



Le Président

Martin MALVY  
Ancien Ministre

Toulouse, le - 8 JUIN 2015

**Monsieur Pascal MAILHOS**  
Préfet de région  
PREFECTURE DE LA REGION  
MIDI-PYRENEES  
1 place Saint Etienne  
31038 TOULOUSE CEDEX 9

Monsieur le Préfet de région,

Vous avez bien voulu prendre l'attache des partenaires co-financeurs du projet des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), dont la Région Midi-Pyrénées, et sollicitez leurs observations à la suite de la publication du rapport de la Commission d'Enquête Publique dudit projet.

1. *En premier lieu, les partenaires, conscients de l'enjeu que constitue cette étape essentielle du projet, ont souhaité vous faire part de leur soutien au projet AFNT et traduire la dynamique partenariale qui assoit l'ensemble des discussions autour de ce projet dans un texte élaboré en commun et partagé par tous :*

Le projet GPSO pris dans sa globalité (AFNT, Ligne Nouvelle, AFSB) constitue un ensemble partenarial cohérent avec les stratégies de déplacement élaborées depuis quinze ans pour le grand Sud-Ouest, la région Midi-Pyrénées, le département de Haute-Garonne et l'agglomération toulousaine ; il s'inscrit dans la continuité logique du projet SEA.

### **Une connexion indispensable au réseau à grande vitesse**

En plus de constituer le dernier maillon de la connexion de la quatrième ville de France au réseau à grande vitesse dans une vision nationale, le projet AFNT a pour objectifs de :

- renforcer la desserte TER au nord de la région et dans la zone péri-urbaine du nord toulousain avec un cadencement au quart d'heure en période de pointe ;
- permettre le développement du fret ferroviaire ;
- garantir les autres offres.

La concertation engagée au cours des études préliminaires avec les partenaires a abouti à la validation partagée d'un aménagement de l'infrastructure à 4 voies entre Toulouse et Saint-Jory, seul scénario permettant d'atteindre les objectifs fixés, dont la garantie d'offrir un service ferroviaire structuré, cadencé et de qualité sur la partie nord de l'étoile toulousaine, par le biais de :

- deux voies lentes pour le trafic péri-urbain omnibus et les trains de fret desservant Saint-Jory ;
- deux voies rapides pour le trafic TGV, Intercités, TER rapide et fret sans arrêt.



## **Une mobilisation de tous les acteurs en faveur du projet**

Depuis 2010, les études et les concertations autour du projet AFNT ont largement associé les partenaires et acteurs territoriaux. AFNT s'inscrit dans les visions à moyen et long termes des besoins de mobilité identifiés dans les SCOT et PDU du nord de la grande agglomération toulousaine.

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 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 » ; cet outil d'aménagement du territoire, véritable plan stratégique servant à la révision en cours des SCOT et PDU, intègre totalement le projet ferroviaire comme sa colonne vertébrale, avec l'objectif de favoriser les reports modaux et de limiter l'usage de la voiture. Il porte ainsi une stratégie de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux à l'échelle du grand territoire. Les haltes ferroviaires de la proche banlieue trouvent leur pertinence dans cette nouvelle vision de l'utilisation de l'espace, à travers une densification urbaine tournée vers ces points d'arrêts jalonnant l'agglomération. Les perspectives qui en découlent sur le nombre de voyageurs viennent conforter d'autant le bien-fondé de leur desserte au quart d'heure.

Le dossier présenté à l'enquête publique a pris en considération les attentes formulées par Toulouse Métropole. Elles permettent de proposer un projet ferroviaire dans un environnement que les acteurs urbains ont la volonté de faire évoluer, avec des projets d'aménagement urbain cohérents avec AFNT. Ces projets, portés par d'autres maîtres d'ouvrage seront bien sûr soumis à concertation et enquête publique préalablement aux décisions de réalisation auxquels ils devront donner lieu.

## **Des objectifs multiples, fédérés dans un projet commun**

Les partenaires sont largement convaincus de la complémentarité et de la non-concurrence des modes de déplacements mis à disposition de la population de la proche ou grande banlieue, qu'il s'agisse de TER, de transport en commun ou de véhicules particuliers. Il n'est donc pas envisagé de proposer une solution alternative de déplacement parallèle à l'infrastructure ferroviaire.

Les ouvrages de franchissement des emprises ferroviaires où des modifications sont rendues nécessaires par les AFNT, sont prévus d'être mis aux normes et intègrent des adaptations raisonnables des fonctionnalités, en particulier liées au besoin de rabattement. Les ouvrages pour lesquels les AFNT n'ont pas d'incidence ne sont pas remaniés, mais les études AVP sont conduites avec l'objectif de garantir la compatibilité ultérieure avec les projets complémentaires qui suivront les AFNT (exemple : réservations de fonciers, mesures conservatoires pour des évolutions ultérieures des ouvrages).

La gouvernance du projet a été partagée et structurée avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux au travers de Comités Techniques et de Comités de Pilotage, sous l'égide de l'Etat, établis pour valider collégialement les orientations stratégiques et les fonctionnalités du projet. Cette même organisation, renforcée par des réunions thématiques régulières qui mobilisent l'ensemble des partenaires, sera poursuivie lors des phases ultérieures du projet.

En dissociant les différentes finalités du projet et en affectant à chacune des coûts, des fréquentations considérées comme modestes et des bénéfices particuliers, la Commission d'Enquête considère que les dessertes de proche banlieue ont un coût excessif et dissuasif par rapport aux bénéfices attendus. Or, le projet ferroviaire présenté à l'enquête est bien un projet global : les dessertes régionales et périurbaines sont complémentaires. C'est bien la prise en considération de l'intégralité des dessertes qui permet de proposer à la fois une desserte dense dans l'agglomération toulousaine et une amélioration de la desserte régionale (Montauban, Agen, Brive).

Ainsi, l'offre TER au quart d'heure en période de pointe, sur le secteur entre Castelnau d'Estrétefonds et Matabiau, est la combinaison, sur une heure et par sens de desserte, de trains de "proche banlieue" avec terminus à Castelnau d'Estrétefonds, de trains de "grande banlieue" avec terminus à Montauban, de trains de "réseaux de villes" avec terminus à Agen, Cahors ou Brive.

2. *En outre, la Région Midi-Pyrénées tient à rappeler ses attentes fortes liées à ce projet :*

### **Un projet au service du développement régional**

Tout d'abord, l'inscription de la quatrième ville de France et de tout le grand Sud-Ouest français dans le réseau national et européen de la grande vitesse, permettant de relier Toulouse à Paris en 3 heures, constitue pour la Région Midi-Pyrénées une absolue nécessité.

Le projet est constitué de:

- la création des lignes ferroviaires nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sur 327 km, possédant un tronç commun de 55 km entre le sud de Bordeaux et le sud Gironde, ainsi que la réalisation de deux gares nouvelles pour les dessertes des agglomérations d' Agen et de Montauban
- la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse sur 19 km entre la gare de Toulouse Matabiau et Saint-Jory, ainsi que l'aménagement de la gare de Toulouse-Matabiau, l'aménagement et/ou le déplacement des cinq gares et haltes de Route de Launaguet, Lalande-l'Eglise, Lacourtenourt, Fenouillet/Saint-Alban, Saint-Jory, et la création d'un terminus de « proche banlieue » à Castelnau d'Estrétefonds ;
- la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante au sud de Bordeaux sur 12 km entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, avec aménagement et/ou le déplacement de quatre gares et haltes TER.

La Région Midi-Pyrénées réaffirme en outre que le projet de LGV GPSO et particulièrement Toulouse-Bordeaux, de même que les aménagements sur les lignes ferroviaires existantes en accompagnement de ces projets (Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux et Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse) sont complémentaires et ne sauraient être considérés comme alternatifs, voire concurrents, et seule leur réalisation concomitante permettra de répondre aux défis à relever par les territoires

Pour la Région Midi-Pyrénées, la priorité accordée au projet de LGV Bordeaux-Toulouse et aux adaptations du réseau existant qui la complètent relève d'une stratégie d'aménagement et de développement durable du territoire basée sur l'accès aux grands courants d'échanges (voyageurs et marchandises).

Par ailleurs, la réalisation de la LGV entre Bordeaux et Toulouse permettra la création de nouvelles liaisons à haut niveau de services entre la Région Midi-Pyrénées et le nord-ouest de l'Espagne grâce au barreau sud-sud. Elle constituera également un maillon essentiel de l'axe Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille (voire Nice), et contribuera à améliorer les relations entre Bordeaux et Barcelone comme celles de Toulouse avec Lyon et le réseau TGV Est Europe (Strasbourg...), dans le contexte nouveau de l'union des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

Parallèlement, la structuration en étoile à partir de la gare Matabiau du réseau ferroviaire permettra de prolonger dans l'ensemble du territoire régional les retombées du TGV et à ce titre les TGV et les TER doivent impérativement être interconnectés à Toulouse, Agen et Montauban, afin que le plus grand nombre de voyageurs Midi-Pyrénéens utilise le transport ferroviaire sur la totalité du trajet.

### **Un projet au service d'une politique régionale de mobilité**

La réalisation des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse permettra d'améliorer très largement les dessertes régionales vers le Lot, le Tarn-et-Garonne et le Lot-et-Garonne, dans un contexte de croissance démographique de Toulouse, de la Métropole et de son aire urbaine en lien avec le Tarn-et-Garonne qui ne peut se satisfaire d'un réseau de transport ferroviaire conçu et construit au 19<sup>ème</sup> siècle pour des besoins totalement différents. Le dynamisme démographique profite à l'aire urbaine toulousaine élargie, le Tarn-et-Garonne bénéficiant ainsi du taux de croissance le plus élevé au plan national.

Les enjeux de déplacements du secteur nord de la région sont particulièrement importants : ils s'appuient sur la dynamique de croissance démographique la plus forte du territoire régional, qui nécessite une réponse en termes de transport à la hauteur de ce développement.

Dans ce cadre, les conditions de desserte entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse sont amenées à évoluer considérablement, avec d'une part la recombinaison du tissu des points d'arrêt ferroviaires intermédiaires, et d'autre part la mise en relation des liaisons ferroviaires avec le métro de Toulouse, cette interconnexion étant un gage indispensable de l'efficacité des réseaux de transports notamment pour les déplacements du quotidien. La Région croit en ces logiques de complémentarités et les porte dans l'organisation de son réseau de transport, en étroite concertation avec ses partenaires urbains et départementaux.

La gare de Toulouse Matabiau ne peut répondre seule à tous les enjeux de diffusion des voyageurs TER dans l'agglomération.

Les deux offres de services proposées grâce à la réalisation d'une interconnexion en amont apportent un maillage plus fin, des connexions plus importantes et une meilleure réponse aux attentes des usagers. En gare de Saint-Agne par exemple, un nombre très important d'usagers du TER profite de cette connexion directe avec la ligne B du métro, complémentaire à la connexion ligne A de Matabiau. Ce sont des objectifs similaires qui sont poursuivis avec la création d'une véritable interconnexion Route de Launaguet avec la ligne B à La Vache.

Enfin, la perspective d'une troisième ligne de métro (Toulouse Aérospace Express) venant potentiellement se connecter au réseau TER au niveau de la halte Route de Launaguet vient encore renforcer la pertinence des interconnexions multiples entre les réseaux TER et urbain.

3. *D'un point de vue formel, certains des arguments repris par la Commission d'enquête paraissent en outre surprenants :*

### **Des interprétations de la Commission d'Enquête discutables**

La Commission estime que l'accroissement du nombre de voies est exclusivement dû à la mise en œuvre du train cadencé entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse Matabiau. Cette posture est très contestable puisqu'elle sous-tend que les projets GPSO ligne nouvelle et GPSO AFNT seraient « étanches ». Or, c'est autant l'accroissement du trafic de toutes natures (TGV, TER et fret) que le caractère pénalisant de la mixité des circulations (lentes et rapides) sur la capacité des infrastructures ferroviaires qui justifient l'accroissement et la spécialisation des voies. Le projet AFNT est donc indispensable à l'insertion des trafics des Trains à Grande Vitesse ainsi qu'au raccordement de la LGV et ces fonctionnalités ne sauraient être délivrées par le réseau actuel sans l'accroissement du nombre de voies inscrit au projet.

De même, il ne semble pas concevable d'appréhender le projet AFNT en dissociant les TER provenant de Montauban (ou au-delà), et ceux qui pourraient être mis en place au départ de Castelnau d'Estrétefonds, qualifiés de « *solution de transport public périurbain* », « *offre nouvelle d'envergure métropolitaine : trains cadencés au 1/4h entre Castelnau et Matabiau* » ou plus fréquemment de « *train cadencé* ».

Pour la Commission, « *le Conseil Régional n'a pas vocation à gérer les déplacements dans l'aire de l'agglomération* ». Or, la Région a une compétence exclusive pour l'ensemble des dessertes ferroviaires régionales assurées sur le réseau ferré national, même sur le territoire des agglomérations ; les trains envisagés entre Castelnau d'Estrétefonds (situé hors périmètre des transports urbains toulousains) et Toulouse ne peuvent être que des trains régionaux.

Cette méconnaissance du contexte réglementaire relatif aux transports est surprenante.

En outre, la fréquence d'un train toutes les 15 minutes entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse résulte de la combinaison entre trains omnibus venant de Montauban circulant à la fréquence de 30 minutes et trains origine de Castelnau d'Estrétefonds, eux aussi à la fréquence de 30 minutes, qui ne peuvent donc être dissociés. Affirmer l'inverse révèle une incompréhension des objectifs de l'opération inhérents à la coexistence des différentes missions et des différents types de circulation.

Par ailleurs, certains calculs relatifs au déficit annuel d'exploitation du TER généré par le projet (estimé à 20 M€) semblent approximatifs : en considérant la mise en place de navettes TER toutes les 30 minutes entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse en heures de pointes, soit 10 allers-retours par jour, représentant environ 126 000 km-train par an, soit 159 € par kilomètre-train réalisé, soit plus de 10 fois le déficit kilométrique moyen annuel constaté pour le TER midi-pyrénées.

Enfin, les propos de la Région Midi-Pyrénées ne sont pas toujours clairement retranscrits dans le rapport d'enquête. Par exemple, sur la création d'une nouvelle halte à Lespinasse, la Région y serait ainsi « *favorable* », elle en aurait exprimé le « *souhait* », elle estimerait cette création « *indispensable* » (terme figurant dans les conclusions). Par courrier du 15 décembre 2014 adressé à la Commission, la Région a rappelé sa position exprimée lors de la réunion du 1<sup>er</sup> octobre 2014.

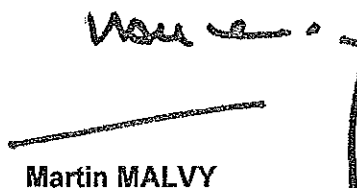
Par ailleurs, la Région a approuvé par délibération de la Commission permanente le 11 décembre 2014 sa contribution à l'enquête publique, notifiée le 15 décembre 2014 à la Commission.

En conclusion, ce grand projet d'infrastructures ferroviaires revêt donc des dimensions internationales, nationales, interrégionales et régionales, et permettra de relever les défis de la mobilité non seulement autour de Toulouse mais également pour l'ensemble de la région Midi-Pyrénées dans ses contours actuels et futurs.

La Région Midi-Pyrénées réaffirme avec force son soutien à ce projet indispensable à son développement.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet de région, à l'assurance de mes sentiments distingués. *et à très bientôt.*

*MALVY*



Martin MALVY



Le Président

Martin MALVY  
Ancien Ministre

Toulouse, le

18 JUIN 2015

**Monsieur Pascal MAILHOS**  
Préfet de la région Midi-Pyrénées  
Préfecture de la région Midi-Pyrénées  
1, place Saint-Etienne  
31038 TOULOUSE Cedex

Monsieur le Préfet,

A la suite de la publication du rapport de la commission d'enquête d'utilité publique des Lignes Nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO – LN) et en réponse à votre courrier du 8 juin 2015, je vous prie de trouver ci-après les observations que la Région Midi-Pyrénées souhaite porter à votre connaissance.

***En premier lieu, je souhaite vous rappeler les engagements permanents et responsables pris par la Région en faveur de l'intégration de son territoire au réseau de Lignes à Grande Vitesse.***

Depuis plusieurs années maintenant, la Région Midi-Pyrénées est mobilisée sur le projet de liaison à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Une étape décisive avait été franchie en 2000 avec l'inscription, à l'initiative de la Région Midi-Pyrénées, d'études spécifiques dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2000-2006 pour un montant de 3 millions d'euros, dont un million à la charge de la Région.

En 2005, le débat public sur la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse a confirmé l'opportunité du projet ainsi que ses principales fonctions :

- relier Toulouse à Paris en un peu plus de trois heures (contre plus de 5 heures actuellement) ;
- améliorer l'accessibilité de Midi-Pyrénées en plaçant Toulouse dans le maillage national et international des lignes à grande vitesse ;
- relier Bordeaux-Toulouse en une heure (au lieu de deux actuellement) et faire bénéficier les relations de l'Aquitaine avec le sud-est de ce gain de temps ;
- créer l'amorce d'une liaison transversale « Grand Sud » qui reliera le réseau de lignes à grande vitesse de la façade atlantique à celui de la Méditerranée ;
- donner de la capacité à cet axe et permettre le développement des TER sur les lignes existantes autour de Bordeaux et de Toulouse ;
- offrir au fret ferroviaire les conditions de son développement avec des créneaux horaires mieux répartis et une performance améliorée.

Le 13 avril 2006, RFF a décidé, outre la poursuite des études du projet, de privilégier, à la demande de la Région, la création d'une section commune aux LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, entre Bordeaux et le sud de la Gironde.

Après la signature le 26 décembre 2007 d'un protocole cadre pour la réalisation des études préalables à l'enquête d'utilité publique concernant les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, une convention de financement des études associant notamment l'État, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et RFF a permis la mise en

D1507049



Hôtel de Région : 22, boulevard du Maréchal Juin – 31406 Toulouse cedex 9 – Tél. : 05 61 33 50 50 – Télécopie : 05 61 33 52 66 – www.midipyrenees.fr

Pyrénées à hauteur de 4,4 millions d'euros. Par ailleurs, les études pour la mise à quatre voies de la section Toulouse – Saint-Jory et le raccordement de la ligne existante à la nouvelle Ligne à Grande Vitesse ont été prévues au CPER 2007-2013.

Cet ensemble d'études a notamment permis de définir les tracés des lignes nouvelles et des raccordements constituant le GPSO, à savoir la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, assorties des Aménagements de la ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, pour le raccordement de la ligne existante à la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse.

Les tracés validés en comité de pilotage le 9 janvier 2012 puis approuvés par décision ministérielle du 30 mars 2012, ont fait l'objet dans certains secteurs comme Auvillar ou Bressols dans le Tarn-et-Garonne d'optimisations et d'ajustements pour améliorer l'intégration de la future infrastructure, en lien avec les souhaits exprimés par les territoires.

C'est dans ce cadre que la Région a décidé, en décembre 2012, de participer au financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique du GPSO et des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse à hauteur de 1,1 million d'euros sur un total de 8,7 millions d'euros.

De même, et soucieuse notamment de la prise en compte de situations personnelles rendues difficiles avec la perspective de réalisation des infrastructures nouvelles, la Région a décidé à cette même date de participer à hauteur de 25 % au programme d'acquisitions foncières anticipées en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne, doté de 5,4 millions d'euros.

Le dispositif vise à prendre en compte, sans attendre la déclaration d'utilité publique, les besoins répondant à des situations d'urgence et identifiés en termes :

- d'acquisition anticipée des biens bâtis sur les emprises, avec notamment une attention particulière aux familles en attente d'une vente rapide,
- de mise en réserve des surfaces agricoles et viticoles,
- d'anticipation des boisements compensateurs.

La Région Midi-Pyrénées soutient le projet GPSO et a montré qu'elle savait se mobiliser aux côtés des autres collectivités dès lors que des retards dans l'avancement du projet de LGV Bordeaux-Toulouse étaient susceptibles d'intervenir. Elle s'engage pour sa part à tout mettre en œuvre afin que les échéances fixées soient respectées.

***GPSO, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax constituent une priorité nationale reconnue.***

Le rapport produit par la Commission Mobilité 21 en juin 2013 a confirmé le caractère prioritaire des Lignes à Grande Vitesse de GPSO en les classant en opération de première priorité à réaliser avant 2030. Bordeaux-Toulouse est le seul projet de Ligne à Grande Vitesse à avoir été reconnu comme tel au niveau national.

Cette reconnaissance s'est traduite par la décision ministérielle arrêtant le tracé définitif le 23 octobre 2013 et définissant le schéma de réalisation de GPSO selon deux phases :

- la première phase est constituée de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) et des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), avec un objectif de mise en service en 2024 et de la ligne nouvelle Sud Gironde-Dax, avec un objectif de mise en service en 2027 ;
- la seconde phase sera constituée de la ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole dont l'objectif de mise en service a été fixé en 2032.



Cette décision ministérielle a permis la poursuite des opérations préparatoires au lancement des trois enquêtes publiques nécessaires : une première pour les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax, une seconde pour les AFNT et une troisième pour les AFSB.

Par décision ministérielle du 13 juin 2014, les dossiers support des trois enquêtes d'utilité publique pour la première phase ont été approuvés et celles-ci se sont déroulées de façon concomitante et selon des modalités similaires fin 2014.

En marge de ce processus, l'approche des Lignes à Grande Vitesse exprimée par la Cour des Comptes dans son rapport du 23 octobre 2014, conforte la pertinence du projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, qui correspond aux critères qu'établit la Cour pour définir la rentabilité d'une Ligne à Grande Vitesse.

C'est, en outre et conformément à l'une des recommandations exprimées par la Cour, sur le projet de LGV GPSO que la première contre-expertise du Commissariat Général à l'Investissement a été faite. Ses conclusions ont confirmé « une évaluation socio-économique approfondie et sérieuse des effets du projet », sachant que dès 2011 une expertise menée par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable estimait plutôt prudentes les études de trafic, qui ont servi de base aux études socio-économiques.

***GPSO et les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse représentent une réponse coordonnée pour tous les types de déplacements.***

A l'occasion des études préalables aux enquêtes d'utilité publique des GPSO, des AFSB et des AFNT, trois types de besoins de transport à améliorer prioritairement ont été identifiés :

- les dessertes rapides de grande distance, et en premier lieu, les trajets Paris-Bordeaux-Toulouse,
- les dessertes de proximité autour de Toulouse et Bordeaux,
- les trafics de fret, de transit ou de desserte locale.

Parmi les différents scénarios d'aménagement de l'infrastructure examinés, seuls ceux basés sur la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse (totale ou partielle) permettent de répondre de façon satisfaisante aux besoins exprimés en offrant à la fois le développement de la capacité requise des infrastructures (besoins de « sillons » supplémentaires) et les gains de temps donnant toute sa pertinence au mode ferroviaire et évitant ainsi la construction d'un nouvel aéroport en région toulousaine.

Avec la construction de la LGV Bordeaux – Toulouse, prévue pour des vitesses commerciales de 320 km/h, les TGV effectueront le trajet Paris-Toulouse en un peu plus de 3 heures. Pour atteindre cet objectif, la mise en service de la totalité de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA), soit le tronçon Tours-Bordeaux, est nécessaire et doit avoir lieu dès 2017.

C'est ce qui a expliqué l'engagement sans précédent de la Région Midi-Pyrénées en faveur de la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse entre Tours et Bordeaux (mobilisant plus de 102,4 millions d'euros aux conditions économiques de 2009), tout en conditionnant sa participation financière à la poursuite du projet au-delà de Bordeaux.

De plus, de nouvelles liaisons autorisées par la réalisation concomitante de la section sud Gironde-Dax et du raccordement dit sud-sud, pourront être offertes, ouvrant les

territoires de Midi-Pyrénées vers la côte Aquitaine et le Pays basque français puis espagnol.

Le protocole de garantie de GPSO est aussi un outil de sécurisation du projet GPSO, du fait de sa capacité à fédérer l'adhésion d'un grand nombre de collectivités, attachées à la prise en considération globale des projets de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique et notamment les relations Paris-Bordeaux-Toulouse-Pays basque espagnol.

Le projet GPSO pris dans sa globalité (AFNT, Ligne Nouvelle, AFSB) constitue donc un ensemble partenarial cohérent avec les stratégies de déplacement élaborées depuis quinze ans pour le grand Sud-Ouest, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, les Départements ainsi que les Métropoles qui la composent ; il s'inscrit dans la continuité logique du projet SEA.

La Région Midi-Pyrénées réaffirme en outre que le projet de LGV GPSO et particulièrement Toulouse-Bordeaux, de même que les aménagements sur les lignes ferroviaires existantes en accompagnement de ces projets (AFSB et AFNT) sont complémentaires et ne sauraient être considérés comme alternatifs, voire concurrents, et que seule leur réalisation concomitante permettra de répondre aux défis à relever par les territoires.

***Le projet régional de diffusion de la grande vitesse ferroviaire dans le territoire se fera au service de la mobilité de tous les midi-pyrénéens.***

Pour la Région Midi-Pyrénées, la priorité accordée au projet de LGV Bordeaux-Toulouse relève d'une stratégie d'aménagement et de développement durable du territoire basée sur l'accès aux grands courants d'échanges (voyageurs et marchandises).

Avec la LGV Bordeaux-Toulouse, les midi-pyrénéens auront aussi accès à des dessertes « express » (1 heure de trajet) et fréquentes (toutes les heures en moyenne) entre Bordeaux et Toulouse.

La réalisation de la LGV entre Bordeaux et Toulouse constituera également un maillon essentiel de l'axe Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille (voire Nice), et contribuera à améliorer les relations entre Bordeaux et Barcelone comme celles de Toulouse avec Lyon et le réseau TGV Est Europe (Strasbourg...), dans le contexte nouveau de l'union des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

Parallèlement, la structuration en étoile à partir de la gare Matabiau du réseau ferroviaire permettra de prolonger dans l'ensemble du territoire régional les retombées du TGV et à ce titre les TGV et les TER doivent impérativement être interconnectés à Toulouse, Agen et Montauban, afin que le plus grand nombre de voyageurs midi-pyrénéens utilise le transport ferroviaire sur la totalité du trajet.

Seule la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse offrira sur le réseau existant (aujourd'hui proche de la saturation notamment en raison de la mixité des circulations) l'ensemble des gains nécessaires à la poursuite d'une politique de transport régionale adaptée à la diffusion des effets de la grande vitesse sur tout le territoire régional. C'est également cette solution qui présente les meilleurs gains de temps des relations Paris-Toulouse ou intersecteurs susceptibles d'optimiser le report modal attendu de cette opération et réduire les trafics utilisant les modes routiers et aériens, générateurs

La spécialisation des infrastructures supprime les difficultés liées à la mixité des circulations sources de dysfonctionnement et de congestion du trafic. En effet, la coexistence sur une même ligne de plusieurs types de circulations (du TGV au train de fret) avec des vitesses différentes entraîne une occupation plus forte de l'infrastructure.

Les enjeux de déplacements du secteur nord de la région sont particulièrement importants : ils s'appuient sur la dynamique de croissance démographique la plus forte du territoire régional (Toulouse, son aire urbaine et le Tarn-et-Garonne), qui nécessite une réponse en termes de transport, à la hauteur de ce développement.

***L'analyse de GPSO par la commission d'enquête relève d'une approche trop étroite pour un projet multiformes.***

Sur le coût et la rentabilité socio-économique du projet, la commission d'enquête reconnaît, s'agissant de l'axe Bordeaux-Toulouse, que « *si le seul but poursuivi est de gagner en performance sur l'axe Paris-Toulouse, alors la modernisation des voies existantes ne peut suffire et le GPSO/LN offre des temps de parcours compétitifs* ».

Or l'objectif principal de recherche de gain de temps ne semble pas partagé par la commission d'enquête. Ainsi son point de vue sur la pertinence du projet de GPSO LN par rapport à un scénario de ligne classique semble fortement influencé par le postulat que ces gains de temps ne sont pas nécessaires au développement économique de notre région, qui plus est dans le contexte actuel marqué par la contraction des dépenses publiques, qui peut conduire à n'orienter les investissements dans les infrastructures que dans une recherche d'économie.

La quête absolue d'investissements à moindres coûts n'est nullement une garantie d'efficacité dans l'utilisation des fonds publics car seuls des gains de temps importants permettent à un projet ferroviaire de garantir un vrai report modal, donc d'apporter une véritable utilité à ces investissements publics. Sur des distances longues, la vitesse est prépondérante pour que le fer soit compétitif. Il convient donc de comparer coût et performance. Imaginer que Toulouse et sa région puissent se satisfaire d'un temps de parcours ferroviaire supérieur à 4 heures revient à nier le poids démographique et économique de la région et à obérer son avenir.

Une sensibilité exacerbée vis-à-vis d'un contexte de crise et de défaut de financement ne doit ni ne peut conduire à une position de défiance vis à vis des grands projets d'infrastructures au risque :

- de privilégier des projets nécessitant moins d'apports de financements publics mais avec une utilité contestable et une utilisation moindre, conduisant à un gaspillage des fonds publics au détriment de projets certes plus coûteux en terme d'investissement mais dont l'utilité publique et l'utilisation seraient supérieures,
- de nuire à l'emploi, particulièrement dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, après les mises en service des LGV en 2017.

La moindre rentabilité socio-économique entre Bordeaux et Dax est mise en avant par la commission d'enquête, mais la perspective de la poursuite vers l'Espagne est occultée. Les possibilités offertes par la création du Y basque sont totalement sous estimées, sur un marché aujourd'hui quasi-inexistant pour le ferroviaire (relations directes Toulouse-Pays basque espagnol), alors que les gains de temps attendus s'élèvent à plus de 1h30 sur la partie française de la liaison Toulouse-Pays basque espagnol grâce à GPSO. La relation Toulouse-Hendaye, en irriguant d'autres territoires, garde quant à elle toute sa pertinence en complémentarité du projet de

Ligne à Grande Vitesse qui permettra des relations interrégionales et internationales directes.

L'importance de l'enjeu de l'achèvement du maillage du réseau LGV (relation entre la façade méditerranéenne et la façade atlantique) doit être réexaminée et renforcée au regard de l'union des Régions. La relation Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille ressort plus que jamais des enjeux identifiés en termes de déplacements ferroviaires de longs parcours dans le rapport Duron, et seule la ligne nouvelle y répond efficacement.

***Aucun projet alternatif ne peut être plus performant que GPSO.***

Le scénario alternatif Bordeaux-Toulouse à 1,9 milliard d'euros évoqué par la commission d'enquête, et dont seul le coût moindre est mis en avant par les opposants au projet de ligne nouvelle, n'apporterait que 7 minutes de gain de temps (contre 56 minutes et 5,7 milliards d'euros pour la ligne nouvelle). On peut s'interroger sur la pertinence des 1,9 milliard d'euros investis pour l'utilité collective qu'apporteraient ces 7 minutes. Un autre scénario permettrait d'aménager la ligne existante pour gagner 26 minutes, mais pour un niveau d'investissement se rapprochant du projet de ligne nouvelle : 4,3 milliards d'euros.

La remise en cause par la commission d'enquête de la suppression des passages à niveaux pourtant obligatoire pour la mise à 200 km/h des voies classiques, ainsi que les méthodes utilisées par la commission pour le calcul du coût kilométrique des shunts (tronçons de ligne nouvelle nécessaires aux aménagements de lignes classiques) constituent des avis techniques dont les fondements sont pour le moins vacillants.

Il convient en sus de souligner que les impacts en zones urbaines fortement peuplées d'un aménagement de la ligne existante visant à gagner le maximum de temps sont, au global, comparables voire supérieurs à ceux de la construction d'une ligne nouvelle et génèreraient fort probablement l'opposition des nombreux riverains soumis à des nuisances sonores en nette augmentation.

SNCF Réseau reprécisera les coûts des différents scénarios et les gains de temps que génèrent chacun d'entre eux. Ces données font l'objet d'une grande confusion, très certainement volontairement entretenue par les opposants.

***POLT et GPSO sont complémentaires et non alternatifs.***

Les projets POLT (Paris – Orléans – Limoges – Toulouse) et GPSO ne sont pas concurrents, mais complémentaires. En effet, le scénario consistant à privilégier POLT pour relier Toulouse à Paris dans un temps compétitif (plus de 6h30 aujourd'hui) est hors de portée en raison des décisions prises de longue date au niveau national pour la desserte de Toulouse par la grande vitesse. POLT n'est pas une alternative, mais une liaison complémentaire pour la desserte d'autres territoires, comme l'a confirmé la Commission Duron sur l'avenir des Trains d'Equilibre du Territoire, illustrant ainsi qu'il n'y a pas lieu d'opposer sur le projet GPSO rénovation du réseau et développement de lignes nouvelles.

De même, il n'y a pas lieu d'opposer le projet de LGV et projet en faveur des TER, compte-tenu de la complémentarité du projet LGV et de la diffusion de ses effets via  
D120/073 ... à l'échelle régionale. En outre, les Régions et Midi-Pyrénées en

particulier, ont déployé des efforts considérables en faveur des trains du quotidien par le renouvellement du matériel roulant et le soutien aux infrastructures via le Plan Rail et les CPER (pour un montant total de 1,16 milliard entre 2002 et 2015 en Midi-Pyrénées), ainsi que le développement des dessertes en vue de rattraper les retards constatés en ce domaine lors du transfert de cette compétence. Ces efforts pour moderniser le réseau ferroviaire régional se doivent d'être complétés par l'accès de Midi-Pyrénées au réseau à grande vitesse.

**Les avis exprimés par la commission d'enquête relèvent réglementairement de conclusions personnelles qui doivent être remises en perspective.**

Il est en effet pour le moins surprenant que la commission d'enquête remette en cause :

- la concertation menée depuis le début du projet, qui s'est poursuivie après le débat public de 2005 et n'a pas remis en cause le projet ;
- les prévisions de trafic déjà expertisées par le Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable, puis par le Commissariat Général à l'Investissement ;
- les instructions cadres sur le calcul des indicateurs socio-économiques ; quoi qu'il en soit, l'évaluation est toujours complexe sur des réalisations de ce niveau, dont le bilan est difficile à apprécier à des horizons proches ou sur le long terme.

S'agissant des conclusions de la commission d'enquête des lignes nouvelles, les impacts environnementaux et les terres agricoles sont effectivement importants du fait de la longueur de la ligne et de la nature des territoires traversés ; « la commission d'enquête considère cependant que le projet est optimisé afin que la consommation de terres agricoles soit limitée au strict nécessaire ». Sur ces sujets, la commission d'enquête souligne « le travail important fait par le maître d'ouvrage en la matière » et note que « certaines associations de défense de l'environnement s'exonèrent de la charge de la preuve sèment parfois dans le public des inquiétudes non justifiées ». De plus, la mise en œuvre d'un dispositif d'anticipation foncière soutenu par les partenaires du projet GPSO et coordonné par les Conseils départementaux, permet le règlement des problématiques foncières les plus urgentes.

Concernant la mobilisation et les expressions recueillies au niveau de l'enquête, la commission note effectivement l'expression d'une opposition (qui s'exprime toujours massivement dans les enquêtes publiques) mais que les « doublages » des dépositions dans plusieurs lieux d'enquête a complexifié le recueil « au point que la justesse du décompte final reste incertaine » et que la gestion des registres papier n'a pas toujours été à la hauteur espérée, « rendant au final le récolement des observations difficile ».

La commission d'enquête a dénombré 5 139 observations contre le projet. En y ajoutant les 7 099 signataires de pétitions, le total des contributions défavorables s'élève à 12 238 (avec un risque de doubles-comptes), à comparer au gain de 6,1 millions de voyages ferroviaires par an induit par GPSO en 2024 (ce gain passe à 8,7 millions de voyages annuels en 2027 avec la mise en service de la branche Bordeaux-Dax).

En outre, le jugement porté par la commission d'enquête sur l'opinion publique ne peut être considéré que comme parcellaire. La commission note elle-même que l'opposition s'exprime toujours plus massivement dans le cadre d'enquêtes publiques.

Les collectivités locales issues du suffrage universel et ayant délibéré en faveur de GPSO ont su également démontrer leur capacité à se rassembler autour des objectifs communs qu'elles poursuivent dans le cadre du GPSO (par exemple la manifestation publique du 7 mai 2015).

***Le cas particulier conjoncturel de Tours – Bordeaux n'est pas à généraliser.***

La problématique des défauts de financement constatés sur Tours-Bordeaux est vraisemblablement interprétée de manière erronée et surestimée : les « collectivités défaillantes » engendrent un défaut de financement de l'ordre de 200 à 250 millions d'euros (soit à peine la provision pour risque sur les taux de change intégrée au projet). De plus, ces défauts n'ont pas tous les mêmes causes, qui vont du désaccord sur le projet de desserte 2017 à des raisons plus « administratives », telles que des retenues de paiement liées à des provisions non consommées ou à l'application de clauses liées à l'avancement du projet GPSO. Des solutions existent pour fédérer et consolider les financements des collectivités contributrices (le protocole de garantie en est un exemple). De plus, un recours à un financement européen pourra être recherché. Il convient donc de ne pas généraliser la problématique de Tours-Bordeaux.

\* \* \* \*

**En l'absence de GPSO, Bordeaux serait le terminus du réseau ferroviaire à grande vitesse dans le Sud-Ouest, ce qui est inenvisageable. L'idée même que Toulouse, 4<sup>ème</sup> ville de France, et qu'un quart du pays puissent se satisfaire d'être à plus de quatre heures de Paris (et d'autres territoires) est inacceptable pour la Région Midi-Pyrénées et poserait à nouveau la question d'un second aéroport toulousain.**

Il est indéniable que la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux n'est justifiée que par sa poursuite jusqu'à Toulouse et Dax, lui permettant d'atteindre sa rentabilité optimale grâce à l'apport des dessertes prévues dans le cadre de ces prolongements.

Ce grand projet d'infrastructures ferroviaires revêt donc des dimensions internationales, nationales, interrégionales et régionales et permettra de relever les défis de la mobilité et de la croissance démographique non seulement autour de Toulouse mais également pour l'ensemble de la région Midi-Pyrénées dans ses contours actuels et futurs (6,1 millions d'habitants prévus en 2025 en Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées).

**La Région Midi-Pyrénées réaffirme donc avec force et conviction son soutien à GPSO, indispensable à son développement.**

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de mes sentiments distingués.

*et by mail*

*Martin Malvy*

Martin MALVY



haute-garonne.fr

DIRECTION  
DES TRANSPORTS

# Conseil Départemental de la Haute-Garonne

Toulouse le 04 JUIN 2015

M. Pascal MAILHOS  
Préfet de la Haute-Garonne

Dossier suivi par :  
Florence SAINT-PAUL  
Tél : 05 34 33 47 49  
Fax : 05 34 33 47 09  
Réf. à rappeler :  
DT //FSP/PCD AFNT 2015 05 20

15.1643

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez communiqué fin mars le rapport et les conclusions de la commission d'enquête qui a émis un avis défavorable à la demande de déclaration d'utilité publique du projet des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne a délibéré le 24 janvier 2013 pour réaffirmer son attachement à la réalisation de la liaison ferroviaire à grande vitesse Paris-Bordeaux-Toulouse. A cet effet, il a engagé sa participation financière aux études des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, qui constituent un des éléments du projet global GPSO.

Le projet GPSO compose un ensemble cohérent avec les stratégies de déplacements élaborées depuis 15 ans pour le grand sud-ouest, la région Midi-Pyrénées, le département de la Haute-Garonne et l'agglomération toulousaine ; il s'inscrit dans la continuité du projet sud Europe Atlantique. En plus de constituer le dernier maillon de la connexion de la 4<sup>ème</sup> ville de France au réseau à grande vitesse dans une vision nationale, le projet AFNT rend compatible l'arrivée de la LGV à Toulouse avec le développement du fret ferroviaire et de la desserte locale par le TER.

La concertation engagée au cours des études préliminaires avec les partenaires financiers du projet a conduit à la validation partagée d'un aménagement de l'infrastructure à 4 voies entre Toulouse et Saint-Jory. En effet, seul ce scénario permet d'atteindre les objectifs fixés avec la garantie d'offrir un service ferroviaire structuré, cadencé et de qualité sur la partie nord de l'étoile toulousaine, par le biais de deux voies lentes pour le trafic péri-urbain omnibus et les trains de fret desservant Saint-Jory et deux voies rapides pour le trafic TGV, Intercités, TER rapide et fret sans arrêt.

Depuis 2010, les études et les concertations autour du projet AFNT ont largement associé les partenaires et acteurs territoriaux. Le projet s'inscrit dans les visions à moyen et long termes des besoins de mobilité identifiés dans les documents de planification et le PDU approuvé de l'agglomération Toulousaine.

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 les nouvelles perspectives d'aménagement des haltes ferroviaires de la proche banlieue et conforte d'autant le bien-fondé de leur desserte au quart d'heure.

Les partenaires sont largement convaincus de la complémentarité et de la non-concurrence des modes de déplacements mis à disposition de la population de la proche ou grande banlieue, qu'il s'agisse de TER, d'autocars, d'autobus ou de véhicules particuliers. Il n'est donc pas envisagé de proposer une solution alternative de déplacement parallèle à l'infrastructure ferroviaire.

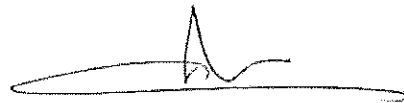
Les ouvrages de franchissement des emprises ferroviaires où des modifications sont rendues nécessaires par les AFNT, sont prévus d'être mis aux normes et intègrent des adaptations raisonnables des fonctionnalités, en particulier liées au besoin de rabattement. Les ouvrages pour lesquels les AFNT n'ont pas d'incidence ne sont pas remaniés, mais les études d'avant-projet sont conduites avec l'objectif de ne pas faire de fausses manœuvres, pour préserver l'avenir de projets complémentaires qui suivront les AFNT (exemple : réservations de fonciers, mesures conservatoires pour des évolutions ultérieures des ouvrages).

La gouvernance du projet a été partagée et structurée avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux au travers de comités techniques et de comités de pilotage, sous l'égide de l'Etat, établis pour valider collégalement les orientations stratégiques et les fonctionnalités du projet. Cette même organisation, renforcée par des réunions thématiques régulières qui mobilisent l'ensemble des partenaires, sera poursuivie lors des phases ultérieures du projet.

En dissociant les différentes finalités du projet et en affectant à chacune des coûts, des fréquentations considérées comme modestes et des bénéfices particuliers, la commission d'enquête a considéré que les dessertes de proche banlieue avaient un coût excessif et dissuasif par rapport aux bénéfices attendus. Or, le projet ferroviaire présenté à l'enquête est bien un projet global : les dessertes nationales, régionales et périurbaines sont complémentaires. C'est bien la prise en considération de l'intégralité des dessertes qui permet de proposer à la fois une desserte dense dans l'agglomération toulousaine et une amélioration de la desserte régionale (Montauban, Agen, Brive).

Tels sont les éléments que je voulais porter à votre connaissance, afin de vous assurer du soutien plein et entier du Conseil Départemental à ce projet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'expression de ma considération distinguée.



Georges MERIC  
Président du Conseil Départemental





## Conseil Départemental

### Extrait du Procès-verbal de la séance du 26/06/2015

N°: 185625 / DM 1 - 2015 - 409 - 6 C

**Objet : Ligne ferroviaire à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse (Voeu de Mme Marion LALANE-DE LAUBADÈRE et des membres du Groupe Ensemble pour la Haute-Garonne).**

**Le Conseil Départemental,**

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales ;

**Vu** l'article 27 du règlement intérieur de l'Assemblée Départementale ;

**Vu** le voeu suivant de Mme Marion LALANE-DE LAUBADÈRE et des membres du Groupe Ensemble pour la Haute-Garonne :

"Le Sud-Ouest de la France est une région qui est encore sous-équipée en matière ferroviaire, de lignes à grande vitesse en particulier. Depuis 2002, un projet de nouvelle liaison ferroviaire entre BORDEAUX et TOULOUSE, dans le prolongement de la ligne à grande vitesse entre PARIS et BORDEAUX est lancé.

En février 2015, le Ministre des Transports, Alain VIDALIES, nous assurait du non report du chantier de la nouvelle ligne à grande vitesse.

Fin mars 2015, nous avons appris que la commission d'enquête rendait un avis défavorable à ce projet, risquant de le mettre brutalement à l'arrêt.

Ce projet, attendu depuis de nombreuses années par les acteurs du territoire de la Métropole, est indispensable à l'attractivité économique de Toulouse et donc à l'emploi local. Il permettra de rapprocher PARIS et TOULOUSE et apportera de nouveaux débouchés sur l'axe Atlantique-Méditerranée.

Alors que le réseau ferroviaire dense en région Rhône-Alpes participe pleinement à son dynamisme économique, il apparaît indispensable que le Sud-Ouest, de surcroît dans le contexte de la nouvelle grande région, bénéficie dans les prochaines années des mêmes équipements et donc des mêmes chances de réussite économique.

C'est pourquoi, au nom du groupe Ensemble pour la Haute-Garonne, je formule le voeu que notre Assemblée demande au Gouvernement de prendre rapidement une décision favorable à ce projet et donner des garanties de solidité financière quant à la réalisation de la ligne à grande vitesse entre BORDEAUX et TOULOUSE, pour une mise en service en 2024, comme prévu" ;

**Sur proposition de son Rapporteur,**

#### Décide

Article unique : d'intégrer ce voeu dans une motion portée par l'ensemble des Conseillers Départementaux de la Haute-Garonne, rappelant que l'Assemblée Départementale, à la suite du discours du Président en ouverture de la session et fidèle aux engagements constants de la majorité de gauche du Conseil départemental, souhaite réaffirmer sa volonté de voir réalisée la Ligne à Grande Vitesse TOULOUSE-BORDEAUX-PARIS à l'horizon 2024.

La présente délibération a été adoptée à l'unanimité par vote à main levée.

53 "Pour" : Mme Artigues, MM. Bagnéris, Bonilla, Boureau, Mme Boyer, M. Buisson (procuration Mme Geil-Gomez), Mmes Cabessut, Courade, MM. Cujives, Denouvion, De Scorraïlle, Mme Duarte, MM. Ducap, Duclos, Mme El Kouacheri, M. Fabre, Mmes Farcy, Floureusses, MM. Fouchier, Gabrieli, Mme Geil-Gomez, MM. Gibert, Hébrard, Iclanzan, Julian, Klotz (procuration Mme Stébenet), Mmes Lalane-De Laubadère, Lamant, Laurenties (procuration M. Duclos), Leclerc (procuration Mme Vézat-Baronia), MM. Léry, Llorca, Mme Malric, MM. Méric, Mirassou, Pignard, Mmes Piquemal-Doumeng, Poumirol, Pouponneau, Pruvot, MM. Raysséguier, Rival, Mmes Rolland, Salles, M. Sans, Mme Séré, M. Simion, Mmes Stébenet, Vézat-Baronia, Vézian, Vieu, Volto, Winnepenninckx-Kieser.

M Vincini a quitté la salle au moment du vote.

**Georges MÉRIC**

Président du Conseil Départemental

Toulouse, le

26 JUIN 2015

Jean-Luc Moudenc  
Président de Toulouse Métropole  
Maire de Toulouse

A 50 27195

M. Pascal MAILHOS  
Préfet du Département de la Haute-Garonne  
Préfet de la Région Midi-Pyrénées  
1 place Saint-Etienne  
31038 TOULOUSE CEDEX 9

**Objet : Avis défavorable de la commission d'enquête sur les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)**

Monsieur le Préfet,

Engagée il y a 10 ans, la réflexion relative au "Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest", sous l'appellation GPSO, a pour objectif d'apporter une amélioration majeure pour les déplacements ferroviaires dans le Grand Sud-Ouest, pour les voyageurs et les marchandises.

Ce grand projet ferroviaire porte à la fois sur la création de lignes ferroviaires nouvelles entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

Les décisions ministérielles du 30 mars 2012 et 23 octobre 2013 ont permis d'aboutir à l'arrêt du tracé définitif du GPSO et la définition d'un schéma de réalisation en deux phases : Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax dans une première phase, puis Dax/Espagne dans une seconde phase.

Du mois d'octobre 2014 au mois de janvier 2015, les trois opérations de la première phase du programme du GPSO ont fait l'objet de trois Enquêtes d'utilité Publique distinctes qui ont donné lieu à un avis favorable pour le projet AFSB et défavorable pour les projets GPSO Ligne Nouvelle et AFNT Ligne Existante (Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux).

Les avis défavorables de chacune des commissions d'enquête mettent en avant un certain nombre de fragilités et de manques, relevant de responsabilités partagées, en lien avec l'exercice des compétences et prérogatives de l'ensemble des partenaires associés (cf. annexe 1 : analyse des rapports des commissions d'enquête).

Conscient des enjeux liés à la nécessité de doter le Grand Sud Ouest d'une Ligne à Grande Vitesse, l'ensemble des partenaires du projet ont convenu de l'intérêt d'une réponse commune, objet de plusieurs réunions partenariales, pour réaffirmer de façon unanime l'utilité de ce projet.

1/4

## ➤ Un projet partagé par l'ensemble des partenaires

Le projet GPSO pris dans sa globalité (AFNT, Ligne Nouvelle, AFSB) constitue un ensemble partenarial cohérent avec les stratégies de déplacement élaborées depuis 15 ans pour le grand Sud-Ouest, la Région Midi-Pyrénées, le Département de la Haute-Garonne et Toulouse Métropole ; il s'inscrit dans la continuité logique du projet Sud Europe Atlantique (SEA.).

En plus de constituer le dernier maillon de la connexion de la 4ème ville de France au réseau à grande vitesse dans une vision nationale, le projet AFNT a pour objectifs de :

- renforcer la desserte TER au nord de la région et dans la zone péri-urbaine du nord toulousain, avec un cadencement au quart d'heure en période de pointe,
- permettre le développement du fret ferroviaire,
- garantir les autres offres.

La concertation engagée au cours des études préliminaires avec les partenaires a abouti à la validation partagée d'un aménagement de l'infrastructure à 4 voies entre Toulouse et Saint-Jory, seul scénario permettant d'atteindre les objectifs fixés, avec la garantie d'offrir un service ferroviaire structuré, cadencé et de qualité sur la partie nord de l'étoile toulousaine, par le biais de :

- deux voies lentes pour le trafic péri-urbain omnibus et les trains de fret desservant Saint-Jory ;
- deux voies rapides pour le trafic TGV, Intercités, TER rapide et fret sans arrêt.

Depuis 2010, les études et les concertations autour du projet AFNT ont largement associé les partenaires et acteurs territoriaux. AFNT s'inscrit dans les visions à moyen et long termes des besoins de mobilité identifiés dans les SCOT et PDU de la grande agglomération toulousaine.

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 les nouvelles perspectives dégagées dans « l'étude nord », réalisée par Toulouse Métropole, perspectives formalisées aujourd'hui dans le «Plan guide de développement du territoire nord».

Cet outil d'aménagement du territoire, véritable plan stratégique servant à la révision en cours des SCOT et PDU, intègre totalement le projet ferroviaire comme sa colonne vertébrale, avec l'objectif de favoriser les reports modaux et de limiter l'usage de la voiture. Il porte ainsi une stratégie de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux à l'échelle du grand territoire. Les haltes ferroviaires de la proche banlieue trouvent leur pertinence dans cette nouvelle vision de l'utilisation de l'espace, à travers une densification urbaine tournée vers ces points d'arrêts jalonnant l'agglomération. Les perspectives qui en découlent sur le nombre de voyageurs viennent conforter d'autant le bien-fondé de leur desserte au quart d'heure.

Le dossier présenté à l'enquête publique a pris soin de ménager les « ouvertures » demandées par Toulouse Métropole. Elles permettent de proposer un projet ferroviaire dans un environnement que les acteurs urbains ont la volonté de faire évoluer, avec des projets d'aménagement urbain cohérents avec AFNT. Ces projets, portés par d'autres maîtres d'ouvrages seront bien sûr soumis à concertation et enquête publique préalablement aux décisions de réalisation.

Les partenaires sont largement convaincus de la complémentarité et de la non-concurrence des modes de déplacements mis à disposition de la population de la proche ou grande banlieue, qu'il s'agisse de TER, de transport en commun ou de véhicules particuliers. Il n'est donc pas envisagé de proposer une solution alternative de déplacement parallèle à l'infrastructure ferroviaire.

Les ouvrages de franchissement des emprises ferroviaires où des modifications sont rendues nécessaires par les AFNT, sont prévus d'être mis aux normes et intègrent des adaptations raisonnables des fonctionnalités, en particulier liées au besoin de rabattement. Les ouvrages pour lesquels les AFNT n'ont pas d'incidence ne sont pas remaniés, mais les études AVP sont conduites avec l'objectif de ne pas faire de fausses manœuvres, pour préserver l'avenir de projets complémentaires qui suivront les AFNT (exemple : réservations de fonciers, mesures conservatoires pour des évolutions ultérieures des ouvrages).

La gouvernance du projet a été partagée et structurée avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux au travers de Comités Techniques et de Comités de Pilotage, sous l'égide de l'État, établis pour valider collégialement les orientations stratégiques et les fonctionnalités du projet. Cette même organisation, renforcée par des réunions thématiques régulières qui mobilisent l'ensemble des partenaires, sera poursuivie lors des phases ultérieures du projet.

En dissociant les différentes finalités du projet et en affectant à chacune des coûts, des fréquentations considérées comme modestes et des bénéfices particuliers, la commission d'enquête considère que les dessertes de proche banlieue ont un coût excessif et dissuasif par rapport aux bénéfices attendus. Or, le projet ferroviaire présenté à l'enquête est bien un projet global : les dessertes régionales et péri-urbaines sont complémentaires. C'est bien la prise en considération de l'intégralité des dessertes qui permet de proposer à la fois une desserte dense dans l'agglomération toulousaine et une amélioration de la desserte régionale (Montauban, Agen, Brive).

Ainsi, l'offre TER au quart d'heure en période de pointe, sur le secteur entre Castelnau d'Estrétefonds et Matabiau, est la combinaison, sur une heure et par sens de desserte, de trains de "proche banlieue" avec terminus à Castelnau d'Estrétefonds, de trains de "grande banlieue" avec terminus à Montauban, de trains de "réseaux de villes" avec terminus à Agen, Cahors ou Brive.

#### ➤ **Du point de vue de Toulouse Métropole**

En réponse aux affirmations et critiques traduites dans les rapports des commissions d'enquête, Toulouse Métropole entend réaffirmer son soutien plein et entier en faveur des projets GPSO et AFNT, dans la continuité de la délibération prise par le Conseil Communautaire du 18 décembre dernier (cf. annexe 2 : Délibération du Conseil Communautaire du 18/12/14).

De ce point de vue, les changements de gouvernance intervenus en 2008 et 2014 au sein de Toulouse Métropole, n'ont pas eu d'incidence sur l'ambition politique portée au développement et à l'aménagement du territoire, dont l'infrastructure ferroviaire en est la colonne vertébrale.

Le travail initié par la Métropole, dès 2011, constitue désormais un cadre de référence partagé, support d'une réflexion prospective, en accompagnement du projet d'infrastructure ferroviaire et en cohérence avec le développement du territoire Nord.

La structuration caractéristique du réseau ferroviaire toulousain en étoile depuis Matabiau, datant du 19ème siècle, ne peut pas, à elle seule, satisfaire les besoins d'une population toujours plus nombreuse et dont les besoins de mobilité augmentent

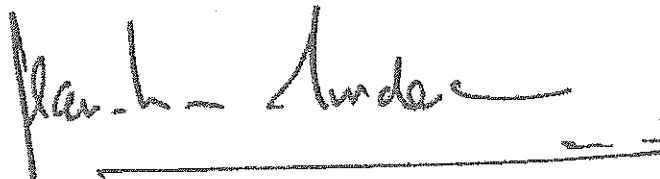
Ce constat a conduit Toulouse Métropole à élaborer une stratégie de mobilité, sur la base d'un schéma multimodal de desserte et d'accessibilité aux pôles d'échanges, traduit au SCOT et au PDU en vigueur, et devant faire l'objet d'une réaffirmation à l'occasion des procédures de révision et d'actualisation en cours :

- s'appuyant sur le développement des infrastructures ferroviaires et la recherche de complémentarités tous mode, comme alternative crédible à l'usage de la voiture particulière,
- suffisamment dimensionnée en matière de politique d'offre (cadencement), de politique d'arrêt (positionnement des haltes), de dimensionnement des infrastructures (mise à 4 voies et rétablissement des franchissements routiers), ...
- privilégiant la logique de connexion de l'infrastructure ferroviaire au réseau structurant de transport en commun (Métro Ligne B à La Vache),
- définissant les lieux d'interconnexions comme sites prioritaires du développement urbain futur.

La complémentarité des projets ligne nouvelle et ligne existante est telle que l'économie de l'une dépend de celle de l'autre. Dans l'objectif d'une réalisation concomitante de ces deux projets, ce scénario constitue la seule solution réaliste pour répondre aux enjeux métropolitains de mobilité et de déplacement.

S'agissant du point particulier de Lespinasse, identifié comme stratégique au regard de son positionnement géographique et du développement attendu du territoire Nord, mais non soumis à l'enquête publique, Toulouse Métropole sera particulièrement vigilante à l'examen des conditions nécessaires à la préservation de sa faisabilité, selon un horizon non défini à ce jour.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération distinguée.



Jean-Luc MOUDENC

## ANNEXE 1

### **Analyse des conclusions et avis des enquêtes publiques Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) et Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)**

#### ***A / Les conclusions de la Commission d'Enquête GPSO Ligne Nouvelle.***

*Extrait du rapport de la Commission d'enquête.*

##### ***1 / Les aspects positifs du projet.***

Le gain de temps de parcours sur la liaison à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, est important, mais cet avantage n'intéresse qu'une population qui privilégie la vitesse plutôt que le prix du billet.

Le projet contribue au report modal de la route vers la voie ferrée sous réserve des effets de la concurrence d'autres modes de transport plus économiques pour l'usager (covoiturage, autocars, avions low-cost).

La desserte de Mont-de-Marsan est améliorée et le gain de temps vers Bordeaux est sensible. Cependant, le nombre d'arrêts sera conditionné par la rentabilité économique calculée par le transporteur.

Le projet crée une liaison Sud-Sud qui améliore réellement la relation Toulouse-Dax et au-delà, mais le trafic prévisionnel reste faible.

La liaison sur ligne existante Bordeaux-Facture et au-delà est améliorée. Le trafic TER, TET et fret est moins contraint entre Bordeaux et Dax.

Le projet peut générer des retombées économiques qui favoriseront essentiellement les deux grandes métropoles.

Le chantier nécessite un nombre d'emplois directs et indirects conséquent, contribue à développer la qualification de la main d'œuvre et à maintenir l'activité des entreprises de travaux publics.

Le bilan carbone est modestement positif avec un temps de retour qui se situera au-delà de 10 ans, mais n'intègre pas tous les transferts de matériaux.

Le projet est soutenu par les élus des grandes collectivités, les chambres de commerce et d'industrie et les entreprises non implantées sur le tracé.

##### ***2 / Les insuffisances et faiblesses du projet mis à l'enquête.***

###### **➤ Certains impacts insuffisamment pris en compte :**

Le besoin net en matériaux, qui se chiffre à plusieurs millions de mètres-cube, est considérable. Or, la gestion de la ressource, les lieux de prélèvement et de dépôt et les nuisances générées par les transports ne sont pas précisément définis et analysés.

Les compensations, en particulier pour les sylviculteurs et les viticulteurs seront difficiles à trouver. Les risques de déclassement et d'atteinte aux cultures sensibles (appellations, Bio, semences, etc.) sont insuffisamment pris en compte.

Les pertes par destruction directe de la faune et de la flore, dues au chantier et qui pourraient compromettre

La coupure que constitue le tracé (lignes, raccordements, triangle ferroviaire) conduit à une perturbation profonde des habitudes de déplacement, de l'exploitation des terres, du paysage et des continuités écologiques dans des zones agréables où la population est attachée à un certain art de vivre. Cette perturbation n'est pas compensable.

Même si le tracé résulte d'un choix décrit comme concerté, toutes les conséquences de la création d'un triangle ferroviaire en Sud-Gironde, dans un secteur fragile déjà durement touché par d'autres infrastructures, n'ont pas été suffisamment analysées.

➤ **Un besoin non partagé :**

L'enquête a connu une forte mobilisation des particuliers mais les différentes composantes de la société étaient également représentées, en particulier les syndicats professionnels, les associations et les collectivités locales. Aucune catégorie, même les entreprises, n'est majoritairement favorable au projet.

Les communes rurales sont très opposées dans la partie Nord du tracé, plutôt résignées au Sud. Au regard de l'enjeu, la commission aurait pu s'attendre à une plus forte mobilisation des soutiens au projet. Au final, la commission n'a pas décelé l'expression d'un véritable besoin de lignes à grande vitesse dans le Sud-ouest.

➤ **Une infrastructure lourde pour un service non garanti :**

Si le coût du projet, en ligne avec celui de la liaison Tours-Bordeaux, est connu, le service rendu aux usagers sur ces lignes, ne peut être garanti par le maître d'ouvrage et sera défini par la SNCF selon des critères de rentabilité qui lui sont propres.

Le service régional à grande vitesse (SRGV) va conduire à des dépenses lourdes de fonctionnement et d'investissement pour la région Aquitaine.

Ensuite, l'intérêt de la halte SRGV Sud-Gironde d'Escaudes (33) n'apparaît pas à la commission. La fréquentation prévisionnelle est très faible et son implantation dans une zone de densité démographique faible n'est pas de nature à présenter un intérêt pour les transports du quotidien.

Enfin, le SRGV risque d'entraîner un transfert progressif du service ferroviaire sur LGV, de l'opérateur historique vers la région Aquitaine, pour la desserte des villes moyennes (Mont-de-Marsan, Dax et au-delà) augmentant d'autant les dépenses de l'autorité organisatrice des transports.

➤ **Une métropolisation au détriment des villes moyennes et des zones rurales :**

L'objectif affiché et assumé de la grande vitesse est de relier sans arrêts, des grandes métropoles. En conséquence, le développement économique se concentrera autour des gares des deux métropoles et drainera l'emploi au détriment du développement local.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse va assécher partiellement la ligne POLT. La baisse de fréquentation et le déficit d'exploitation qui s'ensuivra aura des conséquences sur la desserte des villes moyennes proches et sur les économies locales.

➤ **Des alternatives à la grande vitesse insuffisamment explorées :**

L'exploration par la commission, de l'aménagement de la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse n'aboutit pas à une supériorité incontestable du projet de lignes nouvelles, si on intègre les gains de temps, les coûts et les services rendus. La commission estime que l'évaluation et la prise en compte par le maître d'ouvrage de certains éléments de coût sont contestables (terrassements, réduction des shunts, élimination des passages à niveau).

L'objectif « drapeau » du projet, un gain de temps de 1h sur Bordeaux-Toulouse et d'environ 3 heures sur Paris-Toulouse, ne concerne qu'une minorité des trains sur ce trajet. Le temps moyen de la liaison Paris-Toulouse est contestable, dans la mesure où il s'appuie sur des temps d'arrêts intermédiaires irréalistes.

➤ **Un financement public incertain :**

De nombreuses collectivités territoriales ne respectent déjà pas leurs engagements pour le financement de la LGV Tours-Bordeaux. Compte tenu de la réduction de la dotation de l'Etat aux régions, de la remise en cause de la clause de compétence générale, la confiance dans ce type de financement pour le GPSO/LN est largement entamée.



➤ **Une rentabilité socio-économique insuffisante :**

La rentabilité socio-économique est insuffisante. La valeur des indicateurs VAN et TRI présentée dans le dossier pour le projet GPSO/LN est à peine positive. La méthode d'évaluation des indicateurs de rentabilité est contestée (CGI, Rapport Quinet, SNCF).

L'augmentation du prix du billet pour financer la vitesse est certaine. En fonction de son niveau, cette augmentation aura des conséquences directes sur la fréquentation, rendant encore plus incertaine la rentabilité socio-économique.

➤ **Un découpage et un phasage du projet regrettables :**

La ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse est subordonnée à la réalisation des aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, sinon le service des trains du quotidien autour de ces deux métropoles pâtirait de la priorité donnée aux liaisons grande distance.

***La rentabilité socio-économique de la seule liaison Bordeaux-Dax n'est pas assurée. Sa justification par la perspective d'une prolongation vers l'Espagne n'est pas recevable. La rentabilité juste acceptable de l'ensemble du projet « lignes nouvelles » résulte du regroupement de deux branches aux enjeux et objectifs très différents.***

## ***B / Les conclusions de la Commission d'Enquête AFNT Ligne Existante***

*Extrait du rapport de la Commission d'enquête.*

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'Estrétefonds 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 satisfait, 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 rattrapage du public...) mais aussi celui de la mise à quatre voies.

- **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.

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.

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'Estrétefonds 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, Lacourtenourt, Lalande Eglise 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.

**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'Estrétefonds 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 Métropole 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 Métropole, 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 9ème année d'exploitation (gain de 10 minutes sur les émissions annuelles nationales ou encore 1/50000ème) ;
- 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 Régional et Toulouse Métropole 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 Castelnau (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, générera 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 générera des volumes considérables pendant la phase travaux, faisant qu'aucune économie n'est attendue avant 14 ans (durée

L'économie estimée au-delà est obtenue pour un coût prohibitif : 800 millions d'euros pour supprimer 1/50000ème 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 Métropole 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 Régional et Toulouse Métropole 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 ;
- le réaménagement de plusieurs haltes paraît inutile (au moins Lacourtenourt et Lalande Eglise, 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, Lacourtenourt, Lalande Eglise et Route de Launaguet est nulle malgré un nombre d'arrêts de trains significatif ;
- la halte de Route de Launaguet n'a comme justification que d'assurer la connexion fer/méto 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 Jaurès, avec des temps très voisins ;
- 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 Métropole 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 Régional a estimé devant la commission que la création d'une halte à Lespinasse doit être compensée par la suppression de la halte de Lalande Eglise 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 ;
- le projet générera un déficit d'exploitation annuel de l'ordre de 20 millions d'euros, supportés par le contribuable ;
- les travaux de réalisation de l'infrastructure seront très longs et très pénalisants pour les riverains, mais

- 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 éclésiastiques 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.

## ANNEXE 2

### Rappel de l'expression de Toulouse Métropole à l'occasion de la procédure d'enquête publique

#### (Délibération du Conseil Communautaire du 18/12/14).

- **Un projet opportun, conforme aux enjeux de développement durable et cohérent avec les stratégies nationales et européennes en matière d'infrastructures de transports.**

Les différentes études conduites ces dernières années concluent toutes sans équivoque à l'opportunité de doter le Grand Sud Ouest d'une Ligne à Grande Vitesse et notamment du tronçon Bordeaux - Toulouse.

A l'issue de la phase d'études approfondies, décidées conjointement par l'ensemble des partenaires, l'opportunité et l'intérêt de réaliser cette ligne nouvelle sont manifestes.

Pour la métropole toulousaine, cette ligne nouvelle permet de contracter de manière significative les distances avec la région parisienne et en fait ainsi une alternative crédible et viable aux mobilités routières ou aériennes.

La richesse du tissu économique toulousain, ses caractéristiques majeures marquées par une forte présence d'activités tertiaires supérieures, l'excellence de ses universités et de ses laboratoires de recherche, font de ce projet une impérieuse nécessité.

Toulouse se trouvera en 2024 à près de 3 heures de Paris et à 1 heure de Bordeaux, à un tarif compétitif pour l'utilisateur et pour une empreinte écologique réduite.

Il s'inscrit dans le développement du réseau structurant au niveau national à grande vitesse (loi Grenelle), figure au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) et participe au Réseau TransEuropéen de Transport fixé par l'Union européenne (RTE-T).

Cette ligne représente l'une des branches du projet Sud Europe Atlantique, déjà engagé au nord de Bordeaux : elle en est le prolongement indissociable.

- **Une opportunité pour Toulouse et sa région, support d'une stratégie d'offre de mobilité et d'aménagement du territoire**

L'impact positif de l'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse couplé aux aménagements ferroviaires du nord de Toulouse sur l'aménagement du territoire est manifeste, tout particulièrement s'agissant des territoires desservis.

C'est un moteur de développement urbain, notamment en proche périphérie des gares et un vecteur essentiel de développement économique et d'attractivité tant pour Toulouse que pour l'ensemble du territoire connecté aux réseaux de transports multimodaux.

C'est ce que le « Plan Guide de développement du Territoire Nord », élaboré par Toulouse Métropole à l'échelle des communes desservies par l'infrastructure ferroviaire, mais aussi des communes limitrophes, a traduit.

Ce plan guide confirme l'opportunité d'un maillage du territoire Nord rendu possible grâce :

- aux projets d'infrastructures que sont le Boulevard Urbain Nord (BUN) à l'Est et les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT) à l'Ouest,
- à l'aménagement de 3 transversales, reliant ces deux infrastructures.

L'accessibilité du territoire Nord, et notamment de ses zones résidentielles existantes, se trouvera ainsi renforcée grâce à une politique de rabattement tout mode vers les nouvelles gares, conçues comme de véritables pôles d'échanges, autorisant un report modal vers l'offre TER cadencée au ¼ d'heure.

Dans un souci de cohérence urbanisme-transport, Toulouse Métropole entend associer étroitement aux évolutions projetées en terme d'infrastructures et de desserte, un développement urbain structuré, notamment autour des futures gares :

- en intensifiant l'effort de reconstruction de la ville sur la ville aux endroits opportuns,
- en créant de nouveaux quartiers, pour habiter et travailler, en synergie avec leur environnement local et l'offre de transports collectifs ou de mobilité douce.

Conscient de l'atout majeur que représentent l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse et les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse associés, Toulouse Métropole a souhaité préciser ses attentes quant à l'aménagement ou le développement envisageable autour de certains sites que sont :

- la gare actuelle de Matablau, avec le projet Toulouse Euro Sud-Ouest, visant à dynamiser l'ensemble des quartiers limitrophes afin d'y développer des fonctions métropolitaines (quartier d'affaires, commerces, équipements publics) et des fonctions d'habitat mixte.
- les autres gares situées sur l'axe, comprenant celle de Lespinnasse défendue par Toulouse Métropole, à travers l'illustration d'un potentiel d'urbanisation future et l'examen détaillé des schémas de principe fonctionnels urbains et de mobilité associés à chaque pôle d'échanges multimodaux considéré.

Il convient de noter que les illustrations de potentiels d'urbanisation ont été étudiées en 2012. Les temporalités, calées à l'époque sur une échéance théorique de mise en service de la LGV sont affichées à titre indicatif. Les propositions d'intervention seront précisées et confirmées ultérieurement en lien avec les calendriers de réalisation des deux projets d'infrastructures.

L'articulation cohérente entre le projet de Ligne à Grande Vitesse et les projets urbains associés doit être préservée, dans un horizon temporel maîtrisé et de façon concomitante.

Un décalage de phase entre ces programmes aurait des répercussions négatives pour Toulouse et son agglomération.

Dans son avis, Toulouse Métropole s'est déclarée favorable à la poursuite du projet GPSO, dans l'objectif d'un démarrage des travaux en 2017 et d'une mise en service attendue à l'horizon 2024.

Agissant en tant que partenaire et co-financier, Toulouse Métropole reste particulièrement attentive à la nécessité d'engagements pérennes au plan financier, les collectivités locales participant d'ores et déjà au financement de la ligne Tours - Bordeaux dans le cadre d'un accord de réciprocité.

S'agissant plus particulièrement des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT), la procédure d'enquête publique a constitué une opportunité pour Toulouse Métropole de traduire ses attentes, pour prise en considération dans les documents et procédures.

L'impact de GPSO apparaît significatif sur le développement des gares situées le long de l'axe. Couplé à une politique efficace de rabattement tout mode, le développement d'une offre ferroviaire cadencée adaptée doit faciliter le désenclavement du nord toulousain.

A ce titre :

- le principe de création d'une halte supplémentaire à Lespinnasse, non projetée à ce jour dans le dossier d'enquête publique, revêt un caractère stratégique pour Toulouse Métropole, dans l'affirmation de sa fonction métropolitaine, support d'une logique de rabattement du trafic issu de l'A62 et de connexion des rives Est et Ouest de la Garonne.
- l'impact de GPSO sur les ouvrages de franchissement existants et l'analyse des besoins en matière de desserte et d'accessibilité tout mode conduit Toulouse Métropole à reconsidérer la logique de rétablissement des franchissements des voies, à travers :
  - un redimensionnement des ouvrages existants, tenant compte des fonctionnalités nouvelles associées aux pôles d'échanges multimodaux,
  - l'opportunité d'une infrastructure nouvelle dans le prolongement de l'axe Allende, au droit de la future halte de Lacourtenourt, autorisant la perspective d'une continuité d'infrastructure en franchissement de la Garonne.
- la situation urbaine propre à chaque pôle d'échange, dans ses dimensions d'accessibilité et de développement, encourage Toulouse Métropole à formaliser des recommandations en matière de

