

# CONSEIL de TOULOUSE METROPOLE du 7 décembre 2023

## Intervention d'Odile Maurin

### 12.1 Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) – Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) – Enquête publique relative à l'autorisation environnementale : avis de Toulouse Métropole

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, chers collègues,

Je vais d'abord parler de la vraie vie. Ce matin, à défaut de covoiturage, la solution la plus vertueuse et respectueuse de nos engagements climatiques aurait été une solution de transport collectif. J'ai donc été sur Tisseo.fr pour calculer l'itinéraire entre Matabiau et le Bascala, de façon à arriver à 8h30, pour avoir le temps et le plaisir de prendre le café et un petit croissant avec vous, chers collègues.

Bien évidemment, j'ai coché les cases perturbations et trajet accessible. Aucun résultat n'a été trouvé ! J'ai fait la recherche pour mes chers collègues en supprimant le critère de trajet accessible et en me disant que j'avais eu bien raison de ne pas accepter d'aller vivre en banlieue à cause de l'inaccessibilité.

J'ai écarté le vélo à cause de l'absence d'aménagement sécurisé. Et aussi faute de pouvoir rechercher une solution vraiment multimodale sur Tisseo.fr. La meilleure solution prenait près d'1h15 avec 2 correspondances. Il fallait en tout prendre la ligne B, 2 bus (dont un à La Vache non accessible) et marcher 1km. Et trajet retour impossible après 20h.

Tout ceci pour vous dire qu'avec une gare à Lespinasse, on aurait fait Matabiau Lespinasse en 12 mn et pour les 5km restant à faire pour aller à Bruguières, si le maillage de la métropole était intelligent et adapté, ça se serait fait en quelques minutes. Et plus rapide que la voiture ce matin.

Pour revenir plus directement à nos AFNT, Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse, je tiens à souligner dès maintenant que nous allons soutenir et voter les amendements présentés par nos collègues du groupe MESC, sinon nous ne cautionnerons pas un projet au rabais.

Nous aussi, nous nous inquiétons de l'avis défavorable de l'Autorité Environnementale dont vous ne dites d'ailleurs pas un seul mot dans la délibération, alors qu'il s'agit d'un point essentiel qui devrait d'ailleurs vous inquiéter sur le plan juridique, mais je reviendrai sur cette question plus loin.

Pour commencer, nous vous demandons la création d'un saut-de-mouton route de Launaguet, entre La Vache et Matabiau, pour que tous les trains n'aient pas leur terminus à Matabiau mais au Sud-Est, et donc pour permettre la diamétralisation des circulations. Afin d'améliorer le report modal en supprimant des ruptures de charge inutiles. Nous nous opposons aussi à la mutualisation d'une des voies venant du Nord avec une de celles venant de l'Est qui réduira la capacité et la robustesse de ce bloc, sur une branche qui relie Toulouse à Castres, Albi, Figeac et Rodez. Ce qui devrait répondre à la demande de Sacha Briand qui réclame à juste titre le désenclavement de Castres. Et comme nous sommes tous écologistes, le train c'est quand mieux que l'autoroute.

Ensuite, l'évaluation environnementale des AFNT doit inclure les projets connexes, en particulier le terminus partiel de La Vache, le plan de voie de Matabiau et le projet de gare de Lespinasse.

Et maintenant, questionnons-nous sur la sécurité juridique des AFNT. Sachez que nous comprenons parfaitement vos inquiétudes après l'annulation par le Tribunal Administratif du PDU de Tisseo et du PLUiH suite à des recours notamment basés sur des avis de la MRAe, l'Autorité Environnementale locale, qui avait alerté.

En effet, chaque fois que nous avons évoqué la nécessité d'inclure en projet connexe le projet de gare à Lespinasse, la réponse immuable qui nous a été faite par la métropole est que SNCF Réseau aurait indiqué que ce projet créerait un risque juridique important sur les AFNT et donc des retards.

C'est pourquoi, parce que nous sommes soucieux de la réalisation au plus tôt des AFNT pour améliorer la circulation des trains du quotidien, nous avons demandé à la métropole de nous justifier cette position en droit.

Las, à ce jour aucune trace des écrits de la SNCF à ce sujet, s'ils existent, et juste la citation de 2 jurisprudences anciennes. Jurisprudences censées démontrer que l'ajout en projet connexe de la gare de Lespinasse constituerait une modification dite substantielle du projet qui pourrait conduire à sa censure par les juridictions administratives.

Mais en examinant ces jurisprudences, je n'ai trouvé aucun rapport entre d'une part un référé qui suspendait une modification d'un projet autoroutier sur l'A89, sans pouvoir trouver la décision finale, au fond, du Conseil d'Etat. Et d'autre part, la censure par le Conseil d'Etat d'une modification vraiment substantielle du projet autoroutier de l'A14, qui aurait eu un impact majeur sur la circulation de tout l'Ouest parisien.

Donc jusque-là, rien de sérieux ni de probant. Et je me suis rappelée que l'équipe Moudenc n'avait pas été aussi timorée quand il s'était agi de joindre le projet de la Tour Occitanie à la DUP du Grand Matabiau. La même équipe qui a agi à la légère quand il s'est agi du PDU de Tisseo et du PLUi-H de la métropole qui sont quand même les deux grands échecs juridiques et politiques majeurs de leurs mandats.

Surtout, la réalisation de la Gare de Lespinasse fait l'unanimité sur le territoire, et même vous, vous nous présentez finalement un vœu pour soutenir la création de cette gare. On peut juste s'étonner qu'en tant que majorité vous n'ayez pas affiché ce soutien dans l'avis de la ville de Toulouse formulé dans le cadre de l'enquête environnementale ni dans cette délibération, par souci de cohérence. Enfin qui pourrait bien attaquer la DUP sur ce sujet et retarder le projet ? Nous, on voit pas !

En effet, l'ajout d'une 7<sup>ème</sup> halte ferroviaire, placée géographiquement à quasi équidistance des autres haltes qui vont être réalisées au Nord, réalisable sur un foncier déjà détenu par la SNCF, sur des emprises déjà existantes et déjà artificialisées, sans impact sur la loi sur l'eau ni sur les aspects biodiversité, relève de notre point de vue d'une modification très relative, d'autant qu'elle améliorera la rentabilité économique du projet.

C'est pourquoi nous vous demandons de plaider pour l'inscription du projet au CPER.

Enfin cessez de désinformer en prétendant que le RER ne relèverait pas de vos compétences au prétexte que le rail relèverait de la région et qu'il faudrait attendre la nouvelle loi SERM. Je vous croyais plus sérieux sur les compétences des collectivités. En effet, la région a la compétence sur les transports collectifs régionaux et la métropole sur les transports collectifs métropolitains. Il n'y a pas en tant que telle de compétence de la région ou de la métropole sur le rail à proprement parlé.

Maintenant que nous avons clarifié la situation sur le plan juridique, qu'est-ce qui empêche de faire un projet ambitieux et réaliste qui ne compromette pas l'avenir des transports du quotidien ? Cela a-t-il à voir les priorités du maire président de Toulouse et de la présidente de Région dont certains disent qu'ils seraient prêts à s'asseoir sur les transports du quotidien pour s'accommoder des moyens financiers de SNCF Réseau en privilégiant la LGV ? Allons-nous sacrifier l'avenir du territoire et laisser les bouchons être encore pire en 2030 qu'en 2017, si on se limite à vos projets dont la ligne C du métro ?

Dernier point, Jean-Luc Moudenc et son équipe doivent cesser de désinformer en prétendant qu'il faudra 1.6Md pour n'atteindre que 100 000 voyageurs en 2040 alors que ce sont précisément les choix que lui et son équipe sont en train de soutenir qui limiteront la capacité du RER, et donc son efficacité. Rappelons que si on s'en tient aux fameuses études multimodales dont vous nous avez refusé la communication pendant 2 ans, le scénario C avec une offre diamétralisée arrivait à 120 000 voyageurs en JOB jour ouvrable de base, et

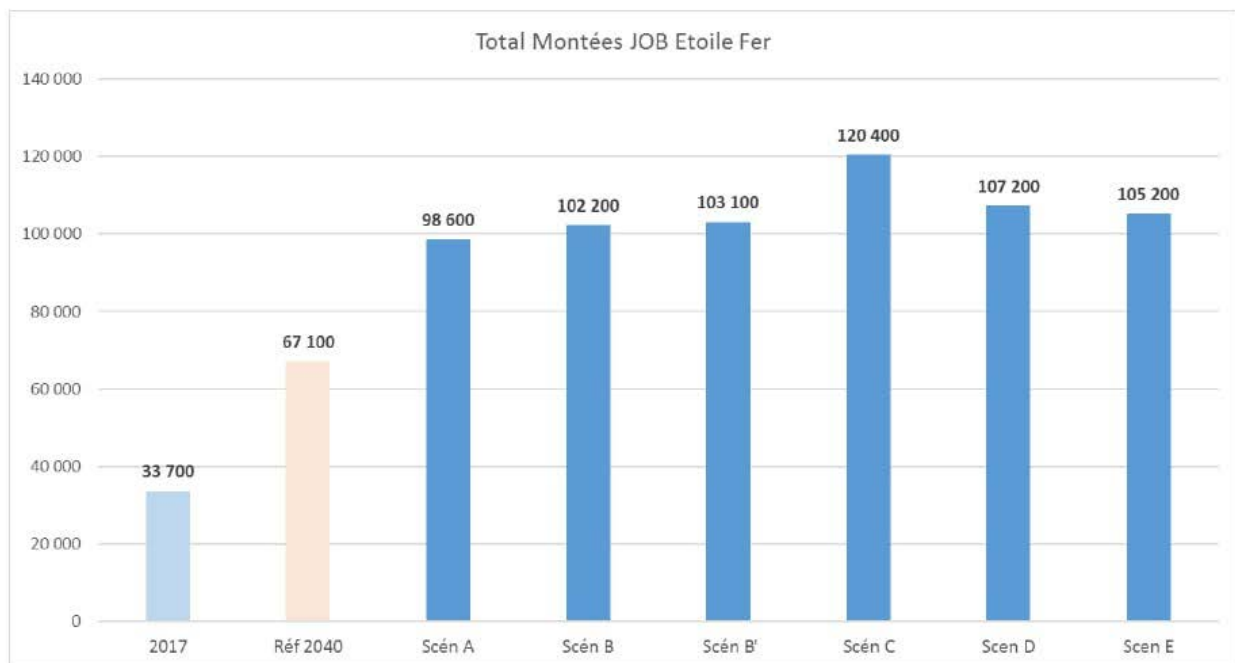
ceci avec des données déjà anciennes qui ne prennent pas en compte l'évolution de l'urbanisation au Nord de Toulouse ni la dernière enquête ménage déplacement de 2023.

Si vous recherchez vraiment la solidité juridique de ce projet d'AFNT, alors battons-nous pour l'actualisation des études d'impact comme le demande l'Autorité Environnementale.

Et avançons, au-delà des étiquettes politiques, construisons ensemble les nécessaires solutions multimodales dont le rail doit faire partie et assurons-nous que les choix techniques d'aujourd'hui n'obèrent pas l'avenir et ne conduisent à des surcoûts du type allongement des quais de la ligne A du métro faute d'anticipation. Ne laissons l'Etat et SNCF conduire un projet au rabais qui certes permettra la LGV mais limitera la performance des transports du quotidien.

## **NOTES de préparation**

**Pour les différents scénarios projet, nous obtenons des croissances du trafic fer allant de +47% à +80% par rapport à la situation de référence, portant le trafic JOB entre 98 000 et 120 000 voyageurs.**



**En comparaison, les scénarios avec une offre diamétralisée (scénario C et scénario D) obtiennent des potentiels de trafic ferroviaire plus importants. Le scénario C recense 120 400 voy/JOB soit +53 300 voyageurs par rapport à la référence et le scénario D recense 107 200 voy/JOB soit + 40 100 voyageurs par rapport à la référence. Cependant, avec ces scénarios, la structure du gain de trafic ferroviaire est différente : ces scénarios génèrent peu ou pas de report modal supplémentaire depuis la VP par rapport aux scénarios radiaux, par contre ils sont alimentés par des reports internes aux modes TC. (Le scénario C induit le report de plus de 30 000 voyageurs par jour vers le fer depuis les TC urbain (principalement le réseau métro structurant), contre 16 000 à 19 000 pour les scénarios A/B/E).**

<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/institutions/les-enquetes-publiques>

CM TM 06 avril 2023 :

J.-L. MOUDENC

Je suis d'accord, il ne faut pas désinformer, c'est la raison pour laquelle votre intervention m'amène à vous reprendre, parce que la désinformation, c'est exactement ce que vous venez de faire.

Je répète ce que j'ai dit il y a deux minutes. En investissant 1,6 milliard, dit cette étude, on draine 33 000 voyageurs supplémentaires. Et on atteint 100 000 voyageurs par jour, à partir du moment où 33 000 autres voyageurs supplémentaires auront été ajoutés par les AFNT et une fois que les AFNT seront réalisés. Autrement dit, vous voyez bien la situation. Il suffit de lire cette étude. Aujourd'hui, il y a 33 000 voyageurs. Avec les AFNT, 33 000 de plus. Et avec 1,6 milliard de plus par hypothèse, 33 000 de plus. Et c'est là qu'on atteint 100 000 voyageurs par jour. C'est ça qui est écrit.

Et l'hypothèse, et ce n'est pas moi qui ai fait l'étude, ce n'est pas moi qui ai posé l'hypothèse, mais elle est sur 2040.

Cette étude, elle est publique. La synthèse a été rendue publique, signée par les cinq autorités publiques qui ont commandité la douzaine d'études multimodales prévues au Contrat de plan État Région précédent. Les choses sont très claires. Les 100 000 voyageurs, ils sont atteints s'il y a, effectivement, cet investissement de 1,6 milliard, qui rapporte lui-même, en tant que tel, seulement 33 000 voyageurs par jour. C'est ça, l'étude. Il suffit de la lire. Monsieur CHARTIER.

Je suis en train de regarder les études multimodales, et Briand et Lattes avec leur argument qui dit que le RER c'est 30 000 voyageurs jour mentent frontalement. On est à 120 000 voyageurs jours sur un scénario avec diamétralisation

#### Sacha Briand en CMe en février 2023

D'ailleurs, à cet égard, les études multimodales montrent également que le développement de l'étoile ferroviaire représente un objectif assez limité sur le territoire périurbain. En réalité, il présente un intérêt pour aller bien plus loin que l'aire urbaine, à plus de 50 kilomètres de la métropole toulousaine, en offrant une alternative aux déplacements véhicules, mais dans les proportions que j'ai évoquées. Et puis, un dernier aspect sur ces études multimodales, qu'il est utile de lire, j'invite tous les élus à les consulter avec attention, le scénario que nous avons toujours défendu de réalisation des AFNT, pourtant contestés par un certain nombre de personnes, va permettre à lui seul d'ici à 2040 de doubler la fréquentation des TER. Dans le même temps, les études sur le développement de l'étoile ferroviaire permettent de constater éventuellement une augmentation de 30 000 passagers/jour, c'est-à-dire à peine, pas plus, d'ailleurs à peu près le même volume que celui que les AFNT va permettre de développer, avec par contre des coûts d'investissement et d'exploitation qui sont absolument colossaux. Il faut donc donner de la cohérence aux positions des uns et des autres. C'est ce que nous faisons dans le cadre du PDU, qui permettra de développer les projets de transports urbains sur le périmètre de l'autorité organisatrice de la mobilité.