longueur maximale équivalente à une rame 6 caisses de Régiolis, en unité double. Les quais seront équipés d'abris voyageurs, de bancs,... permettant d'assurer le confort des voyageurs.

De même, lors de la concertation L300-2, qui s'est déroulée en septembre 2011, il avait été porté par l'ensemble des acteurs (maître d'ouvrage, collectivité, riverains,...) la volonté de

créer, lorsque c'est pertinent, des points d'arrêts « traversants », pour en faciliter l'accessibilité, notamment en mode doux, réduisant l'effet de coupure liée à l'infrastructure. Cela est repris dans le dossier porté à l'enquête, par l'intermédiaire de passages dénivelés piétons traversants. Cet aménagement permet d'une part une sécurisation des traversées pour les piétons, en reliant les deux côtés de la plateforme ferroviaire, et d'autre part d'ouvrir les points d'arrêts vers l'Ouest et vers l'Est des voies ferrées, facilitant leur accès aux piétons, cycles, et favorisant ainsi l'accessibilité.

Il est à noter que le mode de sécurisation des points d'arrêts et de leurs abords sera précisé lors des études ultérieures, en concertation avec les acteurs locaux.

Dans le cadre de l'approfondissement des études, l'ensemble des aménagements pourra être adapté pour prendre en compte les projets de renouvellement urbain actuellement portés par Toulouse Métropole, aux abords des différents points d'arrêts.

C'est ainsi que les différentes autorités compétentes, sur leur domaine respectif, pourront proposer des aménagements complémentaires à ceux déjà prévus dans le projet ferroviaire, afin de répondre aux nouveaux besoins générés par les projets urbains naissants :

□□ Adaptation du nombre de places des stationnements des véhicules particuliers,

□□ Adaptation du nombre de garages à vélos,

□□ Adaptation du nombre d'arrêts de transports en communs,

□□ Adaptation des cheminements doux (piétons et cycles),

□□.

Parmi les approfondissements devant être menés dans les années à venir (et ce jusqu'à la mise en service du projet ferroviaire), on peut citer le sujet des rabattements vers les points d'arrêts. Le dossier d'enquête présente (paragraphe 3.2.1.2 de la pièce J – annexe 2) la cohérence intermodale et ferroviaire du programme de l'opération, avec par exemple :

- La localisation du terminus proche banlieue à Castelnau d'Estrétefonds, afin de faciliter le report modal lignes express HOP ! 1 et HOP ! 2 du Conseil Général 31 vers ce point d'arrêt ;

- Le déplacement de la halte actuelle de Route de Launaguet vers le Nord pour faciliter l'interconnexion avec la station La Vache de la Ligne B du métro ;

- La prise en compte, dans le projet, pour chacun des points d'arrêts, de l'aménagement d'un parvis multimodal, permettant le rabattement de lignes de bus vers ces points d'arrêts.

Comme évoqué précédemment, l'ensemble de ces aménagements permettant le rabattement est présenté dans les schémas décrits fonctionnellement au paragraphe 2.2.9 de la pièce D du dossier d'enquête. Ces schémas illustratifs ont été concertés avec les communes, Toulouse Métropole et les autorités organisatrices des transports.

Il est à noter que ces pôles d'échanges restent toutefois sous compétence de multiples maîtres d'ouvrages et nécessiteront, lors des phases d'études ultérieures, des itérations et une coopération entre ces maîtres d'ouvrage afin de préciser les aménagements, et pour améliorer leur performance globale.

Devant le faible risque vis-à-vis de la gestion du foncier nécessaire aux abords des haltes les aménagements n'ont pas été traduits en emplacements réservés, en commun accord avec Toulouse Métropole, afin de pouvoir être mis en cohérence avec le projet urbain.

Gare de Castelnau d'Estrétefonds :

En commun accord avec la mairie de Castelnau d'Estrétefonds, il a été convenu de représenter, sur l'image donnée à titre d'illustration d'un schéma de principe fonctionnel urbain et de mobilité de la gare, l'emprise réservée pour l'aménagement d'un parking relais complémentaire à l'existant, emplacement réservé n°3, inscrit au plan local d'urbanisme

approuvé en mars 2014, pour le compte de la communauté de commune.

Le projet ferroviaire prévoit aujourd'hui le rétablissement de la RD 29 avec le maintien des fonctionnalités actuelles (nombre de voies, largeur chaussée, type de voirie). Ces éléments sont repris au paragraphe 2.2.4.1 de la pièce D du dossier d'enquête publique, concernant les ouvrages d'art courants. Dans le cadre d'un dialogue continu avec la commune, gestionnaire de cette voirie, le maître d'ouvrage pourra être amené à adapter la conception de l'ouvrage de rétablissement, afin qu'il puisse intégrer des évolutions à venir, comme son élargissement, et ainsi réserver la possibilité de créer une voie de circulation douce le long de la chaussée existante.

En décembre 2009, la gare de Castelnau d'Estrétefonds a été rendue accessible aux personnes à mobilité réduite. Les travaux ont consisté à allonger et à rehausser les quais, ainsi qu'à la mise en place d'une passerelle piétonne. Cette dernière a été rendue accessible par l'intermédiaire de deux ascenseurs (un par quai), qui ont connu quelques avaries à leur mise en service, mais dont l'utilisation a été depuis fiabilisée.

Halte de Saint-Jory :

Le projet prévoit la création d'un passage dénivelé accessible aux personnes à mobilité réduite, et un lien vers les quartiers situés à l'ouest du canal latéral (chemin du Canou, rue Fabas, ...) via des aménagements (depuis le passage souterrain ou par le pont-route) à affiner lors des études ultérieures avec les partenaires, avec l'objectif de donner à la halte les meilleures fonctionnalités et les accès les plus pertinents.

La halte sera également dotée d'un pôle d'échange multi-modal (garages vélos, parking véhicules particuliers, aire de desserte par transports en communs) dont les espaces seront là encore positionnés et dimensionnés pour tirer le meilleur parti de la cohérence entre le service ferroviaire et les aménagements urbains.

Halte de Fenouillet :

Dans le cadre de l'aménagement de la halte ferroviaire, le projet prévoit la création d'un parking pour les véhicules particuliers sur la pointe Nord du site de l'ex-Soferti. Comme évoqué ci-dessus, la gestion du foncier autour de la halte, ne représente pas de risque majeur, puisque sous la responsabilité de Toulouse Métropole. C'est dans cet esprit et avec une volonté de pouvoir adapter les aménagements que les emplacements réservés autour de la halte n'ont pas été traduits en emplacements réservés, en commun accord avec Toulouse Métropole.

Le maître d'ouvrage entend la volonté de renforcer l'accessibilité en mode doux à la halte depuis l'ensemble du territoire.

Le projet ferroviaire prévoit la création d'un passage dénivelé, accessible aux personnes à mobilité réduite, franchissant les 4 voies ferrées projetées, raccordé de part et d'autre aux voiries existantes, facilitant l'accessibilité à la halte, avec par exemple, depuis l'Ouest des voies ferroviaires, le possible réemploi du pont des abattoirs.

De même, comme évoqué précédemment, le projet ferroviaire intègre la création d'un parvis multimodal facilitant, par exemple, la desserte de transports en communs. Une image de l'aménagement est donnée à titre d'illustration au paragraphe 2.2.9 de la pièce D du dossier d'enquête.

Pour autant, l'ensemble des aménagements évoqué dans les questions ne rentre pas dans le champ de compétences de SNCF Réseau, et ne sont pas strictement nécessaires au fonctionnement du point d'arrêt ferroviaire. Ainsi, le cheminement mode doux entre la rue de Pourrenque et la rue Seveso, constitue un aménagement complémentaire, envisagé par Toulouse Métropole. Certains de ces aménagements sont programmés indépendamment du projet ferroviaire sur ce secteur, dans un cadre plus large d'amélioration de l'accessibilité à la zone commerciale. Ces derniers sont compatibles et complémentaires avec le projet ferroviaire.

Le projet ferroviaire prévoit le réaménagement de la halte ferroviaire et de ses abords immédiats, réaménagement qui pourra être complété par d'autres aménagements « urbains »

et « routiers », qui ne relèvent pas de la compétence de SNCF Réseau. Ces derniers ne feront que renforcer l'attractivité du mode ferroviaire.

Au stade actuel des études, il est estimé que la halte de Fenouillet accueillera 500 000 montées/descentes annuelles à la mise en service et le double à très long terme (voir dossier d'enquête pièce H) qui se répartissent de principalement en origine/destination vers ou depuis les gares de Matabiau et de Route de Launaguet.

Halte de Lacourtenourt :

Comme évoqué ci-dessus, le projet ferroviaire prévoit le réaménagement de la halte ferroviaire. Il pourra être complété par d'autres aménagements répondant à d'autres besoins, comme celui de la sécurisation des espaces urbains aux alentours (piétons et cycles). Ils pourront contribuer par exemple à faciliter l'accès à partir de l'entreprise Liebherr.

Halte de Lalande-L'Eglise :

Comme évoqué ci-dessus, le projet ferroviaire prévoit le réaménagement de la halte ferroviaire. Les réaménagements portent essentiellement sur :

- le redimensionnement des quais, avec la mise en place d'abris, de bancs,... pour améliorer le confort,*
- l'aménagement d'un passage dénivelé accessible aux personnes à mobilité réduite, franchissant l'ensemble du plateau de voies ferrées projeté, raccordé aux voiries existantes, facilitant l'accessibilité piétonne à la halte de part et d'autre des voies ferrées, avec par exemple, depuis l'Ouest des voies ferroviaires, l'impasse des Etats-Unis et la rue de la Glacière.*
- la création d'un parvis multimodal (transport en commun et cycles notamment).*

En revanche, le parking actuel n'est pas prévu d'être redimensionné. L'usage projeté de cette halte prévoit essentiellement un acheminement en mode doux (piétons, cycles). Comme évoqué au paragraphe 6.3.4 de la pièce H du dossier d'enquête, les réserves foncières autour des haltes de la commune de Toulouse permettent une densification de l'urbanisme et de l'emploi dans un rayon proche des haltes ferroviaires (de part et d'autre de l'axe ferroviaire), en particulier pour Lalande l'Eglise.

Les dossiers mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique ont été produits depuis plusieurs mois, dans le respect des procédures environnementales. Cette densification, déjà perceptible, peut expliquer que certaines évolutions, en particulier de nouveaux immeubles, ne soient pas repérés sur les plans, sans que cela ne bouleverse l'environnement du projet.

Il est à noter que les aménagements portés par le projet ferroviaire pourront être complétés par d'autres aménagements répondant à d'autres besoins, comme ceux des réaménagements de la circulation dans le quartier, et de la sécurité routière, du stationnement... Ces projets seront portés par les acteurs locaux en fonction de leur domaine de compétences.

Il est à noter que le mode de sécurisation des points d'arrêts et de leurs abords sera précisé lors des études ultérieures, en concertation avec les acteurs locaux.

Halte de la Route de Launaguet :

Dans le cadre des études de trafic, il ressort que la halte de Route de Launaguet requiert un intérêt majeur pour le transit venant du nord de l'agglomération, notamment en raison de son interconnexion avec le métro Ligne B. En effet, 60% des usagers venant du Nord trouveraient un intérêt à emprunter la Ligne B, plutôt que de rejoindre la gare Toulouse-Matabiau et d'emprunter la Ligne A avant de rattraper la Ligne B à la station d'interconnexion Ligne A/Ligne B à Jean Jaurès. Cette interconnexion avec la ligne B apporte un gain de temps de parcours sur l'origine/destination finale pour un la plus grande majorité des usagers de l'axe. De plus, cette interconnexion permet d'alléger les flux en gare de Toulouse-Matabiau, ainsi que de la section Marengo / Jean Jaurès de la Ligne A.

Le sujet du nom à retenir pour la halte a été évoqué lors de la concertation L300-2 de

septembre 2011. L'un des objectifs sera d'accroître le rapprochement entre les deux modes de transport ferroviaire et urbain (métro). La halte sera déplacée d'une centaine de mètres vers le Nord, afin de raccourcir l'accès au métro à 400m environ depuis le quai le plus éloigné (celui à l'Est des « voies lentes ») et à 300m environ depuis le quai le plus proche (celui à l'Ouest des « voies rapides »), contre 600m actuellement. Comme évoqué précédemment, l'interconnexion sera précisée dans le cadre des études de détails à venir. Cela permettra notamment de préciser :

- les aménagements du cheminement en matière de sécurité, de sûreté, de protection contre les intempéries, ...

- la réorganisation des stationnements pour les véhicules particuliers ;

- le traitement de l'intermodalité : nombre et type de parking vélos, de dépose minute,...

L'ensemble de ces fonctionnalités fait partie du projet ferroviaire et devra être approfondi en concertation durant les études détaillées avec l'ensemble des acteurs du territoire, afin d'intégrer et d'inscrire au mieux cette liaison au sein des quartiers concernés (La Vache et Trois Cocus).

Gare de Toulouse-Matabiau :

Au-delà de différents aménagements du plan de voies, le projet ferroviaire prévoit la reprise « d'installations de la gare (quais, souterrains, ascenseurs, accès,...) [...], afin de répondre aux perspectives de croissance des flux de voyageurs » (voir paragraphe 2.9 la pièce D du dossier d'enquête), tout en restant cohérent avec l'ensemble des projets en cours sur le site, en particulier la mise en accessibilité en toute autonomie de la gare pour les personnes à mobilité réduite et le grand projet Toulouse EuroSudOuest, actuellement à l'étude.

Il est à noter que le projet Toulouse EuroSudOuest concerne un périmètre plus vaste que le projet ferroviaire. En effet il traite de l'ensemble des composantes des quartiers aux alentours de la gare (gare comprise). C'est dans ce cadre que les accès (piétons, cycles, routiers, cars, bus, métro,...) à la gare seront traités, dans l'optique de répondre aux nouveaux besoins de trafics voyageurs que le projet Toulouse EuroSudOuest générera.

Ainsi, l'élargissement du souterrain Nord de la gare, nécessaire pour accueillir en sécurité les nouveaux trafics générés par le projet ferroviaire, se réalisera dans le cadre du projet ferroviaire, sans fausse manœuvre par rapport au projet Toulouse EuroSudOuest : les caractéristiques de ce souterrain sont définies d'un commun accord entre l'ensemble des parties prenantes des deux projets, et en cohérence avec le projet d'élargissement et d'augmentation des quais et du nombre de voies inscrit au titre du projet Toulouse EuroSudOuest.

Les accès routiers à la gare comme l'hypothèse d'une pénétrante depuis le boulevard Elche, en passant par les boulevards Silvio Trentin, Pierre et Marie Curie et rue Cazeneuve, évoquée par le Comité de Quartier Minimales Barrière de Paris, font partie du projet de Toulouse EuroSudOuest, et ne concernent pas le projet des AFNT.

Une réponse à la question de la saturation des deux lignes de métro est apportée dans le thème 5 du présent document.

Projet Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax :

Il est rappelé que la zone de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante, au Nord de la rue de Bagnols à Saint-Jory, fait partie du projet Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax. Pour autant, vous trouverez en suivant des éléments de réponse aux questions posées concernant cette zone.

Dans le cadre de la concertation continue, menée pour la définition du projet de ligne nouvelle, il a été confirmé à la commune de Castelnau d'Estrétefonds, que la conception du viaduc assurant le franchissement de l'Hers par la ligne nouvelle (notamment l'implantation de la pile) permettrait un franchissement piétons/cycles le long de l'Hers, et que les questions de domanialité pourraient également être traitées le moment venu (par cession, transfert ou superposition de gestion).

2.4.3.6 L'analyse de la commission d'enquête

OBSERVATIONS GENERALES :

La commission partage les observations de bon sens formulées par le public sur les conditions à réunir pour que l'offre proposée par le train cadencé soit attractive. Elles signifient que la seule mise en place d'une desserte au quart d'heure aux heures de pointe et d'un aménagement des haltes concernées, ne suffira pas à assurer un réel développement de l'usage de ce mode de transport si toutes les conditions d'accès à ces haltes ne sont pas réunies, particulièrement pour les plus proches de TOULOUSE, dont la fréquentation est nulle aujourd'hui.

Ces conditions concernent principalement une accessibilité de la halte des deux cotés de l'infrastructure, des places de parking en nombre suffisant, un stationnement sécurisé des vélos, une organisation du rabattement en transport public cadencée au même rythme que le train, des voiries adaptées. Pour les voiries, par exemple, un vrai développement de la fréquentation au niveau de LACOURTENSOURT nécessite que le pont de franchissement de la GARONNE dans l'axe de l'avenue Allende soit réalisé).

Pour le stationnement des voitures, la commission est convaincue que le succès du projet repose en grande partie sur l'accessibilité aisée des haltes en voiture qui sera, sans doute, le mode d'accès principal. Notamment parce que la densité actuelle de population des communes traversées est modérée et ne permet pas, à elle seule, d'assurer une fréquentation à la hauteur des investissements mis en jeu : le projet doit être attractif pour des gens venant de plus loin, dont le mode d'accès sera le plus souvent la voiture. RFF indique dans sa réponse les taux de rabattement en voiture qui sont de l'ordre de 50% pour les haltes éloignées du centre de TOULOUSE. Ces taux, déjà très importants ne peuvent que progresser si l'on souhaite accroître la fréquentation du train (au début, le projet est adopté par les habitants les plus proches et la densification de ces secteurs proches sera lente).

Si ces conditions ne sont pas réunies, le volume des voyageurs transportés restera à des niveaux faibles en regard de l'investissement ferroviaire consenti, comme cela ressort d'ailleurs du dossier d'enquête (voir chiffres présentés au point 1.6, ci-avant).

Si l'on regarde la fréquentation actuelle des haltes, on constate que seules celles de CASTELNAU et de SAINT JORY (les plus éloignées) font l'objet d'une fréquentation significative bien que modeste. A CASTELNAU notamment, le parking agrandi récemment est déjà saturé. Il semble bien qu'une certaine corrélation existe entre le nombre de places de parking de la halte et sa fréquentation.

Pour les autres haltes, à la faible fréquentation des trains, s'ajoute les mauvaises conditions d'accès, le peu de rabattement en transport public, l'insuffisance des places de parking, parfois la sécurité aux abords de la halte, la faible population de la zone d'attractivité ou encore la présence d'une station de métro proche (La Vache). Tous ces facteurs négatifs font que la fréquentation de ces haltes est inexistante aujourd'hui.

La création de parvis multimodaux pour l'ensemble des haltes prévues, permettant d'accueillir les cycles, bus et véhicules individuels, fait bien partie des aménagements envisagés dans ce projet au même titre que l'allongement des quais et la création de passages souterrains ou de passerelles pour relier un quai à l'autre (Pièce F - Etude d'impact - 4.12 page 176). Cependant il est également précisé dans ce même document que le traitement définitif de ces pôles d'échanges multimodaux fera l'objet d'une traduction de contenu dans la phase ultérieure des études.

Le projet de pôle multimodal se résume, pour toutes les haltes, à une « image donnée à titre d'illustration, d'un schéma de principe fonctionnel urbain et de mobilité (Pièce F Etude d'impact volume 3.3).

D'une manière générale, le questionnement du public sur les possibilités d'accès à ces haltes, la mise en place de places de stationnement suffisant... montre bien que ces tous ces aménagements conditionnent son adhésion à ce mode de transport.

De la nécessité de ces aménagements de voirie (voiture, TC, vélos...) et d'aires de stationnement principalement, découle la nécessité de disposer des réserves foncières appropriées dans les documents d'urbanisme particulièrement pour les secteurs les plus denses, TOULOUSE notamment.

Il est regrettable que peu de choses soit prévu dans le dossier d'enquête publique au risque que les dits aménagements soient de plus en plus difficiles à créer. Il semble indispensable, à minima, que ces réserves soient créées au plus vite avant la réalisation du projet. RFF, dans sa réponse, minimise les difficultés liées à ces aménagements. Mais il reconnaît, en même temps, que l'essentiel reste à faire quand il écrit :

« Pour autant, l'ensemble des aménagements évoqué dans les questions ne rentre pas dans le champ de compétences de SNCF Réseau, et ne sont pas strictement nécessaires au fonctionnement du point d'arrêt ferroviaire.....C'est ainsi que les différentes autorités compétentes, sur leur domaine respectif, pourront proposer des aménagements complémentaires à ceux déjà prévus dans le projet ferroviaire, afin de répondre aux nouveaux besoins générés par les projets urbains naissants :

☐ Adaptation du nombre de places des stationnements des véhicules particuliers,

☐ Adaptation du nombre de garages à vélos,

☐ Adaptation du nombre d'arrêts de transports en communs,

☐ Adaptation des cheminements doux (piétons et cycles)... »

D'ailleurs, Toulouse Métropole a fait savoir que ces emplacements réservés seraient pris entre la fin de l'enquête publique et la Déclaration d'utilité du projet.

C'est bien cette approche cloisonnée en quelque sorte que la commission critique. Un projet de l'importance des AFNT doit être conçu, chiffré et programmé dans son ensemble pour permettre une prise de décision réellement pesée. S'agissant d'un projet présenté à l'enquête publique, cette vision complète est d'autant plus nécessaire qu'en son absence, le public ne trouve pas les réponses à ses préoccupations (on verra plus tard !).

HALTE DE CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

La commission considère que les demandes du maire de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS relatives à la rétrocession des berges du canal et à la création d'une passerelle pour les piétons et vélos, jouxtant le pont cadre sur le CD 29 de la route d'Ondes doivent recevoir une réponse favorable qui semble être envisagée dans la réponse de RFF. Mais pourquoi ces questions ne sont-elles pas déjà réglées ?

Si les pannes des ascenseurs à la gare de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS sont réelles (RFF indique que les dysfonctionnements du début auraient cessé), il est certain que cela pose un sérieux problème de sécurité. En cas de panne, en effet, certains voyageurs sont nécessairement tentés de franchir directement les voies à pied ! La solution d'un autre passage est éventuellement à étudier ou des mesures particulières de sécurité en cas de panne.

HALTE DE SAINT JORY.

La commission enregistre la réponse relative à l'accès à la halte de SAINT JORY par le chemin Canou qui reste à préciser mais semble en mesure de répondre à la demande formulée.

HALTE DE FENOUILLET

La suggestion de geler les terrains de l'ancien SOFERTI en vue de l'extension des besoins du parking relais est déjà prise en compte dans le projet en vue de la création d'un parking pour les véhicules particuliers sur la pointe Nord du site de l'ex-SOFERTI.

RFF ne répond pas à la demande que l'accès à la halte soit simplifié pour ne pas avoir à faire un détour par le centre commercial quand on vient du centre ville. La commission n'a pas d'opinion précise sur cette demande qui semble raisonnable et devra être étudiée par TOULOUSE METROPOLE.

Le cheminement mode doux entre la rue de Pourrenque et la rue Seveso, constitue un aménagement complémentaire, envisagé par Toulouse Métropole.

HALTE DE LACOURTENSOURT

Le déplacement prévu de la halte pénalise indiscutablement les salariés de la société LIEHBER qui sont à peu près les seuls à l'utiliser actuellement. Sa demande d'aménagements depuis la nouvelle halte jusqu'à ses locaux est donc parfaitement légitime (trottoirs, éclairages, mobilité réduite, pistes cyclables sécurisées, station vélos TOULOUSE ...). Elle doit cependant être appréciée et prise en compte en fonction de l'intérêt général et pas seulement de celui des salariés la société LIEHBER.

HALTE DE LALANDE L'EGLISE

L'environnement décrit par le public, dont la commission ne peut peser l'exacte réalité, est cataclysmique (sécurité, embouteillages, stationnement anarchique, manque de trottoirs...). Si le diagnostic posé est réel, il semble vain de rénover la halte sans avoir préalablement réglé les problèmes décrits.

La commission s'est déjà interrogée sur l'utilité de réactiver la halte de LALANDE L'EGLISE (voir point 2.4.2.6, ci-avant). A sa rénovation pourrait être substituée des liaisons (TC, vélos) vers la station de métro LA VACHE comme le suggèrent certaines contributions.

La commission note une nouvelle fois les préoccupations du public sur le plan des parkings, des voiries, des liaisons piétonnes et cycles. Elle ne peut pas se prononcer sur chacune d'elles mais considère que tous ces demandes sont à étudier en concertation avec la population et faire l'objet de solutions crédibles avant l'engagement éventuel des travaux de rénovation de la halte.

Une fois encore, la commission observe que, s'ils ne sont pas niés, les problèmes posés par l'environnement de cette halte sont reportés à plus tard. La halte est réalisée sans connaître la faisabilité, le coût et les délais de réalisation des aménagements à réaliser pour faire disparaître les dysfonctionnements existants et apparemment pénalisants pour la fréquentation de la halte.

HALTE ROUTE DE LAUNAGUET

La principale interrogation du public porte sur la distance séparant la halte ferroviaire de la station de métro. Cette distance, de l'ordre de 350 mètres, peut constituer un facteur limitant de la fréquentation d'autant plus que les voyageurs ont la solution de passer par MATABIAU sans descendre ROUTE DE LAUNAGUET. Selon le CERTU, cette distance peut cependant être acceptée en fonction de la configuration du lieu et de ses qualités urbaines. (ref. étude CERTU Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied).

La commission ne peut pas se prononcer en détail sur les solutions à retenir pour faciliter le passage de la halte ferroviaire à la station de métro. Elle considère, cependant, que des aménagements conséquents sont à prévoir permettant notamment une circulation piétonne couverte.

Ces aménagements, comme cela est demandé, sont à définir précisément en concertation avec les habitants du quartier qui connaissent bien la configuration et les problèmes spécifiques, notamment de sécurité, des lieux.

A cette halte, comme aux autres, les contributeurs pointent les insuffisances de parking, de voirie...La commission réaffirme à nouveau la nécessité évidente que tous ces aspects soient traités avant la mise en service du projet

La commission partage l'idée avancée que le nom de la halte soit modifié pour y incorporer les mots LA VACHE qui faciliterait la compréhension du public sur l'interconnexion existante, singulièrement pour les utilisateurs occasionnels. La commission n'est pas favorable à la présence du mot SNCF dans la mesure où les infrastructures ne sont plus théoriquement à son seul usage.

La question soulevée par l'inutilité de la halte n'est pas dénuée d'un certain fondement. La commission aborde ce sujet au point 2.4.2.6, ci-avant.

La réponse de RFF laisse le public sur sa faim, puisqu'il indique sur tous les points ci-dessus : *« l'ensemble de ces fonctionnalités fait partie du projet ferroviaire et devra être approfondi en concertation durant les études détaillées avec l'ensemble des acteurs du territoire, afin d'intégrer et d'inscrire au mieux cette liaison au sein des quartiers concernés (La Vache et Trois Cocus) ».*

GARE MATABIAU

La commission d'enquête partage l'idée exprimée de la nécessité d'une modernisation et d'un agrandissement de la gare MATABIAU (voire du quartier) en lien avec l'accroissement de sa fréquentation. Ce sujet, cependant, dont l'étude est confiée à la société EUROPOLIA, ne concerne que partiellement l'enquête publique AFNT.

D'une façon générale, elle approuve, juge suffisants et nécessaires les aménagements proposés, dans un premier temps, par RFF dans le cadre de la présente enquête.

Elle recommande que soient prises en compte, même s'ils ne concernent pas seulement le projet AFNT, les demandes formulées par le public relatives à l'accessibilité de la gare pour les personnes transportant des bagages lourds, les aveugles, les chaises roulantes, les familles nombreuses...

Les problèmes d'aménagements périphériques sont moins criants que pour les diverses haltes du projet car le secteur est déjà bien desservi, notamment en transports publics performants. Cependant la question des accès routiers est essentiel et concerne le bon fonctionnement de la gare et à ce titre le projet AFNT. La demande du comité de quartier Minimes-Barrière de Paris relatif aux accès des voitures venant du nord à la gare est, à l'évidence, à étudier.

Thème 4 – Les franchissements et les modifications de voies routières

2.4.4 - Thème 4 – Les franchissements et les modifications de voies routières

2.4.4.1 Rappel du dossier d'enquête

Le projet franchit 14 voies routières et une voie d'eau dont 9 des ouvrages de franchissement nécessitent d'être refaits ou adaptés :

7 ponts-routes :

- RD29 – Route d'Ondes à CASTELNAU D'ESTRETEFONDS à Cadre fermé pour 1voie ferrée,
- RD20 –Route de Caprais à SAINT-JORY à Cadre fermé pour 2voies ferrées,
- Rue du Moulin à LESPINASSE à tablier à poutrelles enrobées pour 4voies ferrées,
- Avenue des sports à Fenouillet à Cadre fermé pour 2voies ferrées,
- CD64 – Route de Lacourtenourt à FENOUILLET à Cadre fermé pour 1voie ferrée,
- Chemin du pont de Rupé à TOULOUSE à Cadre fermé pour 1voie ferrée,
- RD4 Avenue de Fronton à TOULOUSE à Cadre fermé pour 1voie ferrée.

2 ponts-rails :

- Route de Launaguet à TOULOUSE à Cadre fermé pour 1 voie piétonne ;
- Ruisseau de Maltemps à FENOUILLET à cadre fermé pour transparence hydraulique.

Le dossier précise que la conception de certains de ces ouvrages pourra être modifiée pour tenir compte des études en cours sur l'évolution du secteur par TOULOUSE METROPOLE et le CONSEIL GENERAL.

Le projet requiert également la modification du tracé de deux voies routières longeant le projet :

- la rue de Lalande qui longe la voie ferrée à hauteur du pont-route de l'A620,
- le chemin de l'Eglise de Lalande à TOULOUSE ;

2.4.4.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Aucun avis n'a été émis sur ce thème.

2.4.4.3 Les observations du public :

. TOULOUSE METROPOLE et plusieurs conseils municipaux demandent que les projets de franchissement des voies routières soient reconsidérés de manière partenariale pour tenir compte des besoins en matière de desserte et d'accessibilité tous modes résultant des nouvelles fonctionnalités associées aux pôles d'échanges multimodaux (notamment dimensionnement des ouvrages et infrastructure nouvelle dans le prolongement de l'avenue Allende, au droit de la future halte de LACOURTENOURT, en vue d'un futur franchissement de la Garonne à ce niveau ;

. Le pont de Rupé doit être remplacé par un ouvrage à 2 voies avec piste cyclable et trottoirs ;

. Le pont de La Vache doit être remplacé par un ouvrage à 2 voies avec piste cyclable et trottoirs (le pont actuel est infranchissable à pieds). Son accès actuel en S est totalement inadapté ;

. Il faut aménager pour les piétons et les cycles les passages sous les voies et les ponts comme ceux de l'impasse Barthe (accès des collégiens au lycée Toulouse Lautrec), l'avenue de Fronton et la route de Launaguet ;

. Un observateur demande la confirmation de la réalisation certaine des aménagements cyclables et piétonniers envisagés (pièce 2 - notice explicative - page 302 et 303) :
pont route RD29, pont route RD63, avenue des sports à Fenouillet, passerelle canal vers la rue Seveso (écluse de Pourrenque) ; CD64 (route de Lacourtenourt), rue Salvador Allende (nouvelle halte de la Lacourtenourt) ;

2.4.4.4 Les questions complémentaires de la commission

. Comment s'explique que le projet soumis à enquête comporte des incertitudes quant aux ouvrages de franchissement à réaliser ?

. Concernant le pont routier actuel de l'Hers Mort, l'ouvrage existant doit-il subir des modifications ou des adaptations compte tenu du déplacement des voies entre cet ouvrage et la zone d'activités au Nord de SAINT JORY (carrefour, établissements GREGORI) ?

. Entre le PK 237+5 et le PK239+5, les voies semblent déplacées vers l'Est pour se rapprocher des propriétés riveraines. Pourriez-vous préciser les raisons de cette implantation (en joignant les profils en long et en travers) ?

. Les exemples de principe de ponts-routes et ponts-rails décrits dans le dossier d'enquête concernent des ouvrages neufs. Qu'en est-il en ce qui concerne les cas concrets liés aux 12 ouvrages affectés par le projet ? Comment seront-ils traités selon les principes ci-avant qui ne semblent pas être transposables tels que ?

. La page 174 de la pièce F de l'étude d'impact rappelle les ouvrages de franchissement concernés par des travaux. Quelles sont les spécifications techniques des travaux nécessaires et prévus pour chacun de ces ouvrages ?

. Y a-t-il des démolitions - reconstructions d'ouvrages ou simplement des modifications, élargissements, allongements de tabliers ... ?

. Hormis les rétablissements de voies, il existe des réseaux à déplacer ou à modifier (électrique, gaz, fibre optique, ...). Il semble que ces réseaux feront l'objet d'interventions préalables aux travaux prévus dans le cadre du projet (cf. p 188 pièce F de l'étude d'impact). Des précisions peuvent-elles être données sur ces interventions pour chaque réseau concerné ?

2.4.4.5 Les réponses du porteur de projet

Le projet ferroviaire prévoit le rétablissement des servitudes et des voiries rencontrées avec le maintien des fonctionnalités actuelles. Ils sont décrits, par exemple, dans la pièce D du dossier d'enquête :

- Au paragraphe 2.2.3 pour les servitudes ;

- Au paragraphe 2.2.4 pour les voiries.

L'ensemble des aménagements portés a fait et fera l'objet d'un dialogue avec les gestionnaires, aussi bien des réseaux que des voiries en liaison directe avec le projet. C'est ainsi que SNCF Réseau pourra être amené à adapter les rétablissements retenus et portés dans le dossier d'enquête, afin qu'ils puissent intégrer des évolutions à venir, portées par d'autres acteurs et pour d'autres besoins.

Le projet ferroviaire rencontre plusieurs servitudes/réseaux, constituant pour la majeure partie des réseaux de transport d'énergie, qui vont devoir être adaptés, comme :

- Une ligne électrique haute-tension 63kV sur la commune de Fenouillet ;

- Une canalisation de gaz moyenne pression, sur la commune de Fenouillet ;

- Une fibre optique tout le long du Canal latéral à la Garonne ;

- ...

Le rétablissement de ces réseaux, inclus dans le budget global du projet ferroviaire, sera réalisé avant le démarrage du chantier par le maître d'ouvrage ou le concessionnaire concerné, SNCF Réseau en assurant le financement au travers du projet ferroviaire générateur de la modification.

Au stade actuel de l'avancement du projet, le choix des modes de rétablissement (dévoisement, surélévation, enfouissement, approfondissement) ne sont pas encore arrêtés par les différents gestionnaires concernés.

De même, le projet ferroviaire prévoit le rétablissement de plusieurs voiries sur le linéaire. La conception des ouvrages pourra faire l'objet d'adaptations, pour répondre à de nouvelles fonctionnalités, non nécessaires au projet ferroviaire. C'est ainsi par exemple le cas des ouvrages suivants :

- le pont-route de la RD 29 – route d'Ondes, à Castelnau d'Estrétefonds ;*
- le pont-route de la RD 63 – route de la Plage, à Lespinasse ;*
- le pont de l'avenue des Sports, à Fenouillet ;*
- le pont-route de la CD 64 – route de Lacourtenourt, à Toulouse ;*

Ces éventuelles évolutions à venir ne sont pas incluses dans le budget global du projet ferroviaire.

Ainsi, au stade actuel des études, les spécifications techniques des travaux nécessaires à la mise en oeuvre des nouveaux ouvrages sont similaires pour l'ensemble des ouvrages créés. Hormis pour l'ouvrage de la rue du Moulin, à Lespinasse, qui doit être démolie avant d'être reconstruite, l'ensemble des ouvrages existants sont prévus d'être conservés en place. De nouveaux ouvrages, de type pont-cadre fermé sont prévus au projet, dans le remblai contigu à l'ouvrage existant.

Le projet ferroviaire porté à l'enquête ne comporte pas d'incertitude, mais des ouvertures vers des évolutions ultérieures, devant faire l'objet de leur propre concertation préalable, si leurs ambitions se concrétisaient :

- Le projet ferroviaire ne nécessite pas un nouvel ouvrage de franchissement tous modes au droit de l'avenue Salvador Allende à Lacourtenourt. Pour autant si un tel projet devait se préciser pour répondre à d'autres besoins à un horizon proche de celui des AFNT, la passerelle piétonne prévue dans le projet ferroviaire serait adaptée en conséquence. Le projet ferroviaire est donc abouti et autoportant mais adaptable au projet de Toulouse Métropole qui reste à définir et qui suivra ses propres procédures.

- Le projet ferroviaire ne nécessite pas l'élargissement du pont de Rupé. Il est prévu de reconstituer la voirie à l'identique. Pour autant si un projet de développement des fonctionnalités de cet ouvrage devait se préciser, pour répondre à d'autres besoins à un horizon proche de celui des AFNT, l'ouvrage prévu dans le projet ferroviaire pourrait être adapté en conséquence, sous réserve d'un accord partagé par les partenaires.

- Le projet AFNT n'impacte aucunement le passage sous voies de l'impasse Barthe à Toulouse, et ne gêne en rien les évolutions ultérieures qu'on voudrait lui donner.

- Concernant le pont de la route de Fronton, à Toulouse, lors de la concertation L300-2 de septembre 2011, le Conseil Général de la Haute-Garonne, propriétaire de la voirie portée par cet ouvrage, n'a pas exprimé de volonté particulière d'évolution.

Concernant le franchissement des voies ferrées par la route de Launaguet, il est à noter que cet ouvrage comprend déjà une circulation piétonne et cycle de part et d'autre de la voirie routière. Il n'est pas prévu de modifier les ponts-rails existants situés à cet endroit. Le projet prévoit l'ajout d'un ouvrage complémentaire pour supporter la nouvelle voie ferroviaire, suivant le même gabarit que les ouvrages contigus.

Dans le cadre du déplacement et de la reconstitution de la halte ferroviaire de Route de

Launaguet, 150m plus au nord, dans l'espace situé entre les voies, un nouveau franchissement des voies, accessible aux modes doux (piétons/cycles) sera créé sous les voies dites « rapides », pour rejoindre l'accès au métro, dans la continuité de l'ouvrage existant donnant accès aux entreprises actuellement implantées dans cet espace.

Projet Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax :

Il est rappelé que la zone de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante, au Nord de la rue de Bagnols à Saint-Jory, fait partie du projet Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax. Pour autant, vous trouverez en suivant des éléments de réponse aux questions posées concernant cette zone.

Au stade actuel des études, au niveau du franchissement de l'Hers, le nouvel ouvrage ferroviaire s'insère entre les deux ouvrages existants, sans les impacter.

Etant donné les volumes de trafics envisagés, le raccordement de la Ligne Nouvelle au réseau ferroviaire existant, doit s'envisager par l'intermédiaire d'un saut de mouton. La réalisation d'un tel ouvrage nécessite d'écarter les voies et d'en déporter certaines vers l'Est. Il est à noter que la voie la plus à l'Ouest est, pour sa part, conservée en place.

(Illustration)

Pour insérer la voie 1 de la LGV sur les 4 voies du futur réseau issu d'AFNT, le projet de lignes nouvelles doit construire un ouvrage faisant passer la voie 1 du réseau AFNT audessus de la voie 1 de la LGV. Elles se croisent ainsi par un ouvrage appelé saut de mouton. La voie 1 de la LGV passe sur le saut de mouton à 8m de haut environ. (cf schéma joint).

Pour construire cet ouvrage et respecter les référentiels géométriques ferroviaires, une excroissance est nécessaire au droit du saut de mouton. Ainsi, un décalage d'environ 50m vers l'est, des voies lentes d'AFNT justifie la géométrie en plan et le profil en long du plan de voies.

Les images suivantes permettent d'apprécier les différents plans de voies au droit du raccordement de St Jory entre le Pk 237.5 et 239.5 de la ligne existante.

Vue vers le nord

(illustration)

Vue vers le sud

(illustration)

Vues de profil

(illustration)

2.4.4.6 L'analyse de la commission d'enquête

La principale critique sur ce thème est exprimée par TOULOUSE METROPOLE qui considère que les franchissements de voies envisagés par RFF ne prennent pas en compte les ambitions urbaines qu'elle porte et qu'elle exprime dans son « plan guide du développement du territoire NORD ». Elle demande que ces franchissements soient reconsidérés de façon partenariale.

Comme elle l'exprime déjà dans les thèmes 1 et 3, la commission d'enquête estime que le projet de RFF est trop centré sur la seule réalisation d'une infrastructure ferroviaire, tout ce qui doit l'accompagner pour sa réussite étant reporté à plus tard. Le projet semble partiellement « hors sol ». RFF le reconnaît d'ailleurs en affirmant que la conception de ces ponts pourra être modifiée en fonction des études engagées par TOULOUSE METROPOLE et le CONSEIL GENERAL. En réalité, RFF n'ayant rien convenu avec ces autorités, ne peut que proposer un rétablissement des ponts au plus près de l'existant et de ses intérêts immédiats, ce qui ne constitue pas une solution d'avenir sachant que la plupart de ces ponts sont anciens et ont été dimensionnés pour une population et un trafic routier très inférieurs.

La commission ne partage pas l'avis de RFF quand il dit « *La conception des ouvrages pourra faire l'objet d'adaptations, pour répondre à de nouvelles fonctionnalités, non nécessaires au projet ferroviaire* ». Ils ne sont pas nécessaires à la réalisation de l'infrastructure mais contribueront, pour beaucoup d'entre eux, à la réussite « commerciale » du projet qui est le seul véritable objectif.

La commission confirme qu'un projet :

- ayant des conséquences déterminantes sur l'urbanisation future et sur l'organisation des transports publics et individuels,
- dont la réussite, symétriquement, dépend de l'urbanisation à venir et de l'organisation du rabattement des voyageurs, ne peut être optimisé sans qu'une autorité supérieure, réunissant les acteurs intervenant dans l'urbanisme et les transports, l'ait choisi et arrêté en tenant compte de l'ensemble des aspects qu'il implique y compris l'étude de solutions alternatives.

Il n'est pas normal que RFF puisse conduire un tel projet « dans son coin », non seulement parce que cela ne permet pas d'optimiser le projet qui n'est pas autonome mais dépend fortement de ce qui sera organisé autour, mais aussi parce que les collectivités concernées seront appelées non seulement à financer le projet mais aussi à engager des investissements lourds, notamment de rabattement, pour en assurer la réussite.

La commission ne met pas en cause RFF qui assure ses missions dans le cadre qui lui est imparti, mais l'organisation plus générale des prises de décision en matière de transports publics. Comme la commission l'a déjà dit, le SCOT et le PDU opposables actuellement, illustrent cette absence de véritable coordination permettant d'optimiser les choix en matière de transports publics et d'utilisation l'argent public : ces deux documents ignorent le projet de RFF ou en sous estiment manifestement la portée potentielle.

La commission reconnaît cependant que le projet AFNT, tel qu'il est présenté à l'enquête publique, n'interdit aucune des ambitions de TOULOUSE METROPOLE en matière de franchissement de voies pour autant que les parties se mettent d'accord avant l'engagement des travaux, faute de quoi il faudra refaire ce qui aura été réalisé ou se contenter d'une solution bancale.

Si les souhaits de TOULOUSE METROPOLE appellent des ouvrages plus dimensionnés, la commission estime normal que le surcoût, par rapport au rétablissement à l'identique, soit à sa charge ou partagé avec RFF dont la réussite du projet en dépend aussi.

En définitive, pour les franchissements comme pour d'autres aspects, la commission a la conviction que l'élaboration du projet ne s'est pas faite dans le bon ordre ce qui n'est pas de nature à faire les meilleurs choix et à répondre au mieux à l'intérêt général, singulièrement pour un projet engageant à ce point l'avenir.

L'argent public, qui n'est pas disponible à l'infini comme le montre l'endettement actuel de la France malgré une pression fiscale élevée, doit être utilisé avec parcimonie et dans un souci d'optimisation qui nécessite une grande coordination des acteurs pour déterminer les choix prioritaires (on ne peut pas tout faire en même temps) et servant au mieux l'intérêt général.

Plusieurs aménagements ponctuels sont demandés par le public ou les associations, qui confirment que la définition de tous les franchissements à rétablir reste entièrement à définir. La commission ne peut se prononcer sur ces demandes qui doivent être intégrées dans une étude générale permettant de définir précisément ce qu'il convient de faire.

La commission considère, en définitive, qu'il n'est pas envisageable que les travaux de réalisation de l'infrastructure de RFF démarrent avant que la définition précise et pesée de tous les

rétablissements de franchissement à réaliser soit arrêtée et les financements répartis. Les travaux étant envisagés à partir de 2017, cela signifie que cette définition doit être achevée dans 2 ans, tout au plus. N'aurait-il pas été plus judicieux d'attendre 2 ans pour présenter à l'enquête publique un projet abouti ?

Elle n'a pas d'autres commentaires à faire sur les réponses de RFF aux autres questions du public et de la commission.

Thème 5 – Les offres de service proposées

2.4.5 - Thème 5 – Les offres de service proposées

2.4.5.1 Rappel du dossier d'enquête

La desserte actuelle des TER des villes de la région nord de TOULOUSE (MONTAUBAN, BRIVES, CAHORS...) pourrait être sensiblement doublée.

Une offre de train cadencé au quart d'heure aux périodes de pointe serait mise à la disposition des habitants du secteur nord de TOULOUSE entre CASTELNAU d'ESTRETEFONDS et la gare MATABIAU.

Ces offres et particulièrement celles du train cadencé permettraient des gains de temps significatifs pour les usagers actuels des transports publics et pour les automobilistes qui renonceraient à la voiture au profit du train.

Les automobilistes feraient également une économie sur leurs frais de déplacement.

2.4.5.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Aucune observation n'est formulée sur ce thème.

2.4.5.3 Les observations du public

. Pour réguler l'afflux de passagers à la station de métro "La Vache", l'ajout de rames supplémentaires doit pouvoir être envisagé.

. Le dossier d'enquête indique qu'il faudra 20 minutes pour aller de SAINT JORY à MATABIAU alors qu'il n'en faut que 9 actuellement. Certains trains continueront-ils à ne mettre que 9 minutes en ne s'arrêtant pas à toutes les haltes (trains directs SAINT JORY/MATABIAU)? Sinon, il sera plus intéressant de prendre sa voiture ou le bus. Qu'en sera-t-il des personnes venant de CASTELNAU ou de GRISOLLES ?

. Il est nécessaire de prévoir des transports publics cadencés pour accéder aux haltes.

. Le prix du billet ne doit pas augmenter pour financer ce projet.

. LIEHBERR demande que l'offre train/bus soit coordonnée et que le cadencement du train soit adapté aux horaires des salariés.

. La SNCF garantira-t-elle des horaires fiables ?

. Des habitants constatant les temps importants pour accéder actuellement à TOULOUSE par le bus demandent un arrêt pour les bus à la gare de FENOUILLET.

2.4.5.4 Les questions complémentaires de la commission

. Sur la section du train cadencé CASTELNAU/TOULOUSE, le projet prévoit 8750 montées/descentes par jour en 2024 (15000 environ en 2055). A quel niveau se situe la saturation du projet pour le train cadencé?

. Même si le projet AFNT ne répond pas à une préoccupation d'offre de transport périurbain, il s'en rapproche du moins dans la perception du public qui a employé souvent l'expression « RER ». La commission partage cette vision du public même si le nombre de voyageurs transportés est très inférieur au volume attendu de ce type de transport. Pour quelles raisons RFF semble-t-il rejeter ce qualificatif ? Est-ce une question de maîtrise d'ouvrage sachant que le

contributeur principal est le Conseil Régional qui n'a pas vocation à gérer les déplacements dans l'aire de l'agglomération ?

. Le dossier insiste sur le bien-fondé de la halte de la « ROUTE DE LAUNAGUET » qui constituera un lien stratégique avec le métro de TOULOUSE, ligne B, sans que soit réellement étudié les incidences sur celui-ci. Aussi bien au niveau de la liaison entre halte ferroviaire et bouche du métro. Vous offrez un service intéressant sans savoir si ce service n'aura pas de conséquence dans un sens (fer - métro) ou dans l'autre (métro - fer). Qu'est-ce qui vous permet de garantir qu'il n'y aura pas d'interférences entre les offres modales ?

. Dans la pièce F « résumé non technique de l'étude d'impact » (p 121), vous estimez que le projet AFNT sera globalement bénéficiaires (bilan avantages/nuisances) puisque il va participer à la décongestion routière, réduire l'accidentologie et les émissions polluantes et de gaz à effet de serre. Cependant, rien ne semble réellement prévu dans le projet pour faciliter l'usage du train : stationnement, desserte voirie, desserte de rabattement des transports en commun, Comment justifier cela dans la mesure où la réussite du projet tiendra à son attractivité ? Y aurait-il une volonté de limiter les afflux au lancement du projet et pourquoi ?

. La desserte de toutes les gares par les bus ainsi que leur fréquence a-t-elle fait l'objet d'une étude par les services de TISSEO ou d'autres transporteurs ?

2.4.5.5 Les réponses du porteur de projet

Le projet d'aménagement de l'infrastructure permet de proposer un service de transport ferroviaire optimisé, prenant en compte l'ensemble des besoins de transports de proximités et de longues distances, de voyageurs et de marchandises et s'inscrivant dans le développement du territoire du nord Toulouse et de la région.

La méthode de prévision de trafic fret et voyageur retenue pour les études du programme du GPSO repose sur le développement de modèles de trafic. Approche classique pour l'évaluation de grands projets d'infrastructures, cette méthode reproduit et projette le marché de transport ferroviaire (voyageurs et marchandises) en plusieurs étapes : une connaissance du marché « actuel » de transport (2009 pour les voyageurs et 2010 pour les marchandises), du transport tous modes (route-air-fer-mer); les prévisions de l'évolution de ce marché dans les années futures (situation de "fil de l'eau"), l'impact des projets de transport déjà prévus à l'horizon de référence et l'évaluation de l'impact d'une modification de l'offre en situation de projet. La démarche générale est commune aux voyageurs et au fret, les outils développés ont en revanche leurs spécificités pour évaluer la demande de transport des personnes ou de marchandises. Les simulations réalisées pour les études des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse prennent en compte les croissances de population et de l'emploi qui sont envisagées par le SCOT et l'inter SCOT ce qui permet de se projeter jusqu'à 30 ans (2055) après la mise en service. Aux abords des haltes ferroviaires périurbaines, les projections de trafic intègrent les croissances démographiques issues des travaux de Toulouse Métropole sur la densification urbaine qui anticipent l'effet d'un projet d'urbanisation « orienté » vers le fer.

L'offre de service qui est présentée dans le dossier d'enquête publique est une première proposition de dessertes possibles à la mise en service du projet. Elle est basée sur une analyse prospective des besoins de déplacements locaux, régionaux et nationaux. La capacité du système est la combinaison de fréquences de passage et de capacité d'emport des matériels roulants. L'infrastructure a été conçue pour permettre une fréquence au quart d'heure jusqu'à Castelnau et des longueurs de quais de 230m permettant ainsi d'accueillir des matériels roulant très capacitaires.

Le dimensionnement des besoins en matériel roulant a été appréhendé à partir des études d'exploitation pour les schémas de service envisagés avec une affectation de chaque origine destination sur les différents trains selon une courbe de fréquentation journalière. Les périodes de pointe et de creux sont donc dimensionnées pour que la capacité des matériels roulant soit adaptée à la fréquentation. Les deux séries de matériel qui sont envisagées sont les Régiolis en 4 caisses ou 6 caisses et les Régio 2N. Ces matériels ont une capacité de places assises allant de 205 à 300 places. Deux unités peuvent être assemblées pour offrir une capacité double en période de pointe. En partant d'une capacité moyenne de 250 places et sur l'hypothèse de 92 trains par jour, la capacité d'emport globale est de l'ordre de 24000 voyageurs. Ces capacités sont en adéquation avec les prévisions de trafic présentées sous la forme de serpent de charge dans le dossier d'enquête publique.

A la mise en service du projet, l'offre qui sera proposée n'utilisera pas toutes les capacités permises ce qui laisse la possibilité de s'adapter à la croissance future de la demande. Par ailleurs deux ans avant la mise en service de l'infrastructure nouvelle les horaires de circulation des trains seront précisément définis en concertation avec l'autorité organisatrice qui veillera à répondre au mieux aux besoins, en particulier la correspondance entre les horaires des services ferroviaires et ceux des salariés. Le service construit sera également défini en concertation avec l'exploitant du service afin d'assurer la robustesse de sa production et donc la fiabilité des horaires. Les aménagements ferroviaires entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse et l'arrivée de nouveaux matériels roulants permettront d'augmenter la capacité du système et de garantir une meilleure robustesse et régularité des services ferroviaires. C'est ainsi qu'il a été retenu le principe de segmenter les trafics en fonction des vitesses projetées de circulations (deux voies dédiées aux trains « lents », deux voies dédiées aux trains « rapides »).

En ce qui concerne le prix du billet TER, les études des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ont évaluées les potentiels de croissance de fréquentation sur la base d'une projection de la tarification actuelle et sans envisager une hausse de la tarification pour financer l'investissement de la nouvelle infrastructure. La tarification des service TER est de la responsabilité exclusive du Conseil Régional Midi-Pyrénées suite à la loi Solidarité et Renouvellement Urbain de décembre 2000 et doit être cohérente avec la tarification nationale SNCF pour préserver l'équité devant le service public.

La 2ème version du Plan Régional des Transports préconise la hiérarchisation et la simplification des dessertes pour une meilleure lisibilité de l'offre ferroviaire. Le plan de transport est ainsi constitué de 4 types de dessertes TER :

- Des TER de proche banlieue qui desservent toutes les gares entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse,*
- Des TER de grande banlieue qui desservent toutes les gares entre Montauban et Toulouse,*
- Des TER intervilles qui desservent les principales gares situées entre Toulouse, Agen et Brive et qui sont directs entre Montauban et Route-de-Launaguet, Toulouse,*
- Des TER « réseaux de ville » qui desservent toutes les gares entre Agen, Brive et Toulouse*

La combinaison de ces types de dessertes permet d'obtenir une desserte au quart d'heure en période de pointe sur les gares de la proche banlieue. En cela l'offre proposée se distingue considérablement d'une offre type RER qui est composée d'une offre assurée par l'autorité organisatrice des transports urbains combinée à une offre de l'autorité organisatrice des transports interurbains avec une fréquence forte (en période de pointe de quelques minutes dans le centre de Paris), un matériel dédié et spécifique adapté aux arrêts fréquents.

Les temps de parcours entre Saint-Jory et Toulouse seraient effectivement de l'ordre de 19 minutes et de 24 minutes à partir de Castelnau d'Estrètefonds du fait des arrêts systématiques à Fenouillet-St Alban, Lacourtenourt, Lalande Eglise et Route de Launaguet dont les populations profiteront aussi de l'amélioration de la desserte. Le projet permettra une interconnexion systématique très performante avec le métro de l'agglomération, au choix à La Vache avec la ligne B ou à Marengo avec la ligne A. Cela induit une réduction des temps de parcours porte à porte pour le plus grand nombre et permet de maintenir un temps ferroviaire très concurrentiel en heure de pointe par rapport celui de la voiture particulière (VP). Entre St-Jory et Toulouse, le temps moyen en VP varie aujourd'hui entre 26 mn et 31 mn selon les itinéraires et se trouve considérablement augmenté en heure de pointe du fait de la gestion du réseau viaire. Ainsi il n'a pas été envisagé de desserte directe entre Saint-Jory et Toulouse.

La mise en place du projet ferroviaire nécessitera d'adapter le système de rabattement vers les points d'arrêt. Les études et le projet d'organisation des rabattements, pour ce qui est du périmètre de Toulouse Métropole, relève de la compétence de Tisséo SMTC qui a été associé comme les autres acteurs en particulier le Conseil Général de la Haute-Garonne pour le département, à l'élaboration du projet dans le cadre des ateliers de concertation mis en place en parallèle des études (voir piège G annexe 3 du dossier d'enquête). Le projet prévoit des aménagements multimodaux au droit des haltes ferroviaires en adéquation avec les potentiels de développement afin d'organiser l'intermodalité. Le déplacement de la halte de Lacourtenourt est un exemple de la volonté de traiter la question de l'intermodalité. Sa nouvelle localisation au droit du boulevard Salvador Allende permettra de faciliter ce rabattement et son déplacement se justifie par cette volonté.

Dans le cadre d'un dialogue avec les gestionnaires de voiries, SNCF Réseau peut être amené à adapter la conception des ouvrages de rétablissements afin qu'ils puissent intégrer des évolutions pour l'avenir. C'est ainsi que le Conseil Général de la Haute-Garonne et que Toulouse Métropole réalise des études afin d'améliorer les fonctionnalités des voiries du secteur Nord de l'agglomération concernée par le projet ferroviaire.

Un des atouts majeur du projet ferroviaire est l'amélioration de l'interconnexion avec la ligne B du métro à la halte de Route de Launaguet. L'offre de service envisagée prévoit dans cette halte 6 arrêts par heure de pointe et par sens. Les impacts de cette situation ont été mesurés et ne généreront pas de dysfonctionnements du système urbain du fait d'un accroissement de l'affluence des voyageurs en provenance du ferroviaire. Des connexions fer/métro existent déjà dans l'agglomération toulousaine, entre la gare Saint-Agne et la station de métro Saint-Agne SNCF et en gare d'Arènes avec la station de métro St-Cyprien Arènes. Les niveaux de fréquentation et de desserte sont équivalents (environ 4 000 montées descentes pour un Job à Saint-Agne), voir supérieur (environ 6 000 montées descentes pour un Job à Arènes) à ce qui est envisagé Route de Launaguet. Ces pics d'affluence liés au rabattement des usagers vers le fer ne sont pas de nature à générer des problèmes d'exploitation du métro. En heure de pointe le métro est fréquent toutes les minutes par ailleurs l'augmentation envisagée de sa capacité d'emport pour répondre à d'autres besoins permettra d'absorber encore mieux la croissance naturelle de la demande.

Enfin l'usage du train sera facilité par le projet. Il est prévu les réaménagements des points d'arrêts existants en particulier sur les quais, sur les parvis multimodaux (parking, dépose minute, arrêt de bus, ...) et la création de passages dénivelés. Les aménagements sont définis et ont été décrits fonctionnellement dans le dossier d'enquête. Leurs images ont été données à titre d'illustration

2.4.5.6 L'analyse de la commission d'enquête

Compte tenu des montées et descentes prévues à chaque halte, la commission trouve surprenant le choix fait par RFF que tous les trains cadencés s'arrêtent à toutes les haltes. Cela va pénaliser les haltes les plus fréquentées de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et SAINT JORY et réduire l'attractivité du projet.

De ce fait, Le temps de parcours entre SAINT-JORY et TOULOUSE, par exemple, sera effectivement plus élevé (19 minutes) que le temps actuel (10 minutes), avec une offre beaucoup plus réduite, il est vrai.

Ce choix d'arrêt à toutes les haltes vient renforcer les doutes que la commission émet dans le thème 2 sur l'opportunité de réaménagement de toutes les haltes existantes parfois, comme à LACOURTENSOURT, pour un nombre de bénéficiaires très réduit.

Il lui semble que ce principe devrait être revu pour un bien meilleur service pour le plus grand nombre.

La commission trouve un peu facile la comparaison du temps mis en train avec celui mis en voiture. Si l'on consacrait autant d'argent que le projet AFNT à l'amélioration des voiries, les temps en voiture seraient sans doute significativement réduits.

Il n'est pas possible de juger de l'opportunité d'un projet d'infrastructure sans éléments comparatifs.

La commission note que dans sa réponse RFF affirme « *La mise en place du projet ferroviaire nécessitera d'adapter le système de rabattement vers les points d'arrêt* ». La commission partage cette affirmation qui contredit celles faites, par ailleurs, indiquant que tous les aménagements entourant le projet (TC, voiries, parkings...) ne sont pas utiles à la réalisation du projet AFNT et pourront donc être étudiées plus tard.

La commission est d'accord sur le fait que le projet AFNT, du moins avec les prévisions de trafic modestes de RFF, n'entraînera pas une saturation de la ligne B du métro à la station LA VACHE encore que cela reste à vérifier aux heures de pointe en fonction du niveau de saturation actuel. Cependant, elle considère que cette préoccupation aurait du être prise en compte dans le dossier car il est un élément qui peut en conditionner la réussite et avoir des conséquences financières lourdes pour TISSEO s'il nécessitait un doublement du nombre de rames. Le projet de RFF ne peut se contenter de déverser des voyageurs à la halte de ROUTE DE LAUNAGUET sans se préoccuper de la suite de leur trajet.

Le prix du billet est un élément essentiel dont dépend la répartition du financement de l'exploitation entre l'utilisateur du service et le contribuable. L'affirmation « le prix du billet ne doit pas augmenter » signifie en fait « faites payer l'amélioration du service par le contribuable ». La commission considère, quant à elle, que, si le service offert est supérieur, son prix doit être plus élevé. Et ceci, d'autant plus que de nombreux utilisateurs nouveaux pourront être financièrement bénéficiaires en adoptant le train cadencé.

La commission comprend la demande de la société LIEHBEER mais s'interroge sur l'utilité de mettre en place un service de bus cadencé, très cher pour la collectivité, compte tenu du trafic voyageurs prévu à la halte de LACOURTENSOURT.

Thème 6 – Les nuisances pour le voisinage

2.4.6 - Thème 6 – Les nuisances pour le voisinage

2.4.6.1 Rappel du dossier d'enquête

Les expropriations (hors lignes nouvelles)

La réalisation du projet AFNT nécessiterait (chiffres provisoires à ce stade du projet) l'acquisition de 12 habitations et de 11 bâtiments industriels ou commerciaux et de 6 terrains non bâtis à usage commercial;

Les principes de compensation retenus par RFF sont les suivants :

- n'acquérir que les surfaces nécessaires (acquisition partielle pour les parcelles non bâties et dont l'utilisation n'est pas remise en cause) ;
- privilégier l'indemnisation par accord amiable (à partir des évaluations établies par France Domaine) et à défaut par le juge de l'expropriation ;
- proposer des solutions de relogement aux éventuels locataires des biens expropriés ;
- calculer l'indemnisation des activités économiques expropriées en fonction de l'arrêt ou de la délocalisation de l'activité ;
- en cas de délocalisation des activités économiques, indemniser les frais de réinstallation à l'identique et les pertes d'activité durant la période de transition.

L'acoustique

Les bruits émis sont l'impact prépondérant du projet du fait de la proximité de zones habitées déjà soumises aux impacts acoustiques des lignes ferroviaires actuelles. L'augmentation du bruit résultera essentiellement de l'accroissement du trafic généré par le projet.

Les mesures de réduction envisagées résultent d'une étude acoustique modélisée réalisée par RFF des conséquences sonores de la création des voies supplémentaires sur les bâtiments proches.

Ces études font ressortir la nécessité de protéger 304 bâtiments pour respecter la norme en vigueur qui impose que la contribution sonore supplémentaire du projet soit inférieure à 2 dB. Les protections envisagées pour y parvenir sont de deux types : à la source par des écrans acoustiques (8 écrans au total sur un linéaire cumulé de 7600 mètres) et/ou en façade des bâtiments (244 bâtiments).

De nombreux autres bâtiments plus éloignés, non directement visés par la norme de 2dB, bénéficieront également d'une réduction du niveau acoustique grâce aux écrans phoniques ;

RFF a également étudié l'incidence des rétablissements routiers nécessités par son projet et conclut qu'aucune protection complémentaire n'est nécessaire à ce titre, y compris le point délicat du franchissement de la rue du Moulin à LESPINASSE.

Par ailleurs, de nombreux bâtiments sont soumis à une multi-exposition au bruit liée principalement à la présence simultanée de la voie ferrée actuelle et des voies routières (RD 820 entre autres). Le projet ne devrait pas accroître la gêne actuelle des riverains résultant de la multi-exposition ni créer de nouvelles zone de multi-exposition acoustique. RFF recense les bâtiments situés en zone de multi-exposition et indique que des études ultérieures définiront les protections acoustiques adaptés à ces bâtis.

Enfin, les diverses protections envisagées supprimeront les 55 bâtiments actuellement considérés comme points noirs vis à vis du bruit ferroviaire (supérieur à 68dB). Les nouveaux points noirs créés par le projet étant également traités, plus aucun point noir ne subsisterait après réalisation du projet AFNT.

Les vibrations

Les vibrations peuvent provoquer une gêne pour les personnes et affecter la structure des bâtiments. Aucune réglementation n'existe en France sur ces deux effets.

Les retours d'expérience montrent que le risque de dommage se trouve quasiment circonscrit aux emprises de la ligne ferroviaire en cas de traversée de formations géologiques meubles et qu'il ne peut se faire ressentir qu'à une courte distance des emprises dans le cas de traversée de formations géologiques plus résistantes.

Au stade actuel du projet, RFF considère que le risque de dommages sur les bâtiments résidentiels est nul mais qu'une gêne pourra être ressentie par les personnes les plus sensibles. Des mesures de réduction pourront être décidées ultérieurement en fonction des résultats des études géotechniques (pose de silentbloc, meulage des rails...)

Ondes électromagnétiques

Le projet générera des ondes électromagnétiques supplémentaires susceptibles d'affecter certains réseaux, notamment les gazoducs, les lignes électriques, les sous-stations électriques, le fonctionnement des écluses...

Des études et mesures éventuelles seront conduites ultérieurement avec les concessionnaires des réseaux concernés.

Rien n'est dit sur les effets éventuels sur la santé humaine.

Il est à noter cependant que le champ électromagnétique induit par une voie ferrée fait partie de la catégorie « extrêmement basse ».

RFF s'engage à respecter les normes européennes en la matière.

La qualité de l'air

En exploitation, une ligne de chemin de fer ne crée aucune pollution affectant la qualité de l'air. Générant un report modal de la voiture vers le rail, le projet ne peut qu'être bénéfique en exploitation dans la mesure où il réduira les émissions de gaz d'échappement.

La gêne visuelle

La gêne visuelle résultant des nouveaux aménagements ferroviaires sera modérée étant donné qu'ils sont réalisés le long des voies existantes et que de ce fait l'identité actuelle des lieux sera peu modifiée.

Quelques infrastructures auront une incidence modérée, notamment les deux haltes ferroviaires déplacées et les ouvrages de protection SEVESO.

RFF indique que les aménagements à réaliser seront l'occasion de retravailler l'insertion des voies de chemin de fer en l'améliorant et en limitant les effets de covisibilité.

2.4.6.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Avis du CGEDD

Le CGDD formule plusieurs demandes d'amélioration du dossier :

- rendre homogènes les termes de la comparaison des impacts acoustiques du projet, notamment aux abords de BORDEAUX et TOULOUSE, par rapport à la situation de référence actuelle et à terme sans projet ;
- ajouter à l'étude d'impact des indicateurs événementiels représentatifs de la perception sonore du passage d'un convoi (impact du bruit soudain et intermittent mal pris en compte);
- modifier la présentation des données relatives aux impacts acoustiques en fournissant, sous une forme graphique et pour chaque bâtiment riverain de la voie, le niveau de bruit initial, le niveau de bruit de référence (2025 avant projet), et les niveaux de bruit résultant du projet et du programme avant et après protection à la source.
- présenter les études de bruit en relation homogène avec l'évaluation socioéconomique des trafics ferroviaires voyageurs et marchandises en situation initiale, scénario de référence 2025 hors projet et scénario 2025 avec projet ;
- ajouter (notamment pour les aménagements sud de BORDEAUX et nord de TOULOUSE) des évaluations du bruit entre « projet après protections réglementaires et volontaires » et « situation actuelle ».

Avis de France Domaine

Cet avis spécifique au territoire de la Haute Garonne évalue sommairement le montant des indemnités d'expropriations qui seraient à prononcer sur les cinq communes du projet AFNT à 22,5 millions d'euros HT y inclus une marge de 50% au titre des incertitudes et aléas.

2.4.6.3 Les observations du public

Les nuisances pour le voisinage est le thème le plus abordé par le public et tout particulièrement les nuisances sonores. Une contribution regrette que la distance des maisons par rapport aux futures voies ne soit pas précisée.

LES IMPACTS ACOUSTIQUES

. Plusieurs questions ou observations témoignent de l'inquiétude sur l'évaluation du niveau du bruit actuel et futur après la mise en service du projet :

- les études permettront-elles d'évaluer le bruit résultant d'un trafic beaucoup plus intense ?
- quelles méthodes, quels logiciels, quels instruments de mesure ont été employés pour mesurer le bruit actuel ? Les conditions météorologiques, la saisonnalité, le bruit ambiant... ont-ils été pris en compte ? (voir contribution de l'association les gens de Saint Gobain).
- quels types de convois ont-été utilisés pour les mesures ?
- l'étude acoustique ne tient pas compte du couple fréquence/bruit émergent : quelles conséquences pour la santé ?
- concomitance de trains classiques lancés à grande vitesse et de trains de marchandises au ralenti ;

. De multiples demandes sont formulées pour qu'un mur antibruit soit réalisé à des endroits non prévus par le projet, voire tout le long du tracé. A titre d'exemples et sans être exhaustif : SAINT JORY coté canal ; au droit du chemin du Canou à SAINT JORY; habitation au 72 de la D820 à SAINT JORY ; tout le long de la ville de LESPINASSE ; au niveau du 6 et 8 impasse de l'écluse à LESPINASSE ; au droit du lotissement près le chemin de la tour à LESPINASSE ; coté est planche 14/27 du secteur 12 ; au droit de la Cité Saint Gobain à FENOUILLET ; au droit du 26, rue de la Plaine à Fenouillet ; impasse Couloubre à TOULOUSE ; au niveau de la rue Michel Ange à TOULOUSE, au droit du Pk 254 côté sud-ouest à TOULOUSE, protection particulière au niveau du saute-mouton, lycée TOULOUSE-LAUTREC ;

. Les riverains concernés par les mesures de bruit (et de vibrations) doivent être informés de leurs droits ;

. Pourquoi n'est-il pas envisagé une couverture de type tunnel aérien dans la traversée des zones fortement urbanisées ?

. Monsieur Christian TRONCHE, propriétaire d'une maison de maître 2 bis, impasse de l'Ecluse à LESPINASSE demande un mur antibruit au droit de sa maison plutôt qu'une protection de façade qui existe déjà (toiture et huisseries : 80000 euros). Un mur étant prévu de l'autre côté des voies, il s'interroge sur le risque que, par réflexion, le bruit soit doublé de son côté. S'appuyant sur des exemples tirés des pages 222 et 223 de l'étude d'impact, il estime que sont protégées des habitations qui ne le nécessitent pas et inversement. Il propose, en conséquence, une réduction de la longueur du mur antibruit coté opposé à son habitation dont l'économie financerait la réalisation d'un mur antibruit au droit de sa maison et de son côté des voies ;

. Monsieur Hervé FONTES, qui habite 43 chemin des barrières à Castelginest, est propriétaire d'une maison situé RN 20 à SAINT JORY (adresse non précisée). Il s'inquiète du fait que le mur

antbruit situé de l'autre coté des voies ne renvoie le bruit vers sa maison. Il demande, en conséquence, qu'un mur antibruit soit construit entre les voies et sa maison ;

. L'isolation des seules façades ne protège pas les extérieurs et on ne peut pas dormir fenêtres ouvertes l'été ;

. Quelques critiques portent sur les choix faits par RFF : pas de mur antibruit si le nombre d'habitations est faible (pour faire des économies et non pas pour des raisons techniques) et pas de mur antibruit pour préserver la vue des voyageurs circulant en train ;

. Une contribution pointe la nécessité de construire un mur antibruit partout en prévision de l'urbanisation future qui est déjà à l'œuvre (secteur Saint michel/Lapujade à TOULOUSE, par exemple) ;

. De nombreuses questions sont posées sur la nature des murs antibruit (matériaux, hauteur...) et sur le risque qu'ils renvoient des bruits par écho. Une contribution demande comment est calculée la hauteur du mur ;

. Une contribution demande les conditions de réalisation des murs antibruit ;

. Plusieurs observations demandent en quoi consisteront les protections de façade (nature, épaisseur...)?

. Plutôt que des murs antibruit, mieux vaudrait des trains plus silencieux et roulant moins vite dans les zones très urbanisées ;

. L'ouvrage de protection du site TOTAL de LESPINASSE est semi-ouvert : les bruits vont donc rebondir ;

. A LESPINASSE le dossier indique que le projet n'aura pas d'effet acoustique sur le point R797 alors qu'il en aura sur le point R786 situé à la même distance. Comment cela est-t-il possible ?

. Une contribution souhaite que le niveau de bruit annoncé après mise en service du projet soit conforme à ce qui est annoncé dans le dossier ;

. 65 logements sont en cours de construction au niveau du Pk 254, côté sud ouest. 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. Sera-t-il protégé ?

VIBRATIONS

. Le sujet des vibrations est peu abordé. Quelques contributions se plaignent de ressentir des vibrations dans les habitations et demandent le type de protection éventuellement envisagé ;

. L'association des comités de quartier de l'agglomération toulousaine fait observer que les phénomènes vibratoires sont pris en compte, quantifiés et cartographiés dans le projet AFSB et pas dans celui des AFNT ;

LES EXPROPRIATIONS – L'IMPACT SUR LE FONCIER

. Il y aura double peine pour les propriétaires riverains du projet : nuisances + dévaluation du bien ;

- . Un observateur est satisfait que le projet ne nécessite pas d'expropriations entre Matabiau et Lalande à TOULOUSE ;
- . Plusieurs propriétaires s'inquiètent d'une éventuelle expropriation : 73, rue Michel Ange à TOULOUSE , 357, av. des états unis à TOULOUSE , 16, rue Taine à TOULOUSE ;
- . MOBALPA demande à quelle date approximative interviendra son expropriation et quelles sont les démarches pour être indemnisé ?
- . Monsieur michel SALES, habitant 4 RD 820 à SAINT JORY, a constaté sur les plans que sa maison, située à environ 50 mètres des voies, était expropriée. Il s'interroge sur la nécessité de cette expropriation ;
- . La famille SOULET demande qu'on lui précise la largeur de la bande d'expropriation concernant ses parcelles B145, B654, B655 et B657 à SAINT JORY (retarde une vente en cours) ;
- . La famille SOULET croit savoir que ses parcelles B16, B17, B18 seraient expropriées d'environ 1/3 de leur surface. Ils demandent s'il n'est pas envisageable de moins impacter leurs parcelles ;
- . Monsieur Claude BRUNEL, horticulteur au 70, chemin de l'église de Lalande fait l'objet d'une expropriation. Il s'interroge sur son indemnisation et son avenir professionnel et personnel ;
- . La pépinière GREGORI, qui a beaucoup investi ces dernières années, considère que son exploitation (14 salariés) sera gravement compromise par les expropriations dont elle ferait l'objet. Elle demande la possibilité de s'étendre au sud de ses terrains actuels pour compenser les espaces perdus. Elle demande également qu'un mur antibruit soit construit au droit de ses bâtiments pour le confort de son personnel et de ses clients. Faut de ces mesures de compensation, elle estime que son exploitation ne pourra pas se poursuivre et elle demande alors une expropriation totale. Elle demande à RFF de lui donner une réponse rapide étant donné les impératifs de son cycle de production pluriannuel ;
- . L'indivision GARDES/NOUGAROLIS 2, chemin des cabanes à SAINT JORY, demande l'emprise exacte de l'expropriation dont ferait l'objet sa parcelle N° 147 à SAINT JORY dont une bande de 23 mètres est en emplacement réservé depuis 30 ans. Cette situation les empêche de vendre depuis 7 ans ;
- . La société GREGORI INTERNATIONAL (plusieurs sociétés et personnes physiques) indique que le bâtiment de son siège social est exproprié dans le cadre du projet. Elle souhaite pouvoir en construire un nouveau en remplacement sur la parcelle limitrophe N° 1168 dont elle est propriétaire. Elle demande que cette parcelle, actuellement située en 2AUF, soit classée en zone constructible. Elle demande également, compte tenu de la proximité des voies, la construction d'un mur antibruit au droit de ses futurs bâtiments qui, outre des bureaux, comporteront également des logements. Enfin, elle demande à RFF de lui confirmer son accord pour que la maison de monsieur Jean Louis GREGORI, située sur la parcelle A620, soit expropriée ;
- . Monsieur et Madame BOHER, 183 impasse de l'Ecluse à SAINT JORY, expriment le souhait, leur maison étant expropriée, que l'indemnisation qu'ils percevront leur permette de pouvoir se reloger dans une maison équivalente à SAINT JORY ;

. la Garage VINHAS Autos, 365 avenue des Etats Unis à TOULOUSE demande quelles seront les conséquences de la réalisation du projet sur son exploitation. Si son terrain est impacté, il demande quelles solutions lui seront proposées pour poursuivre son exploitation ?

. Une observation souhaite une meilleure considération du patrimoine et des personnes dont les biens vont être expropriés : personnes âgées arrachées à leurs racines, petits enfants qui ne pourront pas faire revivre des murs qui ont vu passer des générations ...

. Messieurs ANFONSO et GENESE demandent quel sera l'impact du projet sur le bâtiment du 351 av. des états unis (au droit du Pont de Rupé) ?

. La EURL ESPACE EVASION, locataire de la parcelle OB 0563 à SAINT JORY, propriété de Monsieur VALENTIN, demande, en accord avec celui-ci, qu'une solution soit trouvée à l'expropriation partielle envisagée (estimation d'après les plans du dossier) pour qu'elle puisse poursuivre son exploitation de vente de mobile homes et camping cars sur son emplacement actuel ;

. Monsieur et madame BASALA sont locataires d'une maison située 169 route de Launaguet à TOULOUSE qui doit être démolie pour implanter la nouvelle halte de la route de Launaguet. Ils demandent à être relogés, les frais étant à la charge de RFF ou de leur propriétaire la SA des Châlets ;

. L'étude paysagère (pièce J annexe 1 page 27) montre un chemin bordé d'une clôture. S'agit-t-il d'un mur antibruit ?

. Plusieurs observations demandent que les propriétaires expropriés soient correctement indemnisés (y compris le préjudice moral ;

2.4.6.4 Les questions complémentaires de la commission

. Un mur antibruit a l'avantage par rapport à une protection de façade de réduire aussi le niveau sonore à l'extérieur (balcons, terrasses, jardins...). N'y a-t-il pas dans les choix faits par RFF un déséquilibre de la protection envisagée des riverains suivant qu'ils sont plus ou moins nombreux au droit des voies ?

. Parmi les nuisances, le sous-thème principal qui ressort de l'enquête publique est le bruit. Aujourd'hui les riverains attachent une grande importance à cette nuisance qui est la préoccupation majeure dans la plupart des projets, car elle est subie en continuité et pour des décennies. Aussi cette nuisance fait-elle l'objet de nombreuses contestations d'autant plus que sa perception est subjective (perception variable selon les personnes), qu'il est difficile à un particulier de s'offrir une étude acoustique coûteuse qui permettrait les comparaisons, et que le sujet n'est pas toujours traité avec objectivité dans les études d'impact. Le public est donc bien obligé de s'en remettre à ce qui est fourni dans chaque dossier ;
La commission d'enquête, sans remettre en cause l'étude avancée, souhaite que soit apporté diverses précisions qui complètent ou précisent les questions du public ;

. De quelle manière les murs acoustiques venant en protection de part et d'autre du tracé ou d'un seul côté ont-ils été déterminés ?

. Comment a été calculée la hauteur de 2 mètres environ qui a été avancée ?

. Comment se justifie cette hauteur standardisée alors même que les conditions ne sont pas les mêmes partout ?

- . Quel seront les matériaux retenus ? Est-t-il prévu des murs absorbants, des murs pièges à sons, ou tout autre principe ?
- . L'étude générale a été faite par modélisation. L'état des lieux utilisé a-t-il été dressé à partir de bruits ambiants relevés in situ ou déterminés par modélisation sur tout le tracé AFNT ?
- . La modélisation n'étant pas une science exacte, quelle est l'intervalle d'incertitude du résultat des calculs effectués et présentés à l'enquête ? Le niveau d'incertitude peut en effet avoir pour conséquence que certaines habitations basculent au-delà des seuils réglementaires ;
- . La loi est précise et impose au maître d'ouvrage un contrôle après la mise en service de l'ouvrage afin de vérifier si les études initiales correspondent bien à la réalité. Toutefois, et dans le cas d'études sous-estimées, cela pourrait induire le renforcement des protections prévues, ce qui pourrait alourdir le coût du projet. Quel est le niveau de ce risque ?
- . Des protections de façades sont prévues en complément ou non des murs acoustiques. En quoi consistent-elles ? Quel niveau d'affaiblissement acoustique est-il escompté suivant les types de protections retenus ?
- . Il est également prévu des merlons acoustiques. A quels emplacements sont-ils prévus ?
- . L'étude d'impact conclut que 304 bâtiments sont à protéger, avec des chiffres avancés différents (voir tableau p 195-196 de la pièce F de l'étude d'impact) qui indique que le nombre de bâtiments restants à protéger varie entre 216 et 210. Que représente le coût des traitements de façades ?
- . D'une manière générale, la commission d'enquête souhaiterait que soient apportées toutes précisions utiles pour permettre au public de mieux appréhender cette nuisance qui l'inquiète légitimement, et parallèlement répondre à ses questionnements ;
- . Les études acoustiques retiennent des simulations à des horizons différents : 2024, 2040 ou 2050. La détermination des habitations à protéger tient-elle compte du niveau sonore estimé en 2024 ou prend-elle en compte le niveau estimé en 2050, plus élevé en raison du développement du trafic prévu ? Si la référence est 2024, comment sont prises en compte les habitations qui dépasseraient les seuils réglementaires au-delà de cette date ? Idem pour les maisons protégées dès 2024 mais dont le niveau de bruit progresserait au-delà de 2024 ? Pouvez-vous rappeler les obligations réglementaires ou légales en la matière dans le cas où les niveaux de trafic deviendraient supérieurs à ceux évalués initialement ?
- . Des inquiétudes existent au niveau des vibrations émises au passage des trains. Le traitement de cette nuisance n'est pas réellement abordé, les études nécessaires étant prévues après DUP. Cela n'est pas réellement satisfaisant surtout quand le dossier affirme que peu de bâtiments seront affectés alors que les études n'ont pas été réalisées. Aussi la commission d'enquête souhaite-t-elle que lui soient précisées les mesures compensatoires prévues, notamment les matériaux interposés sous le ballast, entre les rails et les traverses support des rails ou autres protections anti-vibratiles ;
- . S'il n'existe pas de normes référentielles en la matière comment apprécie-t-on la nécessité de mettre en œuvre des protections complémentaires sur les bâtiments, si les protections adoptées ne s'avéraient pas suffisantes ?
- . Quels sont les risques qu'encourt un bâtiment soumis à ces phénomènes ? Peut-on le traiter ? Comment ?

. Certains pétitionnaires font état de nuisances visuelles résultant notamment des murs de protection acoustique (murs ou merlons), des ouvrages de protection SEVESO, de dispositifs ferroviaires (poteaux, câbles, voies en remblai...). Quels traitements sont prévus et à quels endroits pour compenser ou réduire ces nuisances visuelles (Joindre un plan succinct des localisations) ?

2.4.6.5 Les réponses du porteur de projet

6.1. Les nuisances sonores

Les nuisances sonores sont la préoccupation majeure des riverains au projet, suite aux observations recueillies lors de l'enquête publique. Pour répondre le plus largement aux questions posées et pour permettre aux riverains d'être rassurés sur la démarche de SNCF Réseau, ce chapitre détaillera les éléments suivants :

▣ Réglementation en acoustique applicable à des aménagements ferroviaires de voies existantes et celle associée à l'urbanisation future

▣ Méthodologie employée dans le projet pour évaluer les nuisances actuelles et future avec le projet (y compris intervalle d'incertitude, horizon de projet, type de matériel roulant,...)

▣ Cadrage pour le choix des mesures acoustiques dans le projet

▣ Points sur les cas particuliers évoqués dans le PV d'enquête y compris les effets de l'ouvrage de protection devant Total Gaz

▣ Dimensionnement des murs anti-bruit, isolations de façade complémentaires et isolations de façade

▣ Programmes de recherches pour diminuer le bruit à la source (infrastructure/matériel roulant)

6.1.1. Réglementation en acoustique applicable à des aménagements ferroviaires de voies existantes et celle associée à l'urbanisation future

La réglementation en acoustique est dense. L'ensemble des textes, normes et guide applicables à notre projet sont indiqués dans la pièce F3-4 p325/326.

La réglementation française sur l'acoustique, des volets préventifs efficaces

Depuis la loi bruit, adoptée en 1995, et ses décrets d'application (articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du code de l'environnement), SNCF Réseau s'assure que les nuisances sonores ferroviaires sont en dessous des seuils réglementaires le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisances est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics) et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections, ...). Le projet d'Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse respecte les seuils réglementaires en vigueur.

De plus, la loi bruit et ses décrets d'application (articles L571-10 et R571-32 à R571-43 du code de l'environnement) précisent que les voies ferrées doivent faire l'objet d'un classement par les Préfets au titre des voies bruyantes. Cette réglementation est complétée par l'arrêté ministériel du 23 juillet 2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Il prend en compte la spécificité du bruit des transports ferroviaires et permet d'établir une équivalence avec la gêne due au bruit routier. Les données de classement doivent être régulièrement mises à jour par SNCF Réseau pour tenir compte des évolutions en termes d'infrastructure, de matériels roulants et de flux. La révision du classement sonore suite au projet des AFNT est prévue.

Ces deux grands volets préventifs de la loi bruit (classement des voies bruyantes et prévention dans le cadre des projets) assurent la stabilisation du nombre de situations

critiques.

Prise en compte des projets d'urbanisation : instruction ferroviaire sur le bruit du 28/02/2002

La nécessité pour le maître d'ouvrage d'intervenir, dans le cas de construction d'une nouvelle infrastructure ou de transformation significative des infrastructures existantes, est limitée par l'application du principe d'antériorité, qui est décrite par l'article 9 du décret 95-22 du 9 janvier 1995 (voir extrait ci-après de l'instruction).

IV - L'antériorité

La nécessité pour le maître d'ouvrage d'intervenir, dans le cas de construction d'une nouvelle infrastructure ou de transformation significative des infrastructures existantes, est limitée par l'application du principe d'antériorité.

L'application de ce principe d'antériorité est décrite par l'article 9 du décret 95-22 du 9 janvier 1995. Le maître d'ouvrage de travaux de construction ou de modification significative d'une infrastructure existante n'est pas tenu de mettre en œuvre des mesures visant à limiter la gêne des populations des bâtiments dont la construction a été autorisée après l'une des mesures suivantes :

- 1 - publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret du 23 avril 1985 ;
- 2 - mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure d'intérêt général dès lors que sont prévus les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
- 3 - inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;
- 4 - mise en service de l'infrastructure ;
- 5 - publication des arrêtés préfectoraux portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit situés à son voisinage, pris en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement.

L'application du principe d'antériorité ne rend donc nécessaire l'intervention du maître d'ouvrage de l'infrastructure ferroviaire, conformément aux dispositions de l'arrêté du 8 novembre 1999, qu'au niveau des bâtiments préexistants avant la construction de cette infrastructure ou sa modification significative.

Le droit de bénéficier d'une protection acoustique doit être compris comme attaché au bâtiment, et non au propriétaire. Ainsi, la mutation de propriété d'un immeuble à titre onéreux ne fait pas obstacle à l'obligation de protection.

6.1.2. Méthodologie employée dans le projet pour évaluer les nuisances actuelles et future avec le projet : une méthodologie entièrement cadrée par la réglementation

L'étude acoustique réalisée dans le cadre du projet des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse a tenu compte des trafics prévisibles à long terme et des seuils acoustiques réglementaires en vigueur à la date de l'enquête d'utilité publique. Cette étude a été menée par modélisations acoustiques informatiques basées sur la topographie existante et intégrant la réalisation du projet. Ces modélisations sont menées en prenant des marges favorables aux riverains. Les trafics pris en compte sont ceux à 30 ans après la mise en service (horizon 2055) au lieu des trafics à 20 ans dictés par la réglementation, et ils intègrent les trafics liés à la réalisation de l'ensemble du programme (y compris les lignes nouvelles). Cet horizon correspond à l'éventualité de la réalisation d'infrastructures nouvelles génératrices de trafics supplémentaires, et pour améliorer, le cas échéant, le niveau de protection à la mise en service.

La méthodologie et les principales hypothèses de calcul considérées sont présentées en détail au chapitre 12 du volume 3 « méthodes d'évaluation » de l'étude d'impact. Une synthèse en est faite ci-dessous.

Plusieurs étapes pour pouvoir en déduire le besoin de protections acoustiques :

1. Des mesures de bruit in situ

16 points de mesures in situ, en façade des bâtiments ont été réalisés en 2010 afin de déterminer l'ambiance sonore initiale préexistante et de caler le modèle. A chaque point de mesures, les conditions météorologiques sont prises en compte ainsi que les caractéristiques de l'infrastructure, la distance du récepteur par rapport à la voie, les

sources de bruit principales et secondaires.
Les résultats des mesures in situ sont arrondis au ½ décibel près.

2. Modélisation du niveau sonore actuel

Une modélisation de l'état initial est réalisée sur l'ensemble du tracé à partir des données topographiques. Les calculs ont été réalisés avec le logiciel de calcul CadnaA-Mithra version 4.2. L'état initial est calculé en intégrant les données de trafic moyen journalier annuel (TMJA) des voies ferrées présentes dans le site d'étude : la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète.

Nota : Le type de matériel roulant pris en compte pour les modélisations aux différents horizons est indiqué dans la pièce F3-3 page 71 et de la page 74 à la page 77. Il s'agit des TAGV, Grandes Lignes (type Corail), TER actuels et futurs comme RégioLis ou Régio 2N assimilés à 2 AGC en UM, fret actuels et futurs).

Cette modélisation du niveau sonore actuel permet de déterminer les niveaux sonores actuels en façade de tous les bâtiments riverains du projet d'aménagements ferroviaires (GPSO) et de repérer les zones d'ambiance sonore préexistante. Sur le secteur étudié, soit entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse Matabiau la majorité de la zone d'études est considérée en zone d'ambiance sonore non modérée.

Plus précisément,

☐ Sur le secteur entre Castelnau d'Estrétefonds et Saint-Jory (PK 239+800), la zone est considérée :

- en zone d'ambiance sonore modérée du côté de la voie 1 (à l'Est de la ligne Ferroviaire) du lieu-dit Capy au rond-point de la RD820 (PK239+800) à Saint Jory ;

- en zone d'ambiance sonore non modérée sur le reste du secteur.

☐ Sur le secteur entre Saint-Jory (PK 239+800) et Toulouse Matabiau, la zone est considérée

- en zone d'ambiance sonore non modérée pour les habitations en bordure des voies ferrées ;

- en zone d'ambiance sonore modérée pour les habitations plus éloignées des voies ferrées.

3. Modélisation du niveau sonore en situation de projet sans le projet (horizon 2024) à partir des données de trafic à cet horizon.

4. Modélisation du niveau sonore en situation 30 ans après la mise en place du projet (horizon 2055) à partir des données de trafic à cet horizon.

5. Détermination du besoin de protections acoustiques

La mise en place de protection acoustique est déterminée à partir de deux réglementations : celle concernant l'aménagement des voies existantes et celles concernant les Points Noirs du bruit (PNB).

Dans le cas des aménagements des voies existantes, si l'augmentation du niveau sonore entre la situation de projet (2055) et la situation de référence (2055) est significative (c'est-à-dire s'il y a un écart de 2 décibels) et que les niveaux sonores réglementaires après travaux sont dépassés alors la réglementation demande de mettre des protections acoustiques.

L'évolution du projet lors des études à venir pourra modifier positivement ou négativement les calculs prévisionnels de contribution acoustique sur la base :

☐ De données topographiques plus précises ;

□□□ De l'évolution des matériels roulants (modification des signatures acoustiques des trains) ;

□□□ De l'évolution des volumes de trafics avec une influence directe sur la contribution acoustique au niveau des bâtis.

De manière générale, l'incertitude des résultats issus de la modélisation acoustique à ce stade est estimée sur les AFNT à plus ou moins 0.5 dB(A). Cette marge est due :

□□□ Au niveau de précision des plans ou des fichiers informatiques ;

□□□ La limité de validité du modèle de calcul lui-même ;

□□□ La localisation précise, notamment en altitude, des points de calculs.

C'est pourquoi au stade des études préliminaires, les protections acoustiques sont évaluées sur la base de principes. Leur dimensionnement et leur positionnement plus précis seront définis au stade des études détaillées et tiendront compte de l'actualisation des prévisions, de trafics.

Au stade actuel des études une provision globale pour risque de 15 % permet de prendre en compte cette incertitude.

La réglementation des PNB indique qu'un PNB est résorbé quand à terme les niveaux sonores en façade du bâtiment sont inférieurs à des seuils fixés par la réglementation. Le projet prévoit de résorber les PNB existants (non obligatoire selon la réglementation) en plus de ceux créés par le projet des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

Ainsi, dans le cadre du projet AFNT (hors zone de raccordement), 305 bâtiments sont à protéger (313 dans le secteur géographique N°12).

6.1.3. Cadrage pour le choix des mesures acoustiques dans le projet

Actuellement, les protections acoustiques prévues sont de deux types : les murs anti-bruit qui permettent d'atténuer le bruit à la source et les isolations de façades qui protègent les riverains des nuisances sonores à l'intérieur de leur habitation.

La protection à la source est toujours privilégiée (écrans acoustiques) quand elle est techniquement adaptée et faisable et d'un coût raisonnablement proportionné à l'objectif visé et au nombre de personnes protégées. Elle n'est pas retenue quand les bâtiments sont trop espacés ou isolés, quand les bâtiments sont exposés à plusieurs sources de bruit simultanément, quand le gain acoustique est trop faible.

Dans ce cas une solution par traitement de façades est mise en place. Cette solution consiste en un remplacement principalement des huisseries des fenêtres par des huisseries à haute performance acoustique.

Concernant les AFNT, l'exiguïté des emprises ne permet d'utiliser la solution des merlons. Ainsi, la totalité des protections acoustiques à la source sera assurée par des murs antibruit. Le projet des AFNT prévoit, au stade de l'enquête publique, □□□ murs anti-bruit, d'une longueur totale de 7,6 km, protégeant ainsi 180 bâtiments. 245 bâtiments traités par des isolations de façades.

6.1.4. Points sur les cas particuliers évoqués dans le PV d'enquête y compris les effets de l'ouvrage de protection devant Total Gaz

Le PV fait état de multiples demandes pour qu'un mur anti-bruit soit réalisé.

Sur Saint Jory, une demande est formulée pour la mise en place d'un mur du côté du canal latéral à la Garonne et particulièrement au droit du chemin de Canou.

Sur Saint Jory, 2,2 km de murs anti-bruit sont prévus d'être installés du côté du canal, du nord de la rue de Bagnols jusqu'à la limite de la commune de Lespinasse (voir dossier

d'enquête, volume F4.12 cartographie des effets et mesures à partir de la page 352). Le chemin de Canou est donc bien derrière un mur anti-bruit.

L'habitation située au « 72 de la D820 à Saint Jory », référencé R978 sur les cartes acoustiques, est protégée par des mesures d'isolations de façade car l'habitation est un Point noir du Bruit (Rez de chaussé : 75 dB(A) la nuit en situation de référence / 75,3 dB(A) en situation de projet ; 1er étage 76,3 dB(A) la nuit en situation de référence et 76,5 en situation de projet). Elle n'est par contre pas en situation de modification significative. La faible densité de maisons d'habitation dépassant les seuils réglementaires autour de cette maison ne permet pas de proposer un mur anti-bruit.

A Lespinasse, un mur anti-bruit est prévu côté canal latéral entre le chemin de la Tour et le lac du Bocage (environ 800 m de long) sur toute longueur de la commune comportant des habitats proche des voies. Il protège en particulier le grand lotissement de Lespinasse. Côté Est de la voie ferrée, seules quelques habitations éparses ont des niveaux sonores audessus des seuils réglementaires (Cas du 6, du 8 et du 2bis impasse de l'Ecluse). Il est donc prévu de les protéger par des isolations de façades. La densité d'habitations n'est pas suffisante pour préconiser un mur anti-bruit. Pour éviter la réflexion des ondes sur les maisons situées en face, différents types de murs existent : absorbants ou inclinés par exemple.

A la remarque « le dossier indique que le projet n'aura pas d'effet acoustique sur le point R797 alors qu'il en aura sur le point R786 situé à la même distance. Comment cela est possible ? », SNCF Réseau répond que ni l'un, ni l'autre ont une 'augmentation du niveau sonore entre la situation de projet (2055) et la situation de référence (2055) significative (c'est-à-dire s'il y a un écart de 2 décibels). L'habitation référencée R786 profitera de l'extrémité du mur anti bruit prévu pour protéger les autres habitations plus au Sud et plus proches des voies (qui ont des niveaux sonores au-dessus des seuils réglementaires).

Sur Fenouillet, le projet prévoit la pose d'un mur côté canal entre le sud du lac du Bocage et l'écluse de Pourrenque d'une longueur d'environ 1,6 kilomètre pour protéger les habitats de la zone la plus dense et la plus proche des voies. Côté est de la planche 14/27 qui comprend notamment la Cité Saint Gobain, seules trois habitations sont au-dessus des seuils réglementaires. Il est donc prévu de les protéger par des isolations de façades. La densité d'habitations n'est pas suffisante pour justifier un mur anti-bruit.

Le 26 rue de la Plaine à Fenouillet qui correspondrait à la référence R604, bénéficiera d'une protection par mur anti-bruit.

Une remarque sur le PV de synthèse indique que « l'étude paysagère (pièce J annexe 1 page 27) montre un chemin bordé d'une clôture.» Le riverain demande « s'il s'agit d'un mur antibruit ? ». La portion se situe entre Lespinasse et Fenouillet au niveau du lac du bocage. Coté Est du canal, l'étude préliminaire prévoit une clôture continue des emprises ferroviaires. Sur Toulouse, 3 murs anti-bruit sont prévus dans le cadre du projet d'une longueur totale d'environ 2,4 km.

Les habitations du nord de la rue de Michel Ange sont pour la majorité protégées par un mur anti-bruit. Pour des raisons techniques et d'efficacité, le mur s'arrête dès la bifurcation vers St Sulpice. Les cinq habitations dans le triangle entourées par les voies ferrées partant vers St Sulpice, qui sont au-dessus des seuils réglementaires seront protégées par des isolations de façades.

Au niveau du pk254, les habitations desservies par l'impasse Barthe ainsi que le lycée Toulouse Lautrec seront protégés par des isolations de façades car techniquement il n'est envisageable de mettre en place des écrans anti-bruit au bord des voies bruyantes qui sont bordées d'autres voies.

6.1.5. Dimensionnement des murs antibruit, isolation de façades et! Isolation de façades complémentaires

Le dimensionnement des protections est assuré sur la base des indices acoustiques LAeq (6 h-22 h) et LAeq (22 h-6 h). Les niveaux de bruit devront restés inférieurs aux seuils

réglementaires en LAeq (6 h-22 h) et LAeq (22 h-6 h), mais également en Lden pour les Points Noirs du Bruit.

Les protections acoustiques à la source de type écran sont testées avec le logiciel CADNAA-MITHRA. Leur dimensionnement de principe (longueur, hauteur, implantation) est effectué afin de permettre de satisfaire aux objectifs acoustiques pour la zone bâti sensible concernée. Par exemple, des hauteurs de murs différentes sont testées dans le modèle pour voir s'il est possible de diminuer les nuisances acoustiques sous les seuils réglementaires. C'est ainsi, qu'à Saint Jory, les deux murs anti-bruit préconisés sont de 2 et de 3 m de haut. Les contraintes techniques ferroviaires, de génie civil et d'intégration paysagère sont considérées pour la définition des solutions à la source.

Les écrans proposés sont implantés en bordure de plate-forme, à une distance compatible avec les exigences de sécurité (distance minimale entre l'écran et la caisse du train) et de maintenance, dans une approche d'optimisation du coût complet des projets (construction et possession) et de prise en considération des indicateurs de développement durable. Ils sont positionnés juste derrière les poteaux caténaïres à une distance de 4 m par rapport à l'axe de la voie. Des portes d'accès sont intégrées dans les écrans afin de permettre l'accès aux voies pour des travaux, des opérations de maintenance éventuelles voire pour des accès de sécurité pompiers.

Selon les besoins, des écrans réfléchissants ou absorbants pourront être mis en place. Ce degré de définition sera apporté dans les études ultérieures. Il existe des écrans réfléchissants et absorbants en différents matériaux : en béton, en bois, en métal ou de matériaux divers. Les bâtiments pour lesquels les objectifs réglementaires n'ont pu être atteints nécessitent des protections acoustiques complémentaires par isolations de façade.

Les études seront actualisées tout au long des étapes de conception du projet et le dimensionnement des protections acoustiques est de plus en plus précisé.

La mise en place d'isolation de façade fera l'objet d'une concertation étroite avec les riverains concernés.

Au stade actuel des études, nous n'avons pas encore arrêté la méthode pour procéder aux travaux relatifs à la mise en place de ces protections. Par retour d'expérience, au moment d'organiser les travaux pour les isolations de façades, le maître d'ouvrage prend contact avec chaque propriétaire. Une convention est passée entre le propriétaire et le maître d'ouvrage pour mener à bien les actions suivantes :

- Diagnostic acoustique et thermique dans chaque maison/appartement par un bureau d'étude spécialisé,
- Définition des travaux à mener pour chaque isolation de façade par ce même bureau d'étude,
- Appel d'offre groupé ou fait directement par le propriétaire,
- Réalisation des travaux,
- Contrôle technique et acoustique des isolations de façades,
- Paiement de la facture par le maître d'ouvrage ou le propriétaire.

Vis à vis de l'acoustique, le maître d'ouvrage a une obligation de résultat. Une fois la voie nouvelle en exploitation, les performances acoustiques seront vérifiées et les protections, si elles s'avéraient insuffisantes devront être complétées.

Le budget prévisionnel alloué aux protections acoustiques pour les AFNT est de 26,5 millions d'euros aux conditions économiques d'août 2013 y compris une provision pour risque de 15%.

6.1.6. Programmes de recherches pour diminuer le bruit à la source (infrastructure/matériel roulant)

Le système ferroviaire entreprend depuis 10 ans des actions pour permettre de réduire progressivement le bruit ferroviaire.

Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et le prévoir, et de mieux le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires, le bruit de roulement généré par le contact roue/rail et le bruit aérodynamique. Localement peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'art métalliques, les appareils de voie (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon. Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation. A faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 et 300 km/h le bruit de roulement constitue la source principale et au-delà de 300 km/h les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par SNCF Réseau. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ». Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié. SNCF Réseau a participé à l'établissement d'une base de données des émissions sonores ferroviaires.

Concernant l'infrastructure, la mise en place d'un écran anti-bruit, qui permet de piéger à la source (contact rail/roue) les émissions sonores, reste la solution la plus efficace (gain de 10dB(A) environ). Elle permet, outre la limitation réglementaire du niveau sonore en façade des habitations, la réduction du bruit dans l'environnement global.

Des actions sur le matériel roulant

En plus des actions sur les infrastructures, d'autres sont menées sur le matériel roulant par les entreprises ferroviaires.

Pour le transport des voyageurs, pour les TAGV et pour les TER, les exploitants et autorités organisatrices ont mis en place depuis plusieurs années des politiques de renouvellement du matériel roulant.

La généralisation du freinage par disque sur les voitures TAGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TAGV ont permis de réduire de -10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite sur les autres types de matériel roulant (doublé d'un dispositif anti-enrayeurs similaire à l'ABS de nos voitures) permet d'obtenir une baisse de -3 à -6 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels.

Pour le transport de marchandises, de nouveaux matériels adaptés au transport de fret équipent aujourd'hui les autoroutes ferroviaires françaises et se généraliseront au rythme des renouvellements. Ils permettent de réduire d'au moins 6dB(A) le bruit émis par rapport à

un train de fret classique.

D'une manière générale, tous les nouveaux matériels mis en circulation en Europe doivent respecter les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui garantissent des niveaux sonores fortement abaissés par rapport aux anciens matériels.

Le programme de recherche européen STAIRRS (2000-2003) a montré que la maîtrise du bruit sur le matériel était éminemment plus intéressante en terme de rapport coût/efficacité que les interventions sur l'infrastructure (et notamment la construction d'écrans), et le bénéfice des gains produits se généralise en plus à tout le réseau et l'environnement.

En région Midi-Pyrénées, de nouvelles générations de matériel TER sont en cours de mise en place (Régiolis, Régio2N).

Il est à noter que le gain relatif au nouveau matériel roulant n'est pas pris en compte dans les études acoustiques présentées. En conséquence, les protections seront dimensionnées de manière favorable pour les riverains.

Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en oeuvre, SNCF Réseau participe à plusieurs programmes de recherche français ou européens qui proposent aujourd'hui de nouvelles pistes techniques intéressantes pour réduire le bruit ferroviaire.

□□□ Le bruit de roulement

Un programme de recherche européen Silent Track (relatif à l'infrastructure) qui avait pour objectifs de trouver des solutions pour réduire le bruit de roulement, a mené des expérimentations sur des sites tests équipés d'absorbeurs dynamiques sur rail. Cet élément technique placé sur l'âme du rail, en dehors des zones d'aiguillages, a pour but d'absorber les vibrations. Sous certaines conditions, il est susceptible de conduire à des réductions comprises entre 0 et 4dB(A). Plusieurs systèmes sont homologués sur le réseau français, mais l'efficacité du système est dépendant de la rigidité de la voie. Cette technique devant se limiter aux voies dites « souples » dont l'absence de rigidité a été validée par une campagne de mesures, il ne figure donc pas dans le catalogue « type » des protections acoustiques françaises.

SNCF Réseau participe aussi au programme de recherche européen Silent Freight (relatif au matériel fret roulant) qui a pour objectifs de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de systèmes à jonc après usinage d'une gorge, ...), en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.

□□□ Le bruit des triages

SNCF Réseau a aussi engagé un programme de recherche spécifique pour réduire le bruit des triages qui provoquent un crissement aigu lié au frottement de la roue sur le rail freineur. Plusieurs solutions ont été expérimentées et le sont encore, comme la pose d'écran acoustique au droit des freins de voie, l'injection d'un lubrifiant (abandonnée) ou encore la mise en oeuvre d'un rail freineur rainuré en acier. Ces solutions ne sont pas encore opérationnelles.

□□□ Expérimentation d'écran bas

SNCF Réseau a également mis au point une solution d'écran bas d'une hauteur inférieure à 1m, placé très près du rail. Cette solution non encore homologuée en France montre son intérêt lorsqu'elle est combinée à un carénage du bas de caisse des trains, mais ne permet pas de réaliser pour le moment certaines actions de maintenance des voies. SNCF Réseau souhaite mener dans les prochaines années des expérimentations sur ce type de dispositif. Ainsi, grâce à un programme de recherche actif permanent, le système ferroviaire vise à

améliorer son insertion dans le cadre de vie et à réduire son impact acoustique, condition de l'acceptabilité de son essor et notamment du développement de la grande vitesse et du fret. Il reste, dans une large mesure, à mettre en oeuvre toutes ces techniques. Les efforts se poursuivent en ce sens et pour trouver des solutions toujours plus performantes.

6.2. Les nuisances vibratoires lors de l'exploitation

Concernant les vibrations, il n'existe pas en France de réglementation précisant les niveaux de vibrations considérés comme « gênants » pour les occupants d'habitations, ni de valeurs limites fixées au niveau réglementaire (elles tendraient à confondre limite de perception et limite de gêne, présentant en pratique des variations très importantes entre individus). Les retours d'expérience montrent que le risque de dommage lié aux vibrations se trouve quasiment circonscrit aux emprises de la ligne ferroviaire en cas de traversée de formations géologiques meubles et qu'il ne peut se faire ressentir qu'à une courte distance des emprises dans le cas de traversée de formations géologiques plus résistantes.

Dans le cas du projet AFNT, les phénomènes vibratoires sont abordés et cartographiés dans le dossier d'enquête (Cf. pièce F4.12 page 262 à 271). Les bâtis résidentiels concernés par les risques de dommage se trouvent tous dans les emprises prévisionnelles du projet et seront donc acquis. Six bâtis industriels sont potentiellement dans une zone à risques de dommage.

Des études spécifiques détaillées seront réalisées lors des phases ultérieures d'études, en fonction du résultat des études géotechniques détaillées, des types de fondations et de structures de ces bâtiments, pour ces cas particuliers. Selon les résultats de ces études, des mesures préventives ou liées à la maintenance de la voie pourront être mises en oeuvre :

▣ Atténuation de la propagation des vibrations (pose de silentblock) ;

▣ Réduction des efforts au contact roue/rail (meulage des rails pour réduire les discontinuités et imperfections des surfaces de roulement).

Enfin, dans les secteurs identifiés, le maître d'ouvrage fera constater, au besoin par un huissier, l'état préalable des bâtis avant les travaux, permettant en cas de dommage avéré après mise en service, une réparation ou un dédommagement.

6.3. Les expropriations – L'impact sur le foncier

Au stade actuel des études, il est prévu l'acquisition de 23 bâtis. Ces acquisitions concernent les biens situés dans les emprises prévisionnelles du projet, et sont repérées dans la pièce F volume 4, cahier géographique n°12, du dossier d'enquête, au paragraphe 3.5.

A compter de la déclaration d'utilité publique (DUP) et donc de l'entrée en vigueur des emplacements réservés (ER), les propriétaires concernés bénéficieront d'un droit de délaissement leur permettant « d'exiger de la collectivité ou du service public au bénéfice duquel le terrain a été réservé qu'il soit procédé à son acquisition » (C. urb. L. 123-17). Les ER resteront nécessaires pendant toute la durée du projet, de la DUP jusqu'à la mise en service du projet.

Il est à noter que l'introduction d'un ER n'induit pas de contrainte pour les propriétaires dans la gestion courante des terrains concernés, et que les ER non utilisés seront supprimés après mise en service de la ligne. A contrario, l'institution d'un ER ouvre un droit de délaissement au profit du propriétaire qui peut ainsi forcer son bénéficiaire à procéder à l'acquisition du bien concerné.

Les propriétaires et les exploitants, dont les biens se trouvent inclus dans les emprises du projet seront indemnisés dans les conditions prévues par le code de l'expropriation. Il est à noter que les propriétés, dont une emprise partielle est requise, peuvent se voir allouer une indemnité de dépréciation du surplus de la propriété. Le prélèvement est l'origine du préjudice et est traité dans ce cas au moment de l'acquisition de l'emprise de l'infrastructure.

De même, les propriétés riveraines non concernées par l'emprise qui subiraient un

préjudice « anormal et spécial » au sens de la jurisprudence, pourraient demander à être indemnisés au titre des dommages de travaux publics, la situation étant à apprécier sur la base du projet définitif et en tenant compte de l'ensemble des mesures d'accompagnement (mesures acoustiques, paysagères, de dessertes, etc.).

SNCF Réseau acquiert les biens et les surfaces nécessaires à la construction de son ouvrage. Pour ce faire, il conduit les négociations en vue d'une acquisition à l'amiable, suivant le processus décrit au paragraphe 5.2.1.1 (page 19) du volume 3.3 de la pièce F :

Il convient tout d'abord de rappeler que la délimitation des emprises définitives fera l'objet d'une enquête parcellaire (l'enquête préalable à la DUP ne portant pas sur cette délimitation), et qu'elles seront déterminées sur la base du projet définitif suite à un approfondissement des études, la phase d'étude s'accompagnant d'une concertation locale à laquelle les propriétaires seront associés.

Ensuite, les propriétaires des biens compris dans les emprises définitives seront informés individuellement de l'ouverture de cette enquête parcellaire (le calendrier ne peut cependant être précisé à ce jour, car dépendant des orientations à venir pour la mise en oeuvre du projet). Conduite sous la responsabilité du préfet de département, cette enquête permettra au public, en particulier à toutes les personnes concernées qui recevront une notification individuelle, de consulter un dossier en mairie et de faire connaître leurs situations foncières (locataires, servitudes...) auprès d'un commissaire enquêteur. Cette enquête permettra notamment de recueillir les observations des propriétaires concernés en vue d'un traitement des situations au cas par cas. Après avoir visité le bien, France Domaine déterminera sa valeur par référence aux données du marché immobilier local.

Sur la base de cette estimation, le maître d'ouvrage (ou l'opérateur foncier qu'il aura désigné) fera une proposition d'acquisition aux propriétaires. A cette occasion, chaque situation particulière sera examinée au cas par cas pour estimer d'éventuels préjudices complémentaires subis par les propriétaires.

Le maître d'ouvrage ne peut pas passer outre l'avis de France Domaine. En cas de désaccord, la fixation du montant des indemnités relève du juge de l'expropriation. Durant toute la phase d'acquisition par voie judiciaire, et jusqu'à la prononciation du jugement, SNCF Réseau et le propriétaire conservent la possibilité de s'accorder à l'amiable.

Suite aux différents retours d'expérience sur les autres projets, il en ressort que la quasi-totalité (98%) des acquisitions sont traitées à l'amiable.

Après mise en service du projet, SNCF-Réseau demandera la suppression des ER sur les surfaces non utilisées par l'infrastructure. Ces suppressions pourront être mises en oeuvre à l'occasion de toute procédure d'évolution des documents d'urbanisme, y compris par le biais d'une modification simplifiée.

Cas particuliers évoqués dans les questions :

- 16 rue Taine à Toulouse : le projet ferroviaire porté à l'enquête n'impacte pas la parcelle située à cette adresse. Au droit de cette parcelle, le projet ferroviaire s'inscrit dans les emprises ferroviaires actuelles.

- 73 rue Michel Ange à Toulouse : Comme évoqué lors de la réunion publique du 6 novembre 2014, le projet ne prévoit pas d'extension d'emprise au droit de cette parcelle. Au droit de cette parcelle, le projet ferroviaire s'inscrit dans les emprises ferroviaires actuelles

- 109 (comme mentionné dans le registre, et non 169, comme mentionné dans le PV de synthèse) route de Launaguet à Toulouse : Au stade actuel des études, la parcelle est impactée par le projet ferroviaire, notamment pour l'implantation des aménagements nécessaires à l'interconnexion de la halte ferroviaire avec la station de métro Ligne B de La Vache.

Comme mentionné au paragraphe 5.2.1.1 (page 20) du volume 3.3 de la pièce F, il est à noter que « si les biens acquis sont occupés par un locataire, SNCF Réseau sera tenu de leur proposer des solutions de relogement tenant compte de leurs besoins et des normes d'habilité en vigueur. Qu'ils acceptent les propositions de SNCF Réseau ou qu'ils se relogent par leurs propres moyens, leurs frais de déménagement seront pris en charge ».

- 70 chemin de l'église de Lalande à Toulouse : Au stade actuel des études, la parcelle est impactée par le projet ferroviaire, pour permettre l'implantation de la 4ème voie à l'Est du plateau de voies ferroviaires existant. Une fois l'impact définitif déterminé suite aux études de détails, les processus de l'enquête parcellaire et d'acquisition pourront alors être engagés, et permettront de déterminer le niveau d'indemnisation.

- 351 avenue des Etats-Unis à Toulouse : Au stade actuel des études, la parcelle est impactée par le projet ferroviaire, pour permettre la remise aux normes routières de la rampe d'accès au pont de Rupé. Ce n'est que suite à la définition de l'emprise définitive que les processus de l'enquête parcellaire et d'acquisition pourront être engagés. L'échéance de cette enquête parcellaire n'est pas connue actuellement, mais les acquisitions pourraient être envisagées en 2016/2017.

- 357 avenue des Etats-Unis à Toulouse : Au stade actuel des études, la parcelle est impactée par le projet ferroviaire, pour permettre le déplacement de la halte de Lacourtenourt, à proximité du boulevard Salvador Allende.

- 365 avenue des Etats-Unis : Au stade actuel des études, la parcelle est impactée par le projet ferroviaire, pour permettre l'implantation de la 4ème voie à l'Est des voies ferroviaires existantes. Ce n'est que suite à la définition de l'emprise définitive et de l'exploitabilité du surplus que le niveau d'indemnité de dépréciation du surplus de la propriété pourra être déterminé.

- 183 impasse de l'Ecluse à Saint-Jory : Au stade actuel des études, la parcelle est impactée par le projet ferroviaire. Les processus de l'enquête parcellaire et d'acquisition seront engagés suite aux études de détails, et permettront de déterminer le niveau d'indemnisation. France Domaine sera consulté sur les dossiers individuels d'évaluation. Après avoir visité le bien, France Domaine déterminera sa valeur par référence aux données du marché immobilier local.

Projet Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax :

II est rappelé que la zone de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante, au Nord de la rue de Bagnols à Saint-Jory, fait partie du projet Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax. Pour autant, vous trouverez en suivant des éléments de réponse aux questions posées concernant cette zone.

Expropriation de Michel SALES

La propriété de M. SALES se situe dans la zone de raccordement du projet de ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse au réseau existant. Le dévoiement vers l'Est des voies existantes est nécessaire pour permettre la construction d'un ouvrage d'art ferroviaire

de type « saut de mouton » (raccordement des voies en dénivelé). De ce fait, l'habitation de M. SALES est intégralement comprise dans l'emplacement réservé au projet de ligne nouvelle – tel qu'il figure dans le dossier de mise en compatibilité du PLU de St-Jory au titre de la partie ligne nouvelle – et se situe à moins de 10 m des entrées en terre de ce projet (entrées en terre au-delà desquelles il faut compter les pistes, les aménagements annexes... ce qui a conduit à fixer les ER à 25 m de cette limite). Dans ces conditions très contraintes, l'acquisition de cette habitation est nécessaire à la réalisation du projet ferroviaire, ainsi que cela figure également sur la planche effets et mesures située en annexe du cahier géographique n°11 de l'étude d'impact (F 4-11, page 199). L'introduction de l'ER par la DUP ouvrira le droit de délaissement au propriétaire.

La délimitation exacte des emprises se basera sur le projet définitif suite à un approfondissement des études. Ces emprises définitives feront l'objet d'une enquête parcellaire (l'enquête préalable à la DUP ne portant pas sur cette délimitation).

Espace EVASION

La propriété de M. Valentin se situe dans la zone de raccordement du projet de ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse au réseau existant. Le dévoiement vers l'Est des voies existantes est nécessaire pour permettre la construction d'un ouvrage d'art ferroviaire de type « saut de mouton » (raccordement des voies en dénivelé). De ce fait, la parcelle cadastrée section B n°563 à St-Jory est intégralement comprise dans l'emplacement réservé au projet de ligne nouvelle, tel qu'il figure dans le dossier de mise en compatibilité du PLU de St-Jory au titre de la partie ligne nouvelle (cf. planche page 27). Dans ce secteur, le périmètre de l'emplacement réservé a été réduit au strict minimum (pas de marge par rapport au-delà des emprises prévisionnelles). Dans ces conditions très contraintes, l'acquisition de la totalité de cette parcelle apparaît nécessaire à la réalisation du projet ferroviaire. La délimitation exacte des emprises se basera sur le projet définitif suite à un approfondissement des études. Ces emprises définitives feront l'objet d'une enquête parcellaire (l'enquête préalable à la DUP ne portant pas sur cette délimitation).

Comme indiqué dans l'étude d'impact (volume 3.3 chapitre 5.2.1.4 Effets et mesures sur les activités économiques), le maître d'ouvrage indemniserà l'exploitant du site commercial en « prenant en charge ses frais de réinstallation à l'identique ainsi que les indemnités correspondant aux éventuelles pertes d'activité durant la période de transfert, évalués par France Domaine ».

Famille SOULET

Cet ensemble de parcelles (tènement foncier) se situe dans la zone de raccordement du projet de ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse au réseau existant. Il se trouve pour partie dans l'emplacement réservé au projet de ligne nouvelle, tel qu'il figure dans le dossier de mise en compatibilité du PLU de St-Jory pour la partie ligne nouvelle (cf. planche page 27). Dans ce secteur, le périmètre de l'emplacement réservé au projet de ligne nouvelle a été réduit au strict minimum (pas de marge au-delà des emprises prévisionnelles). Compte tenu du projet de vente évoqué, SNCF Réseau se tient à la disposition des propriétaires et de leurs acquéreurs potentiels pour leur fournir la limite précise de l'emplacement réservé ainsi que toutes les informations disponibles en ce qui concerne les effets du GPSO sur ce site, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation ferroviaire, ainsi que les mesures qui seront prises pour y remédier.

Famille SOULET

Cet ensemble de parcelles (tènement foncier) se situe dans la zone de raccordement du projet de ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse au réseau existant. Le dévoiement vers l'Est des voies existantes est nécessaire pour permettre la construction d'un ouvrage d'art ferroviaire de type « saut de mouton ». Ce tènement se trouve pour une

majeure partie dans l'emplacement réservé au projet de ligne nouvelle, tel qu'il figure dans le dossier de mise en compatibilité du PLU de St-Jory pour la partie ligne nouvelle (cf. planche page 27). Dans ce secteur, le périmètre de l'emplacement réservé au projet de ligne nouvelle a été réduit au strict minimum (pas de marge au-delà des emprises prévisionnelles).

La délimitation exacte des emprises se basera sur le projet définitif suite à un approfondissement des études. Ces emprises définitives feront l'objet d'une enquête parcellaire (l'enquête préalable à la DUP ne portant pas sur cette délimitation).

Indivision Gardes/Nougarolis

Cette parcelle se situe dans la zone de raccordement du projet de ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse au réseau existant. Elle se trouve pour partie dans l'emplacement réservé au projet de ligne nouvelle, tel qu'il figure dans le dossier de mise en compatibilité du PLU de St-Jory pour la partie ligne nouvelle (cf. planche page 29). Dans ce secteur, le périmètre de l'emplacement réservé au projet de ligne nouvelle a été réduit au strict minimum (pas de marge au-delà des emprises prévisionnelles). Compte tenu du projet de vente évoqué, SNCF Réseau se tient à la disposition des propriétaires et de leurs acquéreurs potentiels pour leur fournir la limite précise de l'emplacement réservé ainsi que toutes les informations disponibles en ce qui concerne les effets du GPSO sur ce site, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation ferroviaire, ainsi que les mesures qui seront prises pour y remédier. L'emplacement réservé au GPSO entrera en vigueur au moment de la DUP. Après mise en service du GPSO, SNCF réseau demandera la suppression des surfaces qui n'auront éventuellement pas été utilisées par l'infrastructure. Par ailleurs, l'institution d'un emplacement réservé ouvre un droit de délaissement au profit du propriétaire qui peut ainsi obliger son bénéficiaire à procéder à l'acquisition du bien concerné.

Entreprise GREGORI :

Le projet d'extension des locaux de l'entreprise a fait l'objet d'un sursis à statuer en décembre 2011 car les nouveaux locaux étaient projetés à l'arrière du bâtiment. Depuis, dans le cadre de la préparation de l'enquête d'utilité publique, les études du GPSO ont été affinées ; elles confirment l'impossibilité d'autoriser cette extension à l'arrière du bâtiment. En effet, l'assiette foncière de ce projet d'extension se situe dans les emprises prévisionnelles du GPSO. Toutefois, des possibilités d'extension pourraient être étudiées au nord du bâtiment. Dans ce cadre, SNCF Réseau a fourni au dirigeant de l'entreprise en juin 2013 la limite précise de l'emplacement réservé, en veillant à le réduire au strict minimum (pas de marge au-delà des emprises prévisionnelles). La pérennité de l'exploitation dans sa configuration actuelle n'est pas remise en cause.

Dans le cadre d'une poursuite de l'action foncière (cf. ci-dessus), le maître d'ouvrage proposera à l'entreprise l'acquisition de la partie de ses parcelles nécessaires aux travaux de la ligne nouvelle et conviendra des modalités de restructuration des installations (locaux d'activité et habitations).

2.4.6.6 L'analyse de la commission d'enquête

Avant de donner son avis sur les observations et demandes du public sur ce thème, la commission tient à exprimer son point de vue général sur les nuisances résultant du projet AFNT. Considérant que les voies nouvelles seraient créées le long des voies existantes, elle estime que le tracé du projet et l'utilisation des haltes déjà existantes constituent nécessairement la solution qui aura le moins d'impact négatif vis à vis des riverains et de l'environnement en général.

De plus, la commission estime que le projet, qui créera des protections et des aménagements paysagers qui n'existent pas le long des voies actuelles, améliorera plutôt la situation des riverains même s'il leur faudra supporter préalablement une lourde et longue phase de travaux.

Au demeurant, la plupart de ces riverains ont choisi de vivre à proximité d'une infrastructure ferroviaire en toute connaissance de cause. Il est vrai aussi que la loi les protège d'un accroissement du bruit au-delà d'un certain seuil qui est calculé à partir de la situation actuelle et non pas celle de la période de leur installation, ce qui peut minimiser sensiblement le différentiel à prendre en compte. Calculé depuis leur date d'acquisition, le seuil d'accroissement légal de mise en place de protections acoustiques serait vraisemblablement dépassé par de nombreuses autres habitations. La loi ne prend pas en compte cette réalité.

Toutefois, à plus long terme, la commission s'interroge sur l'incidence et le ressenti acoustique en raison de l'accroissement de la fréquence des trains, mais aussi du vieillissement du matériel (qui n'est pas géré par RFF mais par les exploitants) et des voies.

Elle note que le projet se situe en milieu périurbain et urbain ce qui génère des contraintes fortes. Ce type de projet, qui n'est pas fréquent ces dernières décennies en France, requiert de la part du maître d'ouvrage une attention particulièrement forte et un contrôle par les collectivités locales, soucieuses du bien être de leurs habitants.

Pour analyser les requêtes du public, la commission a adopté le même plan.

LES IMPACTS ACOUSTIQUES

Les impacts acoustiques sont, sans surprise, la principale préoccupation du public à proximité d'une voie ferrée. Le sujet est particulièrement délicat en raison de sa complexité technique mais aussi des écarts importants du ressenti par les personnes.

La commission comprend les demandes exprimées par le public d'extension ou même de généralisation des murs antibruit ou encore de tunnels aux endroits les plus urbanisés.

Cependant, elle estime que RFF n'est tenu que de respecter la loi : rien ne lui impose d'aller au-delà. Il reviendra aux propriétaires ou aux promoteurs de tenir compte de la proximité des voies ferrées pour des constructions futures.

La commission n'a pas l'expertise et ne dispose pas des moyens techniques lui permettant de juger du bienfondé de chaque demande individuelle. Elle ne peut qu'inviter le public à se référer aux réponses de RFF qui semblent complètes. En tout état de cause, la législation impose que le niveau de bruit soit contrôlé après mise en service pour s'assurer que les seuils réglementaires ont bien été respectés et réaliser des protections complémentaires si nécessaire. Les riverains et les associations de riverains et même les municipalités doivent être vigilantes sur ce point.

Même si la législation est respectée, il est certain que pour des raisons financières que RFF justifie clairement par des contraintes techniques, les riverains isolés seront moins bien traités que ceux résidant dans des zones plus denses : une protection de façade n'apporte pas le confort d'un mur antibruit, particulièrement à l'extérieur des bâtiments.

La commission considère que les habitants qui ne bénéficieront pas d'un mur antibruit en raison de considérations financières, ont droit à une protection de façade comportant non seulement l'isolation des ouvertures (huisseries et vitrage), mais aussi celle des façades elles-mêmes qui peuvent le nécessiter en fonction des matériaux dont elle sont composées. Cette disposition n'est pas clairement dit dans la réponse de RFF.

Elle a bien noté qu'en ce qui concerne les protections de façade, chaque bien serait expertisé et qu'il en résulterait un accord sur les travaux à réaliser avec les propriétaires concernés.

Si le coût des protections à réaliser se révélait prohibitif, l'acquisition du bien par RFF pourrait être envisagée.

La commission prend acte des réponses de RFF portant sur les méthodes d'évaluation des bruits, sur la nature, la hauteur... des murs antibruit, sur la nature des protections de façade, sur les autres mesures permettant de réduire le bruit qui répondent aux interrogations du public et de la commission.

Elle enregistre que les incertitudes de la modélisation existent et qu'elles ont justifié une provision de 15% sur le budget des protections phoniques.

Rien n'interdit qu'un jour les autorités prennent en compte l'idée de réduire les vitesses maximales autorisées des trains pour réduire le niveau sonore. Ces contraintes sont mises en place régulièrement pour la circulation automobile, même si les raisons invoquées sont en partie différentes. Alors pourquoi pas pour les trains ?

LES VIBRATIONS

La réponse de RFF se contente de rappeler ce qui figure dans le dossier d'enquête qui n'apporte que peu d'information concrète.

Il est intéressant de noter pour le public concerné que « *dans les secteurs identifiés, le maître d'ouvrage fera constater, au besoin par un huissier, l'état préalable des bâtis avant les travaux, permettant en cas de dommage avéré après mise en service, une réparation ou un dédommagement.* »

LES EXPROPRIATIONS – LES IMPACTS SUR LE FONCIER

La commission n'a pas à se prononcer sur toutes les requêtes relatives au projet des lignes nouvelles (Michel SALES, famille SOULET, Indivision Gardes/Nougarolis, société Espace Evasion).

Les réponses faites aux demandes des sociétés Pépinières GREGORI et GREGORI INTERNATIONAL semblent incomplètes à la commission sur de nombreux points.

Pépinières GREGORI

La commission estime, en tout état de cause, que l'exploitation des pépinières GREGORI ne doit pas être impactée négativement par le projet. Ou des solutions satisfaisantes sont trouvées sur place ou une expropriation totale doit être décidée avec une proposition de réinstallation acceptée par les Pépinières GREGORI et prise en charge de tous les frais afférents (déménagement, perte d'exploitation...). La commission comprend que l'incertitude peut être pénalisante pour les pépinières GREGORI. Il lui semble que l'indemnisation dont elle ferait l'objet en cas d'expropriation totale devra pendre en compte tous les investissements qu'elle doit légitimement continuer à faire pour assurer son avenir et qui seraient perdus en cas de déménagement.

En ce qui concerne sa demande de mur antibruit, les pépinières GREGORI ne doivent pas bénéficier d'un régime dérogatoire : RFF ne doit s'en tenir qu'aux dispositions de la loi comme pour les autres riverains.

GREGORI INTERNATIONAL

Comme pour les Pépinières GREGORI, la commission estime que si des solutions satisfaisantes ne sont trouvées sur place, une expropriation totale doit être décidée avec une proposition de

réinstallation acceptée par GREGORI INTERNATIONAL et prise en charge de tous les frais afférents (déménagement, perte d'exploitation...).

La demande relative au mur antibruit n'est recevable que pour autant que les bâtiments actuels sont affectés au moins en partie à du logement (ceci semble être le cas à la lecture de la réponse de RFF) et que les seuils légaux sont dépassés. La protection sera, selon les mêmes critères que pour les autres riverains du projet, un mur antibruit ou une protection de façade.

Si ce n'est pas le cas, RFF n'est pas tenu de réaliser une protection acoustique. Il appartiendrait, dans cette hypothèse, à la société GREGORI INTERNATIONAL de prendre à sa charge tous les travaux d'isolation nécessaires.

La commission n'a pas d'observations à faire sur les réponses aux autres requêtes formulées par le public. RFF justifie la nécessité de maîtriser les emprises concernées et répond aux autres questions posées, comme le relogement des locataires. Elle invite les propriétaires concernés à se manifester à l'enquête parcellaire qui interviendrait en 2017 si l'utilité publique du projet AFNT est prononcée.

RFF rappelle très clairement aux propriétaires concernés qu'ils disposent d'un droit de délaissement leur permettant de demander l'acquisition de leur bien au bénéficiaire de l'emplacement réservé. La commission tient cependant à préciser deux choses :

- le propriétaire qui engage une procédure de délaissement ne bénéficie pas d'un droit de « repentir » lui permettant de retrouver la propriété de son bien si l'opération qui avait justifié la création de l'emplacement réservé sur leur bien était abandonné ;
- à la connaissance de la commission, les évaluations de France Domaine ne s'imposent pas au bénéficiaire de l'emplacement réservé d'une manière aussi stricte qu'énoncé par RFF dans sa réponse. L'évaluation de France DOMAINE constitue seulement un avis.

Le public s'est peu exprimé sur les nuisances visuelles du projet. Les quelques demandes relatives au paysage sont été prises en compte dans le thème 7 relatif à l'environnement. Comme elle l'a indiqué, ci-avant, le projet modifiera peu la vue des riverains dans la mesure où les nouvelles voies seraient créées le long des voies actuelles. Certains aspects seraient même améliorés comme la disparition de la ligne électrique longeant les voies qui serait enterrée. A l'inverse certains ouvrages auront un impact négatif, les ouvrages de protection des sites SEVESO, par exemple.

EN définitive, il est certain que le projet améliorera plutôt la vue offerte par l'infrastructure qui, au demeurant, est mal entretenue actuellement et offre à de nombreux endroits un aspect de désolation.

La commission estime que l'aspect paysager du projet doit être traité avec attention d'autant plus qu'il devrait induire une densification de la population à proximité.

Thème 7 – Les impacts sur l’environnement

2.4.7 - Thème 7 – Les impacts sur l’environnement

2.4.7.1 Rappel du dossier d’enquête

Le canal latéral à la Garonne

La voie ferrée longe le Canal latéral à la Garonne depuis le Nord de la commune de CASTELNAU D’ESTRETEFONDS, jusqu’au pont-route de l’A620 (Nord de TOULOUSE) sur un linéaire de 17 kilomètres environ.

Le projet nécessite des reprises de la berge est du canal sur un linéaire de 2,7 kms (au stade actuel des études) répartis en 5 zones discontinues.

Ces reprises seront réalisées de telle sorte que soient maintenues les fonctionnalités du canal et de sa berge est (navigation, corridor biologique, chemin de halage...).

Elles consistent principalement dans la pose de pieux et de planches consolidant la berge et facilitant la « revégétalisation ».

Au-delà de la reprise elle-même, de nombreux aménagements des rives et de l’espace entre le canal et les voies sont prévues pour la circulation, l’agrément du public et une meilleure insertion paysagère.

L’étude d’impact ne fait état d’aucun effet négatif sur le canal résultant des reprises et aménagements.

VOIES NAVIGABLES DE France(VNF) qui gère le canal est favorable au projet auquel elle a largement contribué.

Les eaux superficielles et souterraines

Pour compenser les ruissellements liés à l’augmentation de la surface des voies, 3 bassins de rétention sont prévus ainsi que des dispositifs de drainage longitudinal et transversal. Le projet sera affiné après la DUP au niveau de l’étude loi sur l’eau.

Le projet franchit un seul cours d’eau temporaire déjà traversé par les lignes existantes (le MALTEMPS) sans conséquence notable. Ce franchissement sera réalisé par un busage dont la section reste à déterminer.

Le projet passe à proximité de la prise d’eau du canal latéral au niveau de LACOURTENSOURT.

Aucun dispositif supplémentaire n’est prévu par rapport à l’existant. Des mesures seront prises en cas de désordre constaté.

Le projet ne franchit aucune zone inondable et n’empiète sur aucune zone humide.

La nappe phréatique est proche de la surface dans le secteur traversé et la rend particulièrement sensible aux pollutions terrestres.

Les dispositifs mis en place pour les eaux superficielles permettront de réduire ce risque au minimum. Par ailleurs, celui de baisse du niveau de la nappe du fait des ouvrages réalisés est quasiment nul.

La faune et la flore

En phase d’exploitation, les impacts supplémentaires du projet AFTN seront faibles étant donné qu’ils sont déjà présents avec les lignes actuelles. RFF prévoit cependant diverses mesures de réduction.

Le développement urbain et l’aménagement du territoire

Le projet aura inévitablement des conséquences positives sur le développement urbain et économique du territoire, en particulier aux abords des points d’arrêt.

Permettant un fort développement de l’offre ferroviaire, il génèrera une densification de l’habitat dans le périmètre des gares ferroviaires et un rabattement vers le train pour les habitants de zones plus larges.

Il sera l’occasion d’un vaste réaménagement du quartier MATABIAU baptisé TOULOUSE EUROSUDOUEST.

Autres conséquences environnementales

Le projet AFNT n'affectera aucune activité agricole ou sylvicole et ne créera aucun effet de coupure.

L'instabilité des sols liée notamment au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux fera l'objet d'études géotechniques ultérieurement.

Le projet n'aura aucun effet notable sur le patrimoine, le tourisme et les loisirs.

2.4.7.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Avis du CGEDD

Le CGEDD a formulé plusieurs demandes d'amélioration du dossier d'enquête :

- préciser l'évaluation des impacts sur les milieux aquatiques (ouvrages de franchissement des cours d'eaux, terrassements...) conditionnant les compensations envisagées ;
- préciser l'évaluation des incidences sur le réseau NATURA 2000 et plus généralement, les impacts sur la biodiversité et les compensations en découlant ;
- préciser les solutions envisagées pour la gestion des matériaux nécessaires aux terrassements et ouvrages d'art (plus de 40 millions de m³) dans un secteur déjà largement déficitaire (ouverture de carrières, trafic de camions, cahiers des charges des entreprises...) ;
- préciser les aires de stockage de matériaux et les échéanciers de mise en service retenus.
- préciser les effets du programme GPSO sur le trafic de camions sur l'A63 et la RN10.
- mieux expliciter en quoi les compensations proposées prennent bien en compte de manière justifiée tous les besoins de compensation, y compris pour les cours d'eau et la biodiversité ordinaire ;
- clarifier le terme « d'emprise du projet de lignes nouvelles » en présentant parallèlement les estimations des surfaces devant relever d'une acquisition foncière, celles correspondant à des emprises complémentaires de chantier, et celles correspondant à la prise en compte de toutes les surfaces durablement affectées par le projet;
- demandes multiples de précisions sur la gestion des eaux, sans attendre le dossier « loi sur l'eau » ;
- demandes multiples de précisions concernant l'incidence sur la faune (notamment habitat naturel, sites de ponte) et la flore ;
- faire un examen rapide de la compatibilité des trois projets avec le SDAGE ;

Observation de la commission : la plupart de ces demandes ont été prises en compte par RFF dans son dossier définitif.

Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles de la Haute-Garonne.

Les observations formulées dans cet avis ne concernent pas le projet AFNT qui n'affecte pas de terres agricoles.

2.4.7.3 Les observations du public

. Le CODEV, qui juge l'étude d'impact par ailleurs très bien faite, regrette cependant qu'elle ait négligé de nombreux impacts sur la vie quotidienne des riverains (effets de coupure gigantesque, impacts visuels et paysagers, traitement et entretien des talus...) ;

. IL souhaite également (ainsi que l'APUMP) que le projet aille plus loin que les mesures compensatoires proposées et qu'au travers d'une concertation étroite avec la population, il contribue à une amélioration de la biodiversité ;

. Plusieurs observations du public ont porté sur la préservation de l'environnement le long de la voie verte longeant le canal latéral. Elles insistent sur l'aspect visuel mais aussi sonore repris

dans le thème consacré aux nuisances. Elles demandent qu'une priorité soit donnée à l'environnement des riverains ;

. L'association pour la sauvegarde du patrimoine de LESPINASSE propose la réalisation d'un mémorial rappelant l'existence des 3 maisons éclusières démolies (Lacourtenourt, LESPINASSE et Bordeneuve). Ce mémorial consisterait en un pupitre en lave émaillée au niveau de chacune des trois maisons et 6 autres pupitres jalonnant un parcours culturel et patrimonial le long du canal joignant les trois maisons (budget de 27 006 euros TTC) ;

. Si l'on faisait circuler les TGV sur les voies actuelles (voire avec une seule voie supplémentaire) on sauverait les 3 maisons éclusières dont la démolition est envisagée ;

. Le mur antibruit tout le long du canal doit être « végétalisé » pour préserver son esthétisme et son charme pour les nombreux promeneurs (éviterait aussi les tags) ;

. Les ouvrages de protection des sites SEVESO, imposés par des PPRT, seront une catastrophe esthétique injustifiée vu le risque ;

. Des protections paysagères sont à prévoir pour les ouvrages de protection au droit des sites SEVESO. D'une manière plus générale une étude paysagère plus approfondie doit permettre leur intégration dans l'environnement (idem pour les murs antibruit le long du canal) ;

. Le CODEV demande qu'une réflexion soit menée sur le déplacement de l'ensemble des installations SEVESO seuil haut, avant la mise à 4 voies de l'axe saint JORY-TOULOUSE ;

. Quel impact auront les travaux et le futur trafic ferroviaire sur la zone Natura 2000, les zones vertes, les zones humides ?

. TOTAL MARKETING GAZ demande que l'étude d'impact précise qu'elle suit trimestriellement la qualité de ses eaux souterraines qui montrent que les concentrations en hydrocarbure sont dans les normes ;

. TOTAL MARKETING GAZ fait observer que l'étude d'impact semble comporter une erreur d'unité relative à la résistance aux effets thermiques (pièce F - volume 12 - page 192) ;

. Une observation conteste le passage des voies le long du canal qui détruisent l'environnement et un patrimoine historique et interdisent l'agrandissement de la voie verte le long du canal ;

. La réalisation des nouvelles voies peut-elle avoir pour conséquence des infiltrations dans les eaux du canal ? Quels impacts environnementaux plus généralement ?

. Le maire de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS rappelle qu'une zone NATURA 2000 et 2 ZNIEFF seront impactés par le projet. Il demande une attention particulière ;

. Le passage des trains génère des vibrations destructrices pour le canal ;

. Le syndicat du bassin Hers-Girou constate et regrette que les informations du dossier, relatives au pont que RFF envisage de créer à CASTELNAU D'ESTRETEFONDS entre les ponts actuels de franchissement de l'Hers mort par la voie ferrée et la RD820, soient très imprécises. Rien ne permet pas de dire si cet ouvrage, ainsi que la réalisation d'une base travaux sur un espace situé entre le canal, la voie ferrée existante et l'Hers-Mort, auront des impacts importants ou non sur le fonctionnement hydraulique de l'Hers mort et sur la qualité des eaux aquatiques, la végétation et la faune. Le pont actuel de la voie ferrée sera-t-il démolit, ses piles seront-elles détruites ? Quels impacts sur la stabilité des berges et du lit ? Quid du risque inondation... ?

Il demande :

- une meilleure évaluation des impacts hydrauliques du pont AFNT tant sur les enjeux liés à la stabilité du lit et des berges que sur les inondations en amont et en aval de l'ouvrage ;
- qu'une solution alternative soit étudiée pour un viaduc évitant l'implantation de nouvelles piles dans le lit mineur ;
- l'accès et la continuité de circulation sur les berges pour les agents chargés de la police des eaux et de l'entretien ;
- que le devenir du pont de la voie ferrée actuel soit précisé notamment en ce qui concerne les piles du pont ;
- que des mesures compensatoires soient engagées au regard des impacts résiduels significatifs négatifs du projet ;
- que des mesures compensatoires soient spécifiquement identifiées pour la base travaux ;

. La Halte de FENOUILLET est « cernée » par 3 antennes radio. Que dit la législation en matière d'accueil du public dans ce cas ;

. L'Association des communes du Canal des deux mers souhaite protéger l'image du canal avec la mise en place d'un écran végétal le long du canal en particulier sur le secteur de LESPINASSE ;

. Au niveau de FENOUILLET, de combien de mètres l'emprise de la voie ferrée, du mur antibruit, de l'aménagement paysager et de la voie d'entretien du canal empiètera-t-elle sur le canal actuel ?

2.4.7.4 Les questions complémentaires de la commission

. La commission d'enquête n'a pas de question complémentaire. Elle souhaite que soit bien confirmé que le projet AFNT n'aura pas d'incidence sur la zone Natura 2000 et les 2 ZNIEFF.

2.4.7.5 Les réponses du porteur de projet

7.1. Méthodologie employée pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

Le projet des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse génère des effets aussi bien négatifs que positifs, directs et indirects, temporaires et permanents. SNCF Réseau a mené une analyse globale des effets sur son environnement en termes d'emprises en période d'exploitation et de travaux : environnement humain et cadre de vie, agriculture et sylviculture, environnement physique (sol, sous-sol, eaux superficielles, eaux souterraines, zones humides,...), environnement naturel et biologique, patrimoine culturel, tourisme et loisirs, paysage.

Les études ont été menées en respectant la doctrine « Eviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel » du 6 mars 2012 édictée par le Ministère de l'Environnement. En effet, les atteintes aux enjeux majeurs ont été en premier lieu évitées, puis réduites si l'évitement n'était pas possible ou compenser en dernier recours.

Le détail des effets et des mesures associées se trouve dans la pièce F4-12 de la page 183 à la page 352.

La synthèse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation du programme GPSO est donnée dans la pièce F3-4, chapitre 8.

7.2. Effet de coupure

Actuellement la zone au Nord de Toulouse est coupée par plusieurs axes Nord/Sud : la Garonne, le canal latéral à la Garonne, la voie ferrée existante et la RD 820.

L'aménagement de la voie existante avec une troisième et une quatrième voie risque d'accentuer l'effet de coupure déjà fortement existant.

La circulation routière Est-Ouest sera assurée en rétablissant les voiries avec le maintien des fonctionnalités actuelles (nombre de voies, largeur chaussée, type de voirie).

Dans le cadre d'un dialogue avec les gestionnaires, SNCF Réseau peut être amené à adapter la conception des ouvrages de rétablissements afin qu'ils puissent intégrer des évolutions pour l'avenir. C'est ainsi que le Conseil Général de la Haute-Garonne et que Toulouse Métropole réalisent des études afin d'améliorer les fonctionnalités des voiries actuelles du secteur Nord de l'agglomération concernées par le projet ferroviaire. Vis-à-vis de la faune sauvage, l'effet de coupure des deux nouvelles voies est important pour la circulation des amphibiens et des reptiles (voir pièce F4-12, page 290 et suivantes). Les mesures de réduction suivantes ont donc été proposées :

- ☐☐☐ Restauration de la continuité écologique de l'Hers Mort, principal corridor écologique Est-Ouest ;*
- ☐☐☐ Restauration de la continuité écologique en rive droite du Canal latéral à la Garonne ;*

Par ailleurs, les mesures de transparence écologique prises pour rétablir les continuités écologiques à la traversée de l'Hers Mort bénéficieront à la grande faune et la petite faune, ainsi qu'à la faune semi-aquatique.

7.3. Effets du projet sur les zones Natura 2000, ZNIEFF et zones humides

Zone Natura 2000 et ZNIEFF

Les zonages réglementaires et d'inventaires, et les milieux sous gestion particulière interceptés par le périmètre du projet

Parmi ces zonages, deux zones interceptent le périmètre d'étude du projet.

- ☐☐☐ Une Zone de Protection Spéciale (ZPS) : la vallée de la Garonne de Muret à Moissac (FR7312014) qui est un site Natura 2000,*
- ☐☐☐ Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I : Les gravières de Saint-Caprais et de la Gravette.*

Au niveau du raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante, sur les communes de Castelnau-d'Estrétefonds et Saint-Jory (PK 231,7 et 234,3), la ZPS est directement concernée à deux reprises :

- ☐☐☐ Au niveau d'un rétablissement routier au PK 232 de la ligne nouvelle ferroviaire Bordeaux-Toulouse : (lieu-dit La Gravette), le projet effleure la ZPS ;*
- ☐☐☐ Au niveau de la zone des gravières de Capy entre les PK 233 et 234 : le projet franchit la ZPS en bordure Est.*

Par ailleurs, la base arrière (installations techniques génie-civil et équipements ferroviaires) pouvant être mise en place au Sud de l'Hers dans le cadre du projet d'aménagement de la ligne existante au Nord de Toulouse se trouve également au sein de la ZPS. Ce terrain d'environ 1 hectare sera relié à la RD820 par un pont-route provisoire, et permettra de stocker les matériaux d'approvisionnement ou destinés à être évacués, dans le cadre des travaux qui seront réalisés par voie d'eau.

Les effets de la base arrière et les mesures envisagées

La base arrière va générer des nuisances acoustiques, une gêne visuelle et se trouve sur un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'alimentation en eau potable.

Les nuisances acoustiques liées au chantier seront importantes sur la base travaux de Saint-Jory et la base arrière. Cependant cette dernière se trouve éloignée de toute habitation.

Un dossier bruit de chantier sera établi préalablement au démarrage des travaux et fournira au préfet du département de la Haute-Garonne et aux maires des communes les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Ces éléments seront mis

à disposition du public.

Par ailleurs, des études ultérieures seront menées pour vérifier la faisabilité de la mise en oeuvre des isolations de façades au démarrage du chantier.

La gêne visuelle sera surtout présente au niveau de la base travaux de la gare de triage éclairée 24 h/24 h et de la base arrière au droit du franchissement de l'Hers Mort. Néanmoins, cette gêne est à relativiser compte tenu du fait que la gare de triage est déjà actuellement éclairée 24 h/24 h et que la base arrière se trouve éloignée de toute habitation. Les futures voies ferrées et la base arrière sont dans le périmètre de protection rapprochée et en dehors du périmètre immédiat.

Les mesures pour limiter les atteintes à la qualité des prises d'eau correspondent aux mesures préventives et curatives décrites dans la partie relative aux effets qualitatifs. Des précautions seront prises pour éviter toute pollution des eaux prélevées pour l'alimentation en eau potable. Aussi la mise en place d'une collecte efficace des eaux de ruissellement du chantier et le rejet à l'aval des prises d'eau après décantation seront réalisés.

La circulation des engins de chantier se rendant sur la base arrière fera l'objet d'une attention particulière dans ce secteur : des contrôles réguliers seront effectués afin de vérifier l'entretien des engins et la présence de kits dépollution. Afin d'éviter l'envol de poussières lors du transport des matériaux, les camions circulant sur cette route seront systématiquement bâchés.

Les prescriptions de l'arrêté du 4 octobre 2002 relatif aux prises d'eau du Canal latéral à la Garonne et de la Gravière de Lagarde devront être respectées, ainsi que la note de l'hydrogéologue agréé datant du 5 février 2010.

Par ailleurs, SNCF Réseau a mis en place une concertation étroite avec les acteurs concernés et recueilli les prescriptions spécifiques de l'hydrogéologue agréé pour pouvoir réaliser la base arrière dans le périmètre de protection rapprochée de la prise d'eau du lac de Capy.

!

Enquête!publique!AFNT! !65!

!! 06/02/15!

Ces prescriptions émises dans l'avis du 5 juillet 2013 seront respectées et garantiront la poursuite de l'exploitation des ressources d'eau destinées à la consommation humaine prélevées par les installations de Saint-Caprais.

Ainsi, pour éviter tout risque de pollution du Canal latéral à la Garonne, la prise d'eau en amont de la base arrière sera déplacée vers le Sud afin d'éviter tout risque de pollution. Ce déplacement nécessite la réalisation au préalable d'une étude hydraulique pour calculer la distance de sécurité nécessaire compte tenu des paramètres hydrauliques les moins favorables.

Afin d'assurer la protection rapprochée des gravières, les prescriptions suivantes seront également appliquées :

▣▣▣ la base arrière sera imperméabilisée de telle sorte à drainer tous les effluents, les collecter vers un bassin de rétention/confinement et les évacuer vers l'Hers Mort ;

▣▣▣ les stockages sur la plateforme seront conformes à la réglementation, en particulier pour les produits liquides ou solubles ;

▣▣▣ les transporteurs et le personnel travaillant sur et à proximité de la base arrière et à la construction des voies et ouvrages au droit du franchissement du canal et dans le périmètre de protection rapproché seront avisés de la sensibilité du site ;

▣▣▣ un plan de secours sera défini en cas de pollution accidentelle du canal pendant le chantier.

En cas de pollution ou de risques avérés dans ce périmètre, les exploitants et les services de l'ARS seront prévenus immédiatement, afin que toute mesure utile soit prise.

Les exploitants et les services de l'ARS seront également informés des caractéristiques du

projet et plus spécialement celles qui risquent de porter atteinte directement ou indirectement à la qualité de l'eau ainsi que des dispositions prévues pour parer aux risques et du déroulement des travaux durant toute la phase chantier.

Par ailleurs, un observatoire de la qualité des eaux sera mis en place au niveau des prises d'eau publiques : des analyses de la qualité des eaux seront réalisées avant et pendant les travaux. En cas de risque de pollution la prise d'eau pourra être fermée temporairement afin de traiter la pollution

En phase travaux

Vis-à-vis du milieu naturel, les mesures de réduction des effets négatifs de la phase travaux dans ce zonage consistent à :

☐ Réduire au juste besoin les emprises travaux ;

☐ Appliquer les mesures de réduction et de compensation définies pour chaque type d'espèces au chapitre 3.3.4.10.

Dépôts provisoires

Il est envisagé un stockage des matériaux principalement au niveau de la base arrière au droit du franchissement de l'Hers Mort. De façon plus temporaire, le stockage de matériaux pourra se faire au niveau de la base travaux de la gare de triage de Saint-Jory déjà en fonctionnement. Enfin, très ponctuellement et en quantité raisonnable, les matériaux pourront être stockés au niveau des installations de chantier très localisées aux abords des points d'arrêt et des ouvrages d'art.

La présence temporaire de ces dépôts aura un effet sur la perception paysagère locale.

Mesures

Les zones éventuelles de dépôts provisoires seront étudiées et négociées par le maître d'ouvrage dans le respect de la législation en vigueur dans le cadre des études techniques détaillées.

La situation de ces dépôts provisoires sera, dans la mesure du possible, établie selon des principes de sélection des secteurs sans enjeux patrimoniaux forts, ayant une forte trame végétale en place, sans vue plongeante directe, etc. Ils seront remis en état au fur et à mesure de l'avancement des travaux et aussi rapidement que possible, c'est-à-dire dès que leur usage ne sera plus nécessaire (avant la fin des travaux de génie civil pour la plupart des cas et notamment pour les dépôts provisoires d'excédents de matériaux).

Le choix des zones de dépôts provisoires évitera également le risque d'effets indirects tels que la modification d'ensoleillement ou encore le colmatage par des fines particules entraînées par les pluies.

Les effets et mesures vis-à-vis de l'environnement physique relatifs à l'implantation de la base arrière aux abords de l'Hers seront traités dans le dossier Loi sur l'eau qui sera réalisé lors des phases ultérieures d'études

Le viaduc

Le passage en viaduc est la solution technique la plus favorable pour le maintien de l'intégrité des berges, des bancs de graviers ainsi que pour la conservation des habitats au niveau de l'Hers conformément aux objectifs généraux qui devraient guider l'élaboration du projet de DocOb de la « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac ».

La végétation basse existante sera autant que possible maintenue aux abords immédiats des cours d'eau pendant la phase des travaux. Une bande de 2 à 5 m à partir du haut des berges selon la typologie de l'ouvrage sera mise en défens sur chaque berge afin de préserver au mieux les habitats et les corridors de déplacement.

La conception et le dimensionnement du nouvel ouvrage de franchissement de l'Hers Mort, géré par le projet de ligne nouvelle, tiendront compte de la transparence écologique et intégreront la préservation des continuités écologiques spécifiques à ce cours d'eau.

Les dossiers d'incidences Natura 2000, présentés dans le volume 5, traitent spécifiquement de l'insertion du projet au sein des sites Natura 2000. Il convient de se reporter à ce volume pour l'analyse précise en application de cette réglementation, pour la phase exploitation et pour la phase travaux (voir le fascicule 26, pièce F5 -2B2, p 490, 496 à 501 et de la p502 à 522)

Zones humides

Les zones humides avérées dans la zone d'études sont disséminées de par l'urbanisation grandissante et correspondent à des lambeaux de forêts galeries de Saules blancs à proximité du Canal latéral à la Garonne.

Seules deux zones humides sont présentes dans le secteur n° 12 au niveau de la commune de Saint-Jory :

□□ Une au Sud-Est du lac de Capy en bordure de la ripisylve du Canal latéral à la Garonne (surface de près de 3 120 m²) ;

□□ Une au Nord-Est de la RD20 (route de Saint-Caprais) également en bordure du Canal latéral à la Garonne (surface de près de 4 100 m²).

Ces deux zones humides se situent à l'Ouest du canal latéral à la Garonne, en dehors des emprises du projet.

Compte tenu de l'absence d'effets négatifs sur les zones humides du secteur n° 12, les prescriptions appliquées pour les eaux superficielles suffisent à assurer la protection des zones humides.

7.4. Le réaménagement de la berge Est du canal

Une étude d'insertion paysagère du projet en bordure du canal latéral à la Garonne a été réalisée. Elle a permis d'analyser les effets de la ligne vis-à-vis de son insertion le long du canal et de proposer un parti d'aménagement ainsi que des séquences d'aménagement dans des zones homogènes.

Le projet affecte la berge Est du Canal latéral à la Garonne à différents endroits, et nécessite des reprises plus ou moins importantes de cette berge, tout en maintenant ses fonctionnalités (navigation, corridor biologique, chemin de halage,...).

Un des principes d'aménagement retenu est de conserver et de créer des espaces naturels et écologiques :

□□ Le premier principe est d'utiliser les espaces à traiter pour préserver ou recréer la continuité écologique en bord de berge (principe du « corridor écologique ») et pour installer des végétaux adaptés à leur environnement,

□□ Le second principe est d'utiliser un des linéaires d'une certaine ampleur pour créer une vaste frayère/roselière qui permettra une nouvelle occupation de ce site bordé par le Canal et par l'emprise ferroviaire.

Les études des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ont permis de comparer 3 variantes d'insertions en particulier sur les communes de Lespinasse, Fenouillet et le Nord de la commune de Toulouse. Les études ont permis d'objectiver le choix de celle retenue en concertation. La solution d'insertion retenue permet de limiter les effets sur le nombre de bâtis touchés et de faciliter la réalisation des travaux.

7.5. Effets visuels et paysagers liées aux installations et ouvrages du projet

Dans le cadre de l'étude d'insertion paysagère du projet en bordure du canal latéral un des principes du parti d'aménagement retenu est de conserver une visibilité des espaces liés à la voie ferrée ; de ne pas les « masquer » à tout prix.

De ce point de vue-là, comment, dans le dossier d'enquête publique, ont été traités des éléments bâtis, comme les protections acoustiques et les ouvrages de protection vis-à-vis des sites SEVESO ?

Les protections acoustiques sont des éléments fonctionnels situés en clôture de l'emprise ferroviaire, et donc séparés du Canal par des espaces d'une certaine ampleur et/ou par les aménagements prévus (plantations conservées ou introduites, usages urbains ou frayère...). Il n'est donc pas prévu de travail spécifique (ni « décoratif ») sur ces éléments ponctuels. Les protections acoustiques devront donc être les plus neutres possible. On ne cherchera pas à les dissimuler (contre-exemple : peinture verte) puisqu'elles sont en général relativement basses. On préférera travailler sur les usages et les plantations à proximité plutôt que sur les murs ou les clôtures souvent de fait peu visibles.

Les protections SEVESO ont des dimensions plus importantes et relèvent de l'installation industrielle ; il est donc vain de tenter de les masquer ou d'en modifier l'aspect à la fois massif et protecteur.

Dans la pièce F4-12 p192, il faut écrire 1000 (KW/m²)^{4/3} .s au lieu de 1000 KW/m².

SNCF Réseau s'est engagé à mettre en oeuvre un dispositif qui rappellera l'existence de 3 maisons éclusières.

Le franchissement de l'Hers au Nord de la commune de St Jory ne fait pas partie du projet des AFNT mais du projet des lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax. En particulier des études hydrauliques ont été menées et seront poursuivies et détaillées lors des étapes ultérieures dans le cadre de la Loi sur l'eau.

Au stade actuel des études, l'emprise du projet ferroviaire n'empiète pas sur le canal latéral à la Garonne au droit de la commune de Fenouillet. Le projet laisse une bande de 4m de largeur minimale entre la clôture ferroviaire et le bord du miroir d'eau. Les zones prévisionnelles de reprise de la berge Est du canal sont indiquées en page 295 de la pièce D du dossier d'enquête.

2.4.7.6 L'analyse de la commission d'enquête

Les aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse doivent se réaliser sur une emprise essentiellement dédiée au transport ferroviaire. Seule la portion relative au raccordement avec les lignes nouvelles à SAINT JORY est prévue hors de cette emprise sur une longueur d'environ 2 km. Le passage de l'Hers sur cette portion avec la création d'un nouvel ouvrage s'effectue en bordure d'une Zone de Protection Spéciale du site NATURA 2000. Les voies longent à l'Est le canal latéral à la Garonne dont les berges sont en partie affectées par l'emprise des voies nouvelles créées qui nécessitent également la démolition de trois maisons éclusières.

L'ensemble de ces éléments sont étudiés dans le dossier d'étude d'impact qui détaille particulièrement les mesures qui seront prises dans la phase de réalisation des travaux. Ces éléments sont également repris par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse.

L'effet de coupure de l'infrastructure ferroviaire sur le secteur nord toulousain existe déjà mais la commission estime qu'il va être accentué avec ce projet qui se contente de rétablir à l'identique les ouvrages traversant les voies, avec le maintien des fonctionnalités actuelles, sans prendre en compte la dimension du développement urbain de chaque côté des voies (voir le chapitre sur les franchissements et les modifications de voies routières). Les ouvrages prévus, qu'ils s'agissent des murs antibruit ou des tunnels au droit des sites Seveso, vont également participer au cloisonnement des zones traversées. RFF répond que des adaptations pourront être faites après la réalisation des études menées par TOULOUSE METROPOLE et le CONSEIL GENERAL DE

HAUTE-GARONNE. La commission estime que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation du programme GPSO décrites dans la pièce F3-4, chapitre 8 sur le rétablissement des voies ne prennent pas en compte la spécificité urbaine du secteur traversé en ne rétablissant que les communications existantes.

Les adaptations envisagées par RFF doivent faire partie du projet soumis à l'enquête publique afin que les citoyens soient informés dès maintenant des possibilités d'expropriation, des conditions de circulation et de développement de leurs quartiers.

La commission prend acte des mesures de réduction envisagées vis-à-vis de la faune sauvage dans la zone NATURA 2000.

La zone de protection Spéciale (ZPS) qui est concernée par le rétablissement d'un pont routier au PK 232 ainsi que par la base travaux de SAINT JORY fait l'objet d'études figurant au dossier mais aussi d'études à mener ultérieurement afin de déterminer les mesures à mettre en œuvre pour préserver les continuités écologiques le long de l'Hers. La commission note que RFF ne répond pas précisément aux questions du syndicat du bassin Hers Girou sur la nature de l'ouvrage de franchissement et ses conséquences hydrauliques et regrette que le projet d'ouvrage ne soit pas encore finalisé à ce stade. Elle recommande que le projet définitif s'élabore également en concertation avec le syndicat de bassin Hers Girou.

L'enquête publique qui sera menée au titre de la loi sur l'eau devrait permettre au maître d'ouvrage d'apporter les précisions attendues.

La commission estime que la solution technique choisie, une seule travée pour chacune des voies nouvelles au dessus du canal et de l'Hers sans pile dans le lit mineur, devrait permettre ainsi que le rapporte le dossier d'enquête, de préserver l'intégrité des berges et des habitats.

Dans sa réponse précise et complète, RFF décrit les mesures envisagées pour la base arrière de travaux afin d'éviter les risques de pollution des eaux et de gêne visuelle ou sonore. Les mesures envisagées paraissent adaptées et n'appellent pas de remarque de la part de la commission.

La protection du Canal latéral à la Garonne, qui ne fait pas l'objet d'un classement comme le Canal du Midi, a cependant fait l'objet de nombreuses questions de la part du public sur les impacts visuels et sonores.

La commission a bien noté l'étude paysagère menée par l'agence Turbines sur le réaménagement de la berge Est du canal, détaillée par séquences suivant les images agricoles ou urbaines le long du canal. Elle regrette cependant l'absence de profils en travers indiquant l'importance des murs antibruit en particulier sur les secteurs où l'emprise ferroviaire ne laisse que 4m à la berge du canal.

En ce qui concerne l'impact visuel des murs antibruit comme les tunnels de protection aux abords des sites Seveso, la commission regrette que le dossier ne présente pas des simulations graphiques permettant au public d'apprécier l'importance des ouvrages et de leur impact. Elle souhaite, qu'en plus du caractère le plus neutre possible proposé par RFF, les murs antibruit et les ouvrages de protection SEVESO fassent l'objet d'un traitement végétal tout le long du canal destiné à maintenir le caractère de voie verte associée à ce canal.

La commission estime que les ouvrages pour la protection des voyageurs au niveau des sites Seveso dont la nature et l'utilité sont développées au thème sur la sécurité sont également une gêne visuelle qui devra être traitée sur les plans architectural et paysager.

La commission note que les questions sur les infiltrations ainsi que sur les vibrations qui pourraient être destructrices pour le canal n'ont pas eu de réponses de RFF.

Thème 8 – La sécurité

2.4.8 - Thème 8 – La sécurité

2.4.8.1 Rappel du dossier d'enquête

Les principaux dispositifs ou mesures de sécurité destinés à protéger le public riverain ou franchissant les voies et les voyageurs sont les suivants (résultant des dispositions actuelles et de celles ajoutées dans le cadre du projet):

Vitesse maximum des trains

- sur les 2 voies principales (voie 1 et voie 2) : 160 kms entre Montauban et TOULOUSE.
- sur la voie banale qui va du sud du triage DE SAINT JORY à MATABIAU : 90 Km/h.
- sur la voie de service Lalande : 40 km/h.

Dispositifs de signalisation le long des voies

- Block Automatique Lumineux (BAL), système de signalisation ferroviaire automatique permettant d'assurer l'espacement des trains qui circulent sur une même voie ;
- Installations Permanentes de Contre Sens (IPCS), dispositif technique qui permet la circulation en sens inverse des trains sur une seule voie ;

Passages à niveau

- Le tronçon de voies ferrées relatif aux AFNT ne comporte pas de passage à niveau. Tous les franchissements de voies se font par un pont (rail ou route).

Ouvrages de sécurité des voyageurs

- Des ouvrages de protection sont prévus au droit des deux sites TOTAL SEVESO pour protéger les voyageurs circulant en train des risques liés à une explosion des sites.
- Dispositif d'arrêt automatique des trains en cas d'accident survenant au niveau des sites.

Clôtures

- l'ensemble du linéaire sera clôturé, interdisant la traversée ou la circulation le long des voies ferrées. Des panneaux signaleront l'interdiction d'accès à la plateforme et aux talus. Des portails ou portillons fermés à clé permettront seulement l'accès au personnel et aux interventions de secours.

Ouvrage de franchissement de voies par les piétons

- le projet ne comportera aucune traversée directe des voies. Tous les franchissements seront dénivelés par le haut (passerelle) ou par le bas (trémie).

2.4.8.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Aucune observation n'a été formulée sur la sécurité.

2.4.8.3 Les observations du public

. L'utilité des ouvrages de protection des deux sites SEVESO de TOTAL est hautement improbable. Les statiques parlent d'elles-mêmes : 10-9 SEVESO x 50 trains x 3 secondes. Le coût de ces ouvrages est exorbitant : 10% du projet AFNT ;

. Les ouvrages de protection n'entraînent-ils pas un risque d'effet domino : renvoi du souffle vers les zones proches, résonance sonore... ?

. L'ouvrage de LESPINASSE doit être clos des deux cotés pour éviter les renvois de bruit et de souffle vers les habitations proches ;

- . N'y a-t-il pas des solutions moins coûteuses et sans risques collatéraux ?
- . Existe-t-il un risque que deux trains se percutent sous un des ouvrages de protection SEVESO ?
- . Le CODEV demande le déplacement des installations SEVESO seuil haut (les 2 sites Total et Esso Fondeyre) avant la mise en service des 4 voies ;
- . Quels sont les conséquences de la mise en place des tunnels lors de la traversée des sites SEVESO sur la propagation des effets thermiques et de surpression avec une modification des aléas sur la zone concernée ?
- . Le CODEV demande s'il est raisonnable de maintenir à terme le transit de matières premières dangereuses par Matabiau (solution de contournement ferré par le nord) ;
- . TOTAL MARKETING GAZ fait observer que la longueur de l'ouvrage de protection ne peut être définie en fonction de la concentration en gaz puisque l'étude de dangers n'a identifié aucun gaz inflammable susceptible d'atteindre les voies ferrées ;
- . Le canal résistera-t-il au passage des trains sur sa berge : le risque de rupture des digues a-t-il été évalué, notamment à LESPINASSE ?
- . Il faudrait évaluer le risque vibratoire de la nouvelle ligne sur le passage sous les voies au droit de la rue Barthe à Toulouse ;
- . Il est nécessaire de poser nouveaux grillages sécurisés, les grillages actuels pouvant être franchis, laissant passer des jets de cailloux provenant des ballasts ou des objets jetés des trains... ;
- . La sécurité des piétons et des cyclistes n'est pas assurée sur le passage de nombreux ponts ;

2.4.8.4 Les questions complémentaires de la commission

- . Quelle est la probabilité qu'un voyageur circulant en train au nord de Toulouse soit victime (mort ou blessé) d'une explosion d'un site TOTAL ? Données comparables en voiture et en avion ?
- . En complément de la question posée par le public, les effets dominos du projet (souffle, chaleur, bruit au passage des trains...) peuvent-ils avoir un impact éventuellement dangereux sur les riverains ?

2.4.8.5 Les réponses du porteur de projet

8.1. Les ouvrages de protection des sites SEVESO et matières dangereuses

L'arrêté préfectoral du 03 avril 2012 approuve le PPRT de Total Marketing Services (ex Total Raffinage Marketing). Il impose, selon la DREAL et pour les nouvelles infrastructures de ne pas aggraver le risque et de construire un ouvrage de protection. C'est pourquoi au stade des études préliminaires, un ouvrage de protection a été étudié.

Total Gaz fait l'objet d'une élaboration d'un PPRT qui n'est pas encore approuvé par arrêté préfectoral. Par analogie, les mêmes principes que pour le dépôt de Lespinasse ont été proposés.

Les phénomènes majeurs impactant la voie au niveau du site TOTAL Lespinasse sont des phénomènes dont la probabilité (d'indice D) est entre 10⁻⁴ et 10⁻⁵ événement / an.

En prenant le cas le plus défavorable d'une probabilité de 10^{-4} / an, cela revient à une probabilité de 10^{-4} / 8760 / h soit 1.1×10^{-8} / h.

*Si aucun système n'est mis en oeuvre, un train peut passer dans la zone dangereuse au même moment. La probabilité d'avoir les deux événements au même moment est le produit des probabilités. Nous obtenons ainsi une probabilité d'avoir un train dans la zone au moment de l'explosion de l'ordre de 5×10^{-10} / h ou encore de 4.3×10^{-6} / an. **Cette situation, d'un train au passage au même moment qu'une explosion, est ainsi d'une probabilité très faible.***

Un ouvrage de protection constitue la réponse la plus sûre pouvant être mise en oeuvre comme prévu dans le cadre du projet selon les prescriptions du règlement du PPRT.

Les prochaines études détaillées approfondiront les solutions à mettre en oeuvre vis-à-vis des risques générés par ces deux sites dans l'objectif de trouver les solutions les plus adaptées aux risques, aux matériels roulants et les plus optimisées financièrement. Elles permettront de mieux prendre en compte les effets d'absorption qui auraient plutôt tendance à ralentir les ondes en question mais aussi de prendre en compte les effets de leur réflexion. Certains phénomènes, ceux de cinétique (lente) pourront être traités par un système organisationnel (détection du phénomène et arrêt des trains) et conduire à une optimisation du système global.

Le déplacement des 2 sites SEVESO, demandé par le Conseil de développement de Toulouse Métropole, est en dehors des responsabilités de SNCF Réseau.

Le ferroviaire est le mode de transport le plus sûr pour transporter des matières dangereuses et le risque initial est donc déjà très limité.

A très long terme, la gare de Toulouse Matabiau et la sortie sud-est de la gare apparaissent de façon prévisible comme des freins au développement des circulations nationales et régionales. Même si des enjeux environnementaux forts existent c'est bien l'aspect capacitaire qui peut conduire de nouveau à évoquer l'idée d'un contournement ferroviaire de Toulouse.

Cependant d'autres solutions plus abordables existent comme par exemple le développement de gares satellites à celle de Matabiau pour faire face à la croissance d'usage du mode ferroviaire. Pour autant une réservation foncière existe dans la vallée de l'Hers et SNCF Réseau en préserve les fonctionnalités pour le très long terme.

8.2. Autres aspects sécurité

L'insertion des voies nouvelles pour la mise à 4 voies nécessite de reprendre la berge Est du canal latéral à la Garonne sur un long linéaire. Les études détaillées à venir ainsi qu'une meilleure connaissance des données géotechniques permettront de définir le type de structure le mieux adaptée pour répondre aux différentes sollicitations de la nouvelle berge. Ces études prendront aussi en compte les effets vibratoires liés aux circulations des trains.

Les emprises ferroviaires aménagées seront clôturées. Dans certaines circonstances, sur un linéaire très limité (au droit des ouvrages d'art, en bordure de talus), cette clôture peut nécessiter d'être complétée par la pose de ribardières en partie basse permettant d'assurer la stabilité de la couche de ballast.

La sécurité des piétons et de cycles sur les ouvrages d'art routiers actuels est de la responsabilité des gestionnaires des voiries portées et non de SNCF Réseau. Le projet ferroviaire prévoit le rétablissement de plusieurs ces voiries sur le linéaire avec leur

fonctionnalités actuelles. La conception des ouvrages pourra faire l'objet d'adaptations, pour répondre à de nouvelles fonctionnalités, non nécessaires au projet ferroviaire. Ces éventuelles évolutions à venir ne sont pas incluses dans le budget global du projet ferroviaire mais pourraient être opportunément réalisées concomitamment.

2.4.8.6 L'analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête estime que les mesures de sécurité prises par RFF, résumées au point 8.1 ci-dessus, sont suffisantes, pour assurer la sécurité des personnes qui sera améliorée par rapport à l'existant.

Elle estime cependant que les ouvrages de protection des voyageurs au droit des deux sites SEVESO seuil haut (TOTAL RAFFINAGE et TOTAL MARKETING GAZ) ont un coût exorbitant (de l'ordre de 50 millions d'euros) en regard du risque encouru par les voyageurs circulant en train.

La réponse de RFF montre que le risque qu'une personne soit tuée en raison d'une explosion qui se produirait au moment où son train passerait devant un site est de l'ordre de 10^{-6} , soit sensiblement du même ordre que celui d'un passager prenant l'avion ou même d'un conducteur automobile.

La commission comprend bien que RFF n'avait pas le choix et devait prévoir ces protections pour être en conformité avec le PPRT de TOTAL MARKETING SERVICES opposable depuis 2012 (et par anticipation avec celui de TOTAL RAFFINAGE dont la disposition prévue est identique) qui dispose dans sa prescription 3.3.9 « qu'en cas de développement de nouvelles infrastructures sur l'axe ferroviaire Toulouse/Bordeaux (création de voies supplémentaires par exemple) », il conviendra « de réaliser des ouvrages adaptés de protection pour les voyageurs ».

La commission s'étonne cependant de cette disposition pour plusieurs raisons :

- la disposition ne prévoit pas de créer un ouvrage de protection si le trafic s'accroît sur les voies existantes. La commission en déduit que la disposition a pour objet de ne pas accroître le risque encouru par les voyageurs, c'est à dire la probabilité qu'un voyageur qui monte dans le train soit tué (indépendant du nombre de trains) et non pas celle qu'il y ait un jour un mort (qui lui est lié à la fréquence des trains). Or la commission ne voit pas en quoi la réalisation de voies supplémentaires accroîtrait le risque encouru par un voyageur qui lui paraît absolument indépendant du nombre de voies, sous réserves de très improbables effets dominos.
- le risque qui existait préalablement au PPRT était connu et il n'a pas paru opportun de protéger les voyageurs du risque qu'ils encouraient.
- Il semble, au contraire, que le risque encouru par un voyageur après mise en service du projet sera inférieur au risque actuel compte tenu des nouveaux dispositifs de sécurité prévus, comme l'arrêt automatique et immédiat des trains en cas d'accident survenant sur un site.

De plus, il semble que la phase construction de cet ouvrage sera contraignante pour l'exploitation de TOTAL MARKETING SERVICES (voir thème 9).

Dans ces conditions, la commission recommandera dans ses conclusions finales que le Préfet mette en révision les PPRT des deux sites pour supprimer cette obligation de créer un ouvrage de protection et ne prévoir que la seule exigence « de ne pas aggraver les risques encourus par les voyageurs».

Il est regrettable que RFF ne réponde pas à la question des potentiels effets dominos des ouvrages de protection ni à celle de TOTAL relative au fait que la longueur de l'ouvrage de protection en fonction de la concentration en gaz puisque l'étude de dangers n'a identifié aucun gaz inflammable susceptible d'atteindre les voies ferrées. Ces deux observations peuvent peser en faveur de l'abandon de l'idée de ces ouvrages de protection.

La commission observe, une nouvelle fois, que la définition même de ces ouvrages n'est pas arrêtée et fera l'objet d'études ultérieures.

RFF ne répond pas non plus à la demande que l'ouvrage de protection de LESPINASSE soit clos des deux cotés pour éviter les renvois de bruit et de souffle vers les habitations proches. La commission s'en étonne car, en cours d'enquête, ses interlocuteurs de RFF lui ont indiqué que cette demande serait sans doute prise en compte.

La commission observe que les grillages actuels isolant le public des voies semblent mal entretenus au dire de certains riverains. Elle recommandera dans ses conclusions que les clôtures mises en place fassent l'objet d'un entretien régulier empêchant toute pénétration intempestive sur les voies et évite que des objets jetés par les fenêtres des trains puissent atteindre des personnes circulant à l'extérieur de l'enceinte des voies.

Les autres réponses aux questions soulevées par le public n'appellent pas de commentaires.

Thème 9 – Les inconvénients en phase travaux

2.4.9 - Thème 9 – Les inconvénients en phase travaux

2.4.9.1 Rappel du dossier d'enquête

Les travaux engendreront de nombreux effets temporaires d'une durée plus ou moins longue, sur des emprises plus larges que celles restant en exploitation. Ces principaux effets sont :

- des emprises temporaires sur le foncier (bases travaux notamment) ;
- une perturbation des voies de communication routières (y compris les accès aux zones d'activités) ;
- un trafic de camions lié aux mouvements de matériaux (volumes importants de déblais -200000 m3 - et de remblais - 221 000 m3) ;
- une limitation de la circulation des trains ;
- un trafic supplémentaire sur les voies d'eau (transport des matériaux du chantier) ;
- un risque de rupture des réseaux interceptés ;
- un risque lié aux travaux réalisés dans le périmètre de protection des 2 sites SEVESO ;
- les bruits et les vibrations liés au chantier ainsi que la qualité de l'air et la propreté
- la sécurité des personnes ;
- la pollution des eaux superficielles et souterraines ;
- faune et flore ;

RFF envisage de nombreuses mesures classiques et prend divers engagements pour réduire tous ces impacts négatifs qui seront détaillés dans des dossiers spécifiques avant le démarrage des travaux. Aucun calendrier prévisionnel précis des travaux n'est fourni. Les seules précisions fournies sont les dates de début et de fin de chantier (2017 et 2024).

2.4.9.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Le CGEDD fait quelques observations générales concernant les travaux :

- préciser les solutions envisagées pour la gestion des matériaux nécessaires aux terrassements et ouvrages d'art (plus de 40 millions de m3) dans un secteur déjà largement déficitaire (ouverture de carrières, trafic de camions, cahiers des charges des entreprises...) ;
- préciser les aires de stockage de matériaux et les échéanciers de mise en service retenus.
- préciser les effets du programme GPSO sur le trafic de camions sur l'A63 et la RN10.

2.4.9.3 Les observations du public

. Est-il prévu un cahier des charges pour les exploitants des voies (article L571-10-1 du code de) ?

. Le dossier d'enquête (pièce E) manque d'information sur les travaux de la gare Matabiau : rien sur les horaires, rien sur le timing, rien sur l'élargissement du souterrain, rien sur les ascenseurs et les rampes...

. L'Association des Gens de Saint Gobain ne veut pas de déchargement de ballast par trémie ni de brise béton ni de dépose de palplanches le long du canal. Elle déclare qu'elle sera très vigilante au respect de ses trois demandes ;

. LIEHBERR souhaite le maintien du service du train pendant les travaux et demande la mise en place de navettes lors des suppressions de passage pour relier la proche banlieue ;

. Il n'est pas mentionné dans les dossiers soumis à l'enquête que les travaux d'agrandissement des voies seront accompagnés de dispositifs permettant la diminution significative des nuisances sonores ;

. De nombreuses contributions demandent un arrêt des travaux la nuit et les weekends (plusieurs plages horaires proposées), notamment pour les travaux de la gare Matabiau. Les cahiers des charges des entreprises doivent stipuler ces plages interdites. Si des travaux se font dans ces plages, ils doivent être exempts de nuisance sonore. Les travaux ne doivent pas se faire au détriment de la santé des riverains. De plus des nuisances sonores la nuit pourraient faire fuir les locataires avec comme conséquence des logements vacants et un quartier (autour de la Gare) un peu plus à l'abandon ;

. Plusieurs contributions demandent quelles seront la nature des travaux, les plannings, les horaires...

. Une observation reproche l'absence d'études préalables concernant les nuisances pendant les travaux ;

. Il serait opportun d'établir un état des lieux des habitations situées à proximité des chantiers afin d'éviter tout litige en cas de dégradations (fissures...) ;

. TOTAL MARKETING SERVICES demande que les travaux (lignes nouvelles, aménagements des lignes existantes, ouvrage de protection, base travaux ...) ne perturbent pas son activité stratégique pour la région toulousaine. Elle interroge RFF ou précise différents points, principalement :

- les traversées de voies en phase 2 et 3 de la réalisation de l'ouvrage de protection au droit de son site auront-elles un impact sur le fret permettant l'approvisionnement de son dépôt pétrolier (si oui, durée et fréquence) ?

- le site a besoin en permanence de ses deux accès (route et fer) pour fonctionner.

- plutôt qu'une information des entreprises pendant le chantier, une concertation doit être mise en place avec RFF pour tenir compte des impératifs de leur activité.

- RFF indique qu'une relocalisation de l'activité et/ ou des indemnités et aménagements pourront être proposés aux entreprises. Quel en est le cadre juridique ?

- La base travaux envisagée sur la gare de triage peut-elle perturber le fonctionnement normal indispensable au fonctionnement de TOTAL MARKETING SERVICES ?

- Les travaux du chemin de l'Eglise pourront-ils se faire sans interruption de la circulation (si, le chemin est fermé, il faudra faire un grand tout pour accéder à la Rocade) ;

. Que vont devenir les lignes à haute tension qui suivent la voie ferrée (déplacée, enfouie)?

2.4.9.4 Les questions complémentaires de la commission

. Les travaux peuvent générer, outre les gênes aux riverains, des risques de fissuration du bâti existant ou des désordres sur certaines propriétés à l'occasion des vibrations dues aux compactages lors des terrassements, entre autres. Est-il prévu d'établir des constats d'état des lieux préalables des bâtiments existants le long des travaux ? Le financement de ces constats est-il pris en compte dans le budget du projet ?

. De quelle manière le phasage des travaux va-t-il être développé ? Combien de tranches ? Où commenceront-ils ? De quelle façon se poursuivront-ils ? Quelle sera la durée de chaque phase ?

. A partir d'un exemple concret pris sur un chantier déjà réalisé est-t-il possible de préciser les principes qui prévalent en matière de balisage, de clôture, de protections de toutes sortes afin de minimiser les gênes subies par les riverains ou les utilisateurs des espaces publics ou privés concernés ? Ceci permettrait à la commission d'enquête de mieux appréhender la durée des travaux qui n'est pas réellement abordée dans le dossier ;

- . Quelles emprises sont prévues pour sécuriser les voies et aires d'accès aux travaux ou aux lieux de stockage ?
- . Quelles seront les voies les plus utilisées et impactées par le passage des engins de chantier ou les camions ? Certaines seront-elles plus privilégiées que d'autres ? Y aura-t-il des voies dédiées aux travaux ?
- . Comment se traduira l'interdiction d'accès au chantier vis-à-vis de la sécurité des riverains ou des tiers (balisage d'accès) ?
- . Quelles sont les parts pour l'utilisation du rail, de la route et de la voie d'eau pour les approvisionnements et les travaux ?
- . Quels sont les horaires prévisibles pour la réalisation des travaux ? Y aura-t-il des travaux la nuit ?
- . Certaines personnes ont fait part à la commission de l'utilisation de klaxon ou sirène lors de l'exécution de travaux pour signaler les arrivées de trains, qu'en est-il ?
- . Quel est le niveau de bruit prévu à la clôture des aires matérialisées pour les travaux ?
- . Le bon déroulement des travaux va-t-il imposer la mise en place d'une signalisation spécifique pour contrôler ou réguler la circulation, en imposant des contraintes aux riverains, pour une garantie vis-à-vis de la sécurité, d'une manière générale, rappeler les contraintes induites au-delà de la normalité quotidienne et actuelle par les travaux ?
- . Il existe deux grandes bases de travaux à CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et LESPINASSE/FENOUILLET qui vont servir à stocker les matériaux et le matériel. Quelles vont être leurs autres fonctions ? Quels risques ou nuisances peuvent-elles faire courir à l'environnement ou aux riverains ? Quelles protections ou compensations sont prévues ?
- . Les travaux vont se dérouler entre 2017 et 2024, soit sur une durée de 7 ans. On peut supposer qu'ils n'affecteront pas tout le tracé durant les 7 ans en permanence et en même temps. Serait-il possible de connaître la sectorisation envisagée pour les interventions et les travaux avec leurs durées prévisibles approximatives (genre calendrier informatif, ne constituant pas un engagement, mais un simple principe temporel) ? Ces informations doivent permettre aux riverains d'apprécier sur quelle durée ils subiront la gêne des travaux devant chez eux ;
- . Quelle charte allez-vous vous imposer aux entreprises retenues pour la construction des ouvrages afin de respecter, de réduire, voire d'éviter, les nuisances sonores, vis-à-vis de la protection de la qualité de l'air (poussières), de la pollution des sols, de l'eau et de l'air, ... d'une manière générale, quel va être le contrat entre RFF et ces entreprises afin de garantir les engagements pris tout au long du dossier ?

2.4.9.5 Les réponses du porteur de projet

L'article de Loi L571-10-1 indique que « les entreprises ferroviaires faisant circuler des trains sur le réseau ferré contribuent à la réduction du bruit dans l'environnement, en adaptant notamment les dispositifs de roulage et de freinage de leur matériel roulant ». Le MOA ne peut pas répondre pour le compte des Entreprises Ferroviaires, les études engagées ne font que prendre en compte, dans les études acoustiques en particulier, les caractéristiques techniques des matériels prévus à rouler sur le réseau ferré national (RFN) à l'horizon AFNT.

La quasi-totalité des travaux en gare Matabiau portera sur le génie civil des souterrains et

des quais. Il est trop tôt à ce stade pour évoquer les conditions et les périodes de réalisation de ces travaux mais, comme indiqué dans le Dossier d'enquête (Pièce F, Volume 4.12, p.349, col.3), les travaux de gros oeuvre, qui impactent les zones accessibles à la clientèle, devront être réalisés de nuit pour des raisons de flux, de sécurité et de gêne du trafic ferroviaire. Les travaux de voie ferrée sur le plan de voies de Matabiau (zone entre la rue du Faubourg Bonnefoy et le Pont Pompidou) seront également réalisés de nuit mais resteront très marginaux.

Les travaux de voie ferrée dans la zone de l'Association de St-Gobain seront importants avec la pose de 2 voies supplémentaires mais également une zone de changement de côté d'élargissement de la plate-forme. La décharge du ballast, opération techniquement bruyante et source de poussières mais ponctuelle, sera alternativement réalisée en camions et en trémies. Les durées d'exposition du public aux travaux très bruyants seront cependant réduites dans le temps pour une zone donnée : il peut être estimé à environ 1 mois pour le cas particulier de l'Association de St-Gobain. Les bords du canal ne devraient pas être impactés dans cette zone (y compris 1 km en amont et en aval). SNCF Réseau concertera avec les membres de l'Association, lors de la définition de ces éléments.

Le point d'arrêt de Lacourtenourt sera fortement impacté pendant les travaux : il est le siège du second changement de côté d'élargissement de la plate-forme ferroviaire. Comme le mentionne le Dossier d'enquête (Pièce F, Volume 4.12, p.386, bas de tableau), des bus de substitution seront mis en place pendant toute la durée des travaux nécessitant la fermeture de la halte jusqu'à son déplacement. Sa durée de fermeture sera fonction du phasage décidé pendant les phases d'études ultérieures.

Pour des raisons de sécurité, lorsqu'ils seront situés trop près des voies ferrées exploitées, certains travaux devront être réalisés de nuit, afin de permettre la circulation des trains le jour. Pour des raisons techniques liées aux caractéristiques des engins ou à la nature des travaux, certains de ces travaux de nuit seront nécessairement bruyants. SNCF Réseau s'engage à informer et concerter les riverains au fur et à mesure des réflexions. De même, SNCF Réseau inclura dans ses marchés des clauses visant à diminuer les nuisances sonores (en intensité et en durée).

Les réflexions détaillées sur le phasage, le planning et les horaires des travaux seront menées en phases ultérieures des études et mettront en jeu de nombreux paramètres :

- la gêne des circulations ferroviaires,*
- le coût des travaux, les travaux de nuit coûtant au moins 50% plus chers que les travaux de jour,*
- la gêne pour les tiers, ...*

La durée des travaux (6-7 ans), englobe des travaux visibles pour le grand public (ouvrages, voie ferrée, caténaires) et des travaux transparents, mais très longs (signalisation, télécommunications, ...). Le planning travaux du projet ferroviaire est coordonné avec beaucoup d'autres projets de l'axe Bordeaux-Toulouse, comme le raccordement de la Ligne Nouvelle au Nord de Toulouse, mais également au Sud de Bordeaux, ou comme le projet ferroviaire des AFSB,.... Certains travaux devront être réalisés en même temps (opérations « coup de poing ») et d'autres devront justement être dissociés dans le temps, afin de limiter la gêne sur les circulations ferroviaires.

SNCF Réseau a coutume de réaliser, dans le cas de grands travaux ferroviaires, des référés préventifs. Il s'agit d'une procédure administrative légale, pilotée par le Tribunal Administratif concerné, qui consiste à faire réaliser avant et après les travaux, des états des lieux par des experts indépendants, désignés par ce même Tribunal Administratif, sur les bâtiments susceptibles de subir des désordres pendant les travaux (essentiellement vis-à-vis des

vibrations transmises par les sols). Cette procédure a un double objectif :
A de garantir au tiers la prise en charge de la réparation des dommages générés par les travaux
A de protéger le maître d'ouvrage contre les demandes abusives.

Au même titre que l'ensemble des dessertes de l'axe, la desserte ferroviaire du client embranché Total Marketing Services, pendant les travaux, sera particulièrement étudiée, et le client sera associé aux réflexions, comme il a pu l'être lors des phases d'études précédentes (en études préliminaires notamment). La reprise du plan de voies ferrées, la réalisation des travaux connexes (caténaies, signalisation,...) et le déplacement du poste d'aiguillage, tous justifiés par la construction des ouvrages de protection SEVESO (obligation légale liée à l'application du Plan de Prévention des Risques Technologiques), seront organisés (nuits et week-ends) afin de sauvegarder au maximum la desserte du client.

Les lignes à haute tension peuvent être de deux natures. Il peut s'agir des réseaux de distribution de l'énergie, propriété de RTE ou ERDF, implantés entre les voies et le canal et qui devront parfois être déplacés pour permettre l'élargissement de la plate-forme ferroviaire (la décision d'enfouir ou de maintenir ces réseaux en aérien appartient à son propriétaire ou concessionnaire de ces canalisations). Il peut s'agir également de lignes propres au système ferroviaire, qui doivent elles aussi être, dans la mesure du possible, enterrées et sécurisées contre les vols et le vandalisme.

En phase chantier, SNCF Réseau aura recours à des occupations temporaires de terrains publics ou de propriété de tiers. Les emprises de chantier, incluant ces occupations temporaires seront obligatoirement clôturées de façon à interdire les accès à la zone de travaux. Dans les zones habitées, ces clôtures pourront être opaques afin de minimiser la perception visuelle et les émanations de poussières liées aux travaux. Le positionnement et la superficie des emprises temporaires (accès longitudinaux, aires de retournement stockages de matériaux, bases travaux, ...) seront fonction des contraintes locales (constructions, voiries), et déterminées au cours des phases ultérieures des études.

Comme indiqué dans le Dossier d'enquête (Pièce D, article 2.3.3, page 315), les phases d'études ultérieures permettront de déterminer les meilleurs compromis (techniques, organisationnels, environnementaux et économiques) sur les différents modes d'approvisionnement possibles (voie navigable, route, fer) selon le matériau et son utilisation.

SNCF Réseau cherche, par défaut, à éviter les travaux de nuit, gênants les riverains. Les travaux sont organisés de nuit lorsque la perturbation générée en journée sur les circulations ferroviaires voyageurs et fret est trop forte pour l'économie locale. Sur cette ligne Bordeaux - Toulouse, les travaux lourds sont organisés dans des plages de durée 8h, entre 22h et 6h. Les travaux plus légers sont organisés de jour en horaires classiques (entre 8h et 17h). Compte tenu de l'ampleur du projet, une réflexion plus détaillée sera menée afin de trouver le meilleur compromis pour tous les acteurs : riverains, personnels de maintenance et travaux, entreprises ferroviaires, industriels,...

L'utilisation de « klaxons » n'est nécessaire que lorsque la mise en sécurité des chantiers l'exige, c'est le processus qui permet d'aviser les opérateurs sur le terrain de l'arrivée de circulations ferroviaires et leur impose de dégager les zones dites « dangereuses ». Lors des travaux de nuit, des avertisseurs de moindre intensité sonore sont utilisés mais restent nécessaires pour les mêmes raisons de sécurité.

La gêne sur les voiries et les déviations à mettre en place seront étudiées avec les gestionnaires concernés. En particulier, dans la perspective de construction des ouvrages d'art (voir le Dossier d'enquête, Dossier F, Volume 4.12, article 3.3.1.2 p.310), des dossiers d'exploitation sous chantier (DESC) seront établis de façon à décrire les mesures à mettre

en oeuvre pour ordonnancer et réaliser les travaux en minimisant la gêne sur les circulations routières et la desserte des riverains. L'accès des riverains à leur propriété sera garanti.

En fonction des superficies et des volumes concernés, la création de bases de stockage de matériaux, même inertes, fera l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Les études préliminaires ont pris certaines hypothèses de localisation de ces bases au nord de St-Jory et sur le site du triage de St-Jory. Comme précisé précédemment, la mise en oeuvre de ces bases est intégralement dépendante de la logistique retenue. Les phases ultérieures d'études apporteront les précisions requises.

En plus des obligations légales auxquelles sont soumises les MOA et les entreprises de travaux, les Marchés de SNCF Réseau incluent des clauses de respect de l'environnement et du milieu humain ; ce volet fait l'objet d'une appréciation et d'une cotation qui entrent dans la notation technique des offres des entreprises et comptent dans l'attribution des marchés. Aujourd'hui, les marchés qui le justifient, demandent le respect de la Charte Chantier Vert et intègrent des clauses plus techniques visant à réduire les nuisances sonores (en intensité et en durée quotidienne), les émanations de poussières (arrosage préventif),... Des appareils de mesures peuvent être demandés à l'entreprise pour vérifier le respect des clauses inscrites aux marchés. Enfin, dans la mesure où ils ne gênent pas les interventions ultérieures, l'ordonnancement des travaux pourra prévoir la mise en place des écrans antibruit le plus tôt possible dans le chantier.

2.4.9.6 L'analyse de la commission d'enquête.

La plupart des contributeurs sur ce thème resteront avec leurs interrogations, au moins en partie, les réponses de RFF restant dans l'ensemble très générales et peu précises (durée des travaux, planning, travaux de nuit, travaux particulièrement bruyants, bases travaux, gare Matabiau...).

La commission note l'engagement de RFF d'éviter, dans toute la mesure du possible, les travaux de nuit. Elle ne peut que recommander l'association des riverains à la planification des travaux et à la prise en compte des situations excessivement pénalisantes observées.

La commission approuve le principe des référés préventifs décrit par RFF qui offrira une sécurité juridique aux riverains et protégera RFF d'éventuels abus. Cette procédure répond à des demandes exprimées par le public.

Les réponses de RFF aux interrogations des sociétés LIEHBEER et TOTAL paraissent satisfaisantes à la commission qui note, en ce qui concerne TOTAL, que les principaux inconvénients pour cette société résulteront des travaux relatifs à la construction de l'ouvrage de protection dont elle conteste l'utilité.

La commission estime que les travaux vont constituer tout au long de leur durée, une contrainte importante pour les riverains et les utilisateurs des infrastructures d'une façon générale.

S'agissant de travaux exécutés en milieu périurbain et urbain, RFF devra gérer des contraintes sans commune mesure avec les situations rencontrées en milieu rural et en tirer les conséquences (sécurité autour des zones de travaux, stricte limitation des sirènes, des klaxons ainsi que des travaux la nuit, prise en compte des besoins de la circulation...).

Elle estime, en conséquence, qu'une concertation véritable et régulière doit être organisée tout au long des travaux avec les riverains et les autorités concernées pour que RFF prennent en compte les plaintes et les suggestions formulées par ceux qui auront à pâtir des travaux de réalisation du projet.

Thème 10 – La mise en compatibilité des PLU

2.4.10- Thème 10 – La mise en compatibilité des PLU

2.4.10.1 Rappel du dossier d'enquête

La réalisation du projet AFNT nécessite la modification des PLU des cinq communes traversées. Ces modifications sont les suivantes :

- création d'emplacements réservés au profit de RFF pour la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de TOULOUSE et de ses aménagements connexes :

- . CASTELNAU D'ESTRETEFONDS : ER n° 24 (37 400 m2)
- . SAINT JORY : ER n° 73 (104 700 m2)
- . FENOUILLET : ER n° 34 (191 100 m2)
- . LESPINASSE : ER n° 11 (72 000 m2)
- . TOULOUSE : ER n° 914 (172 500 m2)

Observation de la commission : Dans sa réponse aux demandes de précisions sur la création de ces emplacements réservés, RFF précise que des ER sont pris sur des surfaces dont elle est déjà propriétaire à hauteur de 49 hectares (voir point 11.4, ci-après).

- réduction d'emplacements réservés au profit de RFF :

- . FENOUILLET : ER n° 52 (de 37 550 à 37 500 m2)
- . TOULOUSE : ER n°322 (de 295 360 à 269 023 m2)

- suppression d'un espace boisé classé :

- . FENOUILLET : EBC en berge est du canal latéral à la Garonne

- suppression d'un élément de bâti à protéger :

- . FENOUILLET : N° 2 Maison d'éclusier-écluse

- modification des règlement écrits :

- . CASTELNAU D'ESTRETEFONDS : zones UF (articles 2 et 13), 2AUF (article 2) et A (article 2)
- . SAINT JORY : zones UA (articles 2 et6), UB (article 2), UF (articles 2 et6), 2AU (articles 2 et6) et zone N (articles 2 et 6)
- . FENOUILLET : Dispositions générales (article 4), zones UE (articles 1 et 2), AUE0 (article 1) et N (articles 1, 2, 6 et 7) ;
- . LESPINASSE : zones UB (dispositions générales et article 6), zones UF (dispositions générales et article 6), A (articles 1, 2 et 6) et N (dispositions générales, articles 2 et6)
- TOULOUSE : Dispositions communes (articles 2, 3, 4, 6, 9, 10, 11), zones UI (articles 2 et 6), UM (article2 et 6), (articles 2 et6), UE (articles 2 et 6) et N (articles 2 et 6).

Ces modifications du règlement écrit sont soit de simples précisions sur l'application du règlement à RFF soit des mesures dérogatoires comme l'implantation des constructions de RFF en limite de propriété ou sans retrait sur les voies publiques ou encore le non respect de certaines interdictions ou règles de construction.

2.4.10.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Aucun avis sur ce thème.

2.4.10.3 Les observations du public

. Monsieur DHUMEAU, gérant les biens des Restos du cœur, souhaite savoir si l'ER 914 créé le long de leur propriété va empiéter sur celle-ci et pourra entraîner une expropriation partielle. La propriété concernée est située 27 chemin du Séminaire à Toulouse, face au collège de LALANDE ;

2.4.10.4 Les questions complémentaires de la commission

. La mise en compatibilité des PLU prévoit la création d'ER à concurrence d'environ 58 hectares. Le dossier n'indique rien sur les propriétaires concernés. Pourriez-vous nous donner des précisions sur les propriétaires privés éventuellement impactés (noms, numéros de parcelles et contenances) ?

. Pourriez-vous également nous préciser le sens du paragraphe 3.7. de la MECDU de LESPINASSE : « Aucun emplacement réservé inscrit au PLU de LESPINASSE n'est concerné par l'emplacement réservé aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse. » sachant, par ailleurs qu'un emplacement n° 11 est créé au profit de RFF ?

. Le dossier de mise en compatibilité concernant les lignes nouvelles comporte sur SAINT-JORY la création d'un emplacement réservé n°74 qui recouvre en partie l'emplacement réservé n° 73 envisagé dans le dossier d'enquête AFNT. Pourquoi ce choix ?

. L'emplacement réservé N° 37 qui figure dans le document graphique du PLU de SAINT JORY n'est pas repris dans la liste des emplacements réservés. Pour quelle raison ?

. La rédaction complémentaire pour les différents articles du règlement parle de « mesures en faveur de l'environnement » qui mériteraient d'être explicitées pour chaque commune ;

. A CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS en zone 1AUa, en bordure de la voie ferrée, il est prévu une opération d'aménagement d'ensemble avec des constructions pouvant atteindre R+2. L'article 1AU6 du règlement prévoit un retrait pour les constructions par rapport aux voies (notamment RD 29) mais rien n'est mentionné par rapport à la ligne ferroviaire ?

2.4.10.5 Les réponses du porteur de projet

Le terrain de M DHUMEAU, gérant les biens des Restos du cœur est situé 27 chemin du Séminaire à Toulouse. Il est constitué de plusieurs parcelles cadastrales, notamment celles numérotées 54/55/56. Au droit de son terrain, la voie nouvelle est insérée à l'Ouest de la voie la plus de la Est, dans la lentille ferroviaire. Les seuls besoins d'extension d'emprise actuellement exprimés dans le dossier d'enquête (repris sous l'ER n°914) concerne un potentiel besoin de l'ordre de 2m de large, sur tout le fond de parcelle, pour permettre l'insertion d'un écran acoustique (planche 32 du cahier au 1/2500ème de la pièce I – MECDU de Toulouse). Cet écran est repris sur la planche 2/4 de la vue en plan du projet de la commune de Toulouse. Ce besoin en largeur d'emprise sera affiné ultérieurement, dans le cadre de l'approfondissement des études, lorsque les sondages géotechniques auront été réalisés, et que le type de fondation de l'écran aura été défini. Il est à noter que cette expression de besoin d'emprises a été retenue sur l'ensemble du linéaire, notamment au droit des écrans acoustiques.

Au paragraphe 6.5, et plus particulièrement au paragraphe 6.5.7 de la pièce I du dossier d'enquête (dossiers MECDU), sont mentionnés les effets des emprises (actuelles et complémentaires) et des emplacements réservés nécessaires au projet des AFNT, pour chacune des communes. Il ressort que la surface totale des emplacements réservés s'élève

à hauteur de 58 hectares, qui se décomposent en 49 hectares d'emprises ferroviaires existantes aujourd'hui, complétées de 9 hectares pour l'insertion des infrastructures nouvelles. En effet, il a été retenu le fait de présenter un emplacement réservé continu sur l'ensemble du linéaire, afin d'avoir une continuité sur les représentations graphiques, plutôt qu'un « mitage », irrégulier, qui n'aurait pas été très pédagogique.

Sur les 9 hectares complémentaires pour l'insertion du projet, un peu plus de 5 hectares concernent des emprises de Voies Navigables de France (insertion des voies entre le canal latéral à la Garonne et les voies ferrées existantes sur une grande partie du projet), un peu moins de 2 hectares concernent des emprises non bâties appartenant à des particuliers/entreprises, le reste (environ 2 hectares) correspondant à des emprises de bâtis (à vocation commerciale et/ou résidentielle).

L'identification précise des propriétaires impactés sera menée dans le cadre de l'enquête parcellaire, après approfondissement des études d'implantation des nouvelles installations.

Au paragraphe 3.7 de la pièce I du dossier d'enquête (dossiers MECDU) de la commune de Lespinasse « Aucun emplacement réservé inscrit au PLU de Lespinasse n'est concerné par l'emplacement réservé aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse. » est également repris dans les dossiers MECDU des communes de Castelnau d'Estrétefonds (paragraphe 3.6) et de Fenouillet (paragraphe 3.7). Cette rédaction a pour objectif de préciser que l'emplacement réservé créé nécessaire pour le projet ferroviaire (ER n°11 pour la commune de Lespinasse) ne vient pas intercepter un emplacement réservé existant.

Les communes de Saint-Jory et de Castelnau d'Estrétefonds (Haute-Garonne) se situent à l'interface de deux opérations du GPSO et elles font chacune l'objet de deux MECDU distinctes. Chaque MECDU conduit à introduire son propre emplacement réservé. Ainsi à Saint-Jory, l'ER n°73 est celui destiné aux AFNT tandis que l'ER n°74 est celui destiné au projet des lignes nouvelles.

SNCF Réseau précise que les dossiers de MECDU sont rédigés de manière autonome dans la mesure où ils seront soumis à des enquêtes publiques distinctes, en vue de déclarations d'utilité publique également distinctes. A Saint-Jory, une superposition des ER a été retenue, avec le même bénéficiaire :

- d'une part, parce que cela correspond à une réalité temporelle (la base travaux liée à l'opération AFNT sera finalisée avant le démarrage des travaux des lignes nouvelles)

- d'autre part, parce que cela correspond bien à une réalité technique (interpénétration des deux projets).

C'est dans cet esprit que le paragraphe 5.3 du dossier de St-Jory (AFNT) mentionne qu'un autre ER est prévu pour le projet des Lignes Nouvelles, dans le cadre de la mise en compatibilité menée au titre de cette opération. Cet ER n°74 a été défini en cohérence avec celui du projet des AFNT. Au niveau de la base travaux arrière au droit de l'Hers prévue dans le cadre des AFNT, il se superpose à celui réservé au projet des Lignes Nouvelles.

S'agissant d'une installation provisoire de chantier, sa période d'utilisation sera définie en cohérence avec le planning de réalisation du projet de Lignes Nouvelles. Par ailleurs, au niveau de son extrémité nord, il se superpose légèrement à l'extrémité sud de l'emplacement réservé au projet des Lignes Nouvelles. Cette situation ponctuelle s'explique par l'interpénétration des deux projets ferroviaires à cet endroit.

Il est à noter que la superposition d'emplacements réservés est admise par la jurisprudence, dès lors que leurs affectations sont compatibles, ce qui est le cas en l'occurrence (CE, 8 janvier 2010, n° 303869)

Dans le dossier MECDU de la commune de Saint-Jory, l'ER n°37 représenté graphiquement n'est pas repris dans la liste des emplacements réservés, au même titre que l'ensemble des ER numérotés avant le 49. Il est à noter que cet ER n°37, au même titre que l'ensemble des autres ER non repris dans la liste des emplacements réservés, mais également représentés

graphiquement, n'est pas impacté par l'ER n°73 créé au titre du projet des AFNT.

Pour chaque article d'une zone concernée par le dossier MECDU, une analyse de la compatibilité du règlement a été faite. Chaque article devant être modifié a fait l'objet d'une mise en compatibilité. Ainsi, il a été introduit la notion de « mesures en faveur de l'environnement » afin d'autoriser la mise en oeuvre, en tout point du linéaire, des mesures environnementales évoquées dans l'étude d'impact : mise en oeuvre de l'insertion paysagère, l'implantation des écrans acoustiques,...

Seuls les règlements des zones UF, 2AUF et A sont concernés par le dossier MECDU de la commune de Castelnau d'Estrétefonds. Les articles du règlement de la zone 1AU n'ont donc pas à être modifiés. Les nouvelles constructions prévues dans cette zone doivent donc respecter les articles de son règlement, et plus particulièrement l'article 1AU6, pour l'implantation des constructions par rapport aux voies et aux emprises publiques.

2.4.10.6 L'analyse de la commission d'enquête

Demande de Monsieur DHUMEAU : la commission prend acte de la réponse de RFF qui précise que le besoin d'emprise au stade actuel des études ne devrait pas dépasser 2m sur le fond de la parcelle afin de permettre la réalisation d'un écran acoustique.

La commission note le choix de RFF d'avoir un espace continu réservé aux emprises ferroviaires le long du tracé. Elle considère cependant que la création, à cet effet, de l'emplacement réservé n° 34 sur la commune de FENOUILLET est en partie inutile à la réalisation du projet (4 hectares pour la réalisation d'une frayère). Ce nouvel emplacement réservé doit donc être réduit à 1 hectare au lieu des 5 envisagés.

La commission s'interroge sur les limites des emplacements réservés le long du canal latéral à la Garonne et sur la gestion des berges lorsque RFF est bénéficiaire de l'emplacement réservé. Contrairement au dire de RFF, la superposition des emplacements réservés n'est pas actée par la jurisprudence citée dans son mémoire en réponse. La jurisprudence semble avoir jugé uniquement qu'un emplacement réservé pouvait avoir plusieurs finalités, ce qui n'est pas le cas, en l'occurrence.

Aussi, l'emplacement réservé n°74 peut se substituer à l'emplacement réservé n°73 à SAINT JORY sur la partie où ils se superposent. Cette mesure préconisée également par TOULOUSE METROPOLE recueille l'assentiment de la commission.

Le remplacement de l'emplacement réservé n°73 par l'emplacement réservé n°74 nécessite l'inscription de l'emplacement n°37 dans la liste des emplacements à inclure dans la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE, commune de SAINT JORY.

L'article 1AU6 du règlement du PLU de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS ne fait mention que du retrait relatif aux routes départementales et autres voies et non à l'emprise RFF. La commission estime que dans un souci de clarification la mention des limites de l'emprise RFF soit précisée dans cet article du règlement.

La commission constate qu'un projet de transport de ce type devant recueillir un nombre important de passagers sur ce secteur Nord de Toulouse, ne comporte pas, hors CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, les emplacements réservés nécessaires au bon fonctionnement des haltes prévues, c'est-à-dire emplacements et aménagements pour des parkings voitures, arrêts bus, stationnement vélos, etc.

Thème 11 – Questions diverses

2.4.11- Thème 11 – Questions diverses

2.4.11.1 Rappel du dossier d'enquête

Sans objet.

2.4.11.2 Les avis réglementaires et facultatifs

Sans objet.

2.4.11.3 Les observations du public

- . Un observateur regrette que VNF et ERDF n'aient pas été présents à la réunion publique ;
- . Autour de la gare MATABIAU, les affiches, certes visibles mais mal fixées, restent peu présentes : 4 seulement: 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 ;
- . Les conditions d'accès au dossier d'enquête ne sont pas dignes de la 4ème ville de France ;
- . Comment faire pour tout lire et tout comprendre devant une telle masse de documents ?
- . L'environnement socio-économique s'est beaucoup modifié depuis les débats publics de 2005 et 2006 et nécessite un nouveau débat public, le délai entre la publication des bilans des débats publics et le lancement de l'enquête publique étant supérieur à 5 ans (article L121-12 du code de l'environnement) ;
- . Une contribution considère que la gare Matabiau est un « cul de sac » car il n'y a pas eu de réflexion sur les futurs aménagements avec les autres métropoles du sud : Montpellier, Barcelone, Marseille ;
- . Quel est l'avenir de la gare de triage de LESPINASSE-Saint Jory ?
- . Le comité de quartier Minimes-Barrière de Paris demande à disposer d'une copie de la pièce F cahier 4-2 pour informer les habitants du quartier ;

2.4.11.4 Les questions complémentaires de la commission

- . Quelle est l'importance du trafic de marchandises sur cet axe et son évolution ? Les habitants font état de nombreux trains de marchandises de nuit ou de manœuvres nocturnes de wagons sur la gare de tri provoquant ainsi des nuisances qui vont en s'augmentant chaque année ;

2.4.11.5 Les réponses du porteur de projet

La Commission nationale du débat public lors de la séance du 5 décembre 2012 a acté qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse (Pièce B - Chapitre 4 – P. 37). Cette décision a été prise en considérant que le projet avait déjà fait l'objet d'un débat public en 2005 dont le bilan a été publié en janvier 2006 avec une décision par le Conseil d'administration de RFF de poursuivre le projet. Par ailleurs RFF a mené depuis 2009 une concertation postérieure au débat public avec garant dans le cadre d'une charte définissant les modalités de participation, de consultation et d'information. Enfin la hausse du coût ne peut pas constituer

à elle seule une modification de nature à justifier un nouveau débat. Il convient également de préciser que les études préliminaires présentées dans le dossier d'enquête publique et notamment les évaluations socio-économiques du programme ont été expertisées au premier semestre 2014 par le commissariat général à l'investissement qui a remis un avis favorable sous réserves (Pièce B - Chapitre 4 – P. 91 à 121).

Voie Navigable de France (VNF) a été associé au projet depuis 2010. Il faisait partie du comité technique d'orientation des études. Le projet et ses impacts sur la voie navigable du canal latéral ont été étudiés en étroite collaboration entre VNF et SNCF Réseau.

Lors de la réunion publique l'ensemble des participants ont pu s'exprimer et le sujet de la déviation des réseaux dont ERDF est gestionnaire n'a pas fait l'objet de débat. Des contacts durant l'élaboration du projet ont été pris avec ce concessionnaire afin d'envisager les déviations nécessaires.

L'annonce de l'enquête publique a été relayée par différents médias et par voie d'affichage public. A proximité de la gare Matabiau des affiches se situaient, boulevard Pierre Sénard sur l'esplanade face à la gare, sortie pont Pompidou en allant vers le centre-ville de Toulouse, au carrefour à feu du pont Pompidou en allant vers le quartier Marengo et dans la salle d'échange Marengo entre la ligne A et l'accès aux quais ferroviaires. Ces affiches ont été disposées dans les lieux principaux d'accès à la gare (Métro Marengo et bâtiment voyageur). Le projet fait l'objet d'une concertation continue au-delà de l'enquête publique et avant le démarrage des travaux le Maître d'ouvrage informera et concertera les riverains sur les modalités de réalisation.

Le dossier d'enquête public a été divisé en sous dossier et par thématique. Chaque pièce du dossier comporte un sommaire très détaillé afin que le lecteur puisse se reporter aux parties dont il souhaite prendre connaissance. Ce dossier est issu d'un travail de synthèse des études préliminaires qui ont durées près de deux ans et il devait présenter l'exhaustivité des composantes du projet. Il était consultable dans 6 lieux (Préfecture et Mairies de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrètefond). Des salles de consultation étaient réservées sur chaque lieu d'enquête durant toute la durée de l'enquête. Par ailleurs le dossier était consultable sur le site internet de la préfecture, autorité organisatrice de l'enquête. L'adresse du site avait été annoncée dans différents médias, sur les affiches et sur les flyers. En plus des 75 affiches réglementaires, 400 supplémentaires ont été produites et 6 000 dépliant ont été distribués dans les communes concernées par le projet.

!

Concernant des problématiques ferroviaires en lien avec le projet voici quelques précisions sur les relations de la gare Matabiau avec le sud de la France et sur l'avenir du triage de Saint-Jory.

Dans le cadre des études pré fonctionnelles de la liaison Toulouse-Narbonne qui se sont déroulées entre 2010 et 2012, la relation de la gare Matabiau avec les métropoles du Sud, Montpellier, Barcelone, Marseille a été analysée. Un panel de scénarios contrastés a été envisagé en total cohérence avec les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse dans le cadre des GPSO et des études préparatoires à une enquête publique en cours sur le Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Suite à la commission mobilité 21 de juin 2013 il n'a cependant pas été jugé opportun de poursuivre la réflexion dans l'immédiat.

Le site de Saint-Jory triage est amené à évoluer notamment par une réorganisation des activités ferroviaires au sein des espaces disponibles. Les usages et utilisations actuelles du site portent des enjeux ferroviaires très forts pour le transport combiné, les activités de Fret et les activités liés aux travaux de renouvellement ou de développement de l'infrastructure ferroviaire. Par ailleurs ce site est impacté par les préconisations liées aux Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) des deux sites Seveso situés à proximité immédiate et par le projet de mise à 4 voies des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

Enfin il convient d'apporter des précisions sur les évolutions du trafic de train de fret.

Sur la branche Bordeaux-Toulouse, le trafic international de transit est limité. Le trafic ferroviaire de fret y est donc plus faible que sur l'axe Bordeaux-Espagne à l'horizon 2024. Il est généré en grande partie par du trafic national. Par exemple en 2024, le volume de fret ferroviaire sur la section Montauban-Castelsarrasin est estimé à 3,1 millions de tonnes, soit environ 4 fois moins que sur la section Facture-Bordeaux. Au sud de Montauban, le volume de trafic fret augmente avec un trafic généré par la région de Toulouse et un trafic de transit méditerranéen sur un itinéraire nord-sud empruntant la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

L'infrastructure ferroviaire offre en général plus de capacité au train de fret la nuit car les trains de voyageurs sont moins nombreux. Cependant pour que des trains de long parcours circulent la nuit, il faut qu'il fasse une partie du parcours de jour. En 2012 on recensait entre 22h et 6h sur la section Castelnau-Estrétefonds-Toulouse, 15 circulations de trains de fret (cf. Pièce F_ Volume 3.3_Chapitre5_P.74). En 2055 du fait de la croissance des besoins de transport de marchandise on projette 37 circulations de fret la nuit jusqu'au triage de Saint-Jory (cf. Pièce F_ Volume 3.3_Chapitre 5_P.77). Cependant les nuisances générées par ces circulations supplémentaires ont été évaluées dans le cadre des études de bruit, en tenant compte des périodes jour/nuit et des mesures sont prises lorsque les seuils réglementaires d'exposition au bruit sont dépassés.

2.4.11.6 L'analyse de la commission d'enquête

La commission n'a pas de commentaire à faire sur les réponses de RFF dont elle approuve la teneur.

La critique sur le dossier d'enquête est injuste vis-à-vis de RFF qui a respecté les obligations légales qui s'imposaient à elles dans le cadre de l'enquête publique. Il est exact cependant qu'un dossier d'un tel volume (plus de 9 000 pages A3, 52 kilos) est parfaitement indigeste pour le public d'autant plus qu'il ne contient pas, dans de nombreux cas, la réponse à ses questions concrètes.

Le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (07/01/2015) à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE et dans les mairies de TOULOUSE, FENOUILLET, LESPINASSE, SAINT JORY, CASTELNAU d'ESTRETEFONDS, AUCAMVILLE, BRUGUIERES, GAGNAC-sur-GARONNE, GRENADE, ONDES, SAINT ALBAN, SAINT-RUSTICE et SAINT-SAUVEUR. Le rapport et ses conclusions seront également mis en ligne sur le site internet www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteAFNT.

Fait à TOULOUSE, le 26 février 2015

La Commission d'enquête,

Christian LASSERRE
Président

Michel JONES
membre titulaire

Hervé TEYCHENE
membre titulaire

B - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

2.0 CONCLUSIONS GENERALES AUX DEUX OBJETS DE L'ENQUÊTE

2.0 - Conclusions générales

2.0.1 Rappel des deux objets de l'enquête unique et de son déroulement

La présente enquête unique, qui comporte deux objets, est préalable aux autorisations nécessaires à la réalisation d'un projet d'aménagements des voies ferroviaires au nord de TOULOUSE (AFNT) sur les communes (listées du nord au sud) de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, SAINT JORY, LESPINASSE, FENOUILLET et TOULOUSE. Ces deux objets sont :

- la déclaration d'utilité publique du projet (DUP) ;
- la mise en compatibilité des PLU des cinq communes traversées.

Ce projet consiste en la mise à 4 voies (deux ou trois actuellement) de l'ensemble du linéaire SAINT-JORY/MATABIAU sur environ 19 kilomètres. Cette mise à quatre voies s'accompagnerait de la réalisation de nombreux ouvrages (création d'un terminus partiel à CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, réaménagement des 7 points d'arrêt existants, création d'une véritable interconnexion fer/méto, aménagements des voies et des quais en gare Matabiau) et de multiples travaux connexes.

La réalisation du projet AFNT permettrait principalement :

- l'arrivée à TOULOUSE des Trains à Grande Vitesse objets du projet GPSO destiné à relier BORDEAUX à TOULOUSE ;
- la mise en service d'un train cadencé au quart d'heure entre CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et la gare de TOULOUSE/MATABIAU.
- le développement des capacités du transport ferroviaire régional.

Le budget prévisionnel de l'ensemble de ces réalisations s'établit à 566 millions d'euros (valeur août 2013).

Préalablement à la réalisation du projet, plusieurs autres enquêtes devront être tenues comme notamment (non exhaustif) : enquêtes parcellaires, loi sur l'eau, installations classées pour la protection de l'environnement, aménagements forestiers et agricoles, archéologie préventive...

Le projet AFNT est l'une des quatre composantes d'un vaste projet ferroviaire dénommé Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Les trois autres composantes sont :

- l'aménagement des voies ferroviaires au sud de BORDEAUX sur 12 kilomètres (AFSB);
- la création de deux lignes ferroviaires nouvelles « à grande vitesse » Bordeaux-Toulouse (167 kms) et Bordeaux-Dax (105 kms), possédant un tronç commun (55 kilomètres) entre Bordeaux et le Sud Gironde à BERNOS-BEAULAC (LN).
- le prolongement de la nouvelle ligne BORDEAUX-DAX jusqu'à la frontière espagnole.

Les enquêtes publiques AFSB et LN (projets constituant la phase 1 avec le projet AFNT), se sont tenues aux mêmes dates que la présente enquête.

L'enquête relative au prolongement de la nouvelle ligne jusqu'à la frontière (phase 2) sera tenue ultérieurement.

La réalisation de l'ensemble du projet s'échelonnerait de 2024 à 2032 pour un budget total dépassant les 13 milliards d'euros.

L'autorité organisatrice de la présente enquête publique unique est la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE, qui prendra la décision relative à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires aux aménagements ferroviaires au nord de TOULOUSE.

Cette déclaration emportera la mise en compatibilité des PLU des communes de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, SAINT JORY, LESPINASSE, FENOUILLET et TOULOUSE.

Le porteur de projet est la société RESEAU FERRE DE France (RFF), établissement public national, à caractère industriel et commercial dont le siège est établi 92, avenue de France 75648 Paris cedex 13.

La demande de déclaration d'utilité publique a été formulée par la Direction Régionale de Midi Pyrénées, dont le siège est établi 2 Esplanade Compans-Caffarelli, Immeuble Toulouse 2000 à TOULOUSE.

Les principaux textes règlementant la présente enquête publique unique sont :

- les dispositions relatives aux enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique relevant du code de l'expropriation au titre des articles L11-1 à L11-7, partie législative et R11-1 à R11-3, partie réglementaire.
- les dispositions générales des enquêtes publiques du type « loi BOUCHARDEAU » relevant du code de l'environnement au titre des articles L123-1 à L123-19 , partie législative et R123-1 à R123-24, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux études d'impact relevant du code de l'environnement au titre des articles L122-1 à L122-12 , partie législative et R122-1 à R122-24, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux déclarations de projet relevant du code de l'environnement au titre des articles L126-1, partie législative et R126-1 à R126-4, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux plans locaux d'urbanisme relevant du code de l'urbanisme au titre des articles L123-1 à L123-20, partie législative et R123-1 à R 123-25, partie réglementaire.
- les dispositions relatives à l'élaboration et au bilan économique et social des grands projets d'infrastructure relevant du code des transports au titre des articles L.1511-1 à L.1511-7, partie législative.

Sur demande de la société RFF, le Président du Tribunal Administratif de TOULOUSE, par décision en date du 27 juin 2014 portant le numéro E14000094/31, a désigné la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique unique sur le projet d'aménagements des voies ferroviaires au nord de TOULOUSE (AFNT).

Cette commission est composée des Commissaires Enquêteurs suivants :

- Monsieur Christian LASSERRE, Président,
- Monsieur Michel JONES, membre titulaire,
- Monsieur Hervé TEYCHENE, membre titulaire,
- Madame Noëlle PAGES, membre suppléant.

Cette désignation acquise, le préfet de la Haute Garonne, par arrêté du 25/08/2014 pris en concertation avec la Commission d'enquête, a prescrit la présente enquête unique ouverte du mardi 14 octobre 2014 au lundi 08 décembre 2014, soit sur une durée de 56 jours.

Par décision en date du 17/11/2014, signifiée par courrier au Préfet de la Haute Garonne, le président de la commission d'enquête a décidé de prolonger l'enquête publique pour une durée de 30 jours, reportant sa clôture au mercredi 07 janvier 2015. Cette décision tenait à la nécessité de permettre au CONSEIL REGIONAL et à TOULOUSE METROPOLE de déposer, dans les registres, des requêtes critiquant certains choix du projet

Cette prolongation a fait l'objet d'un arrêté du Préfet de la haute Garonne en date du 25/11/2014.

Ces deux arrêtés étaient conformes aux exigences de l'article R 123-13 du code de l'environnement.

Compte tenu de cette prolongation, la durée totale de l'enquête a été de 86 jours commençant le 14/10/2014 pour s'achever le 07/01/2015.

La procédure applicable à l'enquête publique unique a été respectée, notamment en matière de publicité qui a été conforme aux exigences de la loi et a comporté d'importantes mesures complémentaires : dimension et lieux des affichages, conférence de presse, articles dans la presse, diffusions radio et télévisée, réunion publique, flyers mis à la disposition du public dans différents lieux, avis sur les sites internet et dans les revues municipales...

RFF a répondu favorablement à l'essentiel des demandes formulées par la Commission d'enquête pour favoriser une large participation du public.

La commission d'enquête a tenu 16 permanences et organisé une réunion publique conformément aux dispositions prévues dans les arrêtés de mise à l'enquête publique et de prolongation.

Le dossier d'enquête publique unique était conforme aux dispositions légales et a été mis à la disposition de la Commission d'enquête suffisamment en amont de l'enquête. Le porteur de projet a présenté en détail son projet à la Commission d'enquête et a répondu favorablement à toutes les demandes de compléments d'information ou d'amélioration du dossier. Très volumineux, le dossier comportait cependant des notices explicatives, un guide de lecture et des illustrations permettant au public de s'y retrouver.

Ce dossier comportait :

- l'avis de l'Autorité environnementale,
- Avis de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP),
- avis de France Domaine,
- avis du Syndicat mixte du Parc naturel régional des Landes de Gascogne,
- avis du Commissariat général à l'Investissement.

Ces avis qui portaient sur l'ensemble de la phase 1 du programme GPSO, sont tous favorables. Ils comportent un certain nombre de critiques, recommandations ou prescriptions dont la plupart ont été prises en compte par le porteur de projet dans le dossier soumis à enquête publique. Cette prise en compte a fait l'objet de réponses du porteur de projet, également jointes au dossier d'enquête publique, en ce qui concerne les avis émis par l'Autorité environnementale, le parc régional de Gascogne et le CGI.

Deux critiques formulées par le CGEDD ont retenu l'attention de la commission :

- « *commenter les raisons des résultats très négatifs constatés pour les aménagements au sud de BORDEAUX et au nord de TOULOUSE* »,
- « *inclure dans la définition du programme GPSO toutes les opérations nécessaires à la réalisation de ses objectifs* ».

La participation du public a été la suivante :

- 296 (329) observations écrites exprimées dans les 7 registres mis à la disposition du public (le chiffre entre parenthèses correspond au nombre de personnes qui se sont exprimées, certaines observations pouvant comporter plusieurs signatures).
- 1 observation verbale. La commission ayant invité systématiquement les visiteurs - sauf désaccord de leur part - à déposer leurs observations par écrit dans le registre, il n'y a eu qu'une seule contribution verbale non confirmée par un écrit.
- 78 courriels (78) qui ont été annexés au fur et à mesure de leur réception au registre déposé au siège de la Préfecture.

Soit un total de 374 observations écrites, 1 observation orale et 408 contributeurs.

Remarque : il n'a pas été possible de distinguer les courriers adressés à la commission d'enquête des contributions déposées dans les registres. Les courriers sont donc comptabilisés dans les registres.

- Environ 120 personnes ont assisté à la réunion d'information et d'échange du 06 novembre 2014.
- Une pétition datant de 2012 relative à la création d'une halte ferroviaire à LESPINASSE a été déposée dans les registres de LESPINASSE. Elle comportait environ 1420 signatures.
- Une pétition également datée de 2012 favorable au projet AFNT a été déposée dans le registre de FENOUILLET. Elle comportait 236 signatures.
- Une manifestation organisée par le maire de LESPINASSE le samedi 15/11/2014 en faveur de la création immédiate d'une halte ferroviaire à LESPINASSE a réuni environ 800 personnes d'après les différents médias.

Trois courriers reçus hors délais, qui n'apportaient pas d'élément nouveau, n'ont donc pas été pris en compte.

La CONSEIL REGIONAL, TOULOUSE METROPOLE, la mairie de TOULOUSE et plusieurs collectivités locales, des élus et 23 organismes ou associations se sont exprimés au cours de l'enquête.

Compte tenu des doublons, mais aussi des observations comportant plusieurs noms et du nombre d'adhérents représenté par les associations, on peut estimer que **le nombre de personnes qui se sont exprimées est de l'ordre de 2000** ce qui constitue une participation assez élevée.

Les principales observations et critiques du public ont été les suivantes :

- l'opportunité de la LGV Bordeaux/Toulouse ;
- l'opportunité du projet AFNT pour le nord toulousain ;
- l'insuffisance de prise en compte des projets urbains et de déplacement portés par TOULOUSE METROPOLE ;
- la nécessité d'une halte à Lespinasse ;
- les protections phoniques (murs antibruit, protections de façade) ;
- les autres nuisances (vibrations, vue...) ;
- l'aménagement des haltes et de la gare Matabiau ;
- les travaux (durée, planning, nuisances...).

L'enquête s'est déroulée sans incidents et dans un bon climat tant avec le public qu'avec les porteurs de projet et les diverses mairies lieux des permanences.

Le 23 janvier 2015, une réunion s'est tenue au siège de SNCF RESEAU (nouvelle raison sociale de RFF) au cours de laquelle la commission d'enquête a présenté et remis son procès verbal de synthèse aux porteurs de projet conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement.

RFF a répondu à ce procès verbal par un mémoire en réponse adressé à la commission d'enquête le 06/02/2015.

2.0.2 Considérations générales communes aux 2 objets de l'enquête unique

Préalablement aux avis portant sur chaque objet de l'enquête publique, la commission d'enquête considère:

- que l'enquête unique a été annoncée et s'est déroulée conformément aux dispositions prévues par la loi ;
- qu'elle a fait l'objet de nombreuses dispositions complémentaires d'information du public au-delà des obligations légales (distribution de dépliants, affichages, conférence de presse, réunion publique...);
- que la participation du public a été relativement importante pour un projet de ce type ;
- que le projet d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse n'entre pas en conflit avec les documents supérieurs de planification comme le SCOT de l'agglomération toulousaine, les PLU des communes concernées et le PDU ;
- que le dossier d'enquête était d'un accès difficile pour le public en raison d'un volume gigantesque (9000 pages A3) et d'informations parfois disséminées dans plusieurs brochures (33 en tout) ;
- que tous les aspects imposés par le code de environnement, notamment en matière d'étude d'impact ont bien été traités ;
- que le porteur de projet a répondu avec diligence à toutes les demandes d'informations ou d'explications complémentaires ;
- que l'enquête s'est déroulée dans un bon climat et sans incidents notables ayant permis au public de s'exprimer librement ;

La commission précise également que les conclusions qu'elle a établies, ci-après, pour chacun des 2 objets de l'enquête unique résultent de l'analyse par thèmes qu'elle a développée dans son rapport (pages 48 à 164).

Elle demande, en conséquence, que son rapport et ses conclusions ne fassent pas l'objet de publication ou diffusion séparées.

2.1 CONCLUSIONS AU TITRE DE L'UTILITE PUBLIQUE

2.1 - Conclusions au titre de l'utilité publique

Pour émettre un avis sur l'utilité publique du projet, la commission d'enquête considère qu'elle doit répondre principalement à deux questions :

- **le projet présente-t-il un caractère d'utilité publique ?** En d'autres termes, sa réalisation ne présente-t-elle pas des inconvénients excessifs par rapport à l'intérêt qu'elle présente (atteinte à la propriété, coût, atteinte à l'environnement, inconvénient d'ordre économique et social, atteinte à d'autres intérêts publics).
- **les expropriations envisagées sont-elles nécessaires** pour permettre la réalisation de l'opération ? :
 - . des solutions alternatives permettraient-elles de les éviter (notamment sur des terrains déjà maîtrisés) ?
 - . le périmètre de l'utilité publique retenu n'excède-t-il pas ce qui est strictement nécessaire à la réalisation du projet ?

Sur le caractère d'utilité publique

Tout d'abord la commission est consciente que son avis peut entrer en conflit avec celui qui sera émis par la commission ayant pour mission de donner son avis sur les lignes nouvelles entre le sud de BORDEAUX et le nord de TOULOUSE (enquête publique LN). Son avis favorable serait sans effet si la commission LN émettait un avis défavorable puisque le projet AFNT ne serait plus réalisable. Inversement son avis défavorable aurait pour effet de rendre inutile la réalisation des lignes nouvelles qui s'arrêteraient en pleine nature à SAINT JORY.

La commission, que cette question a fortement interpellée avant le démarrage de l'enquête publique, a pris le parti de ne pas s'enfermer dans ce dilemme. Elle a conduit son enquête et s'est forgé un avis en faisant abstraction de cette contradiction. Elle s'en est tenue à la mission qui lui a été confiée de donner son avis sur l'utilité publique du seul projet AFNT.

Préalablement à la formulation de cet avis, la commission tient à préciser sa vision synthétique du projet AFNT.

L'infrastructure envisagée par le projet AFNT est présentée comme destinée à créer ou développer des offres de service répondant à des besoins très différents :

- une offre nouvelle d'envergure nationale voire européenne : les trains à grande vitesse ;
- le développement de l'offre d'envergure régionale : accroissement du nombre des TER reliant TOULOUSE aux villes régionales, notamment MONTAUBAN.
- une offre supplémentaire de fret, dont l'importance n'est pas estimée dans le projet, et qui est sans doute faible.
- une offre nouvelle d'envergure métropolitaine : des trains cadencés (au 1/4 d'heure aux heures de pointe) entre CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et MATABIAU, ayant vocation à satisfaire des besoins de transport public semi-urbain, comme cela est déjà le cas au sud de TOULOUSE entre MURET et la gare SAINT AGNE.

La commission estime que l'on peut classer les quatre offres ci-dessus en deux catégories :

- les trois premières répondant aux missions classiques interurbaines de RFF ;
- la quatrième répondant au développement d'une solution de transport public périurbain (train cadencé CASTELNAU/MATABIAU) qui existe déjà à un niveau sensiblement plus faible. Le besoin de transport public auquel répondrait cette offre pourrait être satisfaite, au moins en partie, par d'autres moyens classiques (Bus, TCSP...).

Selon RFF, la création ou le développement de toutes ces offres simultanément est impossible en l'état actuel de l'infrastructure ferroviaire du nord de TOULOUSE (principalement 2 voies) qui ne supporterait pas l'accroissement simultané des 4 offres supplémentaires de trafic envisagé.

La commission considère que cette affirmation est capitale car c'est de sa réalité que découle la nécessité de réaliser la partie principale du projet, c'est-à-dire le passage à quatre voies. Deux hypothèses sont envisageables :

➤ Hypothèse 1 : soit les trois offres classiques (sans train cadencé) peuvent être satisfaites avec l'infrastructure actuelle et, dans ce cas, on peut s'interroger sur l'utilité publique de la quatrième (train cadencé) qui apparaît, dans cette hypothèse, comme la seule justifiant le passage à 4 voies. Des lors, le coût à prendre en compte pour la seule mise en place du train cadencé comporte non seulement celui des investissements spécifiques permettant sa mise en place (aménagement des haltes ferroviaires, rames dédiées, investissement de rabattement du public...) mais aussi celui de la mise à quatre voies, soit une somme supérieure à 700 millions d'euros. (confer thème 1 du rapport)

➤ Hypothèse 2 : soit cet accroissement des trois offres classiques nécessite à lui tout seul le passage à quatre voies, et alors le train cadencé peut être vu comme une opportunité de « greffer » une solution de transport public périurbain sur une infrastructure développée pour d'autres raisons. Dans cette hypothèse, l'investissement à prendre en compte pour apprécier l'utilité publique de ce train cadencé ne comporte plus que les investissements spécifiques permettant sa mise en place (aménagement des haltes ferroviaires, rames dédiées, investissement de rabattement du public...), soit une somme d'environ 100 millions (confer thème 1 du rapport).

On le voit, la mise en place du train cadencé apparaît de l'ordre de 7 fois plus onéreuse dans l'hypothèse 1 dont le coût est manifestement prohibitif. Dans l'hypothèse 2, il peut être envisagé de la comparer à d'autres solutions de transport public urbain classiques.

La commission a étudié successivement les deux hypothèses :

Hypothèse 1

Dans le cadre du projet, le train cadencé apparaît très critique : le nombre d'arrêts à chaque halte pouvant être estimé à environ 40 par sens et par jour, cela signifie que le temps « consommé » atteint $40 \times 6 \times 2 \text{ mn} = 480 \text{ mn} = 8 \text{ heures}$.

A une question posée par la commission sur cette possible saturation expliquée par les seuls arrêts du train cadencé, RFF a fait une réponse incomplète et ambiguë (confer annexes 18 et 19).

La commission ne peut dire exactement quelle conséquence précise ces arrêts auraient sur la capacité des lignes actuelles mais à l'évidence elle est importante, d'autant plus que 2 minutes consommées par halte est certainement un minimum, la réalité semblant plus proche de 3 avec les phases de freinage et de redémarrage et que les 8,0 heures consommées interviennent principalement aux heures de pointes qui constituent les périodes critiques déterminant la saturation de l'infrastructure.

La commission estime donc très probable que ce sont bien les arrêts fréquents envisagés aux 6 haltes ferroviaires de proche banlieue (de CASTELNAU d'ESTRETEFONDS à ROUTE DE LAUNAGUET qui font que les lignes actuelles doivent être doublées.

Sans cette desserte de proche banlieue, parfaitement inutile pour les haltes de FENOUILLET, LACOURTENSOURT, LALANDE L'ÉGLISE et route de LAUNAGUET dont la fréquentation est nulle

aujourd'hui, les lignes actuelles supporteraient sans doute le trafic envisagé dans le projet qui n'excéderait pas 10 à 11 trains par heure et par sens aux heures de pointe.

Ceci permet à la commission d'estimer que si l'on renonce à mettre en place l'offre de train cadencé en lui substituant d'autres solutions, le passage à quatre voies devient inutile et sa suppression n'interdirait pas l'arrivée des TGV et le développement des TER envisagés par RFF.

Des solutions alternatives bien moins coûteuses peuvent être envisagées comme le maintien du cadencement à CASTELNAU et SAINT JORY avec des voies de desserte ne ralentissant pas le reste du trafic et une solution classique de transport public urbain de LESPINASSE jusqu'à TOULOUSE.

Si elle s'en tient à l'analyse de l'hypothèse 1, qui lui semble très probable, la commission en conclut, que le projet n'a pas d'utilité publique. Il n'est pas nécessaire d'établir plus avant un bilan avantages/inconvénients : le coût de la mise en place du train cadencé (700 millions d'euros pour 3500 personnes supplémentaires transportées en 2024) est prohibitif.

Dans cette hypothèse, l'abandon du projet n'interdit pas la réalisation des autres ambitions du projet, notamment l'arrivée de la grande vitesse à TOULOUSE.

D'autres solutions beaucoup plus économiques doivent lui être substituées pour répondre au besoin évident de transport public du nord toulousain, dont éventuellement une utilisation plus intensive de la voie banale existante.

Tel qu'il est envisagé, le train cadencé de proche banlieue n'est pas pertinent car il nécessite la mise en place de voies qui lui sont finalement dédiées. Ceci diffère du cas du train cadencé mis en place au sud de TOULOUSE qui utilise une infrastructure existant préalablement et sous utilisée.

Hypothèse 2

Pour évaluer le projet dans cette hypothèse (les offres classiques suffisent à saturer l'infrastructure actuelle), la commission a choisi d'établir préalablement un bilan avantages/inconvénients.

Avantages

- le projet permet de répondre à toutes les ambitions de transport ferroviaire de RFF, notamment l'arrivée de la LGV à TOULOUSE, le développement des TER et la mise en place d'une offre de train cadencé entre CASTELNAU D'ESTRETEFONDS et la gare MATABIAU ;

- le projet répond au manque évident de transports publics performants dans le secteur nord de TOULOUSE en proposant une offre de train cadencé qui constitue une solution (mais pas la seule) pour y répondre d'autant plus que TOULOUSE METROPOLE prévoit un développement important du nombre d'habitants à l'horizon du projet ;

- le principe d'un train cadencé est largement partagé par le public et les élus ainsi que le développement des TER et l'arrivée de la LGV qui fait cependant l'objet de critiques ;

- il offre aux habitants du nord toulousain une possibilité d'accéder très rapidement (par rapport aux bus, mais aussi à la voiture au moins aux heures de pointes) à la gare MATABIAU et aux 2 lignes de métro ;

- la mise en place de ce train cadencé pourrait constituer un facteur structurant du développement de l'urbanisation au nord de TOULOUSE ;

- s'il ne prend pas en compte toutes les demandes formulées notamment par TOULOUSE METROPOLE, la mairie de LESPINASSE et de nombreux contributeurs (halte à LESPINASSE, places de parking, voiries, ponts..), il n'interdit pas leur réalisation ultérieure sans surcoût notable ;
- il contribuerait, par le report modal induit de la voiture vers le train, à une légère réduction des gaz à effet de serre et de consommation d'énergie fossile à partir de la 9^{ème} année d'exploitation (gain de 10 minutes sur les émissions annuelles nationales ou encore 1/50000^{ème});
- il permettrait une légère baisse de la circulation automobile, insuffisante cependant pour supprimer la saturation routière au nord de TOULOUSE ;
- il améliorerait le confort des riverains, au moins dans un premier temps, par la mise en place de protections acoustiques, et de traitements paysagers ;
- il améliorerait la sécurité des personnes (clôture intégrale de l'infrastructure) et des voyageurs (dispositifs de sécurité, ouvrages de protection SEVESO).

Inconvénients

- le projet a manifestement manqué d'une autorité organisatrice supérieure permettant d'appréhender tous les aspects nécessaires à sa réussite qui ne se limite pas à la seule réalisation de l'infrastructure mais doit prendre en compte tout ce qui sera nécessaire au rabattement des voyageurs (places de parking, voiries, transports publics de rabattement...). Il ne constitue pas un véritable projet urbain, comme l'ont affirmé le CONSEIL REGIONAL et TOULOUSE METROPOLE à la commission.
- aucune solution alternative de transport n'est proposée permettant de s'assurer que le projet est la meilleure solution et optimise l'utilisation de l'argent public (comme l'amélioration des voiries routières ou d'autres solutions de transport public). Ceci ne semble pas conforme à l'esprit des dispositions du code des transports (article R1511-6) ;
- le développement urbain prévu concernera principalement les communes proches d'AUCAMVILLE, SAINT ALBAN et CASTELGINEST (8 000 à 10 000 habitants chacune) qui bénéficieront, à la mise en service du projet AFNT, de la solution de transport public urbain offerte par le BUN susceptible de lui faire concurrence et de réduire sa fréquentation.
- globalement, le train cadencé, rapporté à son coût, génèrera une fréquentation supplémentaire modeste à sa mise en service (3500 voyageurs effectuant un A/R par jour) et à des horizons plus lointains (4500 en 2040) ;
- il participe à l'étalement urbain, en permettant de choisir un lieu de résidence éloigné du cœur de l'agglomération mais bénéficiant d'un accès rapide à TOULOUSE.
- Avant de permettre une petite baisse des émissions de CO2, le projet en génèrera des volumes considérables pendant la phase travaux, faisant qu'aucune économie n'est attendue avant 14 ans (durée des travaux + nombre d'années d'exploitation pour compenser les surplus d'émission des travaux). L'économie estimée au-delà est obtenue pour un coût prohibitif : 800 millions d'euros pour supprimer 1/50000^{ème} de nos émissions nationales ;
- la petite baisse du trafic routier sera vite absorbée par son accroissement annuel régulier qui devrait se confirmer compte tenu des prévisions démographiques de TOULOUSE METROPOLE et de l'absence de places de parking supplémentaire prévue dans le projet (les parkings actuels sont saturés ou microscopiques). Il est évident que si l'on consacrait une partie, même modeste, du

coût du projet AFNT à l'amélioration de la circulation automobile du secteur nord, les résultats seraient infiniment supérieurs au bénéfice d'une population beaucoup plus nombreuse.

- il ne sera pas accompagné, dès sa mise en service, des conditions de sa pleine réussite (notamment la réalisation des ponts sur la Garonne).

- Le CONSEIL REGIONAL et TOULOUSE METROPOLE, qui sont les acteurs régional et métropolitain du transport et de l'urbanisme, estiment qu'il est indispensable qu'une halte ferroviaire soit créée à LESPINASSE dès la mise en service du projet en 2024 (confer thème 2 du rapport) ;

- le réaménagement de plusieurs haltes paraît inutile (au moins LACOURTENSOURT et LALANDE L'ÉGLISE mais aussi FENOUILLET) en raison d'un trafic trop faible au démarrage du projet et à des horizons lointains. Au demeurant, la fréquentation actuelle des haltes de FENOUILLET, LACOURTENSOURT, LALANDE L'ÉGLISE et ROUTE DE LAUNAGUET est nulle malgré un nombre d'arrêts de trains significatif (voir ci-avant et thème 1 du rapport) ;

- la halte de ROUTE DE LAUNAGUET n'a comme justification que d'assurer la connexion fer/métro aux usagers du train. Elle n'a aucune utilité pour les habitants du quartier qui ont directement accès au métro LA VACHE. Or, elle n'apparaît pas absolument indispensable dans la mesure où les voyageurs peuvent se rendre sur la ligne B en passant par la gare MATABIAU puis en empruntant la ligne A jusqu'à la station JEAN JAURES avec des temps très voisins (confer thème 1 du rapport) ;

- plus généralement, le choix des haltes ferroviaires ne résulte pas d'une véritable appréciation des besoins et de l'organisation générale des transports publics urbains et routiers, mais du seul principe de ranimer les haltes existantes. Une vraie réflexion, partagée avec TOULOUSE METROPOLE aurait peut-être permis de parvenir à d'autres solutions de positionnement des haltes.

- le nombre de haltes pénalise la performance du projet (2 minutes au minimum à chaque arrêt) compte tenu du parti pris prévu dans le projet d'un arrêt à toutes les haltes ;

- le CONSEIL REGIONAL a estimé devant la commission que la création d'une halte à LESPINASSE doit être compensée par la suppression de la halte de LALANDE L'ÉGLISE pour ne pas pénaliser les temps de parcours qui pourraient réduire l'attractivité du projet (position non confirmée dans sa contribution écrite) ;

- tous les ouvrages de franchissement des voies routières sont réalisés à minima (conservation du pont existant auquel on ajoute le nécessaire pour que les lignes nouvelles puissent passer) alors que manifestement plusieurs d'entre eux sont à revoir entièrement étant donné leur construction ancienne prévue pour une population et une circulation très inférieures. Une reconstruction intégrale avec un dimensionnement supérieur de tout ou partie de ces ouvrages aurait une incidence sans doute élevée sur le coût du projet, évaluable à plusieurs dizaines de millions d'euros.

- le coût total de l'investissement (infrastructure elle-même + tout ce qui est nécessaire au projet : places de parking, voiries, rabattement en transport public ...) n'est pas connu, pas plus que ses modalités et la répartition de son financement. Il peut être estimé à au moins 800 millions d'euros. Ces absences d'éléments précis semblent en contradiction avec les dispositions du code des transports (article R 1511-4) ;

- le coût de l'investissement spécifique à la mise en place du train cadencé représente un investissement élevé : environ 50 millions d'euros pour l'aménagement des 6 haltes (hors

MATABIAU) auquel il convient d'ajouter le matériel roulant dédié et tous les investissements de rabattement (parkings, voiries, transport public...), soit probablement plus de 100 millions d'euros, soit un investissement de 30 000 euros par voyageur transporté en 2024, en faisant une solution sensiblement plus onéreuse que d'autres solutions de transport public classiques (confer thème 1 du rapport) ;

- le projet génèrera un déficit d'exploitation annuel de l'ordre de 20 millions d'euros, supportés par le contribuable (confer thème 1 du rapport) ;

- les travaux de réalisation de l'infrastructure seront très longs et très pénalisants pour les riverains mais aussi pour les usagers de la route et du train, dans un contexte urbanisé ou très urbanisé ;

- il nécessitera quelques expropriations et la création d'emplacements réservés dont certains ne sont pas pris en compte dans le projet (pour l'extension des parkings notamment) ;

- trois maisons éclusières seraient démolies alors qu'elles représentent un capital historique et patrimonial non négligeable auquel la population semble attachée ;

- n'étant pas abouti sur de nombreux points, il ne répond pas à de nombreuses questions du public, à qui l'on explique qu'on verra plus tard ;

- il nécessite, en l'état actuel des dispositions des 2 PPRT de TOTAL (opposable pour l'un et en cours d'adoption pour l'autre), la réalisation d'ouvrages de protection des voyageurs au droit des dits sites dont le coût est prohibitif (environ 50 millions d'euros) et l'incidence sur le paysage (proximité notamment du canal latéral) très négative ;

- le dossier d'enquête, extrêmement volumineux (environ 9000 pages A3 en 33 brochures) ne pouvait que rendre perplexe le public face à une telle masse et l'empêcher de se forger un jugement global sur le projet.

En conclusion de ce bilan, la commission considère que, même en se plaçant dans l'hypothèse 2, le projet AFNT présente trop d'inconvénients par rapport à ses avantages pour que son utilité publique soit affirmée.

Elle estime, en définitive, que le projet, tel qu'il a été soumis à enquête publique, doit être abandonné.

Nécessité des expropriations envisagées

La commission considère que les expropriations envisagées pour la réalisation du projet AFNT sont modestes par rapport à son ampleur. Elles sont toutes indispensables à sa réalisation dont le tracé n'est pas modifiable du fait qu'il longe les voies actuelles. Le périmètre de l'utilité publique ne peut être critiqué.

Pour les raisons développées ci-dessus et détaillées dans l'analyse par thèmes de son rapport, la commission donne, en toute indépendance et à l'unanimité,

un avis défavorable

à la demande de Déclaration d'Utilité Publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

La commission recommande, indépendamment de son avis, que le PPRT de TOTAL MARKETING GAZ à LESPINASSE et celui en cours d'adoption pour TOTAL Raffinage à FENOUILLET soient modifiés pour supprimer l'obligation de créer des ouvrages de protection au droit des deux sites, dont le coût est prohibitif (50 millions d'euros) alors que le doublement de l'infrastructure n'accroîtra pas le risque encouru par les voyageurs qui est, au demeurant, très faible, étant du même ordre de grandeur que celui encouru en prenant la voiture ou l'avion. (confer thème 8 du rapport)

La commission ajoute qu'il lui a semblé tout à fait anormal que l'enquête publique sur le projet AFNT ait pu être lancée alors même que des divergences majeures n'avaient pas trouvé de solution concertée entre RFF et les autorités chargées du transport public et de l'urbanisme (CONSEIL REGIONAL et TOULOUSE METROPOLE principalement) sachant, de plus, qu'elles seront appelées à participer à son financement. L'absence d'une autorité organisatrice supérieure, qui aurait pu trancher les débats et agir au mieux de l'intérêt public, apparaît criante.

Le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (07/01/2015) à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE et dans les mairies de TOULOUSE, FENOUILLET, LESPINASSE, SAINT JORY, CASTELNAU d'ESTRETEFONDS, AUCAMVILLE, BRUGUIERES, GAGNAC-sur-GARONNE, GRENADE, ONDES, SAINT ALBAN, SAINT-RUSTICE et SAINT-SAUVEUR. Il sera également mis en ligne sur le site internet www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteAFNT.

Fait à TOULOUSE, le 26 février 2015

La Commission d'enquête,

Christian LASSERRE
Président

Michel JONES
membre titulaire

Hervé TEYCHENE
membre titulaire

2.2 CONCLUSIONS AU TITRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU

2.2 - Conclusions au titre de la mise en compatibilité des PLU de TOULOUSE METROPOLE (communes de TOULOUSE, FENOUILLET, LESPINASSE et SAINT JORY) et de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS.

L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique ne peut être pris que si l'opération est compatible avec les documents d'urbanisme. La procédure de mise en compatibilité du PLU, en application de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme est une procédure particulière de remaniement du PLU, diligentée par le Préfet dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique; elle est exclusive de toute autre procédure et se distingue ainsi des procédures de révision habituelles conduites à l'initiative des autorités en charge de l'établissement des documents d'urbanisme. La mise en compatibilité d'une opération avec un PLU s'apprécie au regard des dispositions d'urbanisme applicables. Elle est soumise à enquête préalable au titre du Code de l'Urbanisme. Selon l'avis du porteur de projet, les PLU DE TOULOUSE METROPOLE (communes de TOULOUSE, FENOUILLET, LESPINASSE ET SAINT JORY) et de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS ne permettent pas, en l'état, la réalisation intégrale du projet et ils doivent être revus en conséquence.

Les principales modifications nécessaires des PLU des cinq communes traversées sont les suivantes :

Création d'emplacements réservés au profit de RFF pour la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de TOULOUSE et de ses aménagements connexes :

- . CASTELNAU D'ESTRETEFONDS : ER n° 24 (37 400 m2)
- . SAINT JORY: ER n° 73 (104 700 m2)
- . FENOUILLET : ER n° 34 (191 100 m2)
- . LESPINASSE : ER n° 11 (72 000 m2)
- . TOULOUSE : ER n° 914 (172 500 m2)

Observation de la commission : dans sa réponse aux demandes de précisions sur la création de ces emplacements réservés, RFF précise que des ER sont pris sur des surfaces dont elle est déjà propriétaire à hauteur de 49 hectares (voir le thème 10 du rapport).

Réduction d'emplacements réservés au profit de RFF :

- . FENOUILLET : ER n° 52 (de 37 550 à 37 500 m2)
- . TOULOUSE : ER n°322 (de 295 360 à 269 023 m2)

Suppression d'un espace boisé classé :

- . FENOUILLET : EBC en berge est du canal latéral à la Garonne

Suppression d'un élément de bâti à protéger :

- . FENOUILLET : N° 2 Maison d'éclusier-écluse

Modification des règlement écrits :

- . CASTELNAU D'ESTRETEFONDS : zones UF (articles 2 et 13), 2AUF (article 2) et A (article 2)
- . SAINT JORY : zones UA (articles 2 et6), UB (article 2), UF (articles 2 et6), 2AU (articles 2 et6) et zone N (articles 2 et 6)
- . FENOUILLET : Dispositions générales (article 4), zones UE (articles 1 et 2), AUE0 (article 1) et N (articles 1, 2, 6 et 7) ;
- . LESPINASSE : zones UB (dispositions générales et article 6), zones UF (dispositions générales et article 6), A (articles 1, 2 et 6) et N (dispositions générales, articles 2 et6)

TOULOUSE : Dispositions communes (articles 2, 3, 4, 6, 9, 10, 11), zones UI (articles 2 et 6), UM (article 2 et 6), (articles 2 et 6), UE (articles 2 et 6) et N (articles 2 et 6).

Ces modifications du règlement écrit sont soit de simples précisions sur l'application du règlement à RFF soit des mesures dérogatoires comme l'implantation des constructions de RFF en limite de propriété ou sans retrait sur les voies publiques ou encore le non respect de certaines interdictions ou règles de construction.

La commission rappelle, tout d'abord, que la mise en compatibilité des PLU doit être limitée à ce qui est nécessaire à la réalisation des travaux d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (article L123-14 du code de l'urbanisme).

La commission considère donc que toute modification des documents d'urbanisme qui n'est pas nécessaire pour que le projet puisse se réaliser n'a pas à figurer dans la mise en compatibilité des PLU. La modification ou révision souhaitée devra faire l'objet d'une procédure de modification ou révision du PLU concerné.

La commission estime qu'aucune des modifications nécessitées par la réalisation du projet ne porte atteinte à son économie générale et qu'il n'y a donc pas lieu à modification des PADD concernés.

Comme elle l'a observé dans le thème 10 de son rapport, la création de l'emplacement réservé n° 34 sur la commune de FENOUILLET est en partie inutile à la réalisation du projet (4 hectares pour la réalisation d'une frayère). Ce nouvel emplacement réservé doit donc être réduit à 1 hectare au lieu des 5 envisagés.

Toutes les autres modifications sont nécessaires à la réalisation du projet.

Bien que sachant que cet avis perd son sens dans la mesure où elle vient d'émettre un avis défavorable sur l'utilité publique du projet AFNT, la Commission d'enquête donne, en toute indépendance et à l'unanimité,

un avis favorable

aux demandes de mise en compatibilité des PLU DE TOULOUSE METROPOLE (communes de TOULOUSE, FENOUILLET, LESPINASSE ET SAINT JORY) et de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS sous la réserve et la recommandation suivantes :

Réserve 1

L'emplacement réservé n° 34 créé sur la commune de FENOUILLET sera réduit à 1 hectare pour exclure la partie de 4 hectares prévue pour la réalisation d'une frayère.

Réserve 2

L'emplacement réservé N° 37 qui figure dans le document graphique du PLU de SAINT JORY doit être inscrit dans la liste des emplacements réservés.

La commission rappelle que la non levée des réserves qu'elle a émises, ci-dessus, aurait pour conséquence que son avis serait réputé défavorable

Les recommandations sont de simples préconisations que le porteur de projet peut suivre ou non sans conséquence sur le sens de l'avis émis.

Le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (07/01/2015) à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE et dans les mairies de TOULOUSE, FENOUILLET, LESPINASSE, SAINT JORY, CASTELNAU d'ESTRETEFONDS, AUCAMVILLE, BRUGUIERES, GAGNAC-sur-GARONNE, GRENADE, ONDES, SAINT ALBAN, SAINT-RUSTICE et SAINT-SAUVEUR. Il sera également mis en ligne sur le site internet www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteAFNT.

La commission demande que son rapport et ses conclusions ne fassent pas l'objet de publications séparées.

Fait à TOULOUSE le 26 février 2015

La Commission d'enquête,

Christian LASSERRE
Président

Michel JONES
membre titulaire

Hervé TEYCHENE
membre titulaire