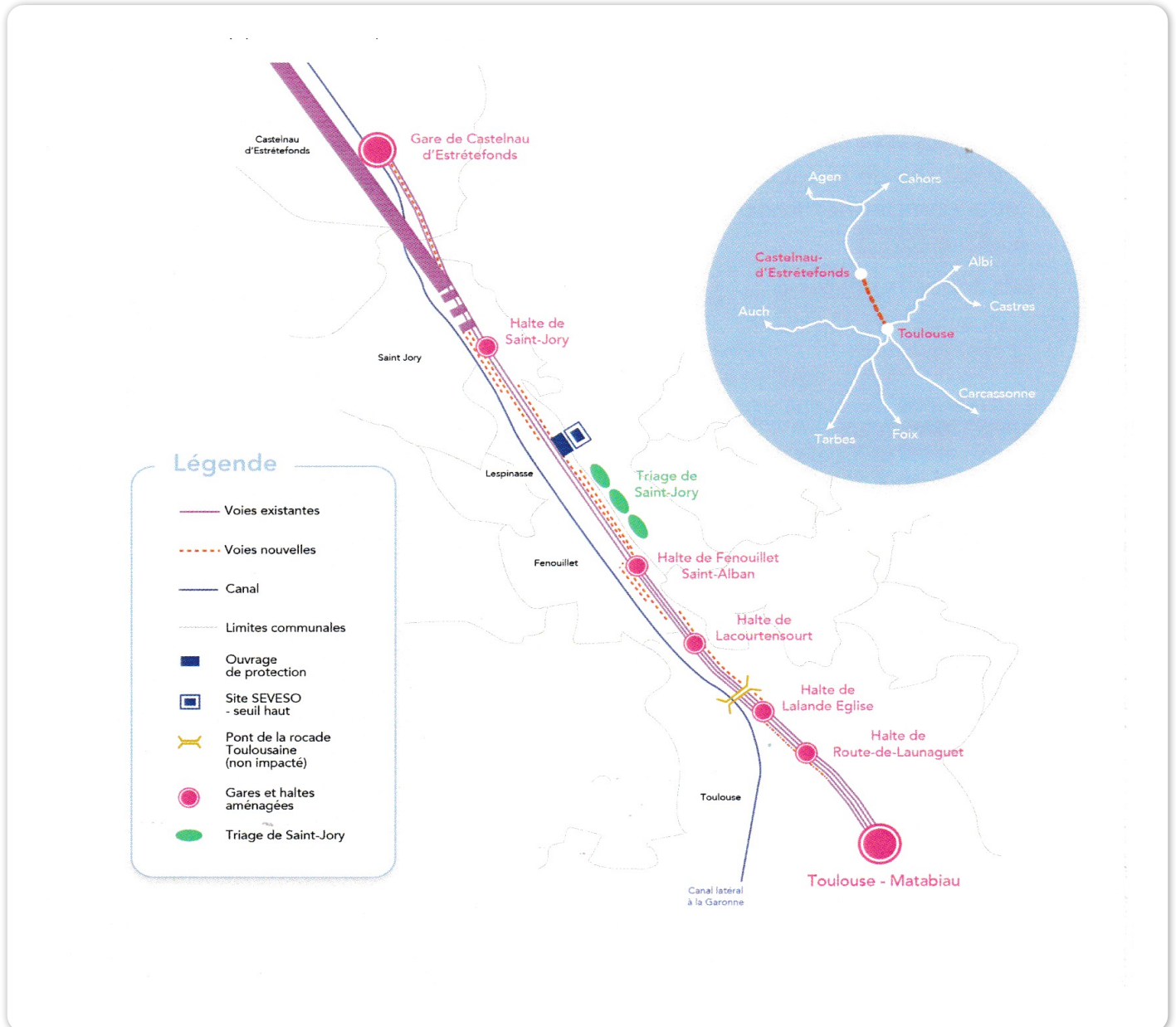


ENQUÊTE PUBLIQUE

Relative à l'autorisation environnementale pour les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse.

1 – Le Rapport d'Enquête¹



Autorité organisatrice : Direction départementale des Territoires de Haute-Garonne

Maitrise d'ouvrage : SNCF Réseau

Commissaires enquêteurs : Bruno GALIBER d'AUQUE, Daniel ASTRUC, Christian ANDRIEU

¹ Le présent rapport est indissociable du document n°2 : « Avis et conclusions »

Sommaire

1 GÉNÉRALITÉS SUR L'ENQUÊTE.....	3
1.1 Objet de l'enquête.....	3
1.2 Cadre juridique de l'enquête.....	3
1.3 Historique des concertations préalables.....	4
1.4 Contenu du dossier mis à l'enquête.....	5
2 PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PROJET.....	6
3 ASPECTS RÉGLEMENTAIRES.....	8
3.1 Contexte réglementaire.....	8
3.2 Autorisation au titre de la législation sur l'eau (L 214-1 et suivants du CE).....	8
3.3 Dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées (L 411-2 du CE).....	8
3.4 Autorisation de défrichement (L 341-3 du Code forestier).....	9
3.5 Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres.....	9
4 Avis des Personnes Publiques Associées (PPA).....	9
4.1 Avis du 7/9/2023 de l'Autorité Environnementale (AE) et réponses du maître d'ouvrage.....	9
4.2 Avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNP).....	10
4.3 Avis des autres services consultés.....	11
4.3.1 Direction départementale des territoires de la Haute Garonne.....	11
4.3.2 Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)	11
4.3.3 Ministère de la transition Écologique, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et de la Nature.....	12
4.3.4 Avis des Collectivités territoriales.....	12
5 PRINCIPAUX ENJEUX AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT.....	12
5.1 Préserver la biodiversité, le paysage et le patrimoine naturel.....	12
5.2 Respecter le patrimoine bâti et l'environnement humain.....	13
5.3 Eviter la pollution de l'environnement et les nuisances aux riverains.....	13
5.4 Contribuer à diminuer l'impact des déplacements dans la métropole toulousaine.....	13
6 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	13
6.1 Désignation de la commission d'enquête.....	13
6.2 Modalités de l'enquête.....	13
6.2.1 Organisation de l'enquête - Réunions préparatoires.....	13
6.2.2 Durée de l'enquête.....	14
6.2.3 Lieux et modalités de consultation du dossier.....	14
6.2.4 Dépôt des contributions et observations.....	14
6.2.5 Permanences de la commission d'enquête.....	14
6.2.6 Réunion publique.....	15
6.2.7 Publicité de l'enquête.....	15
6.2.7.1 Avis dans la presse.....	15

6.2.7.2	Affichage public.....	15
6.2.7.3	Autre Communication, réseaux sociaux, supports visuels.....	15
6.3	Déroulement de l'enquête.....	16
6.3.1	Vérifications et contrôles liés à l'enquête.....	16
6.3.2	Entretiens et réunions de la Commission d'enquête pendant la durée de l'enquête...	16
6.3.3	Déroulement de l'enquête.....	16
6.3.4	Bilan chiffré des contributions.....	16
6.3.5	Contributions déposées lors des permanences.....	17
7	ANALYSE DES OBSERVATIONS ÉMISES LORS DE L'ENQUÊTE.....	17
7.1	Éléments statistiques.....	17
7.2	Contributions et avis du public (synthèse).....	18
7.2.1	Contributions des associations et/ou Collectifs.....	18
7.2.2	Contributions d'élus et ou collectivités.....	21
7.2.3	Contributions de partenaires socio-économiques et organisations professionnelles.....	22
7.2.4	Contributions de syndicats ou partis politiques.....	24
7.2.5	Contributions du public.....	24
7.2.5.1	Thème 1 : Bilan environnemental.....	24
7.2.5.2	Thème 2 : Dossier insuffisant.....	25
7.2.5.3	Thème 3 : les infrastructures.....	26
7.2.5.4	Thème 4 : les nuisances pour les riverains.....	26
7.2.5.5	Thème 5 : les nuisances pour l'environnement naturel.....	27
7.3	Procès-verbal de synthèse des avis du public.....	28
7.4	Mémoire en réponse.....	29
8	ANNEXES.....	30
8.1	Arrêté préfectoral du 9 octobre 2023 organisant l'enquête.....	30
8.2	Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au PV de synthèse des avis du public.....	30
8.3	Tableau complet des Contributions du public.....	30
8.4	Réunion publique du 15 novembre : Synthèse du débat.....	30
	30

1 GÉNÉRALITÉS SUR L'ENQUÊTE

1.1 Objet de l'enquête

L'enquête publique porte sur la demande présentée par SNCF Réseau en vue d'obtenir l'autorisation environnementale pour le projet d'**aménagement ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT)**. Les AFNT sont une partie du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) qui consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax pour un total de 417 km.

1.2 Cadre juridique de l'enquête

Le dossier présenté au public a été conçu pour répondre au cadre d'une procédure dite "**Autorisation Environnementale unique**" pour les projets soumis à autorisation au titre de la police de l'eau (article L 124-3 du code de l'environnement) qui implique :

- une simplification des procédures,
- l'intégration des enjeux environnementaux,
- une anticipation, une lisibilité et une stabilité juridique accrue par le porteur de projet.

Pour les installations et ouvrages, travaux et activités (dits IOTA) ayant un impact possible sur l'eau, la procédure intégrée conduit à une décision unique relevant de divers codes :

Code de l'environnement, Code forestier, Code de l'énergie, Code du patrimoine.

L'autorisation environnementale vaudra autorisation loi sur l'eau, dérogation au principe de protection stricte des espèces protégées et autorisation de défrichement.

L'opération étant soumise à évaluation environnementale au titre de la rubrique 5 de l'annexe de l'article R 122-2 du Code de l'Environnement, cela implique la réalisation d'une enquête publique d'au moins 30 jours, destinée à recueillir les avis et observations du public.

Les textes suivants régissent la présente enquête publique :

- Pour la composition du dossier :
 - Articles L 181-1 et suivants et articles R 181-1 et suivants du code de l'environnement
 - Article R 181-13 du code de l'environnement pour la composition du dossier de demande d'autorisation environnementale.
- Pour l'organisation, le déroulement et les suites de l'enquête publique :
 - Article 120-1, L 123-1 et L 123-2, L 123-3 à L 123-18 du code de l'environnement et
 - Articles R 123-1 et R 1232 à R 123-27 du code de l'environnement.
- Pour l'étude d'impact :
 - Articles L 122-1 et suivants du code de l'environnement
 - Articles R 122- à R 122-5 du code de l'environnement et
 - Article R 414-23 du code de l'environnement
- Pour les textes relatifs à l'eau :
 - Articles L 210-1, L 211-1 et L 214-1 du code de l'environnement
 - Articles R 214-1, R 211-108 et R 211-109 du code de l'environnement

Dans le cadre des AFNT, sont visés les articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement ainsi que la dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats en application de l'article L 411-2 du code de l'environnement.

Il en est de même pour l'autorisation de défrichement en application de l'article L 341-3 du code forestier pour les infrastructures et ouvrages situés en zone boisée au sens du code forestier.

Enfin une autorisation de porter atteinte aux allées d'arbres et alignements d'arbres est sollicitée, en application de l'article L 350-3 du code de l'environnement.

1.3 Historique des concertations préalables

L'origine du projet GPSO remonte au Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, avec le démarrage en 2004 des études préalables à la phase de débat public.

Deux débats publics ont été organisés :

- Du 8 juin au 25 novembre 2005, le premier débat public s'est tenu sur le projet LGV de Bordeaux – Toulouse ;
- Du 30 août au 29 décembre 2006, le second débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne

Compte tenu de ces débats, SNCF Réseau a décidé de poursuivre les études des lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne lors des C.A. respectifs du 13 avril 2006 et du 8 mars 2007.

Les études de la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse ont été engagées dans le cadre du protocole cadre signé entre l'état, la RFF (Réseau Ferré de France) et les anciennes régions Aquitaine et Midi Pyrénées du 26 décembre 2007 sous l'appellation Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Les études des lignes nouvelles ont permis par la suite d'intégrer celles portant sur l'amélioration des dessertes TER et des capacités de la ligne existante pour l'ensemble des besoins (TaGV, TER, Fret) au nord de Toulouse entre autres.

La concertation préalable s'est déroulée du 29 août 2011 au 29 septembre 2011 selon les modalités définies et arrêtées par RFF², après avis des communes. Elle a été l'occasion d'échanges directs entre les acteurs institutionnels du monde ferroviaire (Etat, région, RFF) et la population.

La phase de concertation du projet GPSO s'est déroulée en plusieurs étapes (au nombre de 3) qui a abouti au printemps 2014 à l'approbation ministérielle autorisant la mise à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique du projet. (DUP).

Depuis la prise de l'arrêté de DUP pour les AFNT, aucune concertation complémentaire n'a été mise en œuvre par SNCF réseau, exceptés les échanges réguliers avec les partenaires du projet, les communes et les services de l'état pour présenter l'avancement des études et orienter les décisions.

1.4 Contenu du dossier mis à l'enquête

Volume du dossier : 2 609 pages. Les principaux Tomes sont :

- Tome 1 (565 pages) : présentation générale du secteur géographique ; Description détaillée de l'opération, des principales solutions de substitutions et raisons pour lesquelles l'opération a été retenue ; Analyse de l'état initial du secteur géographique n°12. Les

² RFF : Réseau Ferré de France

apports positifs et les effets négatifs de l'opération sur l'environnement et les mesures proposées pour éviter, réduire, voire compenser les effets négatifs

- Tome 2 (608 pages) : Evaluation des incidences Natura 2000 ; Evaluation socio-économique ;
- Annexes :
 - Pièce G : Dossier d'autorisation de coupe et d'abattages d'arbres et d'alignement de 15 pages dont les principaux chapitres sont : Introduction ; Identification du gestionnaire ; Identification des alignements d'arbres concernés par des coupes et abattages ; Mesures compensatoires ; Justification de l'information des propriétaires
 - Pièce H : avis émis sur l'opération et mémoires en réponse de 69 pages dont les chapitres principaux sont :
 - Avis de l'autorité environnementale de l'IGEDD
 - Avis du conseil national de la protection de la nature (CNP) Avis émis dans le cadre de la consultation administrative
 - Avis émis par le Ministère de la transition écologique (Direction de l'eau et de la biodiversité)
 - Autres pièces qui composent le dossier
 - Atlas cartographique - dossier de dérogation des espèces protégées de 541 pages dont les chapitres principaux sont : Atlas cartographique des enjeux milieux naturels Atlas cartographique de l'expertise Zones humides – NATURALIA (2023)
 - Atlas cartographique des emprises projet et des enjeux écologiques - NATURALIA (2023)
 - Atlas cartographique des évolutions d'emprises (mesureE1) - SYSTRA (2023)
 - Atlas cartographique de la sectorisation temporelle de démarrage des travaux (mesure R1) - NATURALIA (2023)
 - Atlas cartographique des emprises vis-à-vis de la flore exotique envahissante (mesure R3) - NATURALIA (2023)

Avis de la Commission d'enquête : Le dossier mis à la disposition du public est riche en cartographies, graphiques et photographies permettant ainsi une bonne compréhension du projet et cela grâce à un classement par thèmes de A à H.

De plus un mode d'emploi en 3 volets comprenant un guide thématique a été largement distribué dans les mairies et lors de la réunion publique.

2 PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PROJET

Les Aménagements Ferroviaires du nord de Toulouse (AFNT) participent du Grand Projet Ferroviaire Sud-Ouest (GPSO)³ qui consiste en la réalisation de lignes à grande vitesse ainsi qu'à l'amélioration des lignes existantes entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

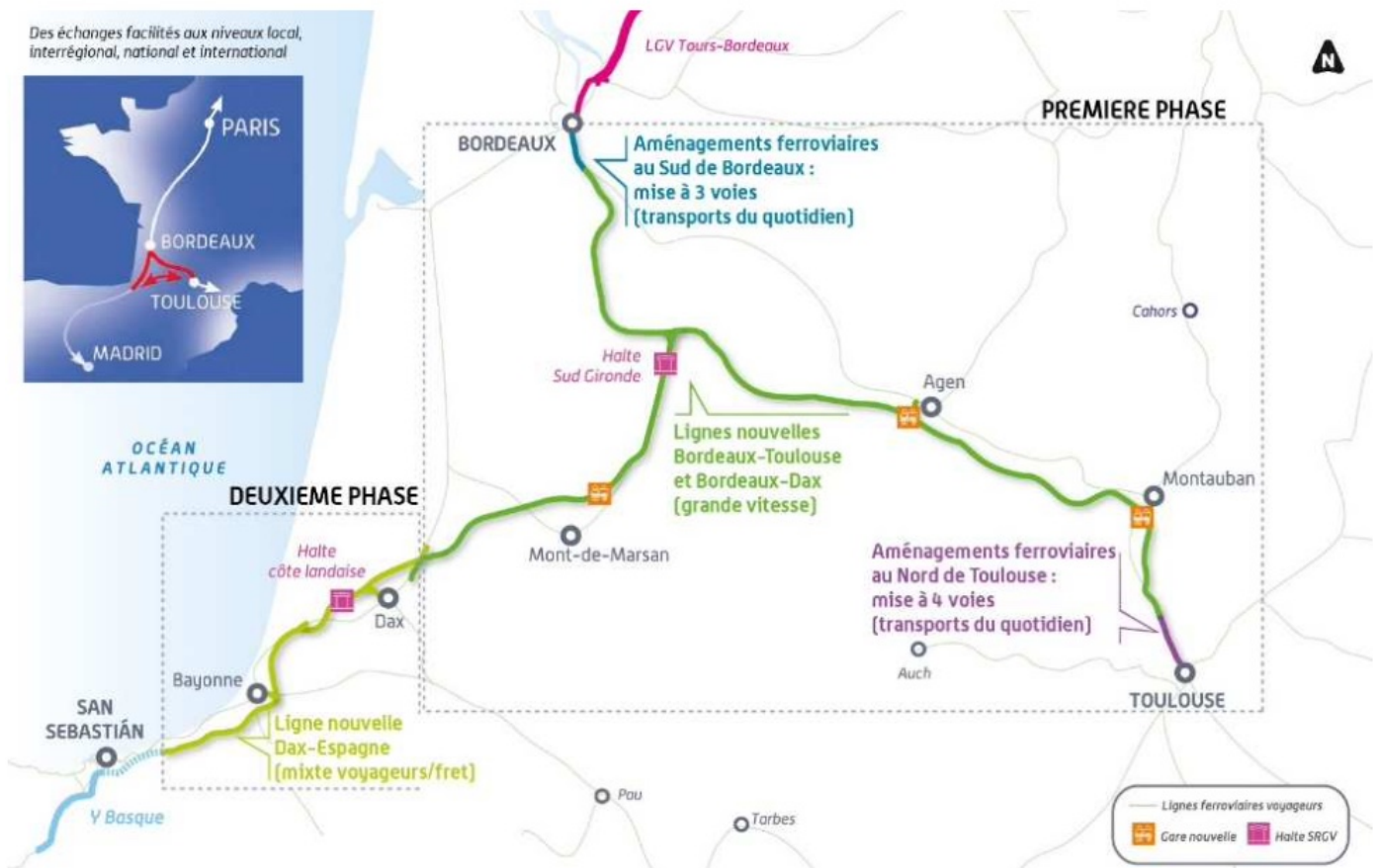
L'objectif du projet AFNT est de permettre d'accueillir, dans des conditions optimales de confort et de robustesse, l'ensemble des trafics projetés à court, moyen et long terme (horizon projet + 30 ans) par les autorités organisatrices de transport ferroviaire, en cohérence avec les autres modes

³ En application des dispositions de l'article R.122-6 du Code de l'Environnement, la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'Environnement et du développement Durable (IGEDD) est compétente pour l'ensemble des travaux, d'aménagement ou d'ouvrages de la société SNCF Réseau.

de transport et les contraintes qui s'imposent au secteur géographique de la banlieue nord de Toulouse.

Ainsi, les aménagements programmés visent plusieurs objectifs :

- Fluidifier le trafic ferroviaire périurbain, de proximité et régionaux au Nord de Toulouse, afin de répondre au besoin d'augmentation des trafics de voyageurs sur les mobilités du quotidien (cadencement au 1/4 d'heure à l'heure de pointe entre Toulouse-Matabiau et Castelnau d'Estrétefonds),
- Augmenter la capacité de la ligne pour faire circuler de nouveaux trains et notamment :
 - Permettre l'entrée des TGV en provenance (ou à destination) de la ligne nouvelle GPSO, en zone urbaine jusqu'à la gare de Toulouse-Matabiau,
 - Répondre au besoin d'augmentation du trafic de marchandises (fret),
 - Améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs toulousains (métro, bus), en :
 - Permettant la mise en place d'une desserte cadencée sur les haltes urbaines et périurbaines, concrétisée en particulier par la connexion à la station de métro de la Ligne B du réseau Tisséo, ainsi qu'à la future ligne C du métro (projet « Toulouse Aerospace Express » ou TAE, entre la station de métro « La Vache » -et la halte ferroviaire « Route de Launaguet » ,
 - Développant les haltes dans une perspective multimodale associant route, bus, modes doux et trains en cohérence avec les schémas de déplacements urbains sur le nord toulousain.



Le projet AFNT consiste en la création de gares nouvelles et l'aménagement des lignes existantes au nord de Toulouse afin d'améliorer la desserte locale et permettre le branchement des voies pour les trains à grande vitesse sur le réseau existant au nord de Toulouse.

Le projet, d'une longueur de 19 km entre Saint Jory et la gare de Matabiau, se décompose ainsi :

- L'aménagement d'une gare terminus de retournement à Castelnau d'Estrétefonds
- La création d'une interconnexion fer/méto entre Launaguet et la station de métro "La Vache"
- Le réaménagement et la mise aux normes d'accessibilité des 6 points d'arrêt de linéaire suivant : Castelnau d'Estrétefonds, Saint Jory, Fenouillet, Saint Alban, Lacourtenour, Lalande l'Eglise, et la route de Launaguet
 - o Fenouillet, Saint Alban et Lacourtenour sont déplacés vers le sud avec pour objectif le "développement urbain";
 - o La route de Launaguet est déplacée vers le nord pour un meilleur accès avec les lignes B et C du métro.

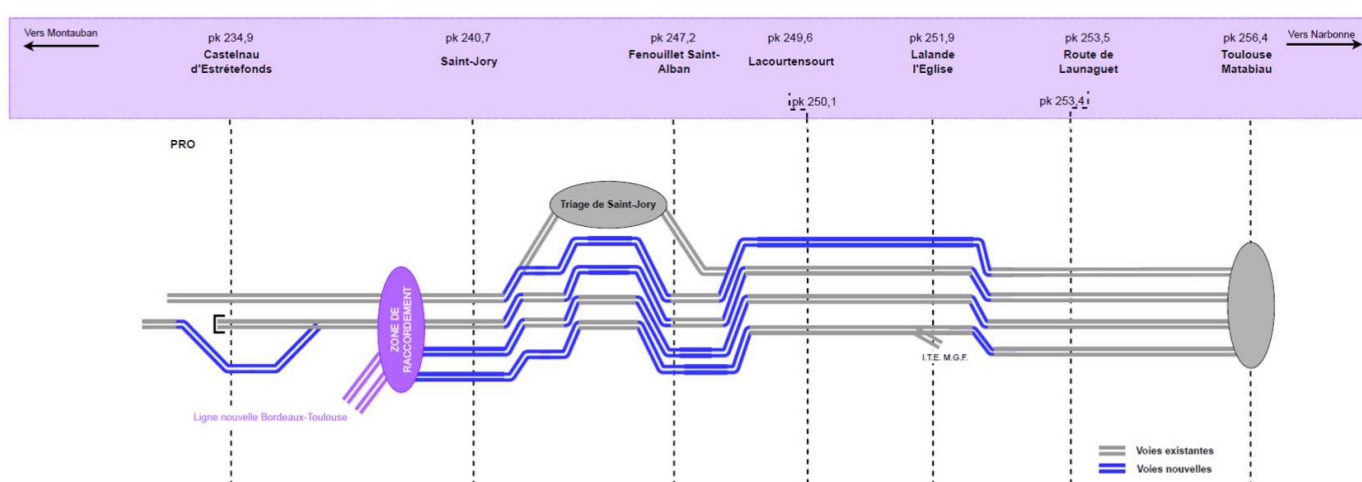


Figure 1: Schéma des voies existantes / créées

Ces aménagements nécessitent des travaux sur la majorité des ouvrages d'art (ponts, routes ...), des travaux de terrassement, d'assainissement, de voies ferrées et de caténaires ; la création d'un ouvrage de protection vis-à-vis du site "Total marketing France" (présence d'un Plan de Prévention de Risques Technologiques), l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire existante (signalisation...), la reprise de la berge côté est du canal latéral de Garonne, divers aménagements (pose d'écran acoustiques...), la libération foncière nécessaire au projet (destruction de bâtiments...), la mise en souterrain d'une ligne électrique de 63 KV, et ceci avec mise en place de mesures compensatoires des impacts du projet sur l'environnement.

L'aire d'étude s'étend sur 176 ha dont 60% sont étiquetés comme zone fortement anthropisée et 43 ha classés "milieux naturels ou semi naturels".

Les infrastructures ainsi créées devront être capable d'absorber, en heure de pointe, et pour chaque sens de circulation :

- Jusqu'à 4 TGV
- 1 TER rapide Toulouse Agen
- 1 TER rapide Toulouse Cahors (ou Brive)
- 1 TER omnibus Toulouse Agen (ou Brive)
- 1 TER omnibus grand banlieue Toulouse Montauban
- 2 TER omnibus proche banlieue Toulouse Castelnau d'Estrétefonds

- 2 trains de fret.

3 ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

3.1 Contexte réglementaire

La demande d'Autorisation Environnementale visée pour Les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse – partie du GPSO – intègre les exigences réglementaires concernant la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, la demande d'autorisation de défrichement et la demande de dérogation à l'atteinte à des espèces protégées.

Les AFNT ont été classées d'Utilité Publique le 04 janvier 2016 (le Conseil d'État ayant entériné la DUP le 23 avril 2021 avec une prolongation de 5 ans et 5 ans supplémentaires en date du 28 août 2022).

3.2 Autorisation au titre de la législation sur l'eau (L 214-1 et suivants du CE)

→ Installations, ouvrages, travaux et aménagements (IOTA) relevant de la loi sur l'eau.

L'opération est concernée du fait du rejet d'eaux pluviales dans les eaux superficielles, la surface du bassin versant associée étant supérieure à 20 ha (voies nouvelles, plateformes, quais ainsi que les bases travaux).

Des pompages temporaires dans les eaux souterraines sont également prévus, en zone de Répartition des Eaux (ZRE). Ceux-ci dépassent le seuil de l'autorisation en phase travaux.

Le réaménagement des berges du canal latéral à la Garonne, sur un linéaire d'environ 4,7 km, conduit à une modification substantielle du canal, classé "barrage" au titre de la rubrique 3.2.5.0.

L'opération va aussi impacter 0,57 ha d'habitats humides dont 0,38 ha concernent les habitats linéaires en berges du canal latéral.

Des mesures compensatoires sont prévues.

Le périmètre de l'autorisation porte sur l'ensemble du linéaire de l'opération AFNT.

3.3 Dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées (L 411-2 du CE)

Plusieurs espèces protégées sont impactées par les différents aménagements.

Les impacts concernent la destruction, la capture ou la détérioration d'habitats ou d'individus pour la flore, les insectes, l'avifaune, les chiroptères, les amphibiens et les reptiles en phase travaux, et la perturbation permanente en phase exploitation.

La procédure consiste à solliciter l'Avis de la Commission Nationale de Protection de la Nature (cf. Pièce D "demande de dérogation CNPN").

Deux avis ont été émis successivement sur le projet (voir ci-dessous point 4.2).

3.4 Autorisation de défrichement (L 341-3 du Code forestier)

Un seul boisement est concerné au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory, impacté à hauteur de 1,92 ha. (Pièce E du dossier)

3.5 Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres

(article L 350-3 du Code de l'Environnement)

L'opération nécessite l'abattage de 14 arbres d'alignement. (Pièce G du dossier)

4 Avis des Personnes Publiques Associées (PPA)

Il ne sera pas rendu compte ici de façon exhaustive des avis des PPA. Le rapport s'efforce d'en faire la synthèse. Le lecteur pourra se référer utilement à la Pièce H du dossier d'enquête comprenant également la réponse de SNCF Réseau aux avis communiqués.

4.1 Avis du 7/9/2023 de l'Autorité Environnementale (AE) et réponses du maître d'ouvrage

L'AE⁴ rappelle qu'elle s'est exprimée dans un avis unique en 2014 sur l'étude d'impact initiale elle-même unique portant sur la réalisation d'un même programme de travaux du grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO) et comportant une appréciation globale des impacts du programme complet.

Le nouveau dossier dont l'AE est saisie n'indique pas à quel projet correspond l'étude d'impact. Questionné, SNCF Réseau, maître d'ouvrage, a souhaité « rester sur la forme choisie d'une seule étude d'impact sur le projet GPSO ». Pour l'AE, en référence aux dispositions des articles L122-1-1 III et R122-5 du Code de l'environnement et sur l'ordonnance du 3 août 2016, cette position aurait dû conduire SNCF Réseau à actualiser l'étude d'impact initiale dans le périmètre de l'opération AFNT en appréciant les conséquences à l'échelle globale du projet.

Quel que soit le périmètre GPSO ou AFNT, l'AE considère que les réponses pour de nombreux points du Code de l'environnement sont obsolètes ou incomplètes.

Après avoir rappelé la nature du GPSO et la procédure suivie, la mission a relevé les 7 enjeux environnementaux principaux, qu'elle décrit ; elle considère que ces enjeux sont à apprécier dans le périmètre de l'AFNT et à l'échelle globale du projet GPSO.

La mission cite ensuite de façon non exhaustive les insuffisances majeures au regard de la réglementation et de l'information du public.

Sur la structure et le contenu du dossier, la mission note l'absence de synthèse suffisamment explicite dans l'étude d'impact qui renvoie à plusieurs documents substantiels sur des volets spécifiques et à diverses annexes. Dès lors les enjeux environnementaux ne seraient pas mis en perspective et les secteurs présentant les enjeux les plus forts pour chaque thématique, non identifiés. Par ailleurs certaines thématiques ne seraient traitées que superficiellement sans quantification. Enfin « les mesures d'évitement, réduction et de compensation (ERC) ne sont définies que qualitativement, voire renvoyées à des études ultérieures ».

La mission se référant à une note de la Commission européenne justifie en quoi le projet, à l'échelle AFNT et a fortiori à celle du GPSO est incomplet, notamment par l'omission ou quasi-omission dans le dossier de la prise en compte des aménagements et travaux spécifiques mais aussi connexes avec les AFNT, comme le projet de réseau express régional métropolitain, les lignes de métro, le terminus de la route de Launaguet, le réaménagement de l'axe routier M820, le « grand parc canal », le réaménagement de la gare de Matabiau ou les Pôles E Multimodaux.

⁴ On pourra aussi utilement prendre connaissance de la vision des enjeux par l'Autorité Environnementale (point 1.3 du l'avis du 7 septembre 2023)

De même pour l'AE, bien que le dossier intègre une pièce nouvelle relative à la vulnérabilité au changement climatique et aux risques d'accidents et de catastrophes majeurs, l'analyse de l'état initial n'a été mise à jour que partiellement et uniquement pour le seul périmètre des AFNT.

Par ailleurs l'analyse des solutions de substitution raisonnables est jugée insuffisante et même non conforme à l'article R122-5, et actualisée pour les seuls AFNT. Les variantes étudiées tout au long de la conception du projet ne sont ni présentées ni analysées et plusieurs choix ne sont pas justifiés notamment pour les milieux naturels pour lesquels le maître d'ouvrage ne présente aucune mesure d'évitement alors que les choix retenus sont susceptibles d'entraîner la destruction d'individus ou d'habitats d'espèces protégées.

L'analyse des incidences et les mesures ERC ne sont pas mises en perspective en fonction des enjeux et ne sont pas déclinées de façon spécifique en fonction de l'ampleur des incidences, comme le prévoit l'article R122-5. La séquence d'évitement est inégalement évoquée, les mesures de réduction souvent imprécises, respectant les dispositions règlementaires mais sans considération du caractère significatif ou non des incidences brutes et résiduelles.

L'impact sur le développement de l'urbanisation et l'artificialisation induite n'est que trop peu abordé...

Pour les milieux naturels, si la plupart des mesures de compensation semblent correctement choisies et définies, le dossier ne présente aucune démonstration de solution alternative satisfaisante...

En matière de bruit les informations apportées au public ont été significativement complétées suite au premier avis de l'AE qui note toutefois que 10 ans après aucune action supplémentaire n'est proposée pour les seuils acoustiques en cas de multi-exposition.

L'étude d'impact initiale est méthodologiquement intéressante en termes de vibrations ...Le dossier ne précise ni les secteurs les plus affectés, ni les mesures spécifiques pour protéger les riverains pendant la phase de chantier. Cette remarque vaut également pour l'item qualité de l'air, qui aurait pu comporter une analyse de l'impact attendu grâce au report modal prévu.

Le volet gaz à effet de serre (GES) enjeu important pour ce type de projet, ne s'appuie pas sur des études de trafic actualisées, et le dossier n'a pas mis en œuvre une préconisation du Comité d'orientation des infrastructures de décembre 2022.

Enfin elle relève qu'aucune initiative n'a été prise depuis l'enquête publique portant sur les DUP pour informer le public sur le projet notamment sur les AFNT dont plusieurs caractéristiques importantes ont changé. Pour certaines incidences significatives, le dossier ne définit toujours pas de façon précise les mesures ERC.

Commentaire de la Commission : le choix de SNCF Réseau de rester dans le cadre du GPSO tout en actualisant la partie AFNT, s'il est réglementairement pertinent, met en évidence l'absence d'actualisation sur l'ensemble du projet et nuit à sa compréhension.

4.2 Avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNP)

L'avis du CNPN du 11 septembre 2023 porte sur la demande de dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, en application des articles L411-1 et L411-2 du Code de l'environnement, justifiée par l'intérêt public majeur manifeste du projet et l'absence de solution alternative satisfaisante.

La demande de dérogation à la protection des espèces est sollicitée pour 73 espèces : 37 oiseaux, 6 mammifères terrestres, 17 chiroptères, 7 de reptiles, 3 amphibiens, 2 insectes et 1 espèce de flore.

Le CNPN considère que le dossier de demande de dérogation est insuffisant sur 2 points de départ qui conduisent à invalider l'ensemble du dossier :

Le volet entier du choix de l'alternative de moindre impact est manquant sur le raccordement à la ligne nouvelle au niveau de Saint Jory, malgré l'argumentaire convaincant pour le reste du tracé, L'aire d'étude rapprochée est trop restreinte limitée, sans justification solide, quasiment à l'emprise des voies

Enfin la pression d'inventaire, bien qu'améliorée par rapport à la campagne d'inventaire de 2015, est insuffisante sur un projet de cette ampleur ; les inventaires ne peuvent constituer une base suffisante à l'analyse des impacts.

Pour les mesures ERC, le CNPN juge que les impacts résiduels sont importants permettant d'avancer que « les opportunités d'évitement ne semblent pas avoir été explorées rigoureusement et de façon rationnelle. »

Pour ces raisons le CNPN prononce un *avis défavorable* à cette demande de dérogation.

4.3 Avis des autres services consultés

4.3.1 Direction départementale des territoires de la Haute Garonne

Au titre de Natura 2000

Après échanges avec le Maître d'ouvrage, l'unité biodiversité indique que l'évaluation des incidences Natura 2000 semble satisfaisante, *“la conclusion sur l'absence d'impact significatif sur les habitats et espèces à l'origine de la désignation des sites Natura 2000 apparaît justifiée sous respect de l'ensemble des mesures proposées par le porteur de projet dans son dossier...”*

Au titre de la Loi sur l'eau

Après avoir reçu des compléments de la part du Maître d'ouvrage, le pôle politiques et police de l'eau émet un avis favorable au dossier d'autorisation environnementale concernant les AFNT sous réserve d'observations notées dans les paragraphes prélèvements, IOTA en lit majeur, zones humides, travaux en cours, eaux pluviales et modification d'ouvrages classés. Au titre du défrichement, du service territorial, et du service « risque et gestion de crise »

Le dossier complété après échanges avec SNCF Réseau, a été jugé complet et recevable avec les recommandations suivantes :

- Etablir un protocole d'alerte à définir pour la pollution eaux et sols pendant travaux,
- Prévenir les espèces végétales invasives : vigilance particulière sur les ambrosies
- Informations complémentaires sur modalités d'accès aux travaux d'isolation acoustiques et sur moyens d'information des logements concernés.

4.3.2 Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

Espèces et habitats protégés

Après échanges avec le Maître d'ouvrage, la DREAL Occitanie estime que le dossier d'autorisation environnementale relatif au projet AFNT est complet et reconnaît le projet recevable pour saisir le Conseil National de la Protection de la Nature.

Direction des transports

Après échanges avec le Maître d'ouvrage, la DREAL Occitanie estime que le dossier d'autorisation environnementale relatif au projet AFNT est complet et le projet recevable. Elle rappelle l'obligation réglementaire - pour la bonne information du public - de faire figurer dans l'étude d'impact l'estimation des dépenses correspondantes aux mesures ERC qu'il s'agisse des espèces ou des impacts paysagers.

Direction des risques natures, ouvrages hydrauliques et concessions

Après échanges avec le Maître d'ouvrage, et au vu du contenu des éléments apportés, le service du contrôle de la sécurité des ouvrages hydrauliques émet un avis favorable avec 7 réserves.

Direction aménagement, département sites et paysages

Le service, relevant que les mesures ERC sont exprimées, indique ne pas avoir de remarques particulières à formuler, sauf celle relative à la *“traçabilité des mesures de compensation à l'intérieur du dossier”*.

4.3.3 Ministère de la transition Écologique, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et de la Nature

Commission locale de l'eau du SAGE Vallée de la Garonne

Après échanges avec le Maître d'ouvrage, la CLE de la Garonne estime que le dossier d'autorisation environnementale relatif au projet AFNT est complet et reconnaît le projet recevable.

Commission locale de l'eau du SAGE Hers-Mort Girou

Le projet ne présente pas d'incompatibilité majeure avec les dispositions du SAGE, mais au vu de l'ampleur des travaux sur le territoire les mesures compensatoires apparaissent insuffisantes et déconnectées des enjeux identifiés par le SAGE. Une attention particulière est demandée sur 2 points en particulier.

Office Français de la biodiversité (OFB)

Après échanges avec le Maître d'ouvrage, l'OFB estime que le dossier d'autorisation environnementale relatif au projet AFNT est complet et reconnaît le projet recevable.

4.3.4 Avis des Collectivités territoriales

Commune de Castelnau d'Estretfond

Avis favorable après délibération du Conseil municipal en date du 13 novembre 2023

Communauté des communes du Frontonnais

Avis favorable en date du 13 novembre 2023

Conseil départemental de Haute-Garonne

Avis favorable par délibération en date du 12 décembre 2023 avec des recommandations.

Mairie de Toulouse

Avis favorable par délibération du 1er décembre 2023 (n°3.1) avec recommandations.

Toulouse métropole

Avis favorable par délibération en date du 7 décembre 2023 (n°23-1060) avec recommandations.

Rq : certaines collectivités ont déposé leur contribution dans le registre numérique (voir ch. 7.2.2)

5 PRINCIPAUX ENJEUX AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre a pour objet de définir les principaux critères qui fonderont l'avis de la Commission sur le projet.

5.1 Préserver la biodiversité, le paysage et le patrimoine naturel

Le projet s'étend sur 17 km du Nord au Sud. Il emprunte et vient compléter une partie des voies ferrées existantes ce qui diminue l'impact sur le milieu naturel.

Une très forte dissymétrie existe entre l'Est très urbanisé et l'Ouest où se trouvent des espaces naturels ou agricoles : traversée de la rivière l'Hers mort et présence de plusieurs zones sensibles naturelles (trame bleue et sites Natura 2000), proximité du canal.

L'examen des précautions envisagées lors de la phase "travaux" puis des mesures dites Eviter Réduire Compenser (ERC) est important pour évaluer l'impact final du projet.

La gestion des eaux pluviales, le traitement des abords du canal seront aussi à évaluer.

5.2 Respecter le patrimoine bâti et l'environnement humain

Une des conditions de la bonne acceptation du projet par le public sera son insertion réussie dans le tissu urbain existant. La question de la gouvernance des transports sur cette zone et de la coordination des réseaux de transport est une des conditions de la réussite. Un examen attentif des plans de zonage en vigueur doit permettre de s'assurer de cette insertion (cf. Pages 305 et suivantes de l'Etude d'impact point 4.2.1.3.). Les documents de zonage de la zone traversée (SCoT, PLU...) doivent avoir prévu les AFNT. Il en sera de même avec les procédures d'expropriation, certes relativement marginales, qui devront respecter autant que possible le bâti de valeur quand il existe.

5.3 Eviter la pollution de l'environnement et les nuisances aux riverains

Une vigilance sera portée sur les risques de pollution du milieu aquatique : plusieurs captages d'eau potable sont situés à proximité du projet.

L'impact lié au bruit et aux vibrations engendrées par le passage des trains rapides doit être bien étudié et les mesures réglementaires appliquées.

La maîtrise des risques technologiques liés à la proximité de sites industriels, la gestion des matériaux, terrassements, déblais en phase Travaux sera aussi décisive.

5.4 Contribuer à diminuer l'impact des déplacements dans la métropole toulousaine

Le report modal induit par le projet et la réduction des émissions de polluants générés par le trafic routier, l'amélioration du bilan carbone global de l'agglomération en favorisant les déplacements par train, l'amélioration du service rendu aux usagers sont des points fondamentaux pour la bonne acceptation du projet de la part des citoyens. Ils pourraient compenser – dans une certaine mesure - les atteintes à l'environnement.

6 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

6.1 Désignation de la commission d'enquête

Le président du Tribunal administratif a désigné le 14 septembre 2023 la commission d'enquête composée de MM. Bruno Galiber d'Auque, président, Christian Andrieu et Daniel Astruc membres, et M Jean-Claude Barthès membre suppléant.

6.2 Modalités de l'enquête

6.2.1 Organisation de l'enquête - Réunions préparatoires

Une 1^{ère} réunion s'est déroulée le 25 septembre 2023 à la DDT de la Haute- Garonne au cours de laquelle les modalités de l'enquête publique ont été arrêtées : dates de début et de fin de l'enquête, nombre et localisation des permanences, choix d'un registre numérique, réunion publique. Etaient présents, outre les représentants de la DDT, les responsables du projet AFNT au sein de SNCF Réseau et les membres de la commission d'enquête publique.

Le dossier dématérialisé a été remis ce jour aux commissaires enquêteurs.

Une 2^{ème} réunion s'est déroulée le 18 octobre 2023 au sein des services de SNCF Réseau à Compans-Caffarelli au cours de laquelle le projet AFNT a été présenté et commenté en détail aux commissaires enquêteurs.

L'après-midi, une visite des sites les plus sensibles a été organisée par SNCF Réseau à l'attention des membres de la commission.

Une dernière réunion tenue en visio-conférence le 25 octobre 2023 a permis à SNCF Réseau de présenter dans le détail les sites de compensation retenus et détaillés dans le dossier d'enquête.

Le dossier version « papier » a été remis aux commissaires enquêteurs à l'occasion de leur 1^{ère} permanence le 6 novembre 2023.

6.2.2 Durée de l'enquête

L'enquête publique a été fixée du 6 novembre 2023 à 9 heures au 5 décembre 2023 à 17 heures soit une durée de 30 jours.

6.2.3 Lieux et modalités de consultation du dossier

Conformément à l'arrêté préfectoral, le public pouvait consulter

- le dossier version papier à la Maison de la Citoyenneté à Toulouse
- le dossier version numérique dans chaque mairie lieu de permanence dotée d'un ordinateur confié par SNCF Réseau dédié à la consultation du dossier et
- le dossier version numérique sur le site <https://registre-numerique.fr/afnt> ainsi que sur le site <https://www.haute-garonne.gouv.fr/Publications/Declarations-d-intention-enquetes-publiques-et-avis-de-l-autorite-environnementale/Eau/Autorisation-loi-sur-l-eau>.

6.2.4 Dépôt des contributions et observations

Le public pouvait déposer ses contributions ou observations

- sur les registres d'enquête publique mis à sa disposition à la Maison de la Citoyenneté à Toulouse ;
- dans chaque mairie concernée par les AFNT à savoir Toulouse, Fenouillet, St Jory, Lespinasse et Castelnau-d'Estrétefonds
- sur le registre numérique ouvert pendant la durée de l'enquête publique à l'adresse <https://registre-numerique.fr/afnt>
- par courrier postal à l'adresse : à l'attention de Monsieur le Président de la commission d'enquête - Enquête publique concernant le projet AFNT -Maison de la citoyenneté Est – 8 avenue du Parc 31500 Toulouse.
- par courriel à l'adresse : afnt@mail.registre-numerique.fr .
-

6.2.5 Permanences de la commission d'enquête

Les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences suivantes

Date	Horaires	Lieux de permanence	Nombre de visiteurs
06/11/23	14 – 17h	Toulouse – Maison de la citoyenneté Est	2
10/11/23	14 – 17h	Mairie de Fenouillet	1
18/11/23	10 – 12h	Mairie de Saint Jory	1
22/11/23	14 – 17h	Mairie de Lespinasse	2
24/11/23	14 – 17h	Permanence Visio	2
30/11/23	9 – 12h	Mairie de Castelnau d'Estretfonds	2
05/12/23	14h – 17h	Toulouse – Maison de la citoyenneté Est	2
		Total :	12

Commentaire de la commission : peu de personnes se sont déplacées pour rencontrer les membres de la commission.

6.2.6 Réunion publique

A la demande des commissaires enquêteurs une réunion publique a été organisée le 15 novembre 2023 à Fenouillet de 19 à 21 heures.

78 personnes étaient présentes.

Les moyens mis en œuvre par SNCF Réseau pour l'information du public ont été appréciés par les membres de la commission.

Le président de la commission, le chef du service Environnement de la Direction Départementale des Territoires (DDT) et les représentants de SNCF Réseau ont présenté au public, le contexte réglementaire, le projet des AFNT. Puis la parole a été donnée à la salle pour des questions et des prises de position. Le climat des échanges a été serein.

Un résumé des débats se trouve en Annexe 8.4.

6.2.7 Publicité de l'enquête

6.2.7.1 Avis dans la presse

L'avis d'enquête publique a été publié :

- le 17 octobre dans le journal L'Opinion indépendante
- le 22 octobre dans le quotidien La Dépêche

Puis

- le 8 novembre dans L'Opinion
- le 12 novembre dans La Dépêche

6.2.7.2 Affichage public

Des affiches, conformes aux textes en vigueur (format A3 couleur jaune) ont été placées dans les panneaux d'affichage des 5 mairies.

Des affiches de format A2 ont été placées sur 55 points les plus sensibles concernés par les AFNT.

L'emplacement des panneaux a été vérifié par la société PUBLILEGAL qui a émis un rapport (cf. 6.3.1).

Certaines communes informaient la population par panneaux d'affichages d'information communale.

6.2.7.3 Autre Communication, réseaux sociaux, supports visuels

La commission a noté l'effort important de communication proposé et mis en œuvre par SNCF Réseau pour inciter le public à participer à l'enquête publique :

- Une campagne Facebook a été initiée dès octobre et durant toute la période ;
- Deux communiqués de presse sont parus début novembre ;
- Une lettre d'information GPSO a été consacrée aux AFNT et largement diffusée fin octobre
- Une plaquette de 8 pages a été éditée sur les AFNT pour expliquer le lien avec GPSO, donner les chiffres-clés et décrire les travaux envisagés ;
- Un encart spécifique ait paru dans la Dépêche pour annoncer l'enquête (fin octobre) ;
- Un mode d'emploi du dossier d'autorisation était à disposition du public dans les lieux de permanence expliquant chaque pièce du dossier constitué de plusieurs pièces de A à H ainsi qu'un index pour permettre la recherche directe d'information dans le dossier.
- Un film présentant le projet en comparant simultanément la situation AVANT/APRES des voies a été proposé et diffusé sur Youtube™.

Avis de la commission : ces supports facilitateurs à destination du grand public, complémentaires des pièces du dossier décrites plus haut, ont été appréciés des membres de la commission d'enquête.

6.3 Déroulement de l'enquête

6.3.1 Vérifications et contrôles liés à l'enquête

Les membres de la commission se sont assurés que les textes en vigueur ont été respectés.

L'affichage sur les lieux de permanences et les sites les plus concernés sur le parcours des AFNT a été contrôlé le 23/10/2023, puis le 24/11/2023 et enfin le 6/12/2023.

6.3.2 Entretiens et réunions de la Commission d'enquête pendant la durée de l'enquête

Les membres de la commission se sont concertés régulièrement tout au long de l'enquête publique pour préparer les rencontres avec SNCF Réseau, la réunion publique, évoquer les bilans des permanences, et les rédactions du procès-verbal de synthèse et du rapport définitif.

Les problématiques soulevées dans les observations du public, les questions et réponses posées et reçues du Maître d'ouvrage ont également fait l'objet d'échanges réguliers.

6.3.3 Déroulement de l'enquête

Pas d'incident notable à l'exception des conditions de réception du public à Toulouse :

- Manque de signalétique, personnel d'accueil peu ou pas informé de la venue des commissaires enquêteurs ;
- Salle de réception du public mal équipée, sans lumière ni chauffage lors de la dernière permanence, sans lien wifi opérationnel...

Bon accueil dans les autres lieux de permanence.

6.3.4 Bilan chiffré des contributions

- Nombre de visiteurs sur le registre numérique : 3084
- Nombre de visites sur le registre numérique : 4296
- Nombre de contributions déposées : 162 et 6 hors délais

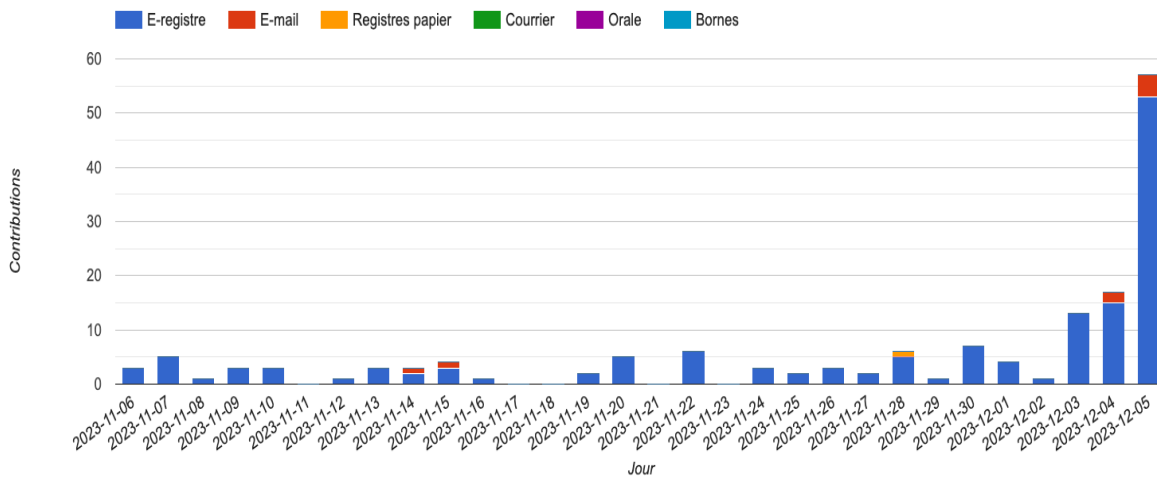


Figure 2: Nombre de contributions déposées sur le registre numérique par jour

- Nombre de contributions déposées sur les registres papier : 4
- Nombre de contributions reçues par messagerie : 9
- Nombre de téléchargements de documents : 1656
- Nombre de visualisations de documents : 1357

Nombre de courriers postaux reçus par la commission d'enquête : 0

6.3.5 Contributions déposées lors des permanences

Date	Horaires	Lieux de permanence	Nombre de contributions déposées
06/11/23	14 – 17h	Toulouse – Maison de la citoyenneté Est	1
10/11/23	14 – 17h	Mairie de Fenouillet	0
18/11/23	10 – 12h	Mairie de Saint Jory	0
22/11/23	14 – 17h	Mairie de Lespinasse	1
24/11/23	14 – 17h	Permanence Visio	2
30/11/23	9 – 12h	Mairie de Castelnaud d'Estretfonds	1

05/12/23	14h – 17h	Toulouse – Maison de la citoyenneté Est	1
total			6

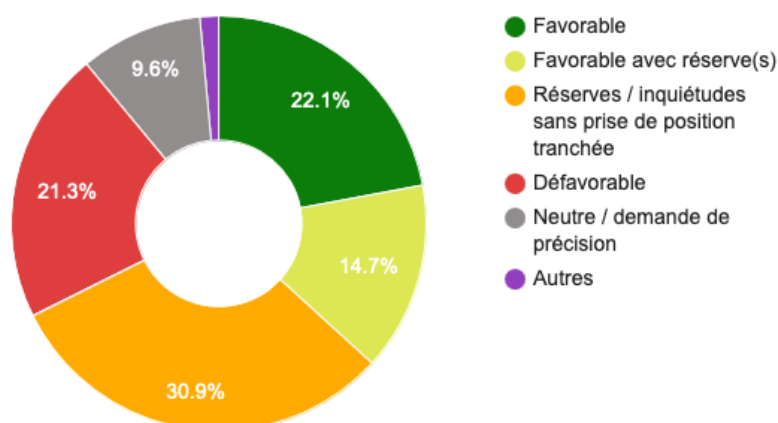
Avis de la Commission : la publicité, le nombre de consultations par Internet montrent une assez bonne appropriation du dossier par le public en dépit de sa complexité et compense le peu de personnes venues aux permanences.

7 ANALYSE DES OBSERVATIONS ÉMISES LORS DE L'ENQUÊTE

7.1 Éléments statistiques

Sur 162 contributions déposées, 153 ont été retenues et 143 après décompte des doublons. Les orientations (fav./défav.) étaient les suivantes :

Orientations des contributions (total)



7.2 Contributions et avis du public (synthèse⁵)

7.2.1 Contributions des associations et/ou Collectifs

15 associations ou collectifs se sont exprimés.

- **Rallumons l'Etoile** : @1, @ 38, @43 et E25

Cette association a déposé 4 contributions. Cette synthèse s'appuie essentiellement sur la dernière version déposée sur le registre numérique.

L'association déclare être « un fervent soutien » au projet des AFNT et souhaite améliorer et sécuriser l'enquête publique.

⁵ Ce chapitre est repris du Procès-Verbal de synthèse remis au MO

Elle regrette toutefois que certains points qui auraient pu conforter le projet n'aient pas ou pas suffisamment été abordés dans le dossier qu'elle considère comme dégradé par rapport au dossier de la DUP et fragilisé par l'avis de l'Autorité Environnementale qui – selon elle - ouvre la voie à de possibles recours devant le tribunal administratif.

Elle propose :

Sur le volet transport :

- D'intégrer au dossier les sujets RER toulousain et réseau express vélo comme projets connexes
- Produire une note détaillée sur le calcul de fréquentation
- Réaliser éventuellement une nouvelle étude de fréquentation avec des données mises à jour
- Produire une note détaillée sur les calculs présents dans le dossier en termes de bilan socio-économique et de bilan carbone

Sur le volet infrastructures

- Resituer les AFNT dans une vision globale Montauban – Castelnaudary
- Ajouter au dossier l'étude de la direction générale exploitation de SNCF Réseau pour vérifier l'impact de la suppression du saut-de-mouton de la route de Launaguet, prévu dans le dossier de la DUP

Sur le volet Gares

- Rajouter au dossier une note précisant si les aménagements permettraient une circulation confortable et sécurisée des usagers en cas de fréquentation supérieure à celle projetée.
- Compléter le dispositif des aménagements de chaque gare (cf. pièce F4-12 chapitre 2-3-5)

Sur la gare de Lespinasse

- Compléter l'étude d'impact en intégrant la création d'une gare à LESPINASSE en tant que projet connexe ayant des effets cumulés avec les AFNT, en précisant les conditions de sa réalisation conjointe avec les AFNT.

Sur la circulation ferroviaire pendant les travaux

- Préciser les impacts pour les trains de nuit
- Préciser les évolutions de services envisagées fin 2026 en cas de mise en service du terminus de Castelnau d'Estrétefonds et de la halte Route de Launaguet
- Étudier comment la diamétralisation de fait des circulations entre le nord et le sud de Toulouse pourrait être optimisée au bénéfice des usagers.

Les questions suivantes sont soulevées :

- Le "saute-mouton" avant Matabiau prévu à la DUP n'est plus mentionné dans l'Enquête. Pourquoi ?
- Est-ce que les aménagements et la longueur des quais permettront de réduire au minimum les temps d'arrêt des trains en gare ?

- **Projet de halte à Lespinasse** : pourquoi a-t-il été écarté alors qu'il pourrait améliorer le bilan environnemental de l'opération ? Est-ce que la construction immédiate des quais pourrait remettre en cause le projet global ? Avez-vous connaissance de l'avis de la région Occitanie et de Toulouse métropole sur ce point ?
- Quel serait l'impact des AFNT sur les dessertes nord Midi Pyrénées (Albi Rodez Figeac) ?
- Quel serait l'impact des travaux sur la circulation ferroviaire ?
- Est-ce que les AFNT nuiraient à la possibilité de création d'une desserte type RER entre Castelnau d'Estrètefonds et Ramonville ?

- **Alternative LGV 82** : @2

Opposé au projet GPSO, le signataire substitue à la notion d'aménagement celle de construction nouvelle avec destruction d'arbres en bordure du canal. [...] *"Cet exemple confirme que la seule action sensée consiste à améliorer l'existant en particulier avec une signalisation capable de permettre l'augmentation du nombre de trains sur la même ligne."*

- **Alternative LGV Midi-Pyrénées** : @60, @33

Pour l'association, la restauration des voies existantes et une modernisation du système de signalisation permettraient le passage de TGV à 220 km/h (au lieu de 320) ... pour un gain d'une demi-heure sur Toulouse Paris). Elle s'interroge sur l'utilité d'un projet anachronique puisque pensé il y a plusieurs années, d'un investissement lourd, avec un impact écologique très fort, au profit d'une minorité d'utilisateurs.

L'auteur s'interroge aussi - dans un style très personnel - sur l'utilité du projet et la responsabilité de ses défenseurs au regard de l'écologie.

- **Préserveons Gagnac** : @32

"Tout est fait pour une éventuelle arrivée du TGV sur Toulouse, mais sans prendre en compte les besoins des usagers"

- *Contrairement aux écrits de GPSO "Davantage de trains pour une mobilité durable", les usagers ferroviaires ne verront aucun changement à la situation actuelle, puisque la fréquence des trains/dessertes ne sera absolument pas changée.*

- *Les gares haltes seront mises en place sans prendre en compte des besoins de stationnement et intermodalité avec les autres moyens de déplacement (bus, vélos, piétons...etc.).*

- *Malgré l'augmentation importante des habitants sur Lespinasse, Gagnac, Seilh, Bruguieres, pas de gare prévue à Lespinasse. C'est mal préparer un éventuel avenir de RER.. qui ne serait pas financé par Toulouse Métropole qui serait opposé à sa réalisation.*

- *Et le pont de Gagnac serait fermé de 6 à 8 mois pendant les travaux...."*

- **Fédération régionale des travaux publics d'Occitanie** : @21

Apporte le soutien de la profession des Travaux Publics au projet AFNT nécessaire à l'attractivité de Toulouse. L'auteur affirme le savoir-faire des entreprises pour réduire les impacts lors de la réalisation d'infrastructures.

- **Amis de la Terre Ramonville St Agne** : @135 (@136 @ 137 doublons)

Avis défavorable. Regrette que la durée de l'enquête ne permette pas au public le plus large de s'exprimer

- **Association Tarsly/Fnaut Albi** : @70

“La mise à 4 voies de l'accès Nord de la gare de Toulouse-Matabiau doit s'inscrire dans le développement général des relations de type "banlieue" et prendre en compte la mise en service du futur RER toulousain. Une branche de celui-ci devrait desservir la ligne Toulouse-St Sulpice. Le développement des relations sur cette branche implique à terme la mise à 2 voies de la totalité de cette section de ligne, y compris sous les deux tunnels et à l'entrée de la gare de Toulouse-Matabiau. La création de nouveaux quais côté rue de Périole ne doit en aucun cas impacter l'entrée en gare Matabiau des circulations allant ou provenant du quart Nord-Est de Midi-Pyrénées.”

- **Collectif “la voie est libre Castres” : @125**

“Contre l'accaparement d'une voie des trains qui assurent les liaisons entre Toulouse et le Tarn au profit de la LGV Toulouse-Bordeaux ! – impact des AFNT sur les liaisons avec le nord de l'ex-région Midi-Pyrénées, l'impossibilité de déployer un RER et enfin la suppression d'une alternative à la création de l'A69”. Avis négatif

- **Comité de quartier Minimes Barrière de Paris : @97**

L'association demande la création d'un mur anti-bruit pour protéger l'impasse Negreneys des impacts sonores, la reprise d'études acoustiques, le déport des trains en attente de maintenance, et des aménagements dans le quartier de La Vache qui par son attractivité sera l'objet d'encombrements routiers importants.

- **Association Impasse de Negreneys : @81**

La présidente de l'association des riverains de l'impasse Negreneys demande études acoustiques et la création d'un mur anti-bruit.

Les doléances sont exprimées dans la contribution Comité de quartier Minimes Barrière de Paris (@97)

- **Collectif Lespinasse : @96**

Demande : « la mise en place d'une halte ferroviaire à Lespinasse est non seulement justifiée par des impératifs de désengorgement routier, mais elle répond également à des enjeux sociaux cruciaux, en favorisant des solutions de mobilité plus durables et en réduisant les disparités d'accès à l'éducation. Nous vous encourageons donc vivement à considérer ces arguments et à rajouter dans les projets connexes la création d'une halte à Lespinasse”.

- **Eurosud Team : @ 90 (@91 doublon)**

Avis favorable au projet qui est une occasion à saisir en termes de report modal, désengorgement de la circulation et d'attractivité de Toulouse et de sa région.

L'association est composée de partenaires institutionnels.

- **France Nature Environnement : @119**

Avis défavorable à cause des impacts environnementaux du projet AFNT :

" Au vu de la taille et de l'importance de ce projet de création de Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse, les conséquences directes et indirectes sur la population et les espaces traversés sont très importantes. Cela implique une réalisation exemplaire de ce projet d'infrastructure, notamment au travers de son impact environnemental et santé, compte-tenu de la situation d'urgence climatique, environnementale et de préservation de la biodiversité dans laquelle nous sommes en 2023. Nous demandons LA REALISATION IMPERATIVE D'UNE NOUVELLE ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTALE GLOBALE afin de mesurer de façon réactualisée et complète les conséquences des AFNT sur les populations riveraines et les espaces traversés. Cela permettra alors de prévoir les

mesures indispensables qui permettront de diminuer significativement les impacts environnementaux et santé du projet."

- **Lauragais sans bitume** : @130

Avis défavorable

« Nous nous opposons à la fermeture d'une des deux voies Matabiau-Nord-Est qu'impliqueraient les AFNT. Cette suppression dégraderait les conditions d'accès par train à Toulouse pour tout le Nord-Est de l'agglomération toulousaine, mais aussi le Tarn (St-Sulpice, Albi et Castres-Mazamet), l'Aveyron, l'Est du Lot, ainsi le Cantal (Aurillac) et le Puy-de-Dôme (Clermont-Ferrand). Cela rendrait également plus difficiles l'établissement d'une alternative ferroviaire à l'autoroute A69 Toulouse-Castres-Mazamet, et d'un RER dans l'agglomération Nord-Est toulousaine.

Enfin, l'avis de l'autorité environnementale est déjà très critique concernant les impacts sur l'environnement et le bilan socio-économique est également considéré négatif car la Région prévoit de faire circuler très peu de TER supplémentaires par rapport au coût de cette nouvelle infrastructure. Pour toutes ces raisons, nous rejetons le projet de LGV/TGV Paris-Bordeaux-Toulouse tel qu'il est présenté dans l'enquête publique. »

- **Collectif Stop gravières Pamiers** : @96

Le signataire émet une contribution sur le thème de l'eau indispensable à l'approvisionnement de la basse Ariège et de Toulouse, en citant la construction et l'entretien de routes et les impacts sur les milieux naturels...

7.2.2 Contributions d'élus et ou collectivités

- **Mairie de Saint Sulpice** : @ 78, @85

Le signataire expose la problématique des impacts éventuels sur le "Bloc Est" lignes desservant le nord de l'ex-région Midi-Pyrénées.

« Nous craignons une conséquence néfaste passée sous silence, celle que les AFNT ainsi modifiés impacteraient aussi les blocs Est des circulations vers Saint-Sulpice, Castres, Albi, Rodez et Figeac.

En effet, une des voies du faisceau AFNT utiliserait la voie 2 du bloc Est entraînant des cisaillements et conflits de circulation importants. Pourtant, ce bloc Est devait être le plus indépendant possible du bloc central Montauban - Castelnaudary pour améliorer la capacité et la robustesse de l'exploitation sur l'étoile ferroviaire toulousaine. »

- **Mairie de Teulat** : @98

L'élu reprend la problématique des impacts éventuels sur le "Bloc Est" lignes desservant le nord de l'ex- Région Midi-Pyrénées et demande que les déplacements locaux soient considérés.

- **CESER Occitanie** : E86 – pièce jointe

Le CESER est favorable au projet AFNT. Pour le CESER, il s'agit d'une opportunité à saisir et il émet des justifications ou recommandations :

- impulser un rééquilibrage conduisant à la réduction du trafic routier
- actualiser les données du dossier notamment par l'apport de l'étude de Tisséo sur les déplacements à l'échelle 2030 2040 ;
- augmenter la capacité de la ligne pour faire circuler plus de trains TER, permettre l'arrivée de la LGV et le développement du fret ;
- favoriser la concertation avec tous les acteurs concernés par le projet ;

- veiller à la décarbonation du chantier ;
- profiter du chantier pour favoriser l'emploi.

- **Région Occitanie** : @143

Dans leur délibération les élus de la région soutiennent le projet AFNT qui renforce l'attractivité de la région.

- **Mairie de Castelmourou** : @145

Le maire de la commune écrit « ...Même si nous ne pouvons que soutenir le développement du ferroviaire Nord, il n'est pas acceptable que notre desserte, déjà sous dimensionnée alors qu'elle pourrait être l'alternative idéale pour décongestionner les mobilités automobiles de ce secteur, soit impactée. Je vous demande donc d'adapter vos choix techniques afin de ne pas impacter l'axe Est (Direction Albi). »

- **Mairie de Lespinasse** : E146

Par son DGS, la commune adresse la récente délibération du conseil municipal qui plaide pour la création d'une halte à Lespinasse.

- **Mairie Buzet sur Tarn et communauté de communes de Val'Aigo** : @148

Le signataire écrit dans sa contribution :

« Nous attirons votre attention sur les conséquences préjudiciables pour le bloc EST (circulations vers Montastruc, Buzet, Saint-Sulpice, Castres, Albi, Rodez et Figeac) qu'entraînerait la modification des AFNT. [...] Sachant que cette partie du RER Toulousain est un enjeu essentiel pour notre territoire et nos administrés, il en découle que seules 2 solutions puissent être envisagées sans mettre en péril le bloc EST :

- soit le maître d'ouvrage revisite le volet infrastructure de son projet, notamment pour rétablir le saut-de-mouton prévu dans la DUP et supprimer tout impact sur le bloc EST. Ceci modifierait bien sûr un certain nombre d'impacts, positifs et négatifs, sur l'environnement qui devront être évalués,

- soit il est capable de démontrer, suite à une étude publique, que le projet présenté permet la circulation de l'offre cible prévue dans la DUP sur le bloc central de l'étoile ferroviaire, tant en situation normale qu'en situation perturbée, sans créer un terminus partiel à La Vache/Route de Launaguet (non prévu dans la DUP) et sans impacter négativement les circulations sur le bloc EST.

Il est clair qu'un nouveau projet d'aménagement doit respecter la conservation des 2 voies vers Saint Sulpice. Des investissements conséquents ont été réalisés sur cet axe en 2013 et notamment à Buzet. Ils ont contribué à l'amélioration de l'offre ferroviaire et il est impératif de poursuivre cette amélioration sans pauses ni retours en arrière. Le RER Toulousain doit bénéficier à tous nos territoires. »

7.2.3 Contributions de partenaires socio-économiques et organisations professionnelles

- **Fédération régionale des travaux publics d'Occitanie** : @21

Soutien de la profession des TP au projet AFNT nécessaire à l'attractivité de Toulouse et à l'économie régionale. Elle assure des savoir-faire des entreprises pour réduire les impacts lors de la réalisation d'infrastructures.

- **Société du Grand Projet du Sud-Ouest** : @92

Le signataire écrit : « Dans le cadre de l'enquête publique environnementale sur les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), le SGPSO souhaite rappeler que le GPSO, et en l'occurrence sa composante opération des AFNT, sont indispensables pour accompagner le développement du trafic

ferroviaire de voyageurs dans le Sud-Ouest, longue distance mais aussi périurbain, régional, interrégional, ainsi que le fret, et contribuent ainsi aux objectifs publics de report modal et de développement durable. Comme toute opération d'infrastructure majeure, les AFNT nécessitent d'être travaillés sur le plan environnemental ; à ce titre les collectivités qui financent le projet, et à travers elles la SGPSO, partagent l'ambition d'en faire une opération exemplaire sur le plan environnemental. »

- **CCI Occitanie Pyrénées Méditerranée : @93**

L'avis favorable de la CCI de région est exprimé comme suit :

« La CCI de région Occitanie ... soutient la réalisation de ces aménagements qui apporteront une amélioration globale des services ferroviaires fret et voyageurs, et contribueront à un développement plus vertueux, durable et équilibré des territoires au nord de Toulouse. [...] Ces infrastructures, vecteurs indispensables de la croissance économique durable et du développement du Haut-Garonnais, de Toulouse et de l'ensemble des territoires limitrophes, constituent ainsi le préalable nécessaire à l'émergence d'une nouvelle offre ferroviaire adaptée à la demande croissante de déplacements interurbains, en termes de fréquence des trains régionaux et de vitesse des LGV, et à la progression du trafic de marchandises et de l'intermodalité. [...]

Au-delà du nord de Toulouse, c'est l'ensemble de l'écosystème économique qui bénéficiera des avantages de ces infrastructures qui permettront de consolider le dynamisme de l'aire urbaine et contribueront, en ouvrant de plus larges perspectives pour l'ensemble des territoires périphériques, à combattre la fracture territoriale qui touche autant les entreprises du territoire que les ménages. »

- **Liebherr Aérospace Toulouse : @154**

Le Directeur Général de l'entreprise a écrit:

“Le développement de notre entreprise (croissance des effectifs, limite des surfaces de stationnement des véhicules des salariés), notre démarche de développement durable (certifiée ISO 14001 depuis 2007) mais aussi les attentes et l'évolution des comportements des salariés en matière de transport domicile-travail nous rendent particulièrement sensibles au développement de l'offre de transport en commun.

[...] avis favorable au projet dans la mesure où le train est le moyen d'accès le plus efficace pour les collaborateurs – nombreux – résidant sur l'axe Montauban-Toulouse- Castelnau-d'Audoubert, Muret ou Foix, et permet d'éviter la M820 en voiture et sa pollution.

Toutefois voici plusieurs points d'attention :

1. Le maintien du service et de la halte actuelle de Lacourtenourt pendant les travaux sont essentiels à l'entreprise.
2. Assurer une sécurisation des déplacements en modes actifs par une liaison en site propre de la halte à l'entreprise ; navette pour les PMR ou les personnes ayant des difficultés de déplacement dès la mise en service de la halte.
3. Le déplacement de la gare Lacourtenourt pourrait être bénéfique aux cycles si la passerelle qui est prévue permet d'y passer à vélo : rampe douce (et non marches avec gouttière), et s'il est assuré une continuité cyclable avec les aménagements prévus sur la M820, dans une concomitance calendaire.
4. La reconstruction du pont de Lacourtenourt (niveau SAVFIMA) doit permettre un meilleur usage, plus sécurisé, piétons et cycles, en particulier la redescente sur la M820 dont le tracé cyclable est aujourd'hui « théoriquement » incompatible avec une jonction sur le rond-point, si on se réfère au marquage.
5. L'opportunité d'une halte à Lespinasse même si non inscrite dans la DUP ».

- **Groupe Flores : E157**

La signataire justifie l'avis favorable du groupe spécialisé dans les TP par un accroissement de l'attractivité touristique et le développement économique et social induit par le projet AFNT

- **Cluster Totem** : @112

Groupement d'entreprises œuvrant dans le domaine du ferroviaire sur la région favorable au projet AFNT ...

7.2.4 Contributions de syndicats ou partis politiques

- **EELV Les Écologistes de Midi-Pyrénées** : @131

Le parti émet un avis favorable sous conditions de modification du projet présenté.

L'intégralité de la contribution d'EELV Les Écologistes de Midi-Pyrénées, est reprise dans la note jointe à la contribution dont le sommaire est le suivant :

« Nos conclusions sont que, sans un certain nombre de modifications, le projet ne tiendra pas ses promesses environnementales sur le 1er objectif pointé : 1. un report significatif de la route vers le rail, au service des habitants [...] 2. Le projet doit être réactualisé dans une vision SERM pour permettre le report modal de la voiture vers le train ; 3. L'avis de l'Autorité Environnementale : un camouflet inacceptable pour une entreprise publique. »

Sont exprimés sans être exhaustif :

- Le regret de voir que le projet LGV et les transports du quotidien sont liés
- Obtenir une réduction des GES par un report modal des trajets du quotidien
- L'urgence de traiter l'accroissement du trafic dans l'agglomération pour tendre vers les objectifs de neutralité carbone
- Exploiter le texte sur les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) validé en 2023 par les 2 chambres du Parlement français, pour bonifier le projet, en plaçant le projet de RER au centre
- Invite à l'amélioration du projet par certains équipements annulés ou reportés (gare de Lespinasse, saut-de-mouton, aménagements des gares).

7.2.5 Contributions du public

Les thèmes évoqués par le public et les associations (ou collectifs) étaient les suivants¹ :

Thématiques	Nombre	dont favorable	dont défavorable	neutre	%
Bilan environnement	14	9	5	0	7
Dossier insuffisant	22	5	8	9	10
Infrastructures	46	10	17	18	22
Nuisances Env.	17	2	9	6	8
Nuisances Riverains	30	5	3	22	14
Utilité Publique	76	43	20	12	37
Totaux	205	77	62	67	

Près d'1/3 des contributions traitent de l'utilité publique du projet, sujet déjà débattu et qui ne relève pas de l'enquête ! Vient ensuite la question des nuisances, pendant les travaux et en exploitation. Enfin quelques questions environnementales sont soulevées vis à vis de l'eau, la faune, la flore.

Avis de la commission : bien qu'elles relèvent de la DUP, la justification et le calibrage du projet au sein de GPSO sont évoqués ci-dessus dans les contributions des associations. Reprises aussi par le public, nous les traiterons dans le thème 3.

7.2.5.1 Thème 1 : Bilan environnemental

Ce thème, porté essentiellement par les associations regroupe les questions de bilan carbone et de réduction de la pollution liée aux transports.

Les avis sont partagés sur le bilan environnemental mais en majorité favorables. Toutefois de nombreuses contributions regrettent le manque d'ambition du projet quant aux possibilités de report modal de la voiture vers le train.

14 contributions : @19, @26, @37, @38, @40, @46, @58, @59, @60, @64, E95, @102, @107, @114, dont 5 défavorables. Quelques extraits :

► *Cet aménagement est indispensable pour construire un véritable réseau de trains RER. Certes il y a des nuisances écologiques mais elles semblent faibles par rapport au gain écologique (le train émet beaucoup moins de gaz à effet de serre et de solution que la voiture). Les nuisances écologiques mises en avant peuvent faire l'objet d'un traitement spécial visant à les réduire. (@46)* ► *le projet tel que soumis à l'enquête publique environnementale a des effets trop limités en termes de report modal et de réduction de la pollution par rapport à un investissement de près de 720 M€ qui a des impacts négatifs très forts sur l'environnement. Cela se traduit par des fréquentations supplémentaires attendues modestes (évaluation de 2012), un bilan socio-économique négatif et un bilan carbone faiblement positif. (@58);* ► *Le projet de LGV permettra sur un report modal de l'avion vers le train d'environ 2 millions de passagers (chiffres 2018) ou 1 million (chiffres 2022) et une diminution non négligeable du nombre de mouvements d'avions. Les projets de GPSO, AFSB et AFNT permettront donc d'assurer un report modal non négligeable vers un moyen de transport décarboné. (@59);* ► *Comme il a été dit et redit par des scientifiques, climatologues et autres experts bien plus crédibles que moi, ce projet n'est absolument pas écologique. Les zones protégées traversées, les milliers d'hectares artificialisées, les tonnes de béton, gravats et métal déversés, ... rien de tout cela n'est écologique. (@64)*

L'anticipation d'une augmentation de la fréquentation attendue avec le report modal espéré n'est pour certains pas suffisamment prise en compte, notamment pour la réalisation d'une halte sur Lespinasse, l'amélioration des trajets du quotidien avec la création d'un RER métropolitain (la notion de SREM est citée).

7.2.5.2 Thème 2 : Dossier insuffisant

16 contributions : @14, @32, @38, @43, @47, @48, @52, @53, @58, @85, @100, @104, @108, @110, @119, @131

Cette thématique concerne des observations regrettant que le dossier soumis à l'enquête publique ne prenne pas en compte certains aspects soulevés par les pétitionnaires.

L'absence d'avis de l'Autorité Environnementale et la réalisation d'une nouvelle étude d'impact plus complète sont citées pour demander une suspension de l'enquête publique.

Mais le plus souvent le dossier est critiqué pour défaut de réponse à diverses questions liées tant aux infrastructures et aux usages. A noter que la majorité de ces observations sont également traitées dans d'autres thématiques.

Les aménagements des haltes et gares seraient mal décrits. Ils pourraient pourtant assurer aux usagers une utilisation confortable et sûre (longueur et couverture des quais, stationnement des 2 roues, des automobiles et des transports en commun de surface).

Enfin les solutions alternatives proposées aux habitants concernés par les travaux liés aux AFNT ne sont pas très clairement proposées dans le dossier (destructions de ponts, par exemple celui de St Jory).

L'augmentation du trafic prévue, génératrice d'augmentation de nuisances notamment sonores est évoquée avec des demandes de création de mur anti-bruit par exemple ou le financement de travaux d'isolation, voire de réalisation de nouvelles études acoustiques, les données du dossier étant dites obsolètes. Les impacts sur la santé et la biodiversité sont également jugés insuffisamment décrits dans le dossier.

L'information relative aux expropriations est dite incomplète.

Autres sujets :

- Préciser les solutions alternatives proposées pendant les travaux sur des ouvrages existants dans les communes ;
- Nécessité de créer une halte gare à Lespinasse ;
- Absence de prise en compte d'un RER métropolitain ;
- Crainte d'impact négatif des AFNT sur les "dessertes du bloc est" ;
- Manque d'anticipation pour les équipements nécessaires aux usagers du quotidien ; (quai parkings automobiles, vélo...)
- Nuisances sonores non prises en compte dans le quartier de Negreneys
 - ▶ *"Quelles solutions seront proposées après la destruction du pont de St Jory et pendant les travaux, notamment pour les personnes à mobilité réduite ?"* @14
 - ▶ *"Aucun service nouveau pour les usagers du quotidien. Haltes et gares ne prennent pas en compte l'intermodalité (parking, accessibilité, vélos. Le MO doit anticiper le développement démographique de cette zone et prévoir les équipements et aménagements en conséquence"* @32 ; ▶ *"L'articulation du projet AFNT avec le projet Toulouse quai d'Oc n'est pas prise en compte. L'augmentation du trafic n'est pas prise en compte en termes d'augmentation des trains en maintenance donc de nuisances sonores"* @104 ; ▶ *"De nombreux points ne sont pas en accord avec la logique d'un RER Métropolitain "* @108 ; ▶ *"Les impacts environnementaux et santé sont très sous-estimés."* @119

7.2.5.3 Thème 3 : les infrastructures

46 contributions : @11, @28, @32, @33, @36, @37, @38, @53, @58, @60, @78, @85, @E95, @96, @109, @110, @111, @115, @118, @122 et @123, @124, @125, @127, @128, @130, @132, @133, @138, @139, @141, @142, @143, @144, @146, @147, @148, @151, @156

Ce thème est hors sujet pour notre enquête. Il a cependant recueilli de nombreux avis qu'il n'est pas possible de passer sous silence :

"...Avec la rénovation des voies existantes, la liaison Toulouse Paris pourrait être déjà opérationnelle depuis des années. [...] Ce projet, dans sa globalité, initié il y a plusieurs décennies apparaît anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels de sobriété, de réduction des GES, d'arrêt de l'érosion, de la biodiversité et de l'artificialisation du territoire."

17 contributions concernent la perturbation possible du trafic vers l'Est. Ainsi :

"En conséquence, je demande que le bloc nord-est (les 2 voies venant de Saint-Sulpice) garde son indépendance vis à vis des autres blocs comme cela est le cas actuellement. et donc qu'aucune autre voie ne viennent empiéter sur ce bloc afin d'éviter tout impact sur le cadencement actuel et pouvoir même garder la possibilité d'une augmentation de l'offre afin de favoriser le report modal demande dans le cadre des AFNT"....Supprimer une voie sur deux aux abords de Matabiau signifie donc une moindre capacité de

dessertes et de fréquences pour les habitant.es de tous ces territoires et des trains bloqués au moindre incident à quelques centaines de mètres de la gare Matabiau à l'arrivée, ou à quai en gare Matabiau, au départ !

Ce projet d'AFNT / LGV porté par l'État, la SNCF et la Région Occitanie fait ainsi apparaître l'accaparement d'une voie des trains du quotidien Toulouse-Nord-Est, et donc : une dégradation de la mobilité sur l'aire urbaine toulousaine, en l'occurrence pour le Nord-Est de l'agglomération toulousaine et de ses environs, avec un 'sabotage' des possibilités de RER dans ce secteur ; une dégradation des qualités de dessertes de l'ensemble des territoires situés au Nord-Est de Toulouse vers le Tarn, en Région Occitanie, voire au-delà ; des contraintes nouvelles pour l'établissement d'une alternative ferroviaire à l'autoroute

A69

Toulouse-Castres-Mazamet.

7.2.5.4 Thème 4 : les nuisances pour les riverains

Concernant le bruit des trains :

17 contributions : @7, @12, @15, @22, R65, @62, @63, @75, @77, @79, @82, @83, @87, @88, @89, @113, @116.

Quelques extraits :

► j'ai pu voir que plus de 2km murs anti-bruit étaient prévus de PK 252+615 à PK 254+850 sur le côté Est de la voie ferrée alors que le côté Ouest n'en sera équipé que sur 320m (de PK 253+320 à PK 253+640). Le côté Ouest est pourtant pourvu de zones d'habitation entre PK 254+0 et PK 254+500, souvent exposées à des bruits lors du passage des trains mais également lors des recharges de trains où les moteurs thermiques tournent souvent. Serait-il possible de prévoir également un mur anti-bruit sur cette zone particulièrement exposée ? (@7) ► Bruit et vibrations trains en maintenance au niveau de l'impasse Négrenays à Toulouse ; Nous demandons donc le prolongement du mur antibruit le long de la rue Michel Ange jusqu'au droit du chemin Lapujade; et rue Michel-Ange ; De plus un seul mur du côté Ernest Renan ne risque-t-il pas de renvoyer par réverbération le son des trains ?

Plusieurs contributeurs s'expriment en leur nom et celui des riverains du quartier ST Gobain à Fenouillet et demandent :

- La prise en compte de la création d'un mur anti bruit au droit de notre parcelle
- La prise en compte d'une étude acoustique à mener par la SNCF sur notre terrain
- La prise en compte des travaux acoustiques déjà menés sur notre maison

Concernant l'impact sur la circulation automobile et piétonne durant les travaux. Quelques extraits :

► Il serait bien d'évaluer l'impact sur la circulation de ce 2eme gros chantier ferroviaire en parallèle du Pont de Gagnac. En effet, les conditions sont déjà très compliquées sur les routes et même si le but de ces travaux est de les améliorer, nous ne pouvons pas nous permettre de galérer pendant des années. Des solutions temporaires doivent être trouvées (@10) ; ► Il faut absolument élargir et modifier le pont route de Lalande !! (@11) ; ► Saint-Jory va être privé de son pont qui relie les 2 rives du village. Le secteur est déjà très difficile pour la circulation des véhicules, de vélos et des piétons. Nous souhaitons des solutions alternatives qui restent pratiques et complètes dès la destruction du pont en attendant sa reconstruction. Les riverains côte ouest pourront difficilement accéder aux services de la municipalité à l'est [...] Merci de prendre en compte les personnes en situation de handicap pour qui ces travaux vont être très difficiles à vivre, (@14) ; ► la moitié de l'effectif de la caserne habite à part égale, de chaque côté du canal. La fermeture du pont St Jory - St Caprais entrainerait l'impossibilité d'assurer les secours sur la période de fermeture. {...} une fermeture complète n'est pas envisageable. @15 ► Qu'est -il prévu en cas d'incendie ou d'urgence médicale pour les habitants situés de l'autre côté du pont qui va être démoli à St Jory (valable pour les habitants des autres communes concernées) ??? (@16)

7.2.5.5 Thème 5 : les nuisances pour l'environnement naturel

8 contributions : @2, @8, @12, @15, @27, @28, @33, @41

Cette thématique a recueilli peu d'avis. Elle est pourtant, avec le thème précédant, le sujet principal de notre enquête !

La destruction d'arbres :

► *On peut tordre la question comme on veut, passer deux lignes SNCF (ce qui n'est pas un aménagement mais une construction nouvelle) sur les bords du canal c'est détruire des rangées d'arbres et il est donc impossible de se mettre en conformité avec l'Article L350-3 (@2) ; ► En visionnant la vidéo de présentation des AFNT, je constate la disparition d'énormément d'arbres tout le long du tracé. Dans ce type le projet, lorsque la coupe des arbres est compensée par des plantations nouvelles, il s'agit trop souvent de remplacer chaque arbre centenaire existant par un jeune arbuste, qui souvent ne survivra même pas à la prochaine sécheresse...je soumets le souhait que sur ce projet, la compensation des arbres coupés soit calculée en équivalence de biomasse (ratio entre les tonnes de végétaux coupés et les tonnes de végétaux replantés) et non en équivalence de nombre d'arbres (ratio entre le nombre d'arbres centenaires coupés et le nombre de frêles arbustes replantés). (@27) ; ► Il est inconcevable aujourd'hui dans les conditions climatiques que nous connaissons et à venir de concevoir un nouvel ouvrage qui va supprimer des espaces naturels, des arbres patrimoniaux qui concèdent un large pourcentage à la biodiversité qui aujourd'hui a beaucoup de mal à trouver sa place. (@94) ► on nous balade avec des soi-disant compensations, ce qui fait toujours des ha immobilisés. On l'a vu par ailleurs en particulier Tours - Bordeaux où à la fin des travaux il se fait quelques plantations de ci de là en sous-traitance à bon marché avec des restes de pépinières qui n'ont pas grande valeur. (@126)*

7.3 Procès-verbal de synthèse des avis du public

Le procès-verbal de synthèse prévu à l'article R 123-18 du Code l'Environnement a été remis au Maître d'Ouvrage le 11 décembre.

Etaient présents :

Pour SNCF Réseau : Pierre CAPDUPUY, Yoan CONCI-CHABASSE, Maïder DELGADO et Tiphaine LECLERCQ ;

Pour la DDT : Grégoire GAUTIER, Malia MATHIEU

En outre avaient été invités, à notre demande :

- Pour la Région Occitanie : Laurent HOULES et Erwan LAMOINE
- Pour Toulouse Métropole : Fabienne DUPOUX et Jean CAPDEVILLE

La Commission a présenté une synthèse des contributions du public. Elle a souhaité avoir des éléments sur la nécessaire gouvernance d'un tel projet au-delà de son aspect strictement ferroviaire, compte tenu de l'impact qu'il aura sur les circulations automobiles et piétonnes locales. Il est apparu que certaines instances de dialogue existent déjà mais pas encore d'autorité unique.

Commentaire de la commission : il semblerait que l'émergence récente du Service Express régional métropolitain puisse être le lieu de cette concertation. La Commission a souhaité en faire une **Recommandation** à la suite de son Avis sur le projet.

La Commission a souhaité avoir une réponse aux questions suivantes

Q1 : pourquoi la création d'une halte à Lespinasse a-t-elle été écartée ?

Q2 : les AFNT pourront-ils avoir un impact sur le trafic ferroviaire à l'Est de Toulouse ?

Q3 : la création/prolongation d'un mur anti-bruit est-elle possible pour protéger les riverains de l'impasse Negreneys ?

Q4 : serait-il possible de réactualiser les calculs du report modal au vu des changements de comportements, de la possibilité de fréquences plus grandes de desserte (type RER), de l'ouverture d'une halte à Lespinasse ?

Q5 : quelles actions le MO mène-t-il dans le domaine des expropriations tant foncières qu'immobilières ? un calendrier a-t-il été prévu ? des contacts ont-ils été pris avec les intéressés ?

Q6 : quand saura-t-on précisément comment sera conçu l'aménagement des gares ?

Q7 : la liaison avec le Nord Est et l'Est (liaison de Toulouse vers Rodez, Figeac et Castres) reste à préciser concernant l'organisation du trafic. Y aura-t-il une baisse du trafic en provenance des villes ci-dessus nommées ?

Q8 : l'organisation du trafic montre que la région Occitanie et la métropole doivent se coordonner en vue d'assurer le transport national, régional et local. Quelles sont les modalités de cette coordination ?

Q9 : la mise en place d'une halte supplémentaire à Lespinasse paraît nécessaire pour un meilleur service local. Sa réalisation dans le cadre des AFNT est-elle envisageable et si oui à quelle condition ?

Q10 : quelles sont les solutions alternatives proposées aux usagers pour St Jory et plus globalement pour tous les sites impactés par les travaux des AFNT ?

Q11 : Vu le nombre de riverains du secteur de Negreneys inquiets, serait-il envisageable de prolonger le mur afin de protéger les dernières maisons ?

Q12 : Un seul mur acoustique positionné sur un côté quel qu'il soit pourrait-il renvoyer ce même bruit (en termes de décibel) sur l'autre côté et ainsi augmenter les nuisances pour les riverains ?

Q13 : pouvez-vous préciser comment sera gérée la circulation automobile pour chacun des chantiers impactant celle-ci ?

Q14 : pouvez-vous préciser comment a été fait le calcul de compensation des arbres détruits.

7.4 Mémoire en réponse

La réponse du Maître d'Ouvrage SNCF Réseau nous est parvenue le 21 décembre (cf. Annexe 8.2)

8 ANNEXES

8.1 Arrêté préfectoral du 9 octobre 2023 organisant l'enquête

8.2 Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au PV de synthèse des avis du public

8.3 Tableau complet des Contributions du public

8.4 Réunion publique du 15 novembre : Synthèse du débat



**PRÉFET
DE LA HAUTE-
GARONNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction départementale des territoires

Arrêté portant ouverture d'une enquête publique concernant le projet d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse

Le préfet de la région Occitanie,
préfet de la Haute-Garonne,
Officier de la Légion d'honneur,
Commandeur de l'ordre national du
Mérite,

Vu le code l'environnement ;

Considérant le dépôt, le 20 février 2023, par SNCF Réseau, du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) ;

Considérant les consultations réglementaires effectuées ;

Considérant la décision du 14 septembre 2023 par laquelle la présidente du tribunal administratif de Toulouse a procédé à la désignation d'une commission d'enquête ;

Considérant qu'il résulte du code de l'environnement que le projet susmentionné doit faire l'objet d'une enquête publique ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne,

Arrête :

Art. 1^{er} – Une enquête publique est ouverte sur le territoire des communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau-d'Estrétefonds portant sur la demande d'autorisation environnementale, au titre du code de l'environnement pour le projet d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

Art. 2 – Le responsable du projet est SNCF Réseau. Des informations peuvent être sollicitées par courriel à l'adresse suivante : afnt@sncf.fr

Art. 3 – Monsieur Bruno GALIBER D'AUQUE, fonctionnaire du ministère de l'agriculture retraité, est désigné en qualité de président de la commission d'enquête.

Les autres membres titulaires de la commission d'enquête sont :

- Monsieur Daniel ASTRUC, directeur général d'un établissement consulaire retraité ;
- Monsieur Christian ANDRIEU, retraité de la fonction publique.

Monsieur Jean-Claude BARTHES, retraité de la fonction publique, est désigné comme membre suppléant.

Art. 4 – L'enquête publique se déroule pendant 30 jours consécutifs du 6 novembre 2023 à 9h au 5 décembre 2023 à 17h.

Art. 5 – Un avis au public faisant connaître l'ouverture de cette enquête est publié par les soins de la direction départementale des territoires de la Haute-Garonne, aux frais de SNCF Réseau, en caractères apparents, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département de la Haute-Garonne.

L'avis est publié sur le site Internet des services de l'État en Haute-Garonne pendant toute la durée de l'enquête à l'adresse suivante :

<https://www.haute-garonne.gouv.fr/Publications/Declarations-d-intention-enquetes-publiques-et-avis-de-l-autorite-environnementale/Eau/Autorisation-loi-sur-l-eau>

Cet avis est publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé en usage dans les communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau-d'Estrétefonds, à la diligence du maire, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée. Cette formalité doit être effectuée avant le 22 octobre 2023 et est justifiée par un certificat du maire de la commune précitée, établi après le dernier jour d'enquête.

Dans les mêmes délais, le pétitionnaire procède à l'affichage de l'avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Les affiches de l'avis au public par le pétitionnaire doivent être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques concernées et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté NOR : TRED2124162A du 09 septembre 2021.

Art. 6 – Les pièces du dossier en support papier, comprenant, notamment, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, ainsi qu'un registre d'enquête sont déposés pendant la durée de l'enquête publique, afin que chacun puisse en prendre connaissance aux jours et heures d'ouverture habituels à la Maison de la citoyenneté Est – siège de l'enquête – 8 avenue du Parc, 31500 Toulouse ;

Le dossier d'enquête, comprenant, notamment, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, peut être consulté par le site Internet des services de l'État en Haute-Garonne pendant toute la durée de l'enquête à l'adresse suivante :

<https://www.haute-garonne.gouv.fr/Publications/Declarations-d-intention-enquetes-publiques-et-avis-de-l-autorite-environnementale/Eau/Autorisation-loi-sur-l-eau>

Ainsi que sur le registre numérique à l'adresse suivante :

<https://www.registre-numerique.fr/afnt>

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la direction départementale des territoires de la Haute-Garonne – service environnement, eau et forêt – unité des procédures environnementales – cité

administrative, 2 boulevard Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse cedex, dès la publication de l'arrêté portant ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête.

Art. 7 – Pendant toute la durée de l'enquête, le public peut présenter ses observations grâce aux modalités suivantes :

• Consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête

Le public peut consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête ouvert à cet effet, aux jours et heures habituels d'ouverture au public dans les lieux suivants :

- mairie de Toulouse - maison de la citoyenneté Est – 8 avenue du Parc, 31500 Toulouse ;
- mairie de Fenouillet – Place Alexandre Olives – 31150 Fenouillet ;
- mairie de Lespinasse – Place de l'Occitanie – 31150 Lespinasse ;
- mairie de Saint-Jory – 1 Place de la République – 31790 Saint-Jory ;
- mairie de Castelnau-d'Estrétefonds – Parvis des Citoyens – 31620 Castelnau d'Estrétefonds.

Préalablement à la date d'ouverture de la consultation, le registre d'enquête est coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête.

• S'adresser par courrier à la commission d'enquête

Le public peut adresser ses observations à la commission d'enquête par courrier postal à l'adresse suivante : A l'attention de Monsieur le président de la commission d'enquête – Enquête publique concernant le projet AFNT – Maison de la citoyenneté Est – 8 avenue du Parc, 31500 Toulouse. Elles sont annexées au registre déposé dans cette mairie où elles sont tenues à la disposition du public.

Le public est avisé de ce que les mentions écrites nominatives sont transférées sur support numérique. En cas d'opposition, le refus doit être signifié clairement lors de la déposition et les données sont alors anonymisées.

• Consigner ses observations et propositions sur le registre dématérialisé

<https://www.registre-numerique.fr/afnt>

Le public est informé que les mentions écrites nominatives sont transférées sur support numérique. En cas d'opposition, le refus doit être signifié clairement lors de la déposition et les données sont alors anonymisées.

• Transmettre ses observations et propositions par courriel

afnt@mail.registre-numerique.fr

Le public est informé que les mentions écrites nominatives sont transférées sur support numérique. En cas d'opposition, le refus doit être signifié clairement lors de la déposition et les données sont alors anonymisées.

• Rencontrer la commission d'enquête

Il est possible de rencontrer un membre de la commission d'enquête aux dates suivantes :

- le lundi 6 novembre 2023 de 14h00 à 16h15 à la Mairie de Toulouse - maison de la citoyenneté Est à Toulouse ;
- le vendredi 10 novembre 2023 de 14h00 à 17h00 à la mairie de Fenouillet ;
- le samedi 18 novembre 2023 de 10h00 à 12h00 à la mairie de Saint-Jory ;
- le mercredi 22 novembre 2023 de 14h00 à 17h00 à la mairie de Lespinasse ;
- le vendredi 24 novembre 2023 de 14h00 à 17h00 en visio conférence via la plateforme du registre numérique ;

- le jeudi 30 novembre 2023 de 9h00 à 12h00 à la mairie de Castelnau d'Estrétefonds ;
- le mardi 5 décembre 2023 de 14h00 à 17h00 à la Mairie de Toulouse - maison de la citoyenneté Est à Toulouse ;

Toute observation, tout courrier ou document réceptionné avant le 6 novembre 2023 à 9 heures ou après le 5 décembre 2023 à 17 heures ne peuvent être pris en considération par la commission d'enquête.

Art. 8 – Les conseils municipaux des communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau-d'Estrétefonds sont appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation dès le début de la phase d'enquête publique. Cet avis ne peut être pris en considération que s'il est exprimé, au plus tard, dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête.

Art. 9 – A l'expiration du délai prévu à l'article 4 ci-dessus, à savoir le 5 décembre 2023, le responsable de la maison de la citoyenneté Est et les maires des communes de Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau-d'Estrétefonds assurent la transmission du registre dans les vingt-quatre heures au président de la commission d'enquête. Dès réception du registre et des documents annexés, le président de la commission d'enquête entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que le pétitionnaire, s'il en fait la demande. Le président de la commission d'enquête adresse au directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne, dans un délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête, le registre d'enquête assorti du rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée. Il transmet simultanément une copie de son rapport et de ses conclusions à la présidente du tribunal administratif de Toulouse.

Art. 10 – Dès leur réception, la direction départementale des territoires de la Haute-Garonne adresse une copie du rapport et des conclusions de la commission d'enquête au responsable du projet. Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête sont tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an dans les mairies de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau-d'Estrétefonds, ainsi qu'à la direction départementale des territoires de la Haute-Garonne et sur le site internet des services de l'État en Haute-Garonne.

Art. 11 – À l'issue de l'enquête, le préfet statue par arrêté d'autorisation ou de refus du projet, au vu des résultats de la consultation du public et des avis recueillis dans le cadre de la procédure d'instruction.

Art. 12 – Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne, le directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne, le maire des communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau-d'Estrétefonds, SNCF Réseau et les membres de la commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Toulouse, le - 9 OCT. 2023



Pierre-André DURAND

REPONSE DE SNCF RESEAU AUX QUESTIONS DU PV D'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE DES AFNT

PV D'ENQUETE REMIS PAR LA COMMISSION D'ENQUETE LE 11/12/2023

TABLE DES MATIERES

1. QUESTIONS POSEES PAR LA CE	2
2. QUESTIONS REGROUPEES PAR THEME ET REPONSES APPORTEES	3
+ 2.1. HALTE DE LESPINASSE	3
+ 2.2. CIRCULATIONS VERS LE « QUART NORD EST » DE L'AGGLOMERATION	6
+ 2.3. ACOUSTIQUE	7
+ 2.4. FONCIER	9
+ 2.5. CIRCULATION ROUTIERE EN PHASE TRAVAUX	9
+ 2.6. ARBRES	11
+ 2.7. ETUDE D'IMPACT	12

1. QUESTIONS POSEES PAR LA CE

- Q1 : Pourquoi la création d'une halte à Lespinasse a-t-elle été écartée ?
- Q2 : Les AFNT pourront-ils avoir un impact sur le trafic ferroviaire à l'Est de Toulouse ?
- Q3 : La création/prolongation d'un mur anti-bruit est-elle possible pour protéger les riverains de l'impasse Negreneys ?
- Q4 : Serait-il possible de réactualiser les calculs du report modal au vu des changements de comportements, de la possibilité de fréquences plus grandes de desserte (type RER), de l'ouverture d'une halte à Lespinasse ?
- Q5 : Quelles actions le MO mène-t-il dans le domaine des expropriations tant foncières qu'immobilières ? Un calendrier a-t-il été prévu ? des contacts ont-ils été pris avec les intéressés ?
- Q6 : Quand saura-t-on précisément comment sera conçu l'aménagement des gares ?
- Q7 : La liaison avec le Nord Est et l'Est (liaison de Toulouse vers Rodez, Figeac et Castres) reste à préciser concernant l'organisation du trafic. Y aura-t-il une baisse du trafic en provenance des villes ci-dessus nommées ?
- Q8 : L'organisation du trafic montre que la région Occitanie et la métropole doivent se coordonner en vue d'assurer le transport national, régional et local. Quelles sont les modalités de cette coordination ?
- Q9 : La mise en place d'une halte supplémentaire à Lespinasse paraît nécessaire pour un meilleur service local. Sa réalisation dans le cadre des AFNT est-elle envisageable et si oui à quelle condition ?
- Q10 : Quelles sont les solutions alternatives proposées aux usagers pour St Jory et plus globalement pour tous les sites impactés par les travaux des AFNT ?
- Q11 : Vu le nombre de riverains du secteur de NEGRENEYS inquiets, serait-il envisageable de prolonger le mur afin de protéger les dernières maisons ?
- Q12 : Un seul mur acoustique positionné sur un côté quel qu'il soit pourrait-il renvoyer ce même bruit (en termes de décibel) sur l'autre côté et ainsi augmenter les nuisances pour les riverains ?
- Q13 : Pouvez-vous préciser comment sera gérée la circulation automobile pour chacun des chantiers impactant celle-ci ?
- Q14 : Pouvez-vous préciser comment a été fait le calcul de compensation des arbres détruits.
- Q15 : Pourquoi SNCF Réseau a-t-elle tenu à présenter le dossier AFNT dans le projet global de GPSO ? en quoi présenter un dossier uniquement pour les AFNT aurait-il été un obstacle ?
- Q16 : Pourquoi certaines données n'ont-elles pas été actualisées dans le dossier d'enquête ?

2. QUESTIONS REGROUPEES PAR THEME ET REPONSES APORTEES

2.1. HALTE DE LESPINASSE

2.1.1. Q1 : Pourquoi la création d'une halte à Lespinasse a-t-elle été écartée ?

Les haltes aménagées dans le cadre des AFNT sont des haltes déjà desservies aujourd'hui (Castelnau d'Estrétefonds, Saint Jory, Lacourtenourt) ou de haltes ayant été desservies par le passé (Fenouillet, Lalande l'Eglise, Halte de Route de Launaguet). La demande de création d'une nouvelle halte à Lespinasse a été exprimée lors de la concertation préalable mais n'a pas été intégrée dans le dossier d'enquête d'utilité publique (2014) car son degré de maturité n'était pas suffisant.

Par ailleurs, la structure intercommunale, Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, puis Communauté Urbaine, et enfin métropole a progressivement évolué en intégrant de nouvelles communes. Les communes de Lespinasse et de St Jory ont intégré la structure intercommunale le 1er janvier 2011. De fait, au moment des choix structurants, elles ne bénéficiaient pas d'un travail d'expertise poussé sur la question des mobilités, à l'exception des orientations et recommandations traduites dans le SCOT, ou le PLU.

Par la suite à l'initiative de Toulouse Métropole, une étude spécifique relative à l'élaboration d'un plan guide de développement du territoire Nord a été réalisée en 2014. Ce plan fixe, à travers un ensemble d'orientations cohérentes, un cadre de référence pour accompagner la mutation et la requalification de ce territoire Nord. Il intégrait l'opportunité d'une halte nouvelle à Lespinasse.

Le lancement en 2020 d'une étude d'opportunité et de préfaisabilité, réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la Région Occitanie et co-financée par Toulouse-Métropole a permis d'approfondir les points suivants :

- analyse prospective du territoire
- études d'exploitation et prévisions de fréquentation
- faisabilité technique et évaluation socio-économique

Cette étude a contribué à montrer l'opportunité de la création d'une halte ferroviaire à Lespinasse, du fait de son potentiel de trafic et en raison de l'intérêt qu'elle revêt pour structurer le développement du Nord toulousain. Aussi, les parties prenantes au projet s'accordent-elles pour examiner les modalités de sa mise en œuvre dans le cadre de l'examen du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM).

Enfin, il est important de noter que les aménagements réalisés dans le projet des AFNT n'obèrent pas la réalisation ultérieure de cette halte.

2.1.2. Q6 : Quand saura-t-on précisément comment sera conçu l'aménagement des gares ?

Le dossier de demande d'autorisation environnementale présente les aménagements envisagés pour les haltes (cf. pièce A, paragraphe 7.5 et également dans l'étude d'impact). L'année 2024 permettra d'étudier de manière plus approfondie ces aménagements en concertation entre SNCF Réseau, Gares et Connexions, Toulouse Métropole, la Région Occitanie, Tisséo Collectivités et les communes concernées. Ainsi, les projets urbains ou de déplacement gravitant autour de ces pôles d'échanges pourront être portés par ces acteurs de manière cohérente. Il est à noter que le dossier présenté examine les effets des haltes sur l'environnement. Ces éléments se trouvent à la fois dans l'étude d'impact (pièce F4.12) et dans les dossiers spécifiques (procédures CNPN, défrichement et alignement d'arbres...). Sur ces derniers, les emprises des pôles d'échanges ont en effet déjà été intégrées pour prendre en compte tous les impacts surfaciques ou de pertes éventuelle de flore ou d'habitat pour la faune.

Seule la procédure loi sur l'eau, demandant des données très précises de définition du projet (type de revêtement, dimensionnement des réseaux, débit de fuite, etc...) n'a pas pu être intégrée à ce dossier environnemental pour ne pas faire de fausse manœuvre sur les souhaits des acteurs du territoire. Pour ces raisons, un « porter à connaissance » sera réalisé par SNCF Réseau dès lors que les aménagements des pôles d'échanges seront définis précisément.

2.1.3. Q4 : Serait-il possible de réactualiser les calculs du report modal au vu des changements de comportements, de la possibilité de fréquences plus grandes de desserte (type RER), de l'ouverture d'une halte à Lespinasse ?

La phase d'études qui s'engage autour du projet de SERM, permettra d'étudier ces éléments sur la base, d'une part des comportements de mobilité observés dans les données de la nouvelle enquête de mobilité (EMC2) réalisée en 2023 sur un périmètre élargi, et d'autre part, en s'appuyant sur la mise à jour de l'outil partenarial de modélisation multimodale des déplacements. La notion de report modal repose sur des schémas d'exploitation donnés et impliquant des avantages / inconvénients pour l'ensemble des usagers de la ligne.

2.1.4. Q8 : L'organisation du trafic montre que la région Occitanie et la métropole doivent se coordonner en vue d'assurer le transport national, régional et local. Quelles sont les modalités de cette coordination ?

En matière de transports et de mobilités, la loi consacre plusieurs autorités organisatrices des mobilités (AOM) selon l'échelle territoriale et le mode de transport :

- Pour le transport ferroviaire longue distance hors TGV (trains d'équilibre du territoire, Intercités de jour et de nuit), l'AOM est l'État ;
- Pour le transport ferroviaire et routier régional (liO Trains/TER – cars), l'AOM est la Région Occitanie ;
- Pour les transports urbains (métros, tramway, bus urbains) sur périmètre de son ressort territorial, l'AOM est Tisséo Collectivités ; pour Castelnau-d'Estrétefonds, l'AOM est la Communauté de communes du Frontonnais, à laquelle appartient la commune ; en dehors la Région est AOM.

Les autres transports ferroviaires (TGV, Fret) font l'objet de mise en concurrence aux échelles nationales et européennes.

D'un point de vue ferroviaire, l'étoile toulousaine est concernée par tous les types de trafics : TGV, Intercités, liO Trains, trains de marchandises. SNCF Réseau, en tant que gestionnaire d'infrastructure, est le garant de la bonne articulation des différentes circulations sur le réseau ferroviaire.

La coordination entre les différentes AOM s'effectue aujourd'hui dans le cadre de l'émergence du Service Express Régional Métropolitain (SERM), une ambition commune de développement de services de transports collectifs publics s'appuyant sur un renforcement de l'offre ferroviaire. Depuis 2017, l'État, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo ont amorcé la réflexion dans le cadre d'Études Multi-Modales (EMM). Une gouvernance adaptée (comités de pilotage, comités techniques) permet la programmation et le financement de cette démarche globale sur les mobilités.

Au-delà de l'ambition SERM, il existe également un dialogue régulier entre les différentes AOM pour proposer une offre multimodale adaptée aux besoins des usagers.

Des instances de coordination stratégiques ont été mises en place (Conseil de Développement de Tisséo Collectivités auquel est invitée) la Région et des groupes de travail techniques sont également organisés (GT interfaces de connexions ferroviaires avec le réseau métro de Tisséo).

Par ailleurs, Région comme Tisséo sont membres du partenariat des Etudes Multimodales Toulousaine, source de coopération entre différents acteurs de la mobilité sur l'agglomération toulousaine.

2.1.5. Q9 : La mise en place d'une halte supplémentaire à Lespinasse paraît nécessaire pour un meilleur service local. Sa réalisation dans le cadre des AFNT est-elle envisageable et si oui à quelle condition ?

Les travaux des AFNT au niveau de la commune de Lespinasse n'obèrent pas la possibilité d'une création future d'une halte. Le tracé des voies retenu ménage un espace entre les voies lentes et rapides qui permettrait l'inscription spatiale d'un quai latéral à la voie 2 lente, tandis que le foncier pour la réalisation éventuelle d'un quai sur la voie 1 est du foncier ferroviaire.

Pour autant, la création d'une halte à Lespinasse n'est pas au même stade de maturité que les AFNT, ce qui ne permet donc pas sa réalisation dans la même temporalité. L'opportunité d'une telle halte est intégrée dans le plan guide de développement du territoire Nord élaboré par Toulouse Métropole en 2014. En 2020, une étude d'opportunité et de préfaisabilité réalisée par la Région Occitanie et co-financée par Toulouse Métropole a permis de confirmer l'opportunité d'une halte à Lespinasse, du fait de son potentiel de trafic et de son intérêt pour structurer le développement du Nord toulousain.

C'est désormais dans le cadre des études portant sur le Service Express Régional Métropolitain (SERM), actuellement à un stade amont, que les conditions de réalisation d'une halte à Lespinasse vont être approfondies. Une fois ces conditions suffisamment avancées, la création de la halte devra faire l'objet d'études et d'un certain nombre de procédures réglementaires (concertation, éventuelle enquête publique si nécessaire) avant de pouvoir en réaliser les travaux.

2.2. CIRCULATIONS VERS LE « QUART NORD EST » DE L'AGGLOMERATION

2.2.1. Q2 : Les AFNT pourront-ils avoir un impact sur le trafic ferroviaire à l'Est de Toulouse ?

La gare Matabiau fonctionne aujourd'hui par secteurs.

Lorsque le trafic est très dense, la gare est exploitée de la manière suivante :

- Les trafics vers le quart Nord-Est (Saint-Sulpice, puis dans les directions d'Albi, Figeac, Rodez, Mazamet) sont les voies 9 à 11 ;
- Les trafics la transversale sud (axe Bordeaux-Narbonne) sont reçus sur les voies 4 à 8.

A l'horizon des AFNT, rien ne changera à cette affectation, avec un trafic cependant plus dense du fait de l'augmentation du nombre de trains.

La distribution des trains, entre les 6 voies côté nord et les 8 voies à quai, se fait par le biais des aiguillages situés au nord des quais ; ils permettent des simultanités de mouvements entrants et sortants de la gare Matabiau.

En situation nominale ou théorique, les trains font l'objet d'une distribution programmée sur les voies de la gare.

En situation dégradée, le principe d'exploitation de la gare Matabiau est que les perturbations sur un axe ne viennent pas affecter la régularité sur un autre axe.

Ce principe restera à l'horizon AFNT, le trafic sur le quart nord-est ne sera pas affecté par d'éventuelles perturbations sur l'axe Bordeaux-Narbonne concerné par les AFNT.

2.2.2. Q7 : La liaison avec le Nord Est et l'Est (liaison de Toulouse vers Rodez, Figearc et Castres) reste à préciser concernant l'organisation du trafic. Y aura-t-il une baisse du trafic en provenance des villes ci-dessus nommées ?

La « liaison » ou « communication » (nom donnée à ce type de double aiguillage) présente entre une voie des AFNT et une voie du quart nord-est, n'est pas une nouveauté, elle était déjà dans le programme technique arrêté avant la DUP.

Son objectif est de donner à la gare un supplément de robustesse en raison de l'augmentation du trafic.

Cette communication, comme toutes les autres en entrée de gare, offre plusieurs solutions techniques pour assurer les liaisons entre les voies en ligne et les voie en gare et assurer la simultanéité de mouvements entrants et sortants. En situation dégradée notamment (c'est-à-dire quand les trains ne circulent pas dans leur horaire théorique), l'agent chargé de l'exploitation de la gare aura la possibilité de choisir l'itinéraire d'entrée ou de sortie de la gare Matabiau, en fonction des contraintes nées des désheurements de trains.

Loin de venir perturber le trafic que la Quart Nord-Est de l'étoile ferroviaire toulousaine, cette communication a pour objet de fluidifier le trafic et le rendre plus robuste en donnant plusieurs solutions d'entrées et sorties de gare.

2.3. ACOUSTIQUE

2.3.1. Q3 : La création/prolongation d'un mur anti-bruit est-elle possible pour protéger les riverains de l'impasse Negreneys ?

Q11 : Vu le nombre de riverains du secteur de Négreneys inquiets, serait-il envisageable de prolonger le mur afin de protéger les dernières maisons ?

De nombreux échanges ont eu lieu entre SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, la ville de Toulouse et les riverains du quartier de Négreneys ces dernières années. La problématique est externe aux AFNT car la gêne exprimée provient des manœuvres et du stationnement des trains sur les voies de service en tiroir situées en face de l'impasse. Les équipes SNCF Voyageurs ont d'ailleurs pris un certain nombre de mesures en matière d'éco stationnement afin de réduire les nuisances : basculer du mode thermique au mode électrique ou réduire les temps de stationnement moteurs allumés. Ces activités ne sont pas liées aux AFNT.

Dans le cadre des AFNT, une étude acoustique a été réalisée pour évaluer les mesures à mettre en œuvre suite à l'augmentation du trafic prévu du fait de la modifications des infrastructures entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds. Plusieurs habitations au droit de l'impasse de Negreneys nécessitent des mesures de réduction du bruit car les modélisations démontrent que les niveaux sonores au droit des façades augmenteront de

plus de 2 dB(A) avec le trafic maximal prévu après les AFNT. A ce titre, le code de l'environnement prévoit que lorsque les projets ferroviaires sont de nature à modifier significativement les niveaux sonores, SNCF Réseau doit mettre en œuvre des actions pour que les valeurs maximales du bruit atteint à l'intérieur des logements, ne soient pas dépassées. Ici l'étude acoustique des AFNT (présente dans la pièce F4.12 du dossier : résumé dans le dossier et étude entière en annexe) répond donc à l'objectif réglementaire sur les voies principales qui font l'objet de modifications, et le traitement choisi par SNCF Réseau sur ce quartier est l'isolation de façades.

Ce choix permet en effet de répondre aux obligations réglementaires du projet AFNT mais permet aussi de répondre à la problématique des riverains vis-à-vis des nuisances sonores des voies de service, car l'isolation de façade permet de diminuer le bruit perçu dans les logements situés en face des voies en tiroirs. Sur le choix de la solution (isolation de façade VS mur anti-bruit), si la solution « mur anti-bruit » avait été choisie, les murs auraient dû être édifiés au plus proche des voies concernées par l'augmentation de trafic en lien avec les AFNT, donc au centre du faisceau de voies, et ne permettraient pas de réduire les niveaux sonores dus à l'activité de ces voies de service.

Ainsi, en conclusion, par effet d'opportunité, les isolations de façade prévues dans le cadre des AFNT contribuent aux besoins exprimés par les riverains sur cette demande externe au projet, relative au bruit de voisinage, qui sort du cadre du projet AFNT.

2.3.2. Q12 : Un seul mur acoustique positionné sur un côté quel qu'il soit pourrait-il renvoyer ce même bruit (en termes de décibel) sur l'autre côté et ainsi augmenter les nuisances pour les riverains ?

L'étude d'impact donne les résultats de l'étude acoustique menée en 2022 en §4.2.1.6. L'étude acoustique complète est jointe en annexe à l'étude d'impact. Celle-ci a été réalisée en plusieurs étapes décrites dans le rapport : modélisation acoustique initiale, calage du modèle de calcul, simulation acoustique de la situation initiale, modélisation acoustique du projet, et enfin simulation acoustique de la situation projetée qui prend en compte les écrans acoustiques préconisés. Ainsi, cette dernière étape permet de modéliser les effets des murs prévus dans leur environnement. Le §7.6.2 de l'étude acoustique donne les caractéristiques des murs acoustiques à mettre en place. Le modèle de panneau acoustique devra satisfaire aux objectifs suivants :

- en absorption : indice unique d'évaluation de la réflexion acoustique DLRI ≥ 7 dB selon la norme NF EN 16272-5 ;
- en transmission : indices uniques d'évaluation de l'isolation acoustique DLSI,E , DLSI,P , DLSI,G ≥ 28 dB selon la norme NF EN 16272-6 (chaque indice doit respecter l'objectif indiqué).

Il s'agit donc de panneaux acoustiques absorbants et non réfléchissants.

Enfin, des mesures de contrôle seront programmés après les travaux pour vérifier l'efficacité des ouvrages réalisés et les niveaux de bruit chez les riverains.

2.4. FONCIER

2.4.1. Q5 : Quelles actions le MOA mène-t-il dans le domaine des expropriations tant foncières qu'immobilières ? Un calendrier a-t-il été prévu ? des contacts ont-ils été pris avec les intéressés ?

SNCF Réseau a mené en juin 2022 une enquête parcellaire permettant d'identifier les propriétaires et les ayants-droits des parcelles concernées par une acquisition au titre des AFNT, et de leur permettre de prendre connaissance des limites d'emprise du projet et donc des surfaces à acquérir dans chacune des parcelles concernées.

Les acquisitions ont démarré en suivant en priorisant :

- Les parcelles dont les travaux démarrent sur les premières années ;
- Les parcelles ou batis dont les propriétaires souhaitent une vente rapide, même s'ils ne sont pas concernés par les premiers travaux.

Ainsi, sur l'avenue des Etats-Unis par exemple, même si les travaux ne démarrent que dans plusieurs années, plusieurs batis ont déjà été achetés car les propriétaires souhaitaient conclure la vente. Les locataires, en fonction de leur préférence, sont soit laissés en place (tant que le besoin de déconstruction du bâtiment n'est pas immédiat), soit indemnisés pour se relocaliser ou cesser leur activité. SEGAT, l'opérateur foncier pour SNCF Réseau, est en contact depuis plusieurs mois avec les propriétaires et locataires concernés.

2.5. CIRCULATION ROUTIERE EN PHASE TRAVAUX

2.5.1. Q10 : Quelles sont les solutions alternatives proposées aux usagers pour St Jory et plus globalement pour tous les sites impactés par les travaux des AFNT ?

Q13 : Pouvez-vous préciser comment sera gérée la circulation automobile pour chacun des chantiers impactant celle-ci ?

Sur la question des travaux sur les ponts enjambant les emprises ferroviaires

- La route de Saint-Caprais (M20) ne sera pas fermée complètement à la circulation au droit du franchissement des voies ferrées. Les ponts existants, au-dessus des voies ferrées et du canal latéral ne sont pas impactés par le projet.

Un nouvel ouvrage sera construit entre ces deux ponts de manière à permettre à la M20 d'enjamber les 2 nouvelles voies ferrées qui vont être créées en-dessous de la route.

Pour la construction de ce nouvel ouvrage, la chaussée sera coupée par moitiés et un alternat sera mis en place pendant toute la durée des travaux pour assurer la libre circulation des véhicules et piétons entre l'est et l'ouest des voies ferrées.

Les travaux s'étaleront sur 12 mois, prévus à ce stade des études de mi-janvier 2027 à fin décembre 2027. Cette durée est nécessaire pour des techniques constructives permettant un maintien permanent des circulations routières.

D'autres ouvrages sur le parcours ne feront pas l'objet de ces mêmes phases de construction, et ne permettront donc pas ce maintien de la circulation sur le pont pendant toute la durée des travaux. C'est le cas pour :

- Le pont de l'avenue des Sports à Fenouillet (M14) : coupure des circulations pendant 5 semaines à l'été 2026, avec mise en place d'une déviation.
- Le pont de Rupé et le pont de Lacourtenourt à Toulouse : coupure des circulations pendant environ 16 semaines qui restent à caler, a priori entre le printemps et l'été 2029, avec mise en place d'une déviation.
- Le pont du Moulin à Lespinasse (M63H) : ouvrage démoli et reconstruit sur environ 10 mois de fin octobre 2024 à fin août 2025. Les modes doux pourront passer par une passerelle provisoire mise en place. Les voitures passeront par le pont de la route de la Plage (M63) à proximité immédiate.

Les autres ouvrages de franchissement des emprises ferroviaires, présents sur le parcours des travaux d'élargissement de la plateforme (pont-route de la Plage à Lespinasse, pont-route du périphérique, pont-route de Lalande et pont-route de Fronton à Toulouse) sont suffisamment larges pour permettre d'accueillir les voies nouvelles sans construire de nouvel ouvrage. Il n'y aura donc pas d'impact sur les circulations routières et piétonnes sur ces ouvrages.

Sur la question de la circulation routière en phase travaux

L'étude d'impact (pièce F4.12) indique dans le paragraphe 4.3.1.2 les impacts prévisibles des travaux sur les circulations routières et les mesures qui seront prises pour minimiser la gêne occasionnée aux usagers et riverains.

La gestion du chantier (accès, circulations, circuits d'approvisionnement...) sera organisée de manière à minimiser l'impact des circulations de chantier sur le contexte existant et le voisinage, en intégrant les principes suivants :

- multiplier les moyens techniques pour le phasage et la réduction de la durée du chantier
- optimiser au maximum le nombre de déplacements de camions pour le transport des matériaux/l'évacuation des déchets, les itinéraires et définir les conditions de leurs parcours avec les services concernés.

Afin de limiter l'effet sur les conditions de circulations sur les axes routiers et les abords des gares des AFNT, les déplacements des convois exceptionnels éventuels, nécessaires à la réalisation de certains travaux (arrivées de camion-grue et des engins de terrassement), s'effectueront dans des plages horaires aménagées en accord avec les services gestionnaires compétents.

Les entreprises de travaux devront respecter les préconisations suivantes vis-à-vis des circulations routières, inscrites dans la NRE (Notice de Respect de l'Environnement) :

- tous les itinéraires des véhicules d'approvisionnement ou d'évacuation des matériaux, les déviations et restrictions de flux automobiles, même temporaires, sont soumis, préalablement au démarrage des travaux, aux services compétents des gestionnaires des voiries et de police et font l'objet d'un dossier comprenant un plan

- de circulation. Il sera établi pour chaque phase de la réalisation de l'opération et communiqué aux entreprises travaillant sur le site ;
- l'entreprise utilisera les voiries publiques et les itinéraires d'accès au chantier devront être balisés et respectés y compris par ses sous-traitants et fournisseurs (le stationnement des véhicules en dehors des zones prédéfinies est formellement interdit) ;
 - lorsque le chantier le permet, toutes les opérations de chargement ou déchargement s'effectuent obligatoirement dans l'emprise des chantiers ;
 - les rotations de véhicules sont organisées de manière à éviter des files d'attente débordant sur la voie publique ;
 - les marches arrière sont interdites sur les voies publiques.
 - L'entreprise détaillera, selon le contexte :
 - o le plan des installations au démarrage du chantier, et l'analyse des zones de nuisance pour le voisinage (bruit, vibrations, éclairage...)
 - o le plan des déviations,
 - o la signalisation prévue,
 - o les emprises du chantier en site sensible, et les protections prévues (piquetages...).

Les routes dégradées lors des travaux seront remises en état à la fin de la phase chantier. Dans le cas où des routes nécessiteraient une coupure de circulation durant la phase chantier, des déviations seront mises en place. Les déviations les plus courtes seront recherchées. Le détail de ces déviations sera étudié en amont de chaque chantier et avec les gestionnaires de voirie, dans le cadre des Dossiers d'exploitation sous chantiers (DESC). Une communication constante avec les riverains et usagers de la route sera instaurée afin d'informer au mieux durant la réalisation des travaux.

2.6. ARBRES

2.6.1. Q14 : Pouvez-vous préciser comment a été fait le calcul de compensation des arbres détruits.

Sur les arbres, on peut indiquer que le dossier répond à 3 réglementations :

1. Celle sur la préservation de la biodiversité et aux espèces protégées (pièce D)
2. Celle sur le défrichement pour le zone au nord de Toulouse (pièce E)
3. Celle sur l'impact sur des alignements d'arbres (pièce G)

La démarche Eviter/Réduire/Compenser décrite dans le dossier montre que les arbres impactés sont ceux strictement nécessaires au projet, qui n'ont pas pu être évités. Les impacts résiduels (impacts restant après avoir évité et réduit tout ce qui était possible) sont alors compensés :

1. pour la réglementation sur la biodiversité et les espèces protégés : par des sites de compensation à proximité du projet. Le calcul est basé sur les habitats perdus pour la faune, qu'il faut reconstituer sur d'autres sites (7 sites compensatoires à proximité du projet). Ainsi, il est prévu de reconstituer notamment 18,92 ha de haies, bosquets et fourrés et 39 ha de

milieux ouverts. Ces compensations sont réalisées sur des sites où la plus-value écologique est avérée. Un suivi sur 50 ans de ces sites est prévu : SNCF Réseau a une obligation de résultat et ce suivi permettra de constater l'efficacité des mesures vis-à-vis de la biodiversité et, au besoin, de les ajuster. Pour cela, un comité de suivi sera mis en place, en lien avec la DDT et la DREAL.

2. pour la réglementation sur le défrichement : par de la replantation d'arbres avec un ratio de 3 pour 1 : pour 1,92 ha impactés sur le site au nord de St Jory, 5,76 hectares seront replantés

3. pour la réglementation sur les alignements d'arbres : les arbres d'alignements impactés seront compensés avec un ratio de compensation appliqué en fonction de la circonférence et du diamètre des arbres abattus (calculée à 1 m du sol) :

- Circonférence jusqu'à 25 cm (diamètre 8 cm) : 1 arbre nouveau pour 1 supprimé ;
- Circonférence entre 26 et 60 cm (diamètre 9 à 20 cm) : 2 arbres nouveaux pour 1 supprimé ;
- Circonférence entre 61 et 120 cm (diamètre 21 à 40 cm) : 3 arbres nouveaux pour 1 supprimé ;
- Circonférence entre 121 et 180 cm (diamètre 41 à 60 cm) : 4 arbres nouveaux pour 1 supprimé ;
- Au-delà d'une circonférence de 181 cm (diamètre supérieur à 60 cm) : 5 arbres nouveaux pour 1 supprimé.

2.7. ETUDE D'IMPACT

2.7.1. Q15 : Pourquoi SNCF Réseau a-t-elle tenu à présenter le dossier AFNT dans le projet global de GPSO ? en quoi présenter un dossier uniquement pour les AFNT aurait-il été un obstacle ?

À la suite des débats publics du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse (2005) et du projet ferroviaire Bordeaux- Espagne (2006), Réseau Ferré de France (RFF) a pris la décision en juillet 2007 de poursuivre les études relatives à ces projets. Regroupés sous l'appellation "Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

GPSO s'inscrit dans les priorités nationales et européennes des transports. Figurant à l'article 12 de la loi du 3 août 2009 (Grenelle I), il participe au développement du réseau structurant à grande vitesse au niveau national, dans la continuité de la LGV Tours-Bordeaux mise en service en juillet 2017. Le GPSO figure également dans le réseau central du Réseau TransEuropéen de Transport fixé par l'Union européenne (RTE-T, décembre 2013), l'axe Bordeaux-Espagne étant même une composante du corridor prioritaire Atlantique

Dans sa première phase, GPSO est un projet ferroviaire composé de 3 opérations :

- La création des lignes à grande vitesse (vitesse commerciale 320 km/h) entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et de plusieurs gares et haltes nouvelles (Mont-de-Marsan, Escaudes, Agen et Montauban),
- la réalisation des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB)
- la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT).

La phase 1 du GPSO a fait l'objet d'une étude d'impact, réalisée conformément avec la réglementation en vigueur, jointe aux enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique respectives de chaque opération, formant alors le programme de travaux GPSO au sens des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement dans sa version alors en vigueur. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des AFNT s'est déroulée du 14 octobre 2014 au 7 janvier 2015.

S'agissant alors des projets :

- relevant du programme de travaux GPSO,
- et présentés concomitamment à la phase d'enquête d'utilité publique,

une étude d'impact unique a été réalisée pour ces trois projets, en application de l'article L.122-1 II du code de l'environnement en vigueur à cette date.

L'étude d'impact était ainsi présentée à deux échelles, globale d'une part à l'échelle des deux régions traversées, et locale d'autre part à l'échelle des cahiers géographiques (le n°12 portant sur les AFNT).

Les composantes du du GPSO (AFNT, AFSB et lignes nouvelles) présentent un lien géographique et fonctionnel conduisant à qualifier le GPSO de « projet » au sens des dispositions en matière d'évaluation environnementale telles qu'elles résultent du droit européen et du code de l'environnement dans sa rédaction actuelle.

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, c'est cette étude d'impact du projet GPSO qui a ainsi été actualisée sur le périmètre de l'opération AFNT dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale des AFNT et présentée à l'Autorité environnementale en juillet 2023 en application des dispositions de l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement.

Cette approche a été partagée avec les services de l'Etat.

2.7.2. Q16 : Pourquoi certaines données n'ont-elles pas été actualisées dans le dossier d'enquête

Après précision du Président de la Commission d'Enquête, les éléments attendus portent sur le report modal et le bilan carbone.

Dans l'étude d'impact (pièce F4.12) on trouve le bilan carbone actualisé en 2022 pour le dossier environnemental des AFNT, permettant de prendre en compte le report modal attendu :

- § 4.2.3.8 (phase exploitation) : on y trouve la comptabilisation du carbone en phase exploitation, comprenant le renouvellement des infrastructures. C'est là qu'on retrouve les gains en carbone liés au report modal puis le bilan carbone associé.
- § 4.3.3.8 (phase travaux) : on y trouve le calcul des émissions carbone liées à la phase chantier, affinés en fonction des dernières études, qui sont pris en compte dans le bilan carbone. Les mesures d'évitement sur lesquelles SNCF Réseau travaille et incite les entreprises sont également évoquées : matériaux bas-carbone et bio-sourcés, aluminium et acier recyclés, etc... Ceux-ci sont des pistes d'amélioration du bilan carbone mais n'ont pas été pris en compte dans le bilan carbone afin de ne pas minimiser les émissions. A la fin du chantier, SNCF Réseau souhaite produire un nouveau bilan permettant d'avoir un bilan réel du chantier.

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

ID Unique	Provenance	Nom	Prénom	Organisme	Date de dépôt	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution	Pièce(s) jointes
@1	E-registre	LANUSSE	Benoit	Association Rallumons l'Etoile	06/11/2023 08h11	Toulouse	Demande d'une réunion publique supplémentaire dédiée aux choix (infrastructures, services, projets connexes) concourant au report modal	<p>L'association Rallumons l'Etoile est un fervent soutien du projet des AFNT tel qu'il a été soumis à enquête publique pour la DUP. Mais nous sommes très inquiets au moment de l'ouverture de cette nouvelle enquête concernant l'évaluation environnementale sur le projet tel qu'il est envisagé d'être réalisé. Notre inquiétude a donc été renforcée par l'avis de l'Autorité environnementale du 7 septembre dernier (en pièce jointe).</p> <p>Notre association craint deux issues à cette enquête :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « AFNT - », avec la réalisation d'un projet dégradé par rapport à celui soumis à l'enquête de la DUP, qui compromet ou rend plus onéreuse la mise en place d'un RER toulousain susceptible de jouer un rôle plus important en termes de report modal et de pollution, • « AFNT 0 » avec un nouveau blocage du projet suite à des recours solides auprès du Tribunal administratif qui empêcheraient de débiter les longs travaux pourtant nécessaires. <p>L'enquête publique doit permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet afin de participer effectivement au processus de décision.</p> <p>C'est pourquoi nous demandons à la commission d'enquête si elle pourrait utiliser ses pouvoirs pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • organiser une réunion supplémentaire dédiée aux choix concourant au report modal (offre de service, infrastructure) afin de traiter ce sujet dans de bonnes conditions, sans polluer la réunion déjà prévue à Fenouillet. Celle-ci pourra ainsi se concentrer sur les autres sujets (artificialisation des sols, impacts sur les milieux naturels, réduction des impacts sonores, gestion des matériaux, maîtrise des risques technologiques, etc.) ? • prolonger l'enquête de 15 jours afin de laisser plus de temps aux citoyens, aux élus locaux et aux différents acteurs de s'informer et de se prononcer ? <p>Notre courrier complet est en pièce jointe.</p>	231106 - Courrier 1 Commission Enquête - Vdef2.pdf, 230907_afnt_gpso_delibere_cle 21498b.pdf
@2	E-registre	DAMAGGIO	Jean-Paul	association Alternative LGV Midi-Pyrénées	06/11/2023 12h11	Angeville	défense du canal	<p>On peut tordre la question comme on veut, passer deux lignes SNCF (ce qui n'est pas un aménagement mais une construction nouvelle) sur les bords du canal c'est détruire des rangées d'arbres et il est donc impossible de se mettre en conformité avec l'Article L350-3</p> <p>Version en vigueur depuis le 23 février 2022 Modifié par LOI n°2022-217 du 21 février 2022 - art. 194 (V). Cet exemple confirme que la seule action sensée consiste à améliorer l'existant en particulier avec une signalisation capable de permettre l'augmentation du nombre de trains sur la même ligne.</p>	
@3	E-registre	BOUVET	Frédéric		06/11/2023 13h11	Toulouse	gagner 45mn pour un Toulouse Bordeaux, à quel prix?	<p>bonjour,</p> <p>Je souhaiterai simplement connaître les avantages significatifs de gagner 45 minutes sur un trajet de 240 km. Les coûts engendrés pourraient dépasser les millions, ce qui n'est pas négligeable, sans oublier les désagréments occasionnés tels que les expropriations. Ne serait-il pas plus judicieux de dépenser de l'argent à d'autres projets tels que le reboisement ou l'amélioration des routes ? Le train fonctionne déjà très bien aujourd'hui. Y a-t-il une enquête sur le nombre de personnes intéressées par cette réduction de temps de trajet et prêtes à payer un billet au prix fort ?</p> <p>merci</p>	
@4	E-registre		Jacky		07/11/2023 08h11	Bordeaux	Validation de la nouvelle ligne Bordeaux Toulouse	<p>Il n'y a qu'à regarder une carte de France: 2 grandes villes ne sont pas reliées par une LGV: Bordeaux et Montpellier via Toulouse. J'entends "pourquoi gagner 45 mns ?" entre Tlse et Bordeaux. Il faut voir plus loin; pour les entreprises toulousaines, notamment aéronautiques, l'alternative sérieuse et pragmatique à l'avion (il n'y a plus d'avion entre Toulouse et le sud Paris), c'est une LGV Toulouse Paris.</p> <p>La LGV Bordeaux Paris est très utilisée et supprime des milliers de voitures sur l'autoroute. Il en sera de même pour Toulouse Bordeaux</p>	
@5	E-registre	LEFEBVRE	Julien		07/11/2023 12h11	Bègles	GPSO non au massacre du vivant	<p>Je m'offusque qu'un tel projet puisse voir le jour. Je ne suis pas contre le train mais ce projet très couteux n'a pas un bon rapport avantages/ cout.</p> <p>Le gain de temps ne permet de justifier la bétonisation et la destruction de forêts.</p> <p>Le cout est trop élevée 212€ par français soit 14 Milliards minimum pour un projet qui ne profitera qu'à une poignée de personnes et qui détruira le patrimoine de tous.</p> <p>Une rénovation des lignes existantes est une meilleure option.</p>	
@6	E-registre	FRANCOIS	Monique		07/11/2023 13h11	Toulouse	Avis favorable à cette ligne tant attendue	<p>Mon avis est totalement favorable. Cette ligne longtemps attendue remplacera Toulouse parmi les grandes métropoles reliées entre elles.</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@7	E-registre	VIDART	Nicolas		07/11/2023 15h11	Toulouse	Mur anti-bruit Toulouse entre PK 254 - PK 255 côté Ouest	<p>Bonjour,</p> <p>Après lecture du projet des travaux pour l'AFNT j'ai pu voir que plus de 2km murs anti-bruit étaient prévus de PK 252+615 à PK 254+850 sur le côté Est de la voie ferrée alors que le côté Ouest n'en sera équipé que sur 320m (de PK 253+320 à PK 253+640). Le côté Ouest est pourtant pourvu de zones d'habitation entre PK 254+0 et PK 254+500, souvent exposées à des bruits lors du passage des trains mais également lors des recharges de trains où les moteurs thermiques tournent souvent. Serait-il possible de prévoir également un mur anti-bruit sur cette zone particulièrement exposée ?</p>	
@8	E-registre	THOMAS	André	contribution personnelle	07/11/2023 15h11	Toulouse	Enquête environnementale AFNT	<p>Bonjour mesdames,</p> <p>Je souhaite participer à l'enquête environnementale sur les AFNT en indiquant que ce projet qui mérite, comme tout projet d'infrastructures majeurs, d'être travaillé sur le plan environnemental, surtout compte tenu de l'évolution permanente des règles en la matière que le dossier de départ ne pouvait d'ailleurs pas intégrer, présente déjà l'énorme avantage d'être bien plus écologique que le moyen actuel le plus rapide pour accéder, de Toulouse, à Paris, à savoir l'avion. Toulouse, seule capitale régionale de la France Métropolitaine à ne pas être entièrement reliée à la Capitale par une Ligne à Grande Vitesse, et 4e ville de France et 5e agglomération, ne peut pas entraîner des consommations de gaz à effet de serre telles qu'aujourd'hui, faute d'une LGV appropriée.</p> <p>Le dossier présenté montre bien la prise en compte des contraintes écologiques, au regard d'un coût de réalisation maîtrisé et qu'il convient de maîtriser encore jusqu'à l'achèvement du projet. Les améliorations environnementales à apporter doivent tenir compte de cette contrainte budgétaire, le bénéfice environnemental sera, in fine, le plus grand si le nombre de voyageurs qui se détournent de l'automobile ou de l'avion est le plus grand. Un coût maîtrisé engendrera un prix des billets raisonnables, qui assurera le succès commercial de la ligne et donc un impact écologique positif.</p> <p>Plus particulièrement pour les AFNT, leur réalisation est une condition indispensable pour développer le Service Express Métropolitain de l'aire toulousaine, dont l'impact environnemental, du fait de la substitution massive du train en lieu et place des véhicules automobiles sera majeur.</p> <p>La conjonction, sur 5 sites, d'une station du métro urbain de Toulouse et de Pôles d'échange multimodaux du réseau ferroviaire facilite, de ce fait, l'usage des transports en commun de l'aire toulousaine, en particulier du nord de celle-ci, desservi par les AFNT. Cela accroît encore l'impact environnemental du projet LGV GPSO- AFNT.</p> <p>L'ensemble des gains ainsi obtenus doit être intégré dans le bilan environnemental des AFNT, même si, compte tenu de l'élévation régulière des exigences environnementales, le dossier peut encore présenter des points d'amélioration sur ce sujet.</p> <p>Cordialement André THOMAS</p>	
@9	E-registre	GIMARD	Pierre		08/11/2023 07h11	Nîmes	Lgv Toulouse Bordeaux	<p>Indispensable. Il est inadmissible que Toulouse reste enclavé</p>	
@10	E-registre	CARRATALA LASSERRE	Elodie		09/11/2023 06h11	Castelnau-J.-d'Estreté fonds	Pont de Gagnac en parallèle	<p>Il est également prévu un gros chantier au niveau du Pont de Gagnac qui va énormément perturber la circulation au nord de Toulouse.</p> <p>Il serait bien d'évaluer l'impact sur la circulation de ce 2eme gros chantier ferroviaire en parallèle du Pont de Gagnac.</p> <p>En effet, les conditions sont déjà très compliquées sur les routes et même si le but de ces travaux est de les améliorer, nous ne pouvons pas nous permettre de galérer pendant des années.</p> <p>Des solutions temporaires doivent être trouvées</p>	
@11	E-registre	GUICHAROUSSE	Cyrille		09/11/2023 09h11	Toulouse	Aménagement Pont AFNT pont de Lalande	<p>Bonjour,</p> <p>Il faut absolument élargir et modifier le pont route de Lalande !!</p> <p>Un cauchemar aujourd'hui déjà, et aucune amélioration future sur votre projection.</p> <p>Il faut aménager ce pont pour et TOUT l'échangeur.</p>	
@12	E-registre	BELLA	Julie		09/11/2023 15h11	Toulouse	nuisances sonores générées par le stationnement des trains en attente de maintenance au niveau de l'impasse Negreneys à Toulouse	<p>Je me permets de vous contacter au sujet des nuisances sonores générées par le stationnement des trains en attente de maintenance, moteur allumé, au niveau de l'impasse Negreneys à Toulouse, car j'ai l'impression que la SNCF tente de minorer l'impact du bruit de ces trains stationnés sur les voies au niveau des habitations, sur la vie quotidienne des riverains de cette impasse.</p> <p>Aussi, je tiens à rappeler la règle suivante : pour évaluer les nuisances sonores générées par une activité économique, culturelle, sportive ou de loisirs, la réglementation ne prend pas en compte le nombre global de décibels mais l'émergence sonore. Celle-ci est définie comme étant la différence entre l'ensemble des bruits entendus dans l'environnement au moment de la mesure - c'est-à-dire les bruits habituels et le bruit incriminé - et les bruits habituels.</p> <p>Ainsi, le stationnement plus ou moins prolongé, de ces trains en attente de maintenance, et ce avec le moteur allumé, génère plus qu'un inconfort, mais une réelle nuisance sonore accompagnée évidemment de vibrations !</p> <p>Nous réclamons donc des solutions pour que ces nuisances sonores et vibratoires cessent rapidement : c'est à la SNCF responsable de ces problèmes de trouver les moyens adéquats pour les résoudre.</p>	
@13	E-registre	SABADIE	Sylvie	CBRE	10/11/2023 12h11	Toulouse	Élargissement des voies ferrées au nord de Toulouse	<p>Bonjour,</p> <p>Je souhaite apporter ma contribution enthousiaste au projet d'élargissement des voies ferrées au nord de Toulouse.</p> <p>En effet, je serai ravie de pouvoir me déplacer en train, comme mes collègues des autres régions en France, pour mes rdv professionnels notamment, entre Toulouse et Paris.</p> <p>Sylvie Sabadie</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@14	E-registre	HOUZÉ	Christelle		10/11/2023 12h11	Saint-Jory	Solutions pour Saint-Jory durant les travaux	<p>Bonjour, après avoir pris connaissance des travaux mis en places, Saint-Jory va être privé de son pont qui relie les 2 rives du villages. Le secteur est déjà très difficile pour la circulation des véhicules, de vélos et des piétons. Nous souhaitons des solutions alternatives qui restent pratiques et complètes dès la destruction du pont en attendant sa reconstruction. Les riverains côte ouest pourront difficilement accéder aux services de la municipalité à l'est. Et inversement concernant les activités culturelles.</p> <p>Cette situation risque d'engendrer un éloignement considérable entre les habitants d'une même commune, un isolement qui, dans le contexte politique actuel de Saint-Jory est une inquiétude de plus pour l'ensemble de ses habitants.</p> <p>Merci de prendre en compte les personnes en situation de handicap pour qui ces travaux vont être très difficiles à vivre, que nous soyons véhiculé, bénéficions d'un transport domicile-travail pour habdicap, prenons les transports en commun ou soyons juste piétons.</p>	
@15	E-registre	GEROMEL	Bastien		10/11/2023 13h11	Saint-Jory	Pont St Jory-St Caprais	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Je me permets de vous alerter via cette contribution d'un problème majeur à la lecture de ce projet.</p> <p>J'ai constaté qu'il y avait 4 ponts impactés, si ma compréhension est bonne, détruits puis reconstruits.</p> <p>J'habite actuellement sur la commune de ST Jory sur laquelle j'exerce l'activité de Sapeurs-Pompiers Volontaire.</p> <p>Lors d'une intervention nous partons de notre domicile pour nous rendre à la Caserne de St Jory pour prendre le départ en intervention.</p> <p>Hors, la moitié de l'effectif de la caserne habite à part égale, de chaque coté du canal. La fermeture du pont St Jory - St Caprais entrainerait l'impossibilité d'assurer le secours sur la période de fermeture. En ce sens je vous alerte donc, qu'une fermeture complète n'est pas envisageable.</p> <p>En espérant que vous puissiez prendre en compte notre inquiétude.</p> <p>Bien Cordialement,</p> <p>Bastien GEROMEL</p>	
@16	E-registre	LSURGER	Pascal		12/11/2023 18h11	Saint-Jory	Isolement des habitants situés de l'autre côté du pont	<p>Qu'est t il prévu en cas d'incendie ou d'urgence médicale pour les habitants situés de l'autre côté du pont qui va être démolé à St Jory (valable pour les habitants des autres communes concernées)???</p> <p>Sans compter les problèmes pour simplement faire les courses quotidiennes...</p> <p>Des solutions ont elles été prévues pour la traversée ou la vie des gens est elle considérée comme paramètre négligeable de la part des responsables concernés ?</p> <p>Je n'ai lu aucune info sur ce sujet précis !</p> <p>Dans l'attente d'une réponse rapide de votre part.</p>	
@17	E-registre	AS 31 SARL	Stéphane Gomila	AS 31 Sarl	13/11/2023 09h11	Toulouse	Totalement contre ce projet	<p>Totalement contre ce projet ! Le coût est énorme pour quels bénéfices? Outre les millions dépensés par l'Etat et le contribuable, l'impact sur nos paysages et notre environnement est plus que défavorable. Egalement quel préjudice pour les sociétés qui vont être expropriées d'un lieu qu'elles exploitent depuis des années!! Pour la plupart de ces sociétés (situées avenue des Etats Unis) le préjudice moral est conséquent ; ces sociétés n'ont aucune information quant à leur devenir et leur éventuelle indemnisation ou remplacement....</p>	

@18	E-registre	BARENGO	Valérie		13/11/2023 19h11	Saint-Jory	PONT ST JORY-ST CAPRAIS	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite à Saint-Jory côté ouest et travaille à Toulouse comme beaucoup.</p> <p>Je n'arrive pas à comprendre comment il va nous être possible de rejoindre l'autoroute ? Ni comment aller faire la moindre course, les commerces et administrations se trouvant tous de "l'autre côté".</p> <p>Je tiens également à préciser que la quasi totalité des médecins ainsi qu'une école se situent côté ouest !</p> <p>J'ai également cru comprendre que les autres ponts allaient subir le même sort en même temps ! Ce qui complique si besoin, davantage la circulation.</p> <p>Par ailleurs, beaucoup d'entre nous vont être obligé d'emprunter le pont de Gagnac, pont qui doit également être fermé pour "restauration", ce pont a-t-il fait l'objet d'études afin de définir si la contrainte d'une circulation accrue était possible en l'état ?</p> <p>Je ne sais vraiment pas comment je vais pouvoir continuer à aller travailler ! c'est déjà un enfer pour rejoindre en voiture le métro, je n'ai malheureusement jamais réussi à aller travailler en train au vu du peu de ceux-ci et de leurs retards voire annulation de dernière minute !</p> <p>Oui ce sera peut-être bien dans 30 ans mais d'ici là j'espère sincèrement que vous avez bien pris en compte ces paramètres et que nous pourrions continuer à vivre le long de ce parcours sereinement.</p> <p>Bien cordialement.</p>	
@19	E-registre	LLOVERAS	Alban	particulier	13/11/2023 20h11	Cugnaux	avis favorable au projet	<p>l'aménagement ferroviaire Nord toulousain va permettre aux habitants de Haute Garonne:</p> <ul style="list-style-type: none"> * de pouvoir circuler plus librement dans le secteur Nord Toulousain grâce à l'utilisation des train type RER=> réduction notable des émissions de gaz à effet de serre et des effets bouchons à l'entrée Nord de Toulouse. * de se connecter à la capitale autrement que par l'avion => réduction notable des émissions de gaz à effet de serre grâce à l'utilisation du train. <p>les aménagements proposés modernisent les infrastructures autour du projet (nouvelles haltes, nouveaux ouvrages de franchissement des voies et du canal, nouveaux pôles d'échanges multimodaux) ce qui permettra de les adapter aussi aux modes de déplacements alternatifs (modes doux) en complément du train.</p> <p>l'ensemble des études et solutions semblent apporter satisfaction aux institutions et aux services en charge de l'étude du dossier.</p> <p>=> le dossier est très attendu et souhaité par mon entourage et moi meme.</p>	
E20	E-mail	MATHIEU PAGES			14/11/2023 07h11		Projet d'aménagement ferroviaire	<p>Bonjour,</p> <p>Suite au projet d'aménagement ferroviaire au nord de Toulouse. Notre plus grosse crainte et les nuisances sonores que les trains vont apporter surtout avec un passage tous les quarts d'heure... Est-ce qu'un dispositif est prévu afin de pouvoir réduire les nuisances sonores?</p> <p>Cordialement, Mathieu Pagès et Nadège Peyrou</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@21	E-registre	CHARMASSON	Frédéric	Fédération Régionale des Travaux Publics d'Occitanie	14/11/2023 11h11	Toulouse	Les entreprises de Travaux Publics disent << Oui >> aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse	<p>La profession des Travaux Publics en Occitanie représente 2 100 entreprises qui emploient près de 33 000 salariés et intérimaires et réalise 3,9 milliards d'euros de chiffre d'affaires (source CERC Occitanie-2022). Elle représente des entreprises locales qualifiées, ayant un véritable savoir-faire et qui emploient de la main d'œuvre locale, non délocalisable.</p> <p>Les entreprises de Travaux Publics construisent et entretiennent des routes et des voiries, des réseaux d'eau et d'assainissement, des réseaux ferroviaires, des réseaux d'énergie, des réseaux de télécommunication, des ouvrages d'art, des ouvrages de protection contre les inondations, etc.... Elles aménagent l'espace public, sous l'impulsion de la commande des collectivités publiques.</p> <p>Ces réseaux et infrastructures constituent un patrimoine d'intérêt public considérable qu'il est primordial d'entretenir et de développer pour d'une part, ne pas laisser aux générations futures le coût d'un entretien qui n'aurait pas été fait et d'autre part, anticiper les besoins de la population pour en faire un territoire attractif et dynamique.</p> <p>La qualité de service de ces réseaux et de ces infrastructures est essentielle au bien-être des habitants, pour combattre la fracture territoriale, pour favoriser le développement économique, démographique et l'emploi local.</p> <p>La Profession des Travaux Publics dispose donc d'une expertise dans le domaine de l'aménagement « durable et responsable » des infrastructures de mobilité et des territoires.</p> <p>Les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse sont indispensables au maillage cohérent du territoire.</p> <p>Ce chantier répond à un besoin socio-économique du territoire Haut-Garonnais, qui reste le poumon de la région Occitanie et Toulouse, la 4ème ville de France ainsi que des territoires limitrophes.</p> <p>Ces aménagements ferroviaires permettront de répondre aux enjeux de desserte du territoire avec une augmentation du trafic voyageurs et fret sur cet axe, en compatibilité avec le GPSO, les TER de la Région Occitanie-Pyrénées et en cohérence avec les ambitions affichées pour le développement du SERM.</p> <p>Avec ces 19 kilomètres d'infrastructures ferroviaires aménagées qui permettront l'accueil dans de bonnes conditions des TGV, et de la future ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse, le développement de l'offre de service TER et d'accroître le développement du trafic de marchandises, c'est aussi l'aménagement de haltes et de 6 pôles d'échanges multimodaux.</p> <p>Ces réalisations répondront aux attentes des administrés et desserviront des zones à fortes densités d'habitations et économiques ; favorisant ainsi les transports multimodaux à l'autosolisme.</p> <p>Une réponse forte à un enjeu majeur de transition écologique.</p> <p>Les études présentées dans cette enquête témoignent de la préservation qui est faite de la faune et de la flore, et plus globalement de l'environnement naturel et humain avec la démarche « Éviter, Réduire, Compenser ».</p> <p>Le projet comporte des ouvrages qui permettront de s'assurer des continuités écologiques et de préservation de la biodiversité et du respect des trames vertes et bleues.</p> <p>La réalisation de travaux de restauration, la réhabilitation écologique des milieux, le réaménagement des berges du canal et la plantation d'un boisement compensateur sont autant d'éléments mis en œuvre en faveur de la préservation de l'environnement.</p> <p>Les nouvelles innovations portées par les entreprises de Travaux Publics permettront une diminution de l'empreinte carbone avec l'utilisation de matériaux recyclés, de stations de traitement in-situ, et par conséquent la diminution des émissions de GES dans l'aménagement de cette infrastructure.</p> <p>Une opportunité en matière d'emploi locaux pour les professionnels des Travaux publics.</p> <p>Ces aménagements ferroviaires renforceront le réseau existant et permettront d'améliorer le quotidien des citoyens. C'est aussi l'ensemble de l'écosystème économique qui bénéficiera des bienfaits de cette infrastructure permettant de poursuivre le dynamisme de l'aire urbaine.</p> <p>Le secteur des Travaux publics sera un acteur particulièrement engagé sur les différentes phases de ce projet avec notamment nos professionnels du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux de Voies Ferrées de France (SETVF), qui seront pleinement mobilisés pour réaliser ce chantier.</p> <p>Le savoir-faire des 500 entreprises Haute-Garonnaises de Travaux Publics, comptant plus de 10 000 salariés sera alors valorisé permettant ainsi de consolider le tissu économique local sur plusieurs années.</p> <p>Un chantier comme celui-là générera de l'activité pour toute une profession car les entreprises pourront prétendre pouvoir contribuer à la réalisation de l'ouvrage. De plus, il contribuera à maintenir des emplois et des entreprises locales sur le territoire.</p> <p>En complément, ce type de chantier créera de l'emploi local dans les métiers des Travaux Publics, pour toutes les catégories sociales et en favorisant l'insertion et la qualification des publics éloignés de l'emploi grâce aux 194 662 heures d'insertion prévues dans les marchés et cela pour plusieurs années.</p> <p>Il est à noter que notre Fédération estime qu'1 million d'euros investi génère 8 emplois directs dans les Travaux Publics et 2 emplois indirects chez les fournisseurs.</p> <p>En conclusion,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ces aménagements permettent de développer l'intermodalité, • Ils répondent aux enjeux de changement climatique, par la réduction des GES et de l'artificialisation des sols, ils favorisent les mobilités bas-carbone ; • Ils sont nécessaires à l'accueil de la LGV Bordeaux-Toulouse ; • Ils créeront des emplois durables et non délocalisables ; • Ils favoriseront le développement économique et l'arrivée de nouveaux investisseurs. <p>Aujourd'hui, la FRTP Occitanie et les professionnels des Travaux Publics soutiennent incontestablement les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT). Ce type d'investissement est d'intérêt général et prend en compte l'essor démographique de la ville et des territoires limitrophes. De plus, il est un prérequis indispensable à l'arrivée de la LGV.</p> <p>La Fédération Régionale des Travaux Publics appelle donc de ses vœux la réalisation de ce projet. Y renoncer, serait une erreur. Investir aujourd'hui c'est penser à demain. C'est aussi préparer l'avenir de nos enfants et des générations futures, c'est préserver la planète.</p> <p>Les AFNT sont utiles et essentiels à toutes et tous.</p> <p>Frédéric CHARMASSON, Président Délégué de la FRTP Occitanie</p>	Contribution - enquête publique
@22	E-registre	JULIAT	Vincent		14/11/2023 21h11	Fenouillet	Nuisance sonore et visuelle	<p>Habitant à proximité de l'actuelle voie ferrée et encore plus à proximité des futures voies nous sommes inquiets quant aux nuisances sonores et visuelles apportées par ce projet.</p> <p>Nous souhaiterions nous assurer des mesures prises pour lutter contre ces nuisances</p>	
@24	E-registre	MONGE	Christophe	O petits Travaux	15/11/2023 07h11	Saint-Alban	Nécessité de l'AFNT	<p>Le projet de l'AFNT est essentiel pour décongestionner le Nord Toulousain et notamment la RD820. C'est un enjeu fort en terme de trafic et donc d'impact écologique.</p> <p>Ce serait intéressant malgré tout d'envisager ce projet en corrélation avec la fin du BUN et le franchissement de la Garonne pour relié la voie lactée et ainsi avoir un vrai pôle multimodal au nord de Toulouse</p>	
@26	E-registre	DURAND	Marie-France		15/11/2023 08h11	Angeville	préférer le transport du quotidien pour des millions de gens	<p>Alors que la pauvreté s'accroît en France, dépenser des milliards pour l'infime minorité de nos concitoyens qui voudraient gagner quelques minutes pour aller à Paris est un non-sens, d'autant qu'avec le développement du télétravail, le nombre d'hommes d'affaires voyageant diminue. Il vaudrait bien mieux développer les transports du quotidien qui concernent, eux, des millions de gens, tous les jours.</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@27	E-registre	RENOUX	Axel		15/11/2023 09h11	Toulouse	Arbres coupés	<p>Bonjour.</p> <p>En visionnant la vidéo de présentation des AFNT, je constate la disparition d'énormément d'arbres tout le long du tracé. Dans ce type de projet, lorsque la coupe des arbres est compensée par des plantations nouvelles, il s'agit trop souvent de remplacer chaque arbre centenaire existant par un jeune arbuste, qui souvent ne survivra même pas à la prochaine sécheresse.</p> <p>Par la présente, je soumets le souhait que sur ce projet, la compensation des arbres coupés soit calculée en équivalence de biomasse (ratio entre les tonnes de végétaux coupés et les tonnes de végétaux replantés) et non en équivalence de nombre d'arbres (ratio entre le nombre d'arbres centenaires coupés et le nombre de frères arbustes replantés).</p> <p>Bien respectueusement.</p> <p>Axel Renoux</p>
@28	E-registre	GAUTIER	Virginie Joyce	Asclg	16/11/2023 08h11	Pindères	LGV	<p>Cette LGV va balafrer notre territoire et nous aurons à la payer sans pour autant en profiter. Nous sommes dans une région où la ruralité subie la désertification des services publics alors que nous sommes des contribuables à part entière. Nous avons de trains du quotidien et cette LGV est pour nous une aberration !!!</p>
@29	E-registre	BLANCHARD	Corentin		19/11/2023 10h11	Fenouillet	Halte Ferroviaire Lacourtenoursout - Accès vélos	<p>Bonjour,</p> <p>Notre contribution concerne le PEM de Lacourtenoursout (F / 4.12 / 2.3.5.5).</p> <p>Nous sommes heureux de voir que la halte ferroviaire de Lacourtenoursout est prise en compte par les AFNT. Nous sommes également heureux de voir le projet de passerelle qui permet d'accéder à la gare en longeant le canal plutôt qu'en empruntant l'avenue des États-Unis qui est particulièrement dangereuse pour les piétons dans sa forme actuelle.</p> <p>Notre contribution concerne la combinaison entre train et vélo. Nous voyons que 10 arceaux sont prévus, comment ce nombre a-t-il été déterminé ? De plus, est-il prévu d'ajouter une station VéloToulouse ? Cela permettrait de limiter le risque de vol de vélos personnels.</p> <p>Merci d'avance pour les éclaircissements.</p> <p>Corentin Blanchard et Laurianne Delcor.</p>
@30	E-registre	MARCONI	Patrick		19/11/2023 15h11	Lespinasse	Halte voyageurs à Lespinasse	<p>Il n'est pour l'instant pas prévu d'aménager une halte voyageurs sur la commune de Lespinasse, bien que la possibilité soit évoquée dans la vidéo déroulant les aménagements prévus.</p> <p>Parmi les arguments opposés à cette création on lit :</p> <p>L'augmentation du temps de parcours de 2 minutes pénaliserait les autres voyageurs. Argument indigent ! Qui est à 2 minutes près ??? En revanche, les personnes concernées par cet arrêt perdraient quotidiennement plusieurs dizaines de minutes !</p> <p>Un futur franchissement de la Garonne réorienterait les flux vers une halte plus au sud. Rapport avec les futurs usagers résidant sur Lespinasse ???</p> <p>Nécessité de déplacer l'entreprise Arterris : argument "énorme" et révélateur de mauvaise foi !</p> <p>Vu l'urbanisation croissante de la commune de Lespinasse et de celles adjacentes, il serait aberrant qu'il n'y ait pas d'arrêt, alors même que l'on parle de "RER urbains".</p> <p>Enfin, la surcharge induite sur les arrêts adjacents serait de nature à dégrader la ponctualité des trains aux heures les plus chargées.</p>
@31	E-registre	SOLOMIAC	Colette	mairie	20/11/2023 08h11	Cepet	AFNT	<p>Important que ce dispositif puisse enfin être réalisé compte tenu de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'engorgement vers Toulouse et du périurbain - la nécessité d'une meilleure accessibilité vers Paris. <p>Ceci permettra de faciliter la liaison entre la métropole et le périurbain Nord et Nord Est, en termes de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mobilité - employabilité sur le territoire du Nord et Nord Est Toulousain - préserver l'environnement.

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@32	E-registre	POMAREDE	Serge	Association PRESERVONS GAGNAC	20/11/2023 08h11	Gagnac-sur-Garonne	Arrêtez le massacre	<p>Président de association PréservonsGagnac, je tiens à contribuer, au nom de tous nos adhérents et sympathisants, à cette enquête publique. Présent à la réunion publique du 15 courant à Fenouillet et lecteur du volumineux dossier, je souhaite préciser ou révéler les points suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrairement aux écrits de GPSO "D'avantage de trains pour une mobilité durable", les usagers ferroviaires ne verront aucun changement à la situation actuelle, puisque la fréquence des trains/dessertes ne sera absolument pas changée (confirmation de GPSO durant la réunion du 15 novembre). Donc en clair tout ce projet repose sur le fait d'augmenter le nombre de voies, sans pour autant augmenter la fréquence des trains. On nous vend du rêve! Usagers, regardez bien les horaires actuels! Ils resteront quasi les mêmes jusqu'en 2031. - Les gares haltes seront mises en place sans prendre en compte des besoins de stationnement et intermodalité avec les autres moyens de déplacement (bus, vélos, piétons...etc) Logique puisque la fréquence ne sera pas augmenté! - Malgré l'augmentation importante des habitants sur Lespinasse, Gagnac, Seilh, Bruguieres, pas de gare à Lespinasse. C'est mal préparer un éventuel avenir de RER, mais cela rejoint bien notre remarque précédente. On nous fait des voies, pas des trains! - Les aménagements de gares haltes seront minimes, absence de couverture de quai, qui par temps de pluie ou grand soleil n'inviteront pas des usagers à privilégier cet éventuel mode de transport. - Terminus Matabiau, ne semble pas être l'objectif final. Les dessertes desserviront les gares de Rte de Launaguet ou Lalande pour une connexion avec le métro. - A notre connaissance Toulouse Métropole n'est pas favorable à la construction d'un RER, puisque toute ces dernières années l'accent est mis sur le déploiement du métro. Donc Toulouse Métropole ne financera jamais un RER! <p>Donc tout ce projet, qui au départ semble attractif, est simplement fait pour agrandir les voies SNCF, en vue d'une éventuelle arrivée du TGV sur Toulouse, mais jusqu'en 2031 et plus, les usagers du train entre Castelnau et Matabiau, ne verront aucune amélioration dans la fréquence des rames, et de plus pas de gare à Lespinasse et pas de parkings auto ou vélos à proximité des gares.</p> <p>Ce projet aurait pu être bien, mais il ne tient pas compte du besoin des usagers. Circulez rien à espérer avant ou après 2031. Par contre nos impôts seront utilisés pour financer ce projet non abouti, et durant tous ces travaux. De plus l'annonce récente de la fermeture pour 6 à 8 mois du pont de Gagnac pour reconstruction va faire exploser la patience des automobilistes.</p> <p>Du rêve évoqué, nous nous dirigeons vers un prochain cauchemar. A quand une véritable concertation publique!</p> <p>Pièce jointe en annexe: Plaquette remise à la réunion publique du 15 Novembre. Lisez bien!</p> <p>Au nom de l'association PréservonsGagnac Le Président Serge Pomarede assopreservonsgagnac@gmail.com</p>	Plaquette AFNT réunion 15 novem
@33	E-registre	SOZZA	Daniel	*Alternative LGV 62*	20/11/2023 09h11	Bressols	EUP de l'AFNT	<p>Ci joint notre contribution à une autre vision du projet GPSO dans son ensemble, et surtout dans son aspect environnemental, le projet AFNT n'étant pour nous que le cheval de Troie du GPSO que nous condamnons, particulièrement pour son aspect destructeur de biodiversité et d'environnement.</p>	EUP 2023 N°1 AFNT.docx, EUP 2023 N°3 AFNT.docx, EUP 2023 N°2 AFNT.docx
@34	E-registre	BARRES	Jean-Christophe	TOUJA	20/11/2023 09h11	Valence-sur-Baise	AFNT (AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE) - SNCF RÉSEAU	<p>Le projet de LGV est capital pour notre département du Gers et notre entreprise au niveau du désenclavement et de l'accès aux trajets/transports optimisés y compris pour nos collaborateurs. ces réseaux et ces infrastructures sont essentiels au bien-être des habitants, pour combattre la fracture territoriale, pour favoriser le développement économique, démographique et l'emploi local.</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@35	E-registre	CAZAUX	Jérôme	HB2C	20/11/2023 09h11	Valence-sur-Baise	AFNT (AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE) - SNCF RÉSEAU	Le projet de LGV est capital pour notre département du Gers et notre entreprise au niveau du désenclavement et de l'accès aux trajets/transports optimisés y compris pour nos collaborateurs. ces réseaux et ces infrastructures sont essentiels au bien-être des habitants, pour combattre la fracture territoriale, pour favoriser le développement économique, démographique et l'emploi local.
@36	E-registre	CALESTROUPAT	Gilles		22/11/2023 08h11	Colomiers	L'illusion d'une alternative à la LGV.	Les anti-LGV préconisent de moderniser les lignes entre Bordeaux et Irun dans le nord de l'Espagne, Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Limoges-Paris. Un projet moins "coûteux, moins énergivore, plus écologique et plus rapide." Concernant l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse en lieu et place de la LGV. Les temps gagnés ne sont pas comparables LGV : 56 minutes de gagné sur Bordeaux Toulouse. Aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse : 27 minutes dans le meilleur des cas. Je vais vous décrire la catastrophe que représente l'option d'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse. Ce choix permettrait en théorie de gagner 27 minutes pour un coût de 6.8 milliards contre 8.8 milliards et 56 minutes pour le GPSO (coûts de courants : https://www.lgv2030.fr/questions-reponses/pourquoi-ne-pas-reamenager-les-voies-existantes/). Mais il faudrait construire tout de même 50 kilomètres de voies nouvelles (shunts de Langon, Port-Sainte-Marie et Moissac) pour éviter des secteurs trop sinueux (les habitants de ces secteurs le savent-ils ?). Ripper 25 kilomètres de double voie. Modifier 35 kilomètres de rayons de courbures. Construire 25 kilomètres de voies supplémentaires. Supprimer 98 passages à niveau (la réglementation française interdit à des trains de rouler à plus de 160 kilomètre/heure sur une ligne équipée de passages à niveau automatiques). Détruire 360 maisons, entrepôts, bâtiments le long des voies (contre seulement 300 pour le GPSO). Cet ensemble de travaux va durer des années voir une décennie et perturber voire interrompre le trafic et ainsi détourner les usagers du train pour se tourner vers la voiture et l'avion. La ligne Tarbes-Toulouse a été fermée pendant 6 mois pour 23 km de travaux. "Il s'agit de travaux importants, le fait de fermer la ligne permet de concentrer ces travaux, l'autre solution c'était de les faire de nuit pendant dix ans, avec des impacts à n'en plus finir pour nos voyageurs", argumente Catherine Trevet, directrice de SNCF réseau pour la région Occitanie(https://www.francebleu.fr/infos/transports/la-ligne-sncf-entre-tarbes-et-toulouse-fermee-pour-six-mois-1665081721). Si pour 23 km, il faut faire 10 ans de travaux de nuit ou fermer la ligne 6 mois. Combien de temps faudra-t-il pour aménager la ligne Bordeaux Toulouse longue de 257 km ? 100 ans de travaux de nuit ? Fermer la ligne 5 ans ? Christophe Huau, directeur de l'agence GPSO : "moderniser l'existant implique de devoir couper toute circulation des trains pendant cinq à six ans (https://aql.fr/article/une-agence-gpso-pour-eviter-le-deraillement-de-la-lgv/). "Mais faire cet aménagement ne va pas solutionner le problème de capacité. En effet, si vous faites circuler des trains à 220 kilomètres/heure (c'est la vitesse maximum autorisée sur une ligne équipée de signalisation latérale), vous réduisez d'autant les possibilités de sillons pour les autres trains (TER, trains de marchandises). Enfin, dès qu'un convoi a un problème, il bloque les trains qui le suivent ! C'est ce qui est arrivé, il y a quelques mois à Carcassonne. Un train de marchandises qui a déraillé et endommagé les voies bloquait tous les TGVs sur l'axe Toulouse-Narbonne ! Faire cohabiter des trains qui circulent à 220 kilomètres/heure et des passagers qui attendent des TER dans des petites gares est dangereux. C'est ce qui est arrivé le 23 octobre 2022 à Montbarbier (82) avec un train qui ne circulait qu'à 160 km/h. Je vous rappelle que les collectivités locales de l'ex région Midi-Pyrénées ont participé à la construction de la LGV Tours Bordeaux à hauteur de 280 millions d'euros avec l'engagement de l'état, de la région Aquitaine et de la métropole bordelaise de réaliser les prolongements LGV vers Toulouse et Dax. Certains disent que Toulouse a gagné 50 minutes, mais la desserte Paris-Toulouse par Bordeaux se résume à 5 TGVs allers/retours par jour avec arrêt obligatoire à Bordeaux (contre 22 pour Bordeaux !), soit autant que Béziers 15 fois moins peuplé que Toulouse ! Le Conseil d'État a confirmé dans un de ces arrêtés que : "contrairement à ce qui est soutenu, il ne ressort pas des pièces des dossiers que l'aménagement, en lieu et place des lignes projetées, des lignes existantes entre Bordeaux et Dax et entre Bordeaux et Toulouse présenterait des avantages comparables, notamment en termes de gains de temps et d'augmentation du trafic, sans procéder à des expropriations aussi importantes." Et pour finir seul le GPSO permet un report modal important de l'avion vers le train (la ligne aérienne Toulouse-Orly qui était en 2019 la plus fréquentée en Europe.)
@37	E-registre	CALESTROUPAT	Gilles		22/11/2023 08h11	Colomiers	L'illusion d'une alternative à la LGV.	Les anti-LGV préconisent de moderniser les lignes entre Bordeaux et Irun dans le nord de l'Espagne, Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Limoges-Paris. Un projet moins "coûteux, moins énergivore, plus écologique et plus rapide." Concernant l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse en lieu et place de la LGV. Les temps gagnés ne sont pas comparables LGV : 56 minutes de gagné sur Bordeaux Toulouse. Aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse : 27 minutes dans le meilleur des cas. Je vais vous décrire la catastrophe que représente l'option d'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse. Ce choix permettrait en théorie de gagner 27 minutes pour un coût de 6.8 milliards contre 8.8 milliards et 56 minutes pour le GPSO (coûts de courants : https://www.lgv2030.fr/questions-reponses/pourquoi-ne-pas-reamenager-les-voies-existantes/). Mais il faudrait construire tout de même 50 kilomètres de voies nouvelles (shunts de Langon, Port-Sainte-Marie et Moissac) pour éviter des secteurs trop sinueux (les habitants de ces secteurs le savent-ils ?). Ripper 25 kilomètres de double voie. Modifier 35 kilomètres de rayons de courbures. Construire 25 kilomètres de voies supplémentaires. Supprimer 98 passages à niveau (la réglementation française interdit à des trains de rouler à plus de 160 kilomètre/heure sur une ligne équipée de passages à niveau automatiques). Détruire 360 maisons, entrepôts, bâtiments le long des voies (contre seulement 300 pour le GPSO). Cet ensemble de travaux va durer des années voir une décennie et perturber voire interrompre le trafic et ainsi détourner les usagers du train pour se tourner vers la voiture et l'avion. La ligne Tarbes-Toulouse a été fermée pendant 6 mois pour 23 km de travaux. "Il s'agit de travaux importants, le fait de fermer la ligne permet de concentrer ces travaux, l'autre solution c'était de les faire de nuit pendant dix ans, avec des impacts à n'en plus finir pour nos voyageurs", argumente Catherine Trevet, directrice de SNCF réseau pour la région Occitanie(https://www.francebleu.fr/infos/transports/la-ligne-sncf-entre-tarbes-et-toulouse-fermee-pour-six-mois-1665081721). Si pour 23 km, il faut faire 10 ans de travaux de nuit ou fermer la ligne 6 mois. Combien de temps faudra-t-il pour aménager la ligne Bordeaux Toulouse longue de 257 km ? 100 ans de travaux de nuit ? Fermer la ligne 5 ans ? Christophe Huau, directeur de l'agence GPSO : "moderniser l'existant implique de devoir couper toute circulation des trains pendant cinq à six ans (https://aql.fr/article/une-agence-gpso-pour-eviter-le-deraillement-de-la-lgv/). "Mais faire cet aménagement ne va pas solutionner le problème de capacité. En effet, si vous faites circuler des trains à 220 kilomètres/heure (c'est la vitesse maximum autorisée sur une ligne équipée de signalisation latérale), vous réduisez d'autant les possibilités de sillons pour les autres trains (TER, trains de marchandises). Enfin, dès qu'un convoi a un problème, il bloque les trains qui le suivent ! C'est ce qui est arrivé, il y a quelques mois à Carcassonne. Un train de marchandises qui a déraillé et endommagé les voies bloquait tous les TGVs sur l'axe Toulouse-Narbonne ! Faire cohabiter des trains qui circulent à 220 kilomètres/heure et des passagers qui attendent des TER dans des petites gares est dangereux. C'est ce qui est arrivé le 23 octobre 2022 à Montbarbier (82) avec un train qui ne circulait qu'à 160 km/h. Je vous rappelle que les collectivités locales de l'ex région Midi-Pyrénées ont participé à la construction de la LGV Tours Bordeaux à hauteur de 280 millions d'euros avec l'engagement de l'état, de la région Aquitaine et de la métropole bordelaise de réaliser les prolongements LGV vers Toulouse et Dax. Certains disent que Toulouse a gagné 50 minutes, mais la desserte Paris-Toulouse par Bordeaux se résume à 5 TGVs allers/retours par jour avec arrêt obligatoire à Bordeaux (contre 22 pour Bordeaux !), soit autant que Béziers 15 fois moins peuplé que Toulouse ! Le Conseil d'État a confirmé dans un de ces arrêtés que : "contrairement à ce qui est soutenu, il ne ressort pas des pièces des dossiers que l'aménagement, en lieu et place des lignes projetées, des lignes existantes entre Bordeaux et Dax et entre Bordeaux et Toulouse présenterait des avantages comparables, notamment en termes de gains de temps et d'augmentation du trafic, sans procéder à des expropriations aussi importantes." Et pour finir seul le GPSO permet un report modal important de l'avion vers le train (la ligne aérienne Toulouse-Orly qui était en 2019 la plus fréquentée en Europe.)

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@38	E-registre	Rallumons L'etoile			22/11/2023 10h11	Toulouse	Améliorer et sécuriser les AFNT grâce à l'enquête publique	<p>Ce document ne représente pas l'avis définitif de Rallumons l'Étoile sur le projet soumis à l'enquête publique. Notre association ne le formulera que dans les derniers jours de l'enquête. L'objectif de cette deuxième contribution, comme celui de notre premier courrier du 06/11/23 qu'il complète, est de permettre un bon déroulement de l'enquête publique pour la réussite du projet des AFNT.</p> <p>Notre association est un fervent soutien du projet des AFNT tel qu'il a été soumis à enquête publique pour la DUP. Mais nous sommes très inquiets au moment de l'enquête publique actuelle concernant l'évaluation environnementale du projet tel qu'il est envisagé d'être réalisé.</p> <p>En effet, nous avons alerté depuis plusieurs années sur certains choix qui vont limiter les impacts positifs du projet (pas de cadencement toute la journée, création d'un terminus partiel Route de Launaguet / La Vache, etc.). Et notre préoccupation a été renforcée par l'avis très critique de l'Autorité environnementale (Ae) du 07/09/23 (H1-2/150-160), car il pourrait être un appui sérieux pour de potentiels recours si les problèmes soulevés ne trouvaient pas de réponses suffisantes.</p> <p>Fidèle à sa démarche constructive, Rallumons l'Étoile souhaite contribuer à ce que cette enquête publique permette d'améliorer et de sécuriser le projet en levant un certain nombre de points problématiques avec un projet « AFNT + ».</p> <p>En effet, la commission d'enquête et le maître d'ouvrage semblent pouvoir agir, pendant et après l'enquête, d'une part, pour une meilleure information du public et, d'autre part, sur des améliorations concrètes du dossier soumis à l'enquête publique.</p> <p>Dans cette contribution, nous avons identifié six points qui pourraient être améliorés :</p> <p>A) L'information du public, compte tenu de la complexité et du volume du dossier</p> <p>B) Le volet transport : un projet insuffisant se traduisant par des effets positifs limités en termes de report modal et de pollution</p> <p>C) Le volet infrastructure : choix non argumentés et risques de « fausses manœuvres »</p> <p>D) Le volet gares : un risque de sous-dimensionnement des aménagements</p> <p>E) Un projet connexe à intégrer : la création de la gare de Lespinasse</p> <p>F) L'évolution des circulations ferroviaires pendant les travaux</p> <p>Cette contribution est accompagnée d'une compilation de 179 pages d'extraits des 3 principaux documents du dossier d'enquête afin de faciliter la connaissance des éléments présents dans ceux-ci, leur analyse et les échanges argumentés (lien de téléchargement : https://urlz.fr/ozgo).</p>	231122 - Rallumons - Contributo
@39	E-registre	CARRIERE	Odile	PARTICULIER	22/11/2023 15h11	Bruguières	<p>DEMANDE D'UNE HALTE FERROVIAIRE SUR LA COMMUNE DE LESPINASSE</p> <p>Bonjour</p> <p>Je suis une habitante de BRUGUIERES, et je suis très surprise que la halte sur la commune de lespinasse ne soit toujours pas actée dans le cadre des AFNT.</p> <p>Des liaisons douces sont en projet entre Bruguières et Lespinasse, et il serait facile pour les bruguiérois de rejoindre cette future "hypothétique" halte en vélo.</p> <p>Il nous est demandé de faire des efforts pour lutter contre la pollution et aucun moyen dans le secteur nord de la métropole n'est mis en place pour favoriser les déplacements multimodaux.</p> <p>Je travaille sur la commune de Lespinasse, mon temps de parcours pour rejoindre mon domicile est de 6 minutes habituellement, le soir aux heures de sorties de bureau je mets 20 minutes.</p> <p>Les salariés- les collégiens- les lycéens qui se rendent sur leur lieu de travail ou d'étude gagneraient en qualité de vie, tout en préservant l'environnement.</p> <p>L'opportunité de cette halte ne fait plus aucun doute, l'étude réalisée par un cabinet indépendant diligenté par la région a démontré l'utilité de cette halte sur la commune.</p>		
@40	E-registre	LAMBERT	Jean		22/11/2023 15h11	Pin-Balma	<p>POUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS FERROVIAIRES</p> <p>Dans le cadre d'une réduction des émissions de CO2 liées aux transport, il me paraît indispensable de décongestionner les routes dans le secteur nord de Toulouse particulièrement saturé, mais aussi d'apporter à notre région une solution de transport efficace autre que l'avion pour se rendre à Paris.</p> <p>Pour cela le projet AFNT apporte une réponse pertinente pour favoriser la fréquence des trajets dans le cadre d'un RER Toulousain et permet dans un cadre plus large l'arrivée du GPSO pour rendre le train compétitif face à l'avion dans les liaisons avec Paris.</p> <p>Le projet AFNT, tel qu'il est présenté, propose en outre des aménagements et infrastructures plus modernes et adaptées aux modes de déplacement alternatif (covoiturage, mode doux...)</p> <p>Je suis favorable à ce projet et au confort de vie qu'il va apporter aux habitants de la région toulousaine, particulièrement au nord.</p>		

@41	E-registre	MONDY	Jo		22/11/2023 19h11	Ondes	Non à la LGV et au RER Nord Toulousain	<p>En tant qu'habitant du nord toulousain qui travaille sur Toulouse, je trouve aberrants de tels aménagements pour si peu de bénéfices et de si énormes nuisances.</p> <p>- La LGV: Comme souvent en France, on ne s'intéresse qu'au temps de trajet pour aller à Paris... quelle absurdité dans un monde où les déplacements professionnels se réduisent et où l'aménagement du territoire mérite un plus grand équilibre que des trajets raccourcis pour monter à la capitale avec peu d'intérêt pour les territoires traversés. L'impact écologique des travaux vont être énormes alors que les impacts visuels et sur la qualité de vie des habitants aux alentours seront majeurs. Le coût est astronomique dans un pays qui n'a plus d'argent à dilapider et les contribuables locaux vont devoir financer une partie de la dégradation de leur environnement immédiat. Cet argent pourrait être bien mieux utilisé pour développer les autres modes de transports doux pour le quotidien des habitants.</p> <p>- L'AFNT: L'idée de départ est bonne mais le projet de réalisation catastrophique: doublement des voies avec des impacts évidents sur l'environnement immédiat du canal latéral à la Garonne... qui, cumulé à la LGV, va rendre cette partie du nord-toulousain fort désagréable: nous vivons dans un monde péri-urbain semi rural et c'est un choix auquel nous tenons. De plus, et c'est le plus absurde, la fréquence des trains n'augmentera pas ou presque pas... c'est encore une fois une dépense avec un retour sur investissement négatif (sur le plan environnemental et de qualité de vie) comparativement à l'intention initiale. Je m'oppose fortement à ces futurs travaux et ces futurs aménagements qui vont durablement impacter négativement la vie et les finances de beaucoup de vos administrés pour un bénéfice minime et qui couvre possiblement des intérêts moins honorables qu'affichés. Vous risquez de déclencher une mobilisation contre ces projets bien plus forte dans les mois et années à venir.</p>	
@42	E-registre	DAMAGGIO	Jean		24/11/2023 09h11	Angeville	qu'est ce que l'environnement	<p>Ici il ne faut parler que d'environnement mais pendant ce temps la campagne de « désinformation » globale, dont se rendent coupables les éditeurs du « SO-CONNECTE », continue avec la parole donnée à des élus des plus médiocres exprimant des points de vue inculqués qu'ils ne maîtrisent pas, révélant leur incapacité, et la détention d'un pouvoir qu'ils ont sans être capables de l'exercer. La situation de Lespinasse est révélatrice de ce que l'aboutissement de la LGV passe bien avant la problématique pourtant bien plus urgente des déplacements urbains autour de Toulouse qui bien sûr est sans rapport avec l'environnement... L'enfer est quotidien et n'attendra pas 10 ans pour finir en déflagration. Et la réponse est : « On s'en fout, on veut la LGV ».</p> <p>A noter que pour ne pas avoir à y répondre, les problématiques techniques telles que « le canal » ou la « zone seveso » sont survolées.</p> <p>On peut aussi regretter que l'assommoir de cette propagande relayée par des élus soumis (ou corrompus ?) mais financée par notre argent public, anesthésie un public de citoyens déboussolés qui n'ont pas pris la mesure du désastre annoncé pour leurs enfants. Il y aura des comptes à rendre.</p> <p>Qui doivent être servis ? Les quatre privilégiés de la LGV avec tous ses dégâts listés ? ou la multitude du quotidien et les bienfaits pour tous, de choix porteurs d'une autre qualité de vie ?</p> <p>Le temps c'est de l'argent pour tout le monde, et il n'y a pas photo entre une demie heure de TGV de gagnée pour un VIP, et des heures de bouchons sur la rocade pour la masse des travailleurs au quotidien ce qui est sans rapport avec l'environnement...</p> <p>Nous ne doutons pas qu'il y ait encore dans ce pays, des bureaux d'études dignes de ce nom, capables d'élaborer des solutions qui ne leur soient pas soufflées par les tenants d'un pouvoir qui n'ont que leur réélection en perspective et l'adoration du dieu vitesse. Certains répondront que la LGV va diminuer les embouteillages sur la rocade or l'enquête d'utilité publique précédente avait démontré le contraire mais le préfet est passé outre.</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@43	E-registre		Rallumons l'étoile		24/11/2023 16h11	Toulouse	Suite visio permanence du 24/11/23	<p>A la demande de Monsieur Astruc, membre de la commission d'enquête, un rapide résumé de nos échanges lors de la visio permanence de ce jour.</p> <p>1. Notre association confirme être favorable au projet des AFNT, mais être très inquiète compte tenu du contenu du dossier soumis à cette enquête environnementale et des conséquences possibles.</p> <p>2. L'essentiel de nos remarques concernent les choix faits concourants au report modal et aux effets induits en terme de pollution (infrastructure, offre de transports, projets connexes), car ceux-ci nous semblent limiter aujourd'hui les effets positifs du projet. Or, ces effets positifs pourraient être bien plus importants, améliorant ainsi notablement l'impact environnemental du projet. En ce sens, nos remarques et questionnements nous paraissent pleinement entrer dans le champs de cette enquête publique environnementale.</p> <p>3. Nous pensons qu'un certain nombre de points de difficultés pourraient être levés pendant l'enquête publique, notamment grâce à certains leviers à la disposition de la commission d'enquête (demandes de compléments du dossier au maître d'ouvrage, réunion publique dédiée au report modal, prolongation de l'enquête). Mais il semblerait que la commission d'enquête ne soit pas prête à mobiliser ces leviers pendant l'enquête, ce qui serait dommage. D'autres leviers seront néanmoins possibles à l'issue de l'enquête (rapport et conclusions de la commission d'enquête, suites données par le maître d'ouvrage).</p> <p>4. Il ne faut pas inverser les responsabilités. Notre association pointe effectivement un certain nombre de difficultés, pour la plupart identifiées également par l'Autorité environnementale, car elles nous semblent fragiliser le projet et pouvoir être levées en grande partie grâce à l'enquête. Mais nous ne sommes responsables ni de la non-prise en compte de nos alertes en amont, ni du contenu du dossier soumis à l'enquête, ni du calendrier et des modalités de l'enquête, ni d'éventuels problèmes qui pourraient survenir à l'issue de celle-ci du fait de ces fragilités. Fidèle à sa démarche constructive, notre association essaie de participer au mieux dans le cadre défini par le maître d'ouvrage et la commission d'enquête.</p> <p>Benoit Lanusse Président de Rallumons l'Etoile</p>
@44	E-registre	DUQUÉ	Florian		24/11/2023 20h11	Toulouse	Avis positif AFNT	<p>Bonjour,</p> <p>Avis positif sur ce projet des AFNT nécessaires pour la mise en œuvre du GPSO et du bassin Toulousain.</p>
@45	E-registre	JAMIN	Jean-Guillaume		25/11/2023 11h11	Toulouse	AFNT ambitieux	<p>Je suis favorable à l'AFNT qui est indispensable mais qui se doit d'être ambitieux pour répondre aux besoins des décennies à venir. Pour justifier son "coût" environnemental immédiat, il doit permettre la mise en place d'un RER (de Montauban ou Castelnau d'Estrétefond /jusqu'à Toulouse Matabiau) avec une gare à Lespinasse et un saute-mouton à Raynal-Matabiau).</p>
@46	E-registre	SOUMET	Michel		25/11/2023 13h11	Toulouse	Aménagement indispensable pour construire le RER toulousain	<p>Cet aménagement est indispensable pour construire un véritable réseau de trains RER. Certes il y a des nuisances écologiques mais elles semblent faibles par rapport au gain écologique (le train émet beaucoup moins de gaz à effet de serre et de solution que la voiture). Les nuisances écologiques misent en avant peuvent faire l'objet d'un traitement spécial visant à les réduire. Par exemple la suggestion de prendre en compte la biomasse supprimée en coupant des arbres pour la remplacer par son équivalent est une piste intéressante. Je suis favorable totalement à ce projet</p>
@47	E-registre		Philippe		26/11/2023 09h11	Castelnau-Miran	Terres agricoles	<p>Je n'ai jamais reçu d'informations sur le devenir de mes terres agricoles imputées par la LGV</p> <p>Quand serons nous informé ?</p>

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@48	E-registre	DAMAGGIO	Jean	26/11/2023 12h11	Angeville	toujours l'environnement	<p>ici il ne faut parler que d'environnement mais pendant ce temps la campagne de « désinformation » globale, dont se rendent coupables les éditeurs du « SO-CONNECTE », continue avec la parole donnée à des élus des plus médiocres exprimant des points de vue inculqués qu'ils ne maîtrisent pas, révélant leur incapacité, et la détention d'un pouvoir qu'ils ont, sans être capables de l'exercer. La situation de Lespinasse est révélatrice de ce que l'aboutissement de la LGV passe bien avant la problématique pourtant bien plus urgente des déplacements urbains autour de Toulouse qui bien sûr est sans rapport avec l'environnement... L'enfer est quotidien et n'attendra pas 10 ans pour finir en déflagration. Et la réponse est : « On s'en fout, on veut la LGV ».</p> <p>A noter que pour ne pas avoir à y répondre, les problématiques techniques telles que « le canal » ou la « zone seveso » sont survolées.</p> <p>On peut aussi regretter que l'assommoir de cette propagande relayée par des élus soumis (ou corrompus ?) mais financée par notre argent public, anesthésie un public de citoyens déboussolés qui n'ont pas pris la mesure du désastre annoncé pour leurs enfants. Il y aura des comptes à rendre.</p> <p>Qui doivent être servis ? Les quatre privilégiés de la LGV avec tous ses dégâts listés ? ou la multitude du quotidien et les bienfaits pour tous, de choix porteurs d'une autre qualité de vie ?</p> <p>Le temps c'est de l'argent pour tout le monde, et il n'y a pas photo entre une demi-heure de TGV de gagnée pour un VIP, et des heures de bouchons sur la rocade pour la masse des travailleurs au quotidien ce qui est sans rapport avec l'environnement...</p> <p>Nous ne doutons pas qu'il y ait encore dans ce pays, des bureaux d'études dignes de ce nom, capables d'élaborer des solutions qui ne leur soient pas soufflées par les tenants d'un pouvoir qui n'ont que leur réélection en perspective et l'adoration du dieu vitesse.</p>	
@49	E-registre	SOZZA	Daniel	26/11/2023 15h11	Bressols	EUP concernant l'AFNT	<p>A l'attention de messieurs les commissaires enquêteurs</p>	EUP 2023 N° 9.docx
@50	E-registre	FELIPE	Jean Louis	27/11/2023 10h11	Campsas	DÉFENSE DU CANAL ET FERROVIAIRE EXISTANT	<p>Sujet qui ne concerne pas l'enquête publique, la taxe à 60 minutes de la gare pour tout les impôts foncier (LA TSE) PAS LOGIQUE</p> <p>Le coût de AFNT pour détruire un environnement naturel et reconstruire un environnement superficiel et des nuisances pour les habitants dans la zone de AFNT parce que La surface détruite reste détruite à toujours ON MARCHÉ SUR LA TÊTE</p> <p>P.S.</p> <p>Le vrai coût du projet AFNT nos élus concernés sont le flou total et pas de problème dans leurs têtes pour ce projet parce qu'ont payé les taxes foncières</p> <p>CONCLUSION</p> <p>Remettre des trains en service sur les voies existantes ont peut dire ON MARCHÉ LA TÊTE HAUTE DANS LE BON COULOIR DU SUJET</p> <p>JE suis pour la rénovation et amélioration du ferroviaire existant et autres transports du quotidien pour toute la population riches et pauvres</p> <p>Projet LGV BORDEAUX TOULOUSE IL faut avoir la tête sur les épaules. Rénovation de l'existant pourrait être raisonnable avec suppressions des passages à niveaux mortels par des ponts et la création et amélioration des gares</p>	
@51	E-registre	DUFFRECHOU	Christophe	27/11/2023 18h11	Lespinasse	BENEFICE DU PROJET	<p>ETANT HABITANT DE LESPINASSE JE NE TIRE AUCUN BENEFICE QU'IL SOIT ECOLOGIQUE OU ECONOMIQUE DU TGV ET HYPOTHETIQUE RER.</p> <p>VOS ETUDES DE POLLUTION DE L'AIR ET DU BRUIT NE PRENENT EN AUCUN CAS LES VOIES SUPPLEMENTAIRES</p> <p>L'AUGMENTATION CROISSANTE DE LA CIRCULATION SUR LA M63 .</p> <p>LA NOUVELLE CONSTRUCTION D'UN MUR ANTI BRUIT QUI NE SERA QUE D'UN COTE DE LA VOIE, DU MUR PROTECTION SEVESO</p> <p>LA RESSONNANCE AVEC LE CANAL QUI EST DEJA IMPORTANTE AVEC LE FRET SNCF.</p> <p>JE SUIS DEJA CONCERNER PAR LE BRUIT ETANT EN BAS DU CANAL COTE ECOLE DE LESPINASSE.</p> <p>LES REPERCUSSIONS DU BRUIT SUR LES BALADES SUR LE CANAL. POURRONS NOUS ENCORE SE PARLER SANS CONTRAINTES ?</p> <p>LA SEULE RAISON DE SOUTENIR CE PROJET C'EST L'OBTENTION D'UNE HALTE A LESPINASSE CE QUI DESENGORGERAIS LA M63</p> <p>ET DONNERAIS UN AVENIR A NOTRE VILLE VU L'AUGMENTATION DU NOMBRE D'HABITANTS.</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@52	E-registre		Rallumons L'etoile		28/11/2023 08h11	Toulouse	Impact des afnt sur le bloc est de l'étoile ferroviaire	<p>Rappels</p> <p>Dans notre contribution n°2 du 22/11/23, nous nous inquiétons sur les choix non argumentés et les risques de « fausses manoeuvres » du volet infrastructure du projet des AFNT tel qu'il est soumis à l'enquête publique environnementale.</p> <p>En effet, certains choix nous semblent en contradiction, non seulement, avec le dossier soumis à l'enquête de la DUP, mais, plus généralement, avec les objectifs du projet en terme d'augmentation de la capacité et de la robustesse. De ce point de vue, la suppression, en catimini, du nouveau saut-de-mouton Route de Launaguet et la promotion de la création d'un terminus partiel Route de Launaguet, justifiée pour « améliorer la robustesse », nous inquiétaient fortement.</p> <p>Nous avons donc demandé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rajouter au dossier une note resituant les AFNT dans une vision globale des questions de capacités et de robustesse des circulations sur l'axe Montauban/Castelnaudary. • Ajouter au dossier soumis à l'enquête l'étude d'exploitation réalisée par la Direction générale de l'Exploitation de SNCF Réseau pour vérifier l'impact de la suppression du nouveau saut-de-mouton Route de Launaguet prévu dans la DUP. <p>Nouveaux éléments</p> <p>Or, nous venons de découvrir dans le dossier qu'il était projeté que le faisceau de 4 voies dédiées aux AFNT impacte l'une des deux voies du bloc Est (voir pages suivantes et la page 65 du dossier F4-12 du dossier soumis à l'enquête publique). Pourtant, ce bloc Est (Saint-Sulpice, Albi, Castres, Rodez, Figeac) devait être le plus indépendant possible du bloc central pour améliorer la capacité et la robustesse de l'exploitation sur l'étoile ferroviaire toulousaine.</p> <p>Non seulement, il paraît injustifiable que les AFNT impactent négativement l'offre ferroviaire sur l'Est de l'étoile ferroviaire (Saint-Sulpice, Albi, Castres, Rodez, Figeac), mais c'est un indice de plus que les choix faits poussent à imposer, sans l'assumer, la création d'un terminus partiel Route de Launaguet et la réduction de l'offre TER/RER prévue dans la DUP.</p> <p>Nous renouvelons donc nos demandes de production de pièces supplémentaires par SNCF Réseau.</p> <p>Illustrations dans la contribution complète en pièce jointe.</p>	231124 - Rallumons - Contributo
@53	E-registre		Rallumons L'etoile		28/11/2023 08h11	Toulouse	Impact des afnt sur le bloc est de l'étoile ferroviaire	<p>Rappels</p> <p>Dans notre contribution n°2 du 22/11/23, nous nous inquiétons sur les choix non argumentés et les risques de « fausses manoeuvres » du volet infrastructure du projet des AFNT tel qu'il est soumis à l'enquête publique environnementale.</p> <p>En effet, certains choix nous semblent en contradiction, non seulement, avec le dossier soumis à l'enquête de la DUP, mais, plus généralement, avec les objectifs du projet en terme d'augmentation de la capacité et de la robustesse. De ce point de vue, la suppression, en catimini, du nouveau saut-de-mouton Route de Launaguet et la promotion de la création d'un terminus partiel Route de Launaguet, justifiée pour « améliorer la robustesse », nous inquiétaient fortement.</p> <p>Nous avons donc demandé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rajouter au dossier une note resituant les AFNT dans une vision globale des questions de capacités et de robustesse des circulations sur l'axe Montauban/Castelnaudary. • Ajouter au dossier soumis à l'enquête l'étude d'exploitation réalisée par la Direction générale de l'Exploitation de SNCF Réseau pour vérifier l'impact de la suppression du nouveau saut-de-mouton Route de Launaguet prévu dans la DUP. <p>Nouveaux éléments</p> <p>Or, nous venons de découvrir dans le dossier qu'il était projeté que le faisceau de 4 voies dédiées aux AFNT impacte l'une des deux voies du bloc Est (voir pages suivantes et la page 65 du dossier F4-12 du dossier soumis à l'enquête publique). Pourtant, ce bloc Est (Saint-Sulpice, Albi, Castres, Rodez, Figeac) devait être le plus indépendant possible du bloc central pour améliorer la capacité et la robustesse de l'exploitation sur l'étoile ferroviaire toulousaine.</p> <p>Non seulement, il paraît injustifiable que les AFNT impactent négativement l'offre ferroviaire sur l'Est de l'étoile ferroviaire (Saint-Sulpice, Albi, Castres, Rodez, Figeac), mais c'est un indice de plus que les choix faits poussent à imposer, sans l'assumer, la création d'un terminus partiel Route de Launaguet et la réduction de l'offre TER/RER prévue dans la DUP.</p> <p>Nous renouvelons donc nos demandes de production de pièces supplémentaires par SNCF Réseau.</p> <p>Voir la contribution complète en pièce jointe pour les illustrations</p>	231124 - Rallumons - Contributo
R65	Registre papier	CREPLET			28/11/2023 09h11			<p>M. CREPLET, Lespinasse</p> <p>Prolongement du mur anti-bruit au niveau du pôle enfance</p> <p>Inquiétude sur l'ombrage du canal et les déperditions en eaux</p> <p>Prevoir la pause de quai pour la halte de Lespinasse (par anticipation)</p> <p>Influence du passage des trains sur la structure de la berge du canal (digue)</p> <p>Maison éclésiare présente sur le filin, et détruite sur le plan, où est la vérité ?</p>	
@54	E-registre	GALINAT	Christophe		28/11/2023 13h11	Toulouse	AFNT : un projet utile	<p>Ces aménagements sont d'intérêt général et prennent en compte l'évolution démographique de Toulouse et de des territoires limitrophes pour faciliter les déplacements quotidiens.</p> <p>il est par ailleurs indispensable à l'arrivée de la LGV</p>	
@55	E-registre	ROUX	Adrien	entreprise NGE	28/11/2023 13h11	Miremont	Avis sur projet AFNT	<p>Ce projet rendra la métropole Toulousaine plus attractive et plus accessible pour tous.</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@56	E-registre	FABRE	Thierry	Riverain du projet	28/11/2023 22h11	Lespinasse	Création de la halte ferroviaire de Lespinasse	<p>Le projet AFNT ne peut continuer sans prendre réellement la mesure de l'attente des habitants de Lespinasse et des communes limitrophes pour qu'il s'accompagne de la création d'une halte ferroviaire TER au niveau de Lespinasse</p> <p>Le souci de "mobilités douces" mis en exergue tout au long de ce dossier perd toute cohérence en persistant à faire l'impasse sur la prise en compte des avantages à offrir aux citoyens concernés un moyen d'accès aux transports ferroviaires</p> <p>Les arguments avancés à l'encontre de notre attente (allongement des trajets, emprise de la halte,...) deviennent encore plus insignifiants quand on regarde le présent dossier d'enquête, tous les multiples impacts listés et l'ampleur des travaux projetés</p> <p>Étant résident de Lespinasse à proximité de l'écluse il serait pour moi inadmissible de n'avoir que les nuisances très directes de ce projet avec la destruction d'une rive du canal par des travaux pharaoniques sans cette contrepartie, attendue depuis très longtemps et totalement justifiée par ailleurs</p> <p>D'autant plus que si la halte ne se fait pas grâce à l'AFNT (ou tout au moins à l'occasion de), il deviendra évident qu'elle ne se fera jamais. Au mépris des attentes de nombreux citoyens</p>	
@57	E-registre		Marie France		29/11/2023 07h11	Lespinasse	Halte à Lespinasse	<p>Lespinasse n'a pas besoin d'une éventualité de halte dans les années à venir.</p> <p>C'est maintenant qu'elle a besoin de cette halte.....</p> <p>Venez vous promener dans notre ville, elle est "engorgée" de voitures.</p> <p>Halte aux nuisances provoquées par cette circulation, protégeons la planète et donnez la possibilité aux gens de profiter du TER pour être en 10mns au centre de Toulouse et tant pis si cela fait perdre 2mns aux passagers antérieurs de la Halte à Lespinasse.</p>	
@58	E-registre		Rallumons l'étoile		30/11/2023 09h11	Toulouse	Avis favorable sous réserve d'améliorer le projet en termes de report modal et de réduction de la pollution	<p>Notre association donne un avis favorable sous réserve d'améliorer le projet en termes de report modal et de réduction de la pollution. En effet, le projet tel que soumis à l'enquête publique environnementale a des effets trop limités en termes de report modal et de réduction de la pollution par rapport à un investissement de près de 720 M€ qui a des impacts négatifs très forts sur l'environnement. Cela se traduit par des fréquentations supplémentaires attendues modestes (évaluation de 2012), un bilan socio-économique négatif et un bilan carbone faiblement positif.</p> <p>Nos réserves visent à améliorer fortement le projet en termes de report modal et de réduction de la pollution pour faire pencher nettement la balance en faveur des effets positifs sur l'environnement du projet des AFNT. Leur mise en œuvre permettrait, sans nul doute, d'augmenter fortement les fréquentations attendues, de rendre positif le bilan socio-économique et d'améliorer le bilan carbone. Ces différentes réserves sur le volet transport, le volet infrastructure, le volet gares, le projet connexe de création d'une gare de Lespinasse et sur l'évolution de l'offre ferroviaire pendant la phase de travaux nous semblent donc pleinement entrer dans le champ de cette enquête publique environnementale.</p> <p>Nos 5 réserves :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 : un volet transport insuffisant à préciser et à améliorer 2 : revoir le volet infrastructure entre La Vache et Matabiau 3 : revoir le volet gares pour éviter un sous-dimensionnement des aménagements 4 : intégrer le projet connexe de création d'une gare à Lespinasse 5 : améliorer les circulations ferroviaires pendant les travaux <p>Les formulations de certaines réserves sont légèrement différentes de celles exposées dans nos 4 premières contributions. En effet, ces dernières visaient d'abord à permettre à la commission d'enquête de demander des informations et des documents au maire d'ouvrage pour améliorer le contenu du dossier pendant l'enquête. Les réserves exprimées dans ce présent document visent à améliorer le projet après l'enquête. Les explications sont parfois plus développées dans les premières.</p> <p>Nos premières contributions</p> <p>Contribution n°1 le 06/11 (https://urlz.fr/oEOB)</p> <p>Contribution n°2 le 22/11/23 (https://urlz.fr/oEBM) et compilation d'extraits du dossier (https://urlz.fr/ozgo)</p> <p>Contribution n°3 le 24/11/23 (https://urlz.fr/oEOv)</p> <p>Contribution n°3 le 24/11/23 (https://urlz.fr/oEOv)</p>	231129 - AFNT - Avis final Rallumons

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@59	E-registre	BOUCHE	Gilles		30/11/2023 11h11	Paulhac	AFNT	<p>Monsieur le Commissaire enquêteur,</p> <p>Je suis favorable aux AFNT.</p> <p>A la lecture de certains avis, je souhaiterais replacer le projet des AFNT dans son contexte.</p> <p>En 1992, le schéma directeur des liaisons à grande vitesse comportant un projet LGV Aquitaine de Saint-Pierre-des-Corps à Bordeaux est approuvé.</p> <p>Au début des années 2000, plutôt que de créer un nouvel aéroport aux environs de Toulouse, il est décidé d'engager le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse (Grand Projet ferroviaire Sud-Ouest : GPSO).</p> <p>Le but de cette LGV est de mettre Toulouse à 2h00 environ de Paris. La durée de 2h00 permet le report modal de l'avion vers le train de 60 à 70% de passagers (exemple de Marseille-Paris). En 2018 (période avant Covid), la ligne Toulouse-Paris Orly de l'aéroport Toulouse-Blagnac (ATB) connaît une fréquentation de 2,2 millions de passagers. Aujourd'hui, cette fréquentation repart à la hausse mais avec « seulement » 1,6 million de passagers.</p> <p>Le projet de LGV permettra sur un report modal de l'avion vers le train d'environ 2 millions de passagers (chiffres 2018) ou 1 million (chiffres 2022) et une diminution non négligeable du nombre de mouvements d'avions.</p> <p>Les projets de GPSO, AFSB et AFNT permettront donc d'assurer un report modal non négligeable vers un moyen de transport décarboné.</p> <p>Parallèlement au projet de GPSO, la LGV Sud Europe Atlantique est construite et arrive à Bordeaux en 2016.</p> <p>Afin de pénétrer aux cœurs des villes de Bordeaux et Toulouse, des aménagements doivent être réalisés : Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT).</p> <p>Cependant, à la lecture des arguments du contributeur « Rallumons l'Etoile », je me dois de vous signaler que je partage entièrement leurs arguments et propositions.</p> <p>La prochaine étape sera de prolonger la LGV de Toulouse à Narbonne, afin de rapprocher Bordeaux de Lyon/Marseille/Barcelone, mailler les LGV du Sud de la France et éviter les aberrations « écologiques » que sont les vols Bordeaux-Marseille, Toulouse-Lyon, Toulouse-Barcelone.</p> <p>Je soutiens donc les projets de LGV Bordeaux-Toulouse, des AFSB et AFNT puisqu'ils sont liés, mais assortis des réserves formulées par « Rallumons l'Etoile ».</p>	
@60	E-registre	DAMAGGIO	Jean	association Alternative LGV Midi-Pyrénées	30/11/2023 14h11	Angeville	notre association à la lecture des contributions	<p>Bilan de l'association Alternative LGV Midi Pyrénées</p> <p>A la lecture des contributions qui pourraient être plus nombreuses si l'enquête avait été prolongée voici notre bilan :</p> <p>Ce qui ne va pas :</p> <p>Ce n'est pas seulement la gare de Lespinasse qui est nécessaire aujourd'hui et pas demain, mais tout l'aménagement de la ligne actuelle or il est dit et répété que ce fait est soumis au dossier LGV donc... pour 2032 au mieux. Depuis dix ans nous le répétons, améliorer le quotidien doit être découplé de la LGV.</p> <p>Pourquoi les commissaires enquêteurs de 2014 donnèrent un avis défavorable ? Car avec l'argent dépensé pour le bénéfice obtenu, il y a beaucoup mieux à faire surtout quand l'EUP environnement révèle les tristes effets des travaux et des suites. Bien sûr les autorités répondent que des réponses ont été apportées, comme à celles de l'AE, ce qui est faux.</p> <p>Décongestionner Toulouse ? Avec deux voies nouvelles Toulouse-Bordeaux même pas pour le fret ! C'est pour nous faire rire, sauf que 15 milliards c'est beaucoup : 15 000 000 000 euros</p> <p>L'embrouille la plus massive est la suivante : combien d'années pour compenser les gaz à effet de serre du chantier ? Les infos ont fortement évolué sur ce point allant de 10 ans à 100 ans ! Nous souhaitons bien des tristesses aux voisins des travaux.</p> <p>Ce qui va :</p> <p>Une métropole plus attractive ? Oui pour ceux qui en auront les moyens financiers. En fait elle est déjà très largement attractive !</p> <p>Le prix à payer, ce sont des nuisances écologiques faibles ? Bien sûr, des efforts sont faits mais il faut les mesurer à l'échelle de tout le projet soit 4800 hectares détruites. Il est incohérent de dire que c'est l'étape pour la LGV et ne juger que des effets AFNT !</p> <p>Capital pour le Gers ? Avec des habitants contents de payer la taxe, contents de voir les finances du département payer la LGV, contents de voir les finances de la région payer pour la LGV... quand tant d'argent mal dépensé servirait le développement économique du Gers</p> <p>La contribution enthousiaste ? Car la personne va se déplacer Toulouse-Paris ! Je croisais qu'il y avait déjà un TGV Paris-Toulouse !</p> <p>Notre bilan est plus négatif que jamais au sujet d'aménagements qui ne sont pas des aménagements mais des constructions nouvelles. Parmi les contributions il est facile de repérer le lobby du BTP et regrettable de n'y voir aucun élu, député, conseiller municipaux de la métropole etc.</p> <p>Pour en savoir plus il reste les infos du blog de notre association : http://lgv-legislatives-2012.over-blog.com/</p>	
@61	E-registre		Nicolas		30/11/2023 18h11	Lespinasse	Halte obligatoire à Lespinasse	<p>La circulation dans Lespinasse est devenue un enfer depuis quelques années !!!</p> <p>Et cela ne va pas s'arranger à l'avenir ... et je ne parle même pas de la pollution ...</p> <p>Une halte est obligatoire à Lespinasse pour le bien vivre des habitants et pour l'attractivité du village.</p>	
@62	E-registre	FAUROUX	Beatrice		30/11/2023 21h11	Toulouse	Mesure compensatoire nuisances sonores du projet ferroviaire dans Toulouse centre proche Matabiau	<p>Le mur antibruit s'arrête au niveau du chemin Reynal et ne protège donc pas les habitants qui habitent au delà en longeant la rue Michel Ange. Or le trafic va fortement impacter les habitants notamment ceux qui logent dans des maisons des années 60-70 qui ne disposent pas d'isolation phonique suffisante .</p> <p>Nous demandons donc le prolongement du mur antibruit le long de la rue Michel Ange jusqu'au droit du chemin Lapujade;</p>	Capture d'écran 2023-11-06 1418

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@63	E-registre	DIOT	Olivier		30/11/2023 21h11	Toulouse	Nuisances sonores du projet ferroviaire dans Toulouse centre - secteur rue Michel Ange / Chemin Lapujade	<p>Le projet va impliquer une hausse sensible du trafic ferroviaire et donc une hausse des nuisance sonores, tout particulièrement pour les habitants de la rue Michel Ange et des rues perpendiculaires à cet axe.</p> <p>Un mur anti-bruit est prévu mais s'arrête au droit du chemin Raynal.</p> <p>Notre lieu d'habitation étant situé au niveau d'un nœud ferroviaire, nous demandons le prolongement du mur anti bruit le long de la rue Michel Ange, jusqu'à l'intersection avec le chemin Lapujade.</p> <p>Espérant que notre demande sera entendue.</p> <p>Bien cordialement,</p>	
@64	E-registre	HERNANDEZ	Lucas		30/11/2023 22h11	Castres	Avis défavorable	<p>Bonjour,</p> <p>Le projet AFNT, tout comme celui qui l'englobe, le GPSO, est encore un de ces grands projets d'infrastructures anachronique qui, sous couvert de croissance "verte", favorise les grands groupes de BTP et la centralisation galopante. Comme il a été dit et redit par des scientifiques, climatologues et autres experts bien plus crédibles que moi, ce projet n'est absolument pas écologique. Les zones protégées traversées, les milliers d'hectares artificialisés, les tonnes de béton, gravats et métal déversés, ... rien de tout cela n'est écologique. Le fret ferroviaire est au point mort, nul espoir de voir les camions circulant sur l'autoroute déporté sur les rails. Nul espoir non plus de voir plus de gens prendre le train, les tarifs seront toujours aussi élevés, et sous prétexte de gagner quelques dizaines de minutes, les gares intermédiaires ne seront plus aussi bien desservies. Autant dire que les ruraux qui prenaient le train ne le prendront même plus. Rien ne va dans ce projet. Certes le Lyon-Turin est encore pire, mais il serait bon de cesser de croire que le train est forcément écologique. Lorsque les seuls intérêts qui soutiennent un tel aménagement ne sont que privés, il est temps de remettre en cause notre modèle de société.</p> <p>Cordialement</p>	
@66	E-registre	LAMOTE	Fanny		01/12/2023 10h12	Rouffiac Tolosan	Appui pour le maintien de la qualité de service sur les lignes venant d'Albi et de Saint Sulpice	<p>Je souhaite exprimer ma volonté du maintien d'un service équivalent au service actuel sur les lignes venant d'Albi et de Saint Sulpice.</p> <p>L'avenir est dans le maintien et l'amélioration des dessertes en train et de leur fréquence.</p> <p>Je pense qu'une dégradation du service viendrait à l'encontre des enjeux environnementaux des accords de Paris, et du service public de façon générale.</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@67	E-registre	CANTALOUBE	Didier		01/12/2023 10h12	Gragna ue	AFNT et impacts sur les trains de l'Est	<p>Bonjour,</p> <p>Dans le cadre des AFNT, le dossier mets en lumière des impacts sur le réseau des trains venant du Nord-Est (de Saint-Sulpice, Castres, Albi, Rodez et Figeac).</p> <p>Dans le dossier F4-12 Étude d'Impact page 65, l'image montre qu'une des voies venant du Nord va emprunter la voie la plus à l'ouest de la branche Nord-Est. Voir fichier joint.</p> <p>On peut également voir sur la vidéo du dossier de l'enquête publique, de la minute 7'08" à 7'13", la confirmation de cet impact.</p> <p>Si ce choix est maintenu, LE RISQUE MAJEUR EST UNE DÉGRADATION DE L'OFFRE POUR LES TRAINS DE L'EST VENANT DE SAINT-SULPICE, CASTRES, ALBI, RODEZ ET FIGEAC, puisque les nouveaux cisaillements (emprunt d'une voie du Nord-Est par les trains du Nord) risquent de faire perdre de la capacité au réseau.</p> <p>EN CONSÉQUENCE, JE DEMANDE QUE LE BLOC NORD-EST (LES 2 VOIES VENANT DE SAINT-SULPICE) GARDE SON INDÉPENDANCE VIS À VIS DES AUTRES BLOCS COMME CELA EST LE CAS ACTUELLEMENT, ET DONC QU'AUCUNE AUTRE VOIE NE VIENNENT EMPÊCHER SUR CE BLOC AFIN D'ÉVITER TOUT IMPACT SUR LE CADENCEMENT ACTUEL ET POUVOIR MEME GARDER LA POSSIBILITE D'UNE AUGMENTATION DE L'OFFRE AFIN DE FAVORISER LE REPORT MODAL DEMANDE DANS LE CADRE DES AFNT</p>	Cisaillement branche Nord-Est.pd
@68	E-registre	ALAMOME	Guillaume		01/12/2023 10h12	Saint- Jean	Impact de la suppression du nouveau saut-de- mouton entre la Vache et Matabiau sur le trafic des lignes de l'Est	<p>La suppression du nouveau saut-de-mouton prévu dans la DUP entre La Vache et Matabiau va impacter l'une des voies dédiées aux trains vers l'est : Saint-Sulpice, Castres, Albi, Rodez et Figeac.</p> <p>Les AFNT risquent l'impacter (ou limiter) le trafic des trains vers l'est (Saint-Sulpice, Castres, Albi, Rodez et Figeac), d'intérêt régional, et d'intérêt pour la métropole pour créer un véritable réseau RER.</p> <p>Si des aménagements nouveaux, à vocation "nationale" car tournés principalement vers Bordeaux et Paris ne prennent pas en compte les intérêts régionaux et locaux, ce seront de nouveaux grands travaux mal reçus par la population car orientés au profit de certains besoins au détriment de l'intérêt commun.</p>	
@69	E-registre	PASCUAL	Axel	Rallumons l'étoile	01/12/2023 15h12	Saint- Sulpice- la-Pointe	Impact sur les trains venant de l'EST	<p>Bonjour,</p> <p>Est-ce qu'un impact négatif est à prévoir sur les lignes provenant de l'Est de Toulouse (St Sulpice et au-delà) du fait de l'utilisation des voies qui lui sont à présent dédiées? Est-ce qu'une étude d'impact sur le trafic Est a été réalisée et communiquée? Comment cela oriente-t-il les décisions prises?</p> <p>Merci par avance de votre retour.</p>	
@70	E-registre	VINCENS	Patrice	Association Tarsly/Inaut basée à Albi	02/12/2023 08h12	Albi	Accès à la gare de Toulouse- Matabiau	<p>La mise à 4 voies de l'accès Nord de la gare de Toulouse-Matabiau doit s'inscrire dans le développement général des relations de type "banlieue" et prendre en compte la mise en service du futur RER toulousain.</p> <p>Une branche de celui-ci devrait desservir la ligne Toulouse-St Sulpice. Le développement des relations sur cette branche implique à terme la mise à 2 voies de la totalité de cette section de ligne, y compris sous les deux tunnels et à l'entrée de la gare de Toulouse-Matabiau. La création de nouveaux quais côté rue de Périole ne doit en aucun cas impacter l'entrée en gare Matabiau des circulations allant ou provenant du quart Nord-Est de Midi-Pyrénées.</p>	
@72	E-registre	JULIO	Neko		03/12/2023 08h12	Toulouse	Avis favorable	<p>Je donne un avis favorable au projet.</p> <p>Il s'inscrit totalement dans le cadre des enjeux actuels, notamment d'ordre écologique, économique et stratégique.</p> <p>La modernisation de ce tronçon devra permettre d'améliorer les conditions de circulation des trains, ainsi que la mobilité des voyageurs, notamment afin de rendre attractif l'utilisation du train pour certains trajets.</p> <p>Une vigilance importante devra t'être apportée lors de la réalisation de ce projet, en particulier concernant les impacts environnementaux qu'il risque d'engager, afin d'en limiter le plus possible les impacts néfastes.</p>	
@73	E-registre	DAMAGGIO	Jean	association Alternative LGV Midi-Pyrénées	03/12/2023 09h12	Angeville	AFNT et AFSB	<p>Pour Bordeaux c'est seulement une ligne en plus pour AFSB et jusqu'à présent il y avait consensus sur la question. Mais Bordeaux Métropole vient de voter de justesse un financement car à présent des parlementaires de gauche et de droite réclament purement un moratoire sur le financement des AFSB après avoir mené des auditions depuis le mois de mai. « Les échanges fournis et constructifs que nous avons eu avec SNCF Réseau nous amènent à émettre de sérieux doutes quant à l'utilité réelle des AFSB. Les documents transmis indiquent que les voies existantes seraient suffisantes pour absorber les circulations prévues pour répondre à la fois aux exigences du RER Métropolitain et à l'augmentation du trafic TGV et fret », écrivent les huit élus de Gironde.</p> <p>C'est par 61 voix pour et 39 contre, que le plan de financement à 354 millions d'euros échelonné sur 40 ans fléché sur les AFSB a été voté.</p> <p>Je rappelle que pour AFNT ce sont deux voies en plus et pas seulement sur 12 km. Je sais cette EUP concerne l'environnement seulement car tout est coupé en tranches pour empêcher toute réflexion globale.</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@74	E-registre	CALESTROUPAT	Gilles		03/12/2023 09h12	Colomiers	L'illusion d'une alternative à la LGV.	L'aménagement des voies existantes sur Bordeaux-Toulouse, coûte 6.8 milliards d'euros (vs LGV : 8.8 milliards d'euros) permet de ne gagner que 27 mm (vs LGV : 56 mm), détruit 664 ha (vs LGV : 700 ha), 360 bâtis (vs LGV : 300), ferme la ligne 6 à 10 ans (vs LGV : pas de fermeture). CQFD : LGV ou rien !	
@75	E-registre		Éloïse		03/12/2023 16h12	Saint-Rustice	Je suis contre	Je suis contre. Habitant dans la plaine à côté de saint rustice(31620) D'un côté j'ai la voie déjà existante à 150 mètres et de l'autre la nouvelle à 200 mètres. Fini le calme. Fini de voir les Pyrénées depuis mon jardin. Fini de voir des cervidés dans mon jardin. Sachant que pour passer comme il est prévu vous allez passer 2 fois au-dessus du canal une avant Saint-Rustice et l'autre après pour rejoindre la voie déjà existante. Pourquoi ne pas rattacher la LGV à la ligne existante à Grisolles (82)	
@76	E-registre		Éloïse		03/12/2023 16h12	Castelnau-d'Estrétefonds	Contre	Pourquoi ne pas réhabiliter la ligne déjà existante. Sachant qu'il est prévu d'augmenter le nombre de RER. Cela coûtera moins cher et ça préservera la nature. Plein d'habitant vous en remerciera.	
@77	E-registre	ROSSÉ	Elizabeth		03/12/2023 18h12	Toulouse	Impasse de Negreneys	Après avoir pris connaissance du rapport concernant le projet SNCF Toulouse Nord, je me rends compte que la situation de maintenance des trains, qui se situe sous mes fenêtres (je réside au fond de l'impassse dans un petit immeuble de 2 étages), n'a pas été prise en compte. L'extension de l'activité ferroviaire prévue (LGV, trains de banlieue en plus du trafic existant) va nécessairement induire une augmentation majeure de la maintenance et donc des nuisances sonores, déjà bien importantes et estimées pour ce qui est de 2015 à 67,7 DB (je suis au 1er étage). Le rapport prévoit des fenêtres à double vitrage ; or, mon appartement en est déjà équipé sans que cela n'empêche d'entendre le bruit des machines notamment quand les décompresseurs s'activent. Je ne doute pas de l'intérêt du développement des transports en commun et notamment ferroviaire mais en tant que riveraine je souhaite conserver voir améliorer ma qualité de vie. Aujourd'hui, les nuisances sont déjà importantes et avec la multiplication du trafic il est certain qu'elles vont augmenter. Et pour l'instant rien ne semble prévu. J'ai pu en échanger avec de nombreux voisins qui partagent la même inquiétude à ce sujet. Habitante de l'impassse depuis 2020 nous avons déjà eu à interpellé plusieurs fois la SNCF au sujet des nuisances sonores (certains trains laissant tourner leur moteur parfois tout un week-end). Vivre ainsi n'est pas supportable. Il est nécessaire d'engager la mise en place d'équipement adapté type mur anti-bruit comme cela est envisagé sur d'autres portions des rails.	
@78	E-registre	ALBAGNAC	Benoit	Mairie de St Sulpice la pointe	03/12/2023 18h12	Saint-Sulpice-la-Pointe	les AFNT ne doivent pas impacter négativement le trafic des trains de l'est venant de St Sulpice, Albi, Castres, Rodez et Figeac	Bonjour, Dans le cadre des AFNT, le dossier met en lumière des impacts sur le réseau des trains venant du Nord-Est (de Saint-Sulpice, Castres, Albi, Rodez et Figeac). Dans le dossier F4-12 Étude d'Impact page 65, l'image montre qu'une des voies venant du Nord va emprunter la voie la plus à l'ouest de la branche Nord-Est. On peut également voir sur la vidéo du dossier de l'enquête publique, de la minute 7'08" à 7'13", la confirmation de cet impact. Voir fichier joint. Si ce choix est maintenu, LE RISQUE MAJEUR EST UNE DÉGRADATION DE L'OFFRE POUR LES TRAINS DE L'EST VENANT DE SAINT-SULPICE, CASTRES, ALBI, RODEZ ET FIGEAC, puisque les nouveaux cisaillements (emprunt d'une voie du Nord-Est par les trains du Nord) risquent de faire perdre de la capacité au réseau. EN CONSÉQUENCE, JE DEMANDE QUE LE BLOC NORD-EST (LES 2 VOIES VENANT DE SAINT-SULPICE) GARDE SON INDÉPENDANCE VIS À VIS DES AUTRES BLOCS COMME CELA EST LE CAS ACTUELLEMENT. ET DONC QU'AUCUNE AUTRE VOIE NE VIENNENT EMPÊCHER SUR CE BLOC AFIN D'ÉVITER TOUT IMPACT SUR LE CADÈNEMENT ACTUEL ET POUVOIR MEME GARDER LA POSSIBILITE D'UNE AUGMENTATION DE L'OFFRE AFIN DE FAVORISER LE REPORT MODAL DEMANDE DANS LE CADRE DES AFNT	Capture d'écran 2023-12-03 1917

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@79	E-registre	PERRIN	Sara		03/12/2023 18h12	Toulouse	Impasse Négrenays	<p>Bonjour,</p> <p>Etant habitante de l'impasse de Négrenays depuis 12 ans maintenant, j'ai constaté une augmentation ces dernières années des nuisances sonores dues à la voie ferrée (dégazages, vibration, odeurs de gazoil, oubli d'arrêt d'alarmes "attention à la marche", etc.). Je vous partage donc mon inquiétude face à ce projet quant à l'augmentation de nuisances déjà bien présentes et que la SNCF refuse de prendre en compte. Nous sommes dans un dialogue de sourds depuis trop longtemps maintenant.</p> <p>Je suis surprise de ne pas trouver dans l'enquête les données sonores prises chez moi. Un capteur a été placé chez moi. Où sont ces données?</p> <p>Un mur anti-bruit n'est pas prévu de notre côté de l'impasse. Pourquoi? Et, s'il y a installation d'un mur anti-bruit, de quel type sera-t-il? Ayant deux fenêtres qui donnent sur la voie ferrée, je n'envisage pas un mur en parpaings.</p> <p>Les doubles-vitrages sont proposés comme solution. Envisagez-vous que nous passions tout l'été fenêtres fermées?</p> <p>Merci.</p>	
@80	E-registre	MEBAOUDJ	Richard	Non au gratte ciel de Toulouse-Collectif pour un urbanisme citoyen	03/12/2023 18h12	Toulouse	Enquête Publique ANFT	<p>On peut retenir de ce dossier, en l'état et au vu des informations communiquées (tout en déplorant une nouvelle fois des conditions d'information et de consultation très limitées), qu'il semble clairement pensé et orienté principalement pour la LGV Paris-Toulouse.</p> <p>Il est très problématique que l'autorité environnementale souligne un impact environnemental négatif très important au regard des gains très limités pour les mobilités du quotidien des habitant.es de l'aire urbaine toulousaine.</p> <p>Il est aussi très problématique que l'étude socio-économique fasse ressortir un bilan économique mauvais au regard de la sous-utilisation voyageurs qui serait faite de ces infrastructures alors que celles-ci représentent des investissements financiers importants dont on peut alors se demander s'ils ne seraient pas mieux investis dans des améliorations immédiates des mobilités du quotidien en commençant par des aménagements piétons, deux-roues et de transports en communs de proximité connectés aux solutions ferroviaires déjà existantes.</p> <p>On peut aussi se demander si le réaménagement des infrastructures de la gare Matabiau (de fait liés à ces projets d'AFNT) et des autres gares le sont bien en cohérence, et réciproquement, et si cet ensemble permettrait bien de répondre aux enjeux actuels et d'avenir pour une place bien plus importante pour le train dans les mobilités du quotidien.</p> <p>On peut ainsi clairement se demander si, comme pour l'autoroute A69, l'ensemble des solutions préalables et alternatives au projet soumis ici à enquête ont bien été recherchées (pour éviter un coût environnementale et financier disproportionné ou indu) et/ou si le projet présenté ici (avec des restrictions par rapport au dossier de DUP) n'est pas malheureusement proposé dans l'intérêt particulier des seuls utilisateurs 'd'affaire' du TGV Paris-Toulouse, qui au quotidien ne représentent qu'une petite partie de la population - l'utilisation anecdotique pour les autres se limitant aux départs en congés, et encore pas pour tous vu les tarifs de la SNCF, voire des intérêts avant tout de l'industrie du BTP et du béton peu soucieuse de l'environnement (et des impacts de tels travaux pour les populations locales).</p> <p>Notre avis est donc négatif, sur le dossier tel que présenté dans la présente enquête, au regard prioritairement en ce qui nous concerne de l'intérêt public et général et d'une nécessaire meilleure prise en compte des priorités, avec une réelle approche globale et intégrée des territoires et des besoins de mobilités du quotidien des populations locales impactées.</p>	
@81	E-registre	KANDE	Mariama	Présidente de l'Association Impasse de Négrenays	03/12/2023 22h12	Toulouse	Non prise en compte des nuisances sonores	<p>Contribution déposée par l'association de l'impasse de Négrenays, représentant les riverains et habitants de l'impasse de Négrenays (31200 TOULOUSE) :</p> <p>- Une étude acoustique à parfaire et à refaire :</p> <p>Notre impasse est située le long de la voie ferrée PK 254-255, pour certains riverains la voie ferrée est au bout de leur jardin, pour d'autres elle n'est distante que de 2 ou 3 mètres. Les voies sont constituées par 4 voies concernées par l'AFNT et 2 voies tiroir. S'agissant du projet AFNT, SNCF Réseau a procédé notamment à des relevés de bruit en installant au 10 et au 16 de l'impasse des capteurs. La situation géographique de ces 2 maisons et les conséquences des nuisances sonores produites par la voie ferrée ne sont pas du tout identiques, or on constate que dans l'enquête publique seuls les chiffres relevés en façade de la maison la moins exposée aux nuisances sonores ont été publiés. De plus les mesures ont été réalisées sur une seule journée pendant les vacances scolaires d'hiver 2022, ce qui a un réel impact sur le calcul du bruit moyen car en semaine pendant la période des vacances scolaires, nous constatons que le nombre de trains est inférieur en période scolaire.</p> <p>Nous demandons instamment une nouvelle étude acoustique réalisée dans les conditions représentatives de ce que nous subissons au quotidien, à savoir des mesures faites durant a minima une semaine jour et nuit et pendant une période normale d'activité.</p> <p>Nous demandons également la publication des résultats relevés au 16 de l'impasse.</p> <p>- Solutions anti-bruit :</p> <p>Le choix de publier des résultats partiels entraîne une modification du classement de notre impasse : en 2014 l'étude acoustique présentait le 21 de l'impasse comme un point noir de bruit : aujourd'hui toute l'impasse est classée en zone modérée s'agissant des nuisances sonores. Ce classement et les résultats publiés laissent présager que les solutions proposées de modulation des nuisances ne seront pas suffisantes eu égard à la réalité de ce que nous subissons. Ainsi on ne peut qu'être étonné par le mur anti bruit positionné le long de la rue Ernest Renan alors qu'il n'y a pas de maisons collées à la voie ferrée. Les solutions d'isolation, si elles restent basées sur les résultats de l'étude acoustique de 2022 ne pourront pas être pertinentes au regard des nuisances et nos sont inconnues. Dans l'étude d'impact à la pièce F, il est indiqué qu'une « étude complémentaire plus poussée accompagnée de calculs de simulation acoustique, pourrait être effectuée ». Par ailleurs on lit également « De même après une définition des seuils à respecter, des protections complémentaires liées à la multi-exposition pourraient être étudiées au cas par cas par le gestionnaire en charge de des infrastructures concernées. » L'étude d'impact pointe elle-même ses insuffisances et ne peut en rien nous garantir des mesures de protection adaptées. S'il s'agit simplement de changer les fenêtres des maisons, cette solution est efficace en hiver mais comment nous isolerons-nous du bruit en été sans transformer nos logements en bouillière thermique? Seule une solution visant à retenir le bruit à la source peut nous protéger efficacement l'été.</p> <p>Nous demandons donc un mur anti-bruit côté impasse de Négrenays en plus de celui situé le long de la rue Ernest Renan. Nous demandons également le détail des solutions d'isolation au bruit prévues par le gestionnaire et de pouvoir discuter de l'efficacité des mesures proposées.</p> <p>- une étude qui ne prend pas en compte la globalité du problème :</p> <p>Notre association se bat depuis 2019 contre les nuisances sonores causés par les trains qui stationnent moteurs allumés sous nos fenêtres nuit et jour. En réunion publique, SNCF Réseau nous dit que notre problème n'est pas lié aux AFNT. Notre analyse diverge car les AFNT auront pour conséquence d'augmenter le trafic et de facto le parc roulant, ce qui entraînera une utilisation augmentée des voies tiroir et encore plus de stationnement de trains sous nos fenêtres. Ceci n'est pas du tout pris en considération dans l'étude d'impact or cela justifierait à lui seul le mur anti-bruit le long de l'impasse Négrenays.</p>	

@82	E-registre	CAPELLE-SIGÈRE	Nicolas	Aucun	03/12/2023 23h12	Toulouse	Question mur antibruit	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite dans l'impasse de Nègreneys située le long de la voie ferrée PK 254-255.</p> <p>Si j'ai bien compris un mur anti bruit est envisagé côté Rue Ernest Renand et je ne comprend pas pourquoi il n'y en a pas de prévu du côté de notre impasse.</p> <p>De plus un seul mur du côté Ernest Renand ne risque-t-il pas de renvoyer par réverbération le son des trains ? Auquel cas nous subirions encore plus de bruit.</p> <p>Serait-il possible de bénéficier nous aussi du mur ANTIBRUIT, du côté de l'impasse Nègreneys ?</p> <p>Cordialement,</p> <p>Mr Capelle-Sigère.</p> <p><u>Etant résidant de l'impasse de nègreneys, je souhaite avoir des réponses sur les 4 points suivants</u></p>	
@83	E-registre	YVINEC	Claude		03/12/2023 23h12	Toulouse	Insuffisance de prise en compte de toutes les conséquences du projet AFNT	<p>1) Insuffisance de prise en compte de toutes les conséquences du projet AFNT</p> <p>Les conséquences de l'augmentation du cadencement des TER et donc du parc des TER ne sont pas suffisamment évaluées. La problématique des trains qui stationneront moteurs allumés sous les fenêtres des riverains de l'impasse de Nègreneys, avant ou après passage au technicentre de la SNCF, n'est pas prise en compte dans l'étude d'impact et est balayée d'un revers de main en réunion publique par SNCF réseau qui prétend que ce problème ne concerne pas les AFNT.</p> <p>C'est une analyse tronquée, l'enquête publique aurait dû étudier précisément ce point. En réunion publique à Fenouillet SNCF réseau nous a promis de reculer les heurtoirs des voies-troirs en 2031 pour faire stationner les trains plus loin, devant un stade mais précise également que des TGV stationneront sur ces voies troirs. Ce n'est donc pas pour résoudre à notre problème que SNCF recule le heurtoirs mais pour répondre à ses propres attentes après l'arrivée de la LGV.</p> <p>Les deux voies-troirs vont donc être sur-exploitées, SNCF prouve ainsi que l'augmentation de leur utilisation est une conséquence directe des AFNT. Pour ma part je vais subir encore plus de nuisances sonores et olfactives (certains trains diesel restent plusieurs heures allumés).</p> <p>L'augmentation de l'utilisation des voies troirs qui longent l'impasse de Nègreneys est indissociable des aménagements AFNT mais n'a pas été prise en compte dans l'enquête publique. Il est nécessaire de revoir l'étude d'impact sur ce point et de préconiser l'installation d'un écran acoustique le long de l'impasse de Nègreneys pour bloquer à la source les nuisances sonores dues aux trains stationnant sur ces deux voies-troirs.</p> <p>L'étude d'impact semble clairement insuffisante, la non prise en compte de la globalité du projet et de toutes ses conséquences semble être une faille du dossier AFNT.</p> <p>2) Différences entre l'étude de 2014 et l'étude de 2022</p> <p>comment expliquer les différences de niveau sonore des situations des enquêtes de 2014 et de de 2022 : l'étude de 2022 minimise les nuisances sonores. Notre logement sera donc moins bien protégé au regard des nouveaux résultats.</p> <p>3) Isolation des façades</p> <p>Des isolations de façades nous sont promise. En réunion publique à Fenouillet SNCF réseau a indiqué que nos fenêtre seraient changées ou remboursées sur présentation des factures. Comme fait-on quand les double vitrage étaient installés avant l'achat du logement ?</p> <p>Des double-vitrage ne nous prémuniront pas de l'effet bouilliroie thermique : comment rafraichir nos logement si nous ne pouvons plus ouvrir nos fenêtre la nuit, quelle solution nous propose le porteur de projet AFNT ?</p> <p>4) Mesures acoustiques</p> <p>Le site de l'impasse de Nègreneys sur lequel des mesures acoustiques ont été faites (10 impasse de nègreneys- voir planche page 873) est un site multi exposé les études auraient dû être faites sur des maisons situées à quelques mètres de là pour ne pas se trouver en zone multi-exposée. Le site choisi, du fait de la végétation n'est pas responsable aux autres bâtiments de la rue (16 impasse de nègreneys, 19 21 ou 23 de l'impasse par exemple) .</p> <p>Selon le témoignage d'un riverain des mesures ont été faite au 16 de l'impasse de nègreneys mais elles n'apparaissent pas dans l'étude d'impact.</p> <p>Les mesures ont été faites sur une seule nuit pendant les vacances scolaires, elles sont donc sensibles à une variation ponctuelle de l'activité de la SNCF.</p>	
@84	E-registre	BLANCHARD	Patricia		04/12/2023 08h12	Toulouse	Nuisances sonores sur les habitations de l'impasse Nègreneys 31200 Toulouse	<p>Nous constatons, depuis plusieurs années, une augmentation des nuisances sonores, imputables à l'activité SNCF, pour les riverains de l'impasse. Les futures réalisations devraient impacter, davantage encore la vie des habitants, nous demandons donc, la construction d'un mur anti-bruit pour limiter les nuisances, comme il est prévu de le faire, côté Ernest Renan.</p>	
@85	E-registre		Saint-Sulpice-La-Pointe	Commune	04/12/2023 09h12	Saint-Sulpice-la-Pointe	AFNT et impacts sur les trains de l'Est	<p>Nous craignons une conséquence néfaste passée sous silence, celle que les AFNT ainsi modifiés impacteraient aussi le bloc Est des circulations vers Saint-Sulpice, Castres, Albi, Rodez et Figeac.</p> <p>En effet, une des voies du faisceau AFNT utiliserait la voie 2 du bloc Est entraînant des cisaillements et conflits de circulation importants. Pourtant, ce bloc Est devait être le plus indépendant possible du bloc central Montauban - Castelnaudary pour améliorer la capacité et la robustesse de l'exploitation sur l'étoile ferroviaire toulousaine.</p> <p>Par conséquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit le maître d'ouvrage est capable de démontrer, étude publique à l'appui, que le projet présenté permet la circulation de l'offre cible prévue dans la DUP sur le bloc central de l'étoile ferroviaire, tant en situation normale qu'en situation perturbée, sans créer un terminus partiel à La Vache/Route de Launaguet (non prévu dans la DUP) et sans impacter négativement les circulations sur le bloc EST. Et nous avons des doutes sérieux à la lecture du dossier soumis à l'enquête publique ; - soit le maître d'ouvrage doit revoir le volet infrastructure de son projet, notamment pour rétablir le saut-de-mouton prévu dans la DUP et supprimer tout impact sur le bloc EST. Ceci modifierait bien sûr un certain nombre d'impacts, positifs et négatifs, sur l'environnement qui devront être évalués. 	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

E86	E-mail	NICOLAS DELMAS			04/12/2023 10h12	AFNT - Contribution du CESER Occitanie	Madame la Directrice, Vous trouverez, ci-joint, de la part du Président Jean-Louis CHAUZY, la contribution du CESER à l'enquête publique environnementale relative aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT). Je mets également en copie le registre numérique pour porter cette contribution au dossier. Bien cordialement.	AFNT_Contribution_CESER.pdf, Courrier_Mme_Catherine_TREVET.pdf, image001.png
@87	E-registre	LÉO	Sophie		04/12/2023 11h12	Toulouse impasse de Nègreneys nuisances sonores	<p>Bonjour.</p> <p>Résidente de l'impasse de Nègreneys je me joins aux contributions déjà faites comme celle également de l'association de l'impasse dont je fais partie. Je suis entièrement d'accord avec ce qui est dénoncé.</p> <p>J'ajoute, en tant qu'habitant :</p> <p>Je m'étonne que la maintenance des TER ne soient pas pris en compte dans le projet AFNT, TER donc les cadences n'ont cessé d'augmenter et impactent heures par heures la vie des habitants : nuisances sonores importantes de jour comme de nuit, vibrations etc... : le ballet incessant des trains à quoi s'ajoute le stationnement , moteurs allumés...d'ou les réveils nocturnes, l'impossibilité d'avoir les fenêtres ouvertes... Sans parler du dégazage des diesels...</p> <p>Tout cela ne semble pas entrer dans un plan d'aménagement ferroviaire de Toulouse Nord à l'heure actuelle. Les données des anciennes études ont disparues, comme le point noir (acoustique) du 21de l'impasse. Des données prises pour la nouvelles études (au 16) n'existent pas ... La répercussion des bruits n'est pas la même en fonction des habitations (on peut les entendre en facades mais aussi du côté rue...).</p> <p>Mettre des heurtoirs plus loin ? Mais cela concerne l'augmentation des TER et le RER et la LGV, cela ne changera rien.</p> <p>Du double vitrage : c'est vrai que l'on n'ouvre jamais les fenêtres, particulièrement l'été ...</p> <p>Il serait souhaitable</p> <ul style="list-style-type: none"> - de reprendre des mesures acoustiques ! - de ne pas tronquer les études ! - d'envisager de prendre en compte l'augmentation du parc : TER+LGV +plus de maintenance de trains qui sont plus impactants que le reste : cela semble faire beaucoup non ? Un mur anti-bruit est prévu de l'autre côté et de notre côté ?? Un mur anti-bruit transparent serait bienvenu. <p>Ou avez-vous une autre solution de maintenance ? Un autre endroit moins gênant pour les habitants ?</p> <p>Aussi au-delà de l'impasse</p> <p>Le projet es retoqué par l'autorité environnementale et nous ne pouvons que constater que les données sont obsolètes autant à petit échelle (la nôtre) que pour l'ensemble du projet (cf dernier chapitre de l'étude).</p> <p>Pour aller à l'essentiel : https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/lgv-bordeaux-toulouse-l-autorite-environnementale-deploie-un-dossier-extraordinairement-pauvre_60065809.html</p>	
@88	E-registre		Julien		04/12/2023 12h12	Toulouse NUISANCES SONORES DU PROJET FERROVIAIRE - SECTEUR RUE MICHEL ANGE- TOULOUSE	<p>Bonjour,</p> <p>Le projet va impliquer une hausse sensible du trafic ferroviaire et donc une hausse des nuisance sonores, tout particulièrement pour les habitants de la rue Michel Ange et des rues perpendiculaires à cet axe.</p> <p>Un mur anti-bruit est prévu mais s'arrête au PK 254+850.</p> <p>Ce mur ne protège pas l'ensemble de la rue Michel-Ange où pourtant des niveaux sonores sont de l'ordre 55-60 dBA et 60 à 65 dBA.</p> <p>Nous demandons donc le prolongement du mur anti bruit le long de la rue Michel Ange.</p> <p>Bien cordialement,</p>	Carte bruit 6-22-Michel-ange.pdf, Impact acoustique du projet-Rue michel-ange.pdf
@89	E-registre	GARRIC	Guy		04/12/2023 12h12	Toulouse nuisances sonores	<p>Bonjour</p> <p>Avec ce projet les riverains de l'impasse Nègreneys vont subir la double peine en matière de nuisances sonores. Il faut savoir qu'actuellement des convois de trains viennent se garer au pied de nos habitations et nous subissons les bruits des moteurs thermiques et électriques en continu tres tard dans la nuit et très tot le matin. Ajoutez à cela la pollution des Diesels et vous aurez un tableau complet du bien vivre dans notre impasse.</p> <p>Avec la création de la nouvelle ligne les désagréments sonores vont s'amplifier+++++</p> <p>Nous préconisons donc la création d'un mur anti-bruit de notre coté à l'image de celui qui est prévu en face sinon tout le bruit va se répercuter chez nous et nous n'avons pas beson d'un surcroit de décibels dont le quota est à l'heure actuelle largement dépassé.</p>	
@90	E-registre	CORMIER	Valérie	Eurosud TEAM	04/12/2023 13h12	Toulouse Contribution de l'association Eurosud TEAM à l'enquête publique environnemental e sur les Aménagements Ferroviaires Nord de Toulouse (AFNT)	<p>Association loi 1901 créée en 1992, Eurosud TEAM met en place des actions en faveur des grands projets de transport, en particulier ferroviaires, pour le Sud-Ouest européen, incluant les métropoles de Bordeaux, Toulouse et Montpellier, les villes moyennes et l'interconnexion avec le réseau à grande vitesse espagnol, de l'Atlantique à la Méditerranée.</p> <p>Outil de veille et de prospective, l'association est un véritable centre de ressources et d'actions. Pour assurer ses missions, Eurosud TEAM possède une expertise reconnue dans les domaines de la conduite des grands projets, de la construction et de l'exploitation d'infrastructures ferroviaires, de la logistique, de l'aménagement, de l'intermodalité marchandises et voyageurs, du financement et de la concertation.</p> <p>Dans le cadre des ses missions l'association Eurosud TEAM participe aux débats, enquêtes publiques et concertations qui se déroulent sur son périmètre.</p> <p>C'est pourquoi, elle a décidé d'apporter sa contribution à l'enquête publique environnementale sur les Aménagements Ferroviaires Nord de Toulouse (AFNT) qui figure en pièce jointe.</p>	Contribution EP AFNT_2.pdf

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@92	E-registre	KAUFFMANN	Guy	Société du Grand Projet du Sud-Ouest	04/12/2023 14h12	Toulouse	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête,</p> <p>La Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) a été créée en mars 2022 pour porter le financement de la contribution des collectivités locales parties prenantes au projet dans le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO).</p> <p>Les AFNT, un projet écologique de report modal sur le rail, pour les transports du quotidien, longue distance et fret</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique environnementale sur les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), le SGPSO souhaite rappeler que le GPSO, et en l'occurrence sa composante opérationnelle des AFNT, sont indispensables pour accompagner le développement du trafic ferroviaire de voyageurs dans le Sud-Ouest, longue distance mais aussi périurbain, régional, interrégional, ainsi que le fret, et contribuent ainsi aux objectifs publics de report modal et de développement durable.</p> <p>Comme toute opération d'infrastructure majeure, les AFNT nécessitent d'être travaillés sur le plan environnemental ; à ce titre les collectivités qui financent le projet, et à travers elles la SGPSO, partagent l'ambition d'en faire une opération exemplaire sur le plan environnemental.</p> <p>Je vous prie de bien vouloir trouver l'ensemble de notre contribution dans le courrier ci-joint.</p> <p>Guy Kauffmann, Directeur général de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest</p>	<p>Contribution SGPSO - Enque?te p</p>
@93	E-registre	GUILLEMET	Jean-Marc	CCI Occitanie Pyrénées-Méditerranée	04/12/2023 14h12	Blagnac	<p>Les aménagements programmés dans le cadre des chantiers des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse entendent répondre à plusieurs enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fluidifier le trafic ferroviaire périurbain pour améliorer les mobilités du quotidien grâce à une offre plus efficace et cadencée, propice à répondre au trafic voyageur en augmentation ; - Déployer les capacités des réseaux ferroviaires de la 4ème ville de France pour accueillir dans des conditions qualitatives optimales les trafics à venir, en provenance en particulier de la ligne nouvelle GPSO, tout en apportant une solution performante et décarbonée à l'augmentation du trafic fret, aux besoins logistiques et aux attentes des acteurs du territoire ; - Favoriser le renforcement de la multimodalité en œuvrant à une connexion plus harmonieuse et homogène entre les réseaux de transport fer, urbains et interurbains (dessertes cadencées, haltes,), en cohérence avec les schémas de déplacements urbains du nord toulousain. <p>La CCI de région Occitanie souscrit pleinement à ces objectifs et soutient la réalisation de ces aménagements qui apporteront une amélioration globale des services ferroviaires fret et voyageurs, et contribueront à un développement plus vertueux, durable et équilibré des territoires au nord de Toulouse.</p> <p>Chantier de la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) qui permettra de désenclaver notre espace régional en le connectant aux métropoles françaises et européennes, ces Aménagements Ferroviaires apparaissent en outre essentiels pour assurer un maillage cohérent du territoire et soutenir le développement régional.</p> <p>Ces infrastructures, vecteurs indispensables de la croissance économique durable et du développement du Haut-Garonnais, de Toulouse et de l'ensemble des territoires limitrophes, constituent ainsi le préalable nécessaire à l'émergence d'une nouvelle offre ferroviaire adaptée à la demande croissante de déplacements interurbains, en termes de fréquence des trains régionaux et de vitesse des LGV, et à la progression du trafic de marchandises et de l'intermodalité.</p> <p>Les aménagements prévus des 19 kilomètres d'infrastructures ferroviaires apparaissent indispensables pour répondre aux attentes des acteurs en termes de besoins de mobilité, permettre le développement d'une offre TER plus efficace et accroître le part du fret ferroviaire en favorisant ainsi le report modal depuis la route, dans la recherche d'une transition écologique plus juste et réussie.</p> <p>Solutions décarbonées aux enjeux de desserte, ces réseaux, qui renforceront en premier lieu l'accessibilité des zones de fortes densités, sont non seulement essentiels au bien-être des habitants, mais aussi éminemment nécessaires pour soutenir le développement économique et démographique, et dynamiser l'emploi local.</p> <p>Au-delà du nord de Toulouse, c'est l'ensemble de l'écosystème économique qui bénéficiera des avantages de ces infrastructures qui permettront de consolider le dynamisme de l'aire urbaine et contribueront, en ouvrant de plus larges perspectives pour l'ensemble des territoires périphériques, à combattre la fracture territoriale qui touche autant les entreprises du territoire que les ménages.</p>	<p>ENQPUB-AFNTGPSO-a1.pdf</p>
@94	E-registre	FROMENT	Cendrine	GNSA PAYS TOULOUSAIN	04/12/2023 15h12	Saint-Jean	<p>OBJECTION</p> <p>Il est inconcevable aujourd'hui dans les conditions climatiques que nous connaissons et à venir de concevoir un nouvel ouvrage qui va supprimer des espaces naturels, des arbres patrimoniaux qui concèdent un large pourcentage à la biodiversité qui aujourd'hui à beaucoup de mal à trouver sa place.</p> <p>Il est urgent et essentiel de réfléchir chaque projet en considérant les arbres, les haies, la biodiversité comme des êtres vivants et dignes de respect. C'est donc en échauffant des plans qui composent avec le vivant que le monde s'apaisera et sera d'accord pour la création de nouveaux chantiers. Qu'ils soient urbanistiques, résidentiels ou ferroviaires.</p>	
E95	E-mail				04/12/2023 16h12		<p>urgent : contribution de l'association Eurosud TEAM - EP AFNT</p> <p>Monsieur le Président de la Commission d'enquête. Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint de la part de notre président, Monsieur Jean-Louis Chauzy, également président du CESER Occitanie, la contribution de l'association Eurosud TEAM à l'enquête publique environnementale sur les aménagements ferroviaires nord de Toulouse. Je vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées. Valérie CORMIER Directrice 101, Boulevard de Suisse - Immeuble Le Vincennes 31200 TOULOUSE - T +33 534 411 839 - M +33 615 096 146 www.eurosudteam.com</p>	<p>Contribution EP AFNT_2.pdf, image001.png</p>

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@96	E-registre	COLLECTIF LESPINASSE	Une Halte Sinon Gare !		04/12/2023 19h12	Lespinasse	Rajout de la halte ferroviaire à Lespinasse dans les projets connexes	<p>Je me permets de contribuer à l'avis relatif au projet AFNT concernant la demande d'une halte ferroviaire à Lespinasse, en tant que membre du collectif citoyen "Lespinasse ! Une halte sinon Gare !" formé en 2012. Notre engagement en faveur de cette revendication s'est concrétisé à travers la collecte de deux pétitions totalisant plus de 2000 signatures, ainsi que par le soutien affirmé d'entreprises et de communes au sein de la Métropole.</p> <p>Lespinasse, en tant que ville stratégique du Nord Toulousain, connaît une forte affluente de véhicules, avec environ 23 000 véhicules par jour dans les sens Est - Ouest et plus de 30 000 véhicules par jour dans les sens Nord-Sud. La création d'une halte ferroviaire à Lespinasse serait une solution cruciale pour désengorger la M63, améliorant ainsi la fluidité du trafic routier et contribuant à la réduction de la pollution.</p> <p>La question des transports à Lespinasse est également cruciale du point de vue de l'équité, particulièrement pour nos jeunes citoyens. Actuellement, les déplacements vers les lycées peuvent représenter jusqu'à 2 heures par jour, engendrant des inégalités notables en matière d'accès à l'éducation. En promouvant le report du flux automobile vers le train, la création d'une halte ferroviaire favoriserait les mobilités douces, réduisant ainsi l'impact environnemental tout en offrant des solutions de transport plus efficaces.</p> <p>Il est essentiel de souligner que le rapport actuel s'appuie sur des données datant de 2014, aujourd'hui obsolètes. Il est impératif de procéder à une mise à jour des études en prenant en compte des données récentes. De plus, je tiens à attirer votre attention sur l'étude réalisée en 2021 par le cabinet SYSTA, qui démontre clairement l'opportunité qu'offre la création d'une halte à Lespinasse.</p> <p>En conclusion, la mise en place d'une halte ferroviaire à Lespinasse est non seulement justifiée par des impératifs de désengorgement routier, mais elle répond également à des enjeux sociaux cruciaux, en favorisant des solutions de mobilité plus durables et en réduisant les disparités d'accès à l'éducation. Nous vous encourageons donc vivement à considérer ces arguments et à rajouter dans les projets connexes la création d'une halte à Lespinasse.</p>	EO Lespinasse.pdf
@97	E-registre	SOULARD	Alain	Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris	04/12/2023 19h12	Toulouse	Contribution du Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris	<p>Bonsoir,</p> <p>Vous trouverez ci jointe la Contribution du Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris à l'Enquête Publique sur le projet AFNT</p> <p>Cordialement</p> <p>Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris</p>	Contribution Comité de Quartier
@98	E-registre	JULIÉ	Bruno	Maire adjoint	04/12/2023 19h12	Teulat	Entrée nord est des lignes ferroviaires.	<p>Il apparaît que sur les deux voies ferrées en direction d'Albi, Rodez, etc ou Castres l'une d'elle sera confisqué au trafic local. Comment expliquer l'amélioration des déplacements interurbains et extra-urbains de Toulouse. L'encombrement des rocares et autres accès justifierait au contraire un renforcement des transports locaux. Qu'en sera-t-il des fameux RER des grandes métropoles si avant même un quelconque démarrage de ce type de projet, les infrastructures existantes sont confisquées?</p> <p>Encore une confisfaction d'un possibilité de transport au détriment du plus grand nombre.</p> <p>A minima, messieurs les commissaires, donnez une opinion qui prenne en compte les déplacements locaux.</p>	
@99	E-registre	AUBRY	Sébastien		04/12/2023 20h12	Cugnaux	Avis négatif	<p>Le dossier d'enquête publique sur les AFNT, destinés à accueillir la LGV/ TGV Paris-Bordeaux-Toulouse en gare de Toulouse Matabiau, suscite des préoccupations majeures. On relève notamment un impact néfaste sur les trains du Nord-Est de Toulouse, notamment le bloc Est (Saint-Sulpice, Albi, Castres, Rodez, Figeac). Le projet prévoit d'accaparer une voie essentielle, entraînant la suppression d'une voie sur deux, compromettant la capacité et la fréquence des dessertes pour toute la région, dont le Tarn, l'Aveyron, le Lot, le Cantal et le Puy-de-Dôme.</p> <p>Cette décision risque de dégrader significativement la mobilité dans l'aire urbaine toulousaine, compromettant les possibilités de RER dans le secteur Nord-Est. De plus, les conséquences s'étendent à la détérioration des dessertes pour les territoires au Nord-Est de Toulouse et au-delà, ainsi que des contraintes pour une alternative ferroviaire à l'autoroute A69. Le coût estimé de 720 Me est jugé inacceptable, surtout compte tenu des critiques environnementales et socio-économiques, avec des impacts négatifs sur l'environnement et un bilan socio-économique jugé défavorable pour le Nord toulousain.</p> <p>Par conséquent, avis négatif à cette enquête publique.</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

Je suis habitante de Lespinasse depuis 2008, j'ai participé activement à toutes les différentes journées de défense pour la création de cette halte.

@100	E-registre	GEFFRAY	Stéphanie	04/12/2023 22h12	Lespinasse	Pour la création d'une halte à Lespinasse	<p>Cela fait donc plus de 10 ans de mobilisation pour aucun résultat.</p> <p>Je contribue aujourd'hui même si je ne suis pas dupe d'une éventuelle inutilité à celle-ci.</p> <p>J'ai donc pris le temps de regarder chacun des documents et plus précisément quand ceux-ci parlaient de Lespinasse.</p> <p>Je me suis donc attardée sur les pièces F (étude d'impact) et H (avis émis sur le projet).</p> <p>Sur la pièce H, on note page 31 : "la pièce A rappelle les raisons (coût, contraintes de service) pour lesquelles une gare à Lespinasse n'a pas été retenue, sans être pour autant définitivement abandonnée". (donc c'est qu'il y a un potentiel intérêt)</p> <p>Dans cette pièce H, il y a renvoi sur la pièce F3.2, chapitre 4.3.4, page 249 et 250, pour expliquer les études sur les différents scénarii qui ont permis de choisir le tracé final. Dans le scénario 3, était prévu l'opportunité d'une halte à Lespinasse.</p> <p>Et finalement au bilan page 253, les raisons pour lesquelles l'opportunité de la halte n'a pas été retenue :</p> <ul style="list-style-type: none"> - coût d'investissement, - le potentiel de cette halte est amené à diminuer à long terme, avec la création d'un nouveau franchissement de la Garonne réorientant les flux vers la halte légèrement plus au Sud de Fenouillet - un arrêt supplémentaire à Lespinasse se traduirait par une augmentation du temps de parcours de 2 minutes pour les voyageurs non intéressés par cet arrêt. <p>Ce sont des choix qui datent de 2011, il a été acté récemment qu'il n'y aura pas de nouveau pont donc rien ne sera réorienté vers le Sud de Fenouillet.</p> <p>Un vrai fait : les routes sont de plus en plus engorgées, le pont actuel de Gagnac sera réparé donc toujours autant si ce n'est plus de passage !</p> <p>La question du rallongement de temps est encore plus risible, 2 minutes d'arrêt pour les voyageurs non intéressés par cet arrêt !</p> <p>De qui se moque-t-on ? Pour l'avoir emprunté des dizaines de fois, l'arrêt en gare de Bousens pour 2 pauvres utilisateurs entre Tarbes et Toulouse m'a toujours fait rire et pourtant ça n'a pas empêché la SNCF de la conserver. Sur cette halte, il y aura bien plus de 2 utilisateurs !</p> <p>Bref les raisons invoquées en 2011, ne sont pour moi plus valables à ce jour.</p> <p>Représenter en 2023 des explications sur des pièces datant de 2011, c'est se moquer du citoyen !</p> <p>Depuis que nous sommes installés, mes filles ont évolué de la maternelle jusqu'au lycée et l'Université aujourd'hui.</p> <p>Et c'est avec regret que nous les voyons subir 1h de trajet en bus matin et soir, voire pour la plus grande d'utiliser un véhicule personnel pour ne pas passer 1h45 dans les transports.</p> <p>Et c'est le cas pour tous les lycéens et étudiants de ce nord toulousain.</p> <p>La possibilité de prendre un train éviterait ce temps perdu et diminuerait aussi l'impact pollution de tous ces véhicules supplémentaires qui viennent s'ajouter au flot de tous les travailleurs traversant le Nord Toulousain.</p> <p>Je vous remercie pour la prise en compte de ma contribution.</p>
@101	E-registre	COSTE	Véronique	05/12/2023 06h12	Drémil-Lafage	Je suis CONTRE ce nouveau projet.	Je suis contre ce projet d'aménagement ferroviaire dans le Nord de Toulouse.
@102	E-registre	CHAPELLE	Elisabeth	05/12/2023 07h12	Toulouse	Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse	<p>Ces aménagements sont nécessaires, positifs et indispensables pour la mise en circulation des TGV de la ligne à grande vitesse Toulouse Bordeaux Paris. Ces aménagements indispensables permettront de faire circuler plus de trains que ce soit des trains du quotidien : TER, Futur RER, inter cités, et LGV.</p> <p>Le développement du trafic ferroviaire est indispensable pour lutter contre le réchauffement climatique et promouvoir un transport collectif decarbone. Toulouse doit avoir une vraie LGV et un réseau RER fiable.</p>
@103	E-registre		Sophie	05/12/2023 08h12	Toulouse	Refus du projet en l'état	<p>Je refuse que Toulouse continue d'ignorer l'avis de l'autorité environnementale, je refuse que tout cela soit fait en plus des travaux du métro ligne C qui crée doucement mais sûrement des îlots de chaleurs terribles pour l'an prochain. Je ne suis pas non plus d'accord pour réduire ou supprimer des lignes qui desservent le Nord-Est Toulousain. Nous voulions un système de RER, les bilans socio-économiques sont pourtant considérés comme négatifs dans le projet de l'AFNT pour le nord Toulousain car la Région prévoit de faire circuler très peu de TER supplémentaires par rapport au coût de cette nouvelle infrastructure. Je suis Toulousaine, j'ai fait mes études à Castres, j'ai travaillé à Labège, à Saint Martin du Touch, à Castanet puis je suis retournée à Castres pour y travailler. Mon parcours est celui de nombreux Toulousains et Toulousaines et d'habitants en périphérie de Toulouse. Nous aimerions que le train soit vraiment valorisé et dédié aux personnes qui en ont besoin.</p>
@104	E-registre	CREANCIER	Denis	05/12/2023 08h12	Toulouse	Contribution à l'Enquête Publique Environnementale AFNT, du 6 novembre au 5 décembre 2023	<p>J'habite au 8 de l'impasse Négrenays, à Toulouse, le long du tracé des AFNT, sur une parcelle mitoyenne des voies ferrées, coté ouest.</p> <p>En complément à la contribution déposée par l'association de l'impasse de Négrenays, et de celle du Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris, je tiens à préciser plusieurs points :</p> <ul style="list-style-type: none"> + L'articulation du projet AFNT avec le projet TESO devenu Toulouse Quai d'Oc n'est pas prise en compte dans l'étude d'impact. Conséquences du TESO : suppressions de voies sur Raynal pour libérer du foncier, redistribution du trafic de maintenance sur les voies chez nous. Et cette redistribution des affectations du foncier de l'ancienne gare Fondeyre est toujours en cours. + AFNT prévoit le quasi-doublement du trafic TER sur le secteur concerné : "S'agissant du trafic TER sur une journée de semaine, le nombre de trains passera de 58 à 98 TER à la mise en service." (Pièce F – Volume 4.12 - pp.14-15). Cet accroissement du trafic va de facto engendrer un accroissement des activités de maintenance, non pris en compte dans l'étude d'impact. + Dans les annexes portant sur l'étude acoustique (pièce F - Volume 4.12 page 611) il est prévu un écran acoustique (dénommé 1-O) sur une longueur de 320 mètres pour protéger une (1) habitation individuelle et un (1) habitat collectif comportant 4 logements, le tout pour un coût estimé de 1 024 000 €. Par contre au niveau de l'impasse Négrenays, comportant une vingtaine d'habitations individuelles et deux habitats collectifs sur une portion de moins de 300 mètres, il n'est prévu aucun écran de protection. Les critères utilisés pour effectuer ces choix ne sont pas définis. + Concernant les mesures acoustiques réalisées au n°10 impasse Négrenays, le choix d'une période de vacances scolaires est intéressant, vu que les activités de maintenance des RER sont quasiment à l'arrêt. Ces mesures n'ont donc aucune valeur représentative des nuisances engendrées neuf mois sur douze, mais peuvent servir de référence pour étudier l'impact acoustique des activités de maintenance... + Toujours sur les mesures acoustiques, une nouvelle étude, telle que demandée par le Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris, devra tenir compte de la spécificité du trafic ferroviaire sur cette zone : en effet l'étude d'impact précise que : "L'indice généralement utilisé en acoustique est le LAeq, l'If est un indice spécifique qui tient compte de la particularité du bruit ferroviaire. La réglementation considère, pour les lignes classiques, que le caractère ponctuel du passage des trains autorise une augmentation du LAeq de 3 dB(A)." (page 7 sur 32 de l'étude acoustique, soit la pièce F - Volume 4.12 page 591) <p>Ceci est confirmé à la page suivante : "Les indicateurs de gêne évalués en façade d'un point noir dépassent la valeur limite diurne If=70dB(A) et/ou la valeur limite nocturne If=65 dB(A). Les résultats des mesures et des calculs acoustiques étant présentés en LAeq, on retiendra que les critères points noirs bruit sont respectivement 73 dB(A) en période diurne et 68 dB(A) en période nocturne." (page 8 sur 32 de l'étude acoustique, soit la pièce F - Volume 4.12 page 592). Or le trafic de cette zone est tout sauf ponctuel, du coup la majoration du LAeq est caduque.</p>

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@105	E-registre	VIARD	Arnaud		05/12/2023 08h12	Saint-Jory	Protection sonores (murs ou merlons anti-bruits) au Sud de Saint-Jory (côté Est des voies)	<p>Dossier fourni très abouti: merci.</p> <p>1 point concernant la zone de Saint-Jory Sud / côté Est des voies:</p> <p>Je souhaiterais qu'une protection des nuisances sonores induites par la circulation des trains sur les différentes voies, dans le cadre de l'augmentation du trafic soit prévue aussi côté Est des voies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans la partie Sud de Saint-Jory pour mon cas personnel, - mais dans la partie Nord de Saint-Jory aussi. <p>En effet, tous les quartiers de Saint-Jory Sud/Est (Ladoux, Trinchet, Moulin à Vent) bien que hors zone d'étude de votre dossier ont vu un développement de logement important au cours des dernières années, et les nuisances sonores induites par la circulation des trains sont présentes.</p> <p>Dans le cadre de l'augmentation du trafic et des vitesses avec en particulier les TGV, il convient de renforcer les protections sonores sur une longueur au Sud de la commune plus importantes.</p> <p>Hors AFNT, mais en lien avec le développement de la halte multi-modale de Saint-Jory:</p> <p>Les travaux en concertation avec Toulouse Métropole quant à l'aménagement des voies de circulation de la halte multi-modale doivent être revus avec attention compte tenu des encombrements déjà existants à date sur cette zone.</p> <p>En particulier</p> <ul style="list-style-type: none"> - le fait de devoir effectuer le tour du parvis dans le sens Nord-Sud tel que présenté sur les plans actuels sans conserver tel quel le rond-point existant me semble générateur de grosses perturbations de circulations, - le fait que l'accès à la Place de la Résistance ne puisse plus se faire en véhicule par la rue adjacente aux voies de chemin de fer va engendrer une augmentation des accès via le croisement M820 / Place de la Résistance, et donc des difficultés de circulation à cette intersection pour l'ensemble des usagers et en particulier ceux résident dans les quartiers adjacents. <p>Cordialement</p>	
@106	E-registre	MONTEBELLO	Stella		05/12/2023 08h12	Odars	Avis négatif Non à ce projet non à la destruction de rangées d'arbres car il est donc impossible de se mettre en conformité avec l'Article L350	<p>Ce projet d'AFNT / LGV porté par l'État, la SNCF et la Région Occitanie fait ainsi apparaître l'accaparement d'une voie des trains du quotidien Toulouse-Nord-Est, et donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une dégradation de la mobilité sur l'aire urbaine toulousaine, en l'occurrence pour le Nord-Est de l'agglomération toulousaine et de ses environs, avec un 'sabotage' des possibilités de RER dans ce secteur ; - une dégradation des qualités de dessertes de l'ensemble des territoires situés au Nord-Est de Toulouse en Région Occitanie, voire au-delà ; - des contraintes nouvelles pour l'établissement d'une alternative ferroviaire à l'autoroute A69 Toulouse-Castres-Mazamet ! <p>L'intérêt général ne peut donc qu'amener à donner un AVIS NÉGATIF à cette enquête publique, où il est inadmissible que de tels travaux (pour un coût estimatif de 720 M€), puissent être autorisés alors que l'avis de l'autorité environnementale est déjà très critique concernant les impacts sur l'environnement (avec différentes destructions, dont des coupes d'alignements d'arbres) et où le bilan socio-économique est également considéré négatif dans le projet d'AFNT pour le Nord toulousain car la Région prévoit de faire circuler très peu de TER supplémentaires par rapport au coût de cette nouvelle infrastructure, et voyant en outre cet impact négatif pour les trains du Nord-Est toulousain!</p>	
@107	E-registre	PENELLA	Nathalie		05/12/2023 08h12	Toulouse	NON AU PROJET AFNT	<p>Au début j'étais plutôt favorable à la LGV pensant que c'était une bonne alternative à l'avion mais comme d'habitude ce type de projet implique des dommages environnementaux trop importants, se fait au détriment des habitants de ce secteur Nord Toulousain et scelle encore plus le projet A69 en limitant les alternatives.</p> <p>En plus de l'argent public colossal de ce projet pour gagner une heure sur le temps actuel c'est honteux. Stop à la création bulldozer de la ligne LGV au détriment de l'environnement et des trains régionaux. Au final les villes et villages autour des grandes métropoles sont de plus en plus enclavés</p>	
@108	E-registre	DEBAX	Paul		05/12/2023 09h12	Toulouse	Des AFNT ne rentrant pas dans une logique de RER Métropolitain	<p>De nombreux points ne sont pas en accord avec la logique de développement d'un RER Métropolitain sur Toulouse. Les travaux des AFNT n'anticipent pas mais pire, vont parfois bloquer le développement de ce nouveau réseau qui manque tant à la capitale régionale. Terminus mal dimensionné, absence de haltes, intégration au complexe Raynal-Matabiau totalement absente, tous ces points sont abordés dans un rapide résumé en pièce jointe.</p>	AFNT.pdf

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@109	E-registre	PIERRE	Pommaret	ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS D'Auvergne	05/12/2023 09h12	Lavaudieu	Préservation des capacités de l'axe quart nord-est Toulousain	<p>En consultant le dossier AFNT soumis à enquête publique, notre association a découvert que le projet de mise à quatre voies de l'axe nord, dont nous ne contestons pas la nécessité, prévoit un empiètement sur les voies actuellement dévolues à la desserte du quart nord-est Toulousain.</p> <p>Cette disposition nous inquiète particulièrement car elle aurait pour conséquence la réduction à une seule voie de la ligne vers Saint Sulpice sur la zone impactée.</p> <p>Cette situation nuirait inmanquablement à la capacité de cette ligne et à sa régularité compte tenu des conflits de circulation qui ne manqueraient pas de se produire sur une seule voie. Or il est indispensable de développer massivement l'offre ferroviaire pour les trains de la vie quotidienne afin de réduire le recours à l'automobile, ceci aussi bien sur le périurbain proche dans le cadre d'un futur RER, que pour les liaisons à plus longue distance: Albi, Castres/Mazamet, Villefranche, Figeac, Aurillac et Clermont-Ferrand.</p> <p>C'est pourquoi nous souhaitons qu'un nouveau projet d'aménagement soit étudié en alternative respectant la conservation des 2 voies Saint Sulpice. Les investissements lourds, réalisés sur cet axe en 2013 (plus de 200 M€) et qui ont permis une nette amélioration de l'offre ferroviaire, ne sauraient être en partie obérés par la réduction des voies à l'entrée de Matabiau.</p>	
@110	E-registre	SERVERA	Évelyne		05/12/2023 09h12	Saint-Sulpice-la-Pointe	Accueil des nouvelles lignes venant du nord de Toulouse	<p>L'accueil des nouvelles lignes venant du Nord sur les quais de la gare de Matabiau, quais dédiés aux lignes venant de l'est, ne doit pas se faire au détriment de ces dernières. Les lignes venant de l'est (Albi, Mazamet, Rodez, St-Sulpice..) ne doivent pas voir la fréquence de leurs horaires diminuer sinon on perd l'effet mobilité durable.</p>	
@111	E-registre	ISABELLE	Mazel	Aucun	05/12/2023 09h12	Toulouse	Non à ce projet en l'état	<p>Tout miser sur une ligne à grande vitesse qui n'a pas de véritable intérêt dans ce futur qui exige que nous ralentissions. Tout miser sur un investissement aussi important pour négliger les lignes de circulation du nord toulousain, dont la possibilité d'un Toulouse castres mieux géré, amélioré, est une idiotie. L'avenir est aux transports locaux et responsables. C'est en cela qu'il faut mettre moyens et énergie.</p> <p>Partout ailleurs, les grandes lignes ont amené hausse de l'immobilier, hausse des prix et profit pour certains au détriment de beaucoup dont la majeure partie des populations locales. Il faut en finir avec ce modèle. Aller plus loin plus vite pour aller chercher ce qu'il faut développer ici, en harmonie.</p> <p>Nous ne voulons pas aller plus vite, nous voulons aller mieux, nous inscrire dans notre environnement local de façon plus responsable, dans le respect de notre biosphère.</p> <p>J'ai bien compris que par un effet de ricochet, des 2 voies, nord-est et nord de Toulouse il n'en resterait qu'une avec l'accaparement d'une des voies du quotidien, endommageant les mobilités autour de la métropole.</p> <p>Je m'inscris donc en faux et ne veut pas de la LGV.</p>	
@113	E-registre	VANNESTE	Mathilde	Quartier St Gobain à FENOUILLET	05/12/2023 09h12	Fenouillet	Requête pour création d'un mur acoustique quartier St Gobain à Fenouillet	<p>Bonjour,</p> <p>Vous trouverez ci-joint le courrier de contribution à l'enquête publique environnementale pour les riverains du quartier St Gobain et l'ex-zone Soferti sur la commune de Fenouillet.</p> <p>Cordialement.</p>	Courrier à la commission d'enquête
@114	E-registre	CHOLLET	Olivier	Groupe National de Surveillance Des Arbres (Lavaur-Vaurais)	05/12/2023 10h12	Ambres	NON à ce projet dans l'état actuel	<p>Comme beaucoup de monde, j'ai toujours été en faveur du développement du train versus l'avion, mais la LGV a beaucoup trop d'impacts environnementaux et va également se faire au détriment des habitants du secteur Nord Toulousain en confortant davantage le projet d'autoroute A69 et en limitant les alternatives d'autres mobilités.</p> <p>Il faut renoncer à ce genre de projet et penser à ralentir nos déplacements en évaluant notamment les impacts environnementaux au regard du peu de temps gagné (une heure par rapport au temps actuel).</p> <p>Par ailleurs, l'accueil des nouvelles lignes venant du Nord sur les quais de la gare de Matabiau, quais dédiés aux lignes venant de l'est, ne doit pas se faire au détriment de ces dernières. Les lignes venant de l'est (Albi, Mazamet, Rodez, St-Sulpice..) ne doivent pas voir la fréquence de leurs horaires diminuer sinon on perd l'effet mobilité durable.</p>	
@115	E-registre	OLIVIER	Jean		05/12/2023 10h12	Toulouse	AVIS NÉGATIF	<p>NON (entre autres) à l'accaparement d'une portion de voie ferrée des trains du quotidien Toulouse Nord-Est au profit de la LGV Paris-Bordeaux-Toulouse et au détriment des mobilités par train au Nord-Est de Toulouse et à l'alternative ferroviaire à l'A69 Toulouse-Castres, aux abords de la gare de Toulouse Matabiau - AVIS NEGATIF</p>	

E116

E-mail

MATHILDE VANNESTE

05/12/2023 10h12

TR : Re: Suite à votre message à la DREAL - requête création d'un mur anti bruit rue Cité St Gobain et Ex-zone Soferti à Fenouillet

De notre côté, nous avons déjà entrepris des travaux dit de rénovation de façadepermettant d'obtenir une meilleure isolation acoustique à l'intérieur de notre maison : il s'agit notamment du remplacement des fenêtres par un double vitrage phonique et d'une isolation des murs par l'intérieur. Cela signifie qu'il n'y aura pas d'autres solutions possibles pour limiter l'atteinte acoustique en façade par le biais de travaux futurs. Sauf peut être une isolation des murs par l'extérieur, mais il faudrait déterminer la faisabilité du projet sur notre maison. Par conséquent, nous vous demandons la prise en charge des travaux d'isolations acoustiques déjà entrepris par nos soins au cours de cette année 2023.

A cet effet, et afin de vous prouver notre bonne foi nous vous joignons un audit énergétique réalisé en décembre 2021 avant les travaux afin de vous démontrer l'absence d'isolation thermique et acoustique de notre maison en raison de la vétusté des anciens équipements (murs bétons non isolés et fenêtres simples vitrages vétustes laissant courir le bruit à l'intérieur de l'habitation).

En outre, nous vous fournissons pour preuve les factures des travaux déjà entrepris par nos soins pour améliorer l'isolation acoustique de notre maison :
 - Pour le remplacement des fenêtres vétustes en simple vitrage par des fenêtres en aluminium double vitrage phonique pour un montant total de 35 433,29? TTC, selon les 3 factures ci-jointes (FAC2300264CB ; FAC2200076CBL ; FAC2300337CBL) "La Place Aux Bois >>".
 - Pour la mise en place d'une isolation phonique des murs par l'intérieur à hauteur de 6243,5? HT (soit 6867,85? TTC) selon facture n° 230289 de SARL ARP.

Nous espérons sincèrement que nos demandes seront entendus et que la SNCF répondra à nos attentes.
 Pour information, nous avons également échangé lors d'une réunion le vendredi 24 novembre 2023 avec le commissaire enquêteur Monsieur ASTRUC Daniel, et nous ferons par de notre requête sur le registre numérique de l'enquête publique environnementale actuellement menée. A toute fin de transparence, nous mettons en copie de cet échange la DREAL.

Nous restons disponibles pour échanger plus amplement, n'hésitez pas à nous solliciter si vous avez besoin de précisions supplémentaires,

Bien cordialement.

Mathilde VANNESTE 06.60.36.69.31
 Et Hugo CATTIER 06.50.32.86.83

Cliquez pour télécharger
 fne_snfc_bruit_web_pdf_914_enrich.pdf
 2,2 Mo

Cliquez pour télécharger
 Audit energetique.pdf
 1,7 Mo

Cliquez pour télécharger
 F-230289 - copie.pdf
 652 ko

Cliquez pour télécharger
 FAC2300337CBL-CAVAN.pdf
 313 ko

Cliquez pour télécharger
 Facture LA PLACE AUX BOIS du 11072022.pdf
 142 ko

Cliquez pour télécharger
 Facture LA PLACE AUX BOIS du 19062023.pdf
 318 ko

Le 23 nov. 2023 à 14:34, LECLERCQ Tiphaine (SNCF RESEAU / INGENIERIE ET PROJETS REGIONAUX / MOA AFNT TL) <tiphaine.leclercq@reseau.snfc.fr> a écrit :

Bonjour,
 Suite à votre message du 11 novembre à la DREAL ci-dessous, je vous apporte quelques éléments de réponse.
 Les échanges évoqués dans votre mail avec la commission d'enquête sont peut-être ceux de l'enquête parcellaire de juin 2022 ? Car nous avions précédemment échangé par mail le 30 mai 2022 pendant l'enquête parcellaire.
 Comme évoqué lors de cet échange, effectivement il n'y a pas de mur acoustique prévu au droit de la rue de la Cité Saint-Gobain. L'isolation acoustique prévue par le projet passe ici par des isolations de façades, c'est-à-dire des isolations (vitrages, systèmes de ventilation, etc...) sur chaque bâtiment. Le mur acoustique est réservé pour les secteurs d'habitation dense car pour qu'il soit efficace, il doit être assez long et de ce fait ne peut pas être installé pour quelques habitations. En effet, le secteur dans lequel vous habitez est à dominante industrielle et commerciale.
 Dans l'étude acoustique présente en annexe 1 du l'étude d'impact (pièce F4.12), vous trouverez les éléments permettant de confirmer que votre bâtiment est bien concerné par une isolation de façade. Ci-dessous un extrait de la page 751. Je pense qu'ici votre maison doit correspondre au récepteur 426 modélisé par l'étude. Pour chaque bâtiment repéré en orange (ou rouge pour le point noir bruit, ce qui n'est pas le cas de votre maison), un diagnostic va être réalisé pour vérifier l'isolation phonique actuelle du bâti et engager les travaux nécessaires pour le mettre à niveau si l'isolation n'apparaît pas suffisante au regard du bruit futur : il y a une obligation de résultat pour SNCF Réseau qui sera le maître d'ouvrage de ces travaux. Une entreprise spécialisée sera désignée pour réaliser ce diagnostic et entreprendre les travaux nécessaires.

Espérant avoir répondu à votre question, je reste disponible pour tout échange.

Bien cordialement,
 Tiphaine LECLERCQ

SNCF RÉSEAU - DIRECTION GÉNÉRALE INDUSTRIELLE & INGÉNIERIE
 DIRECTION ZONE D'INGÉNIERIE ATLANTIQUE
 PROJET AFNT
 2 Esplanade Compans Caffarelli - Immeuble Toulouse 2000 - 31000 TOULOUSE
 TEL : +33 (0)6 42 20 41 24
 tiphaine.leclercq@reseau.snfc.fr

----- Message transféré ----- Sujet :
 [#169969489100] mathildevanneste@icloud.com : Transports routiers - Mobilité - Infrastructures
 Date :
 Sat, 11 Nov 2023 10:28:11 +0100
 De :
 gestion-sve.dreal-occitanie - SG/DNUM/UNI/DETN/GPCW/PPCW/SVE <gestion-sve.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr>
 Répondre à :
 mathildevanneste@icloud.com
 Pour :
 gestion-sve.cabinet.cc.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Ci-dessous détails d'une nouvelle demande :

Mode de réponse : Courrier électronique
 Mode d'identification : mail
 Nom : VANNESTE
 Prénom : Mathilde
 Courriel : mathildevanneste@icloud.com
 Adresse : 2 rue de la Cité St Gobain
 Code postal : 31150
 Ville : Fenouillet
 Pays : France
 Thème : 10. Transports routiers - Mobilité - Infrastructures
 Zone géographique : Haute-Garonne (31)

Texte du message de l'usager : Monsieur Le Directeur de la DREAL,
 Nous sommes propriétaires d'une maison à proximité directe d'une ligne ferroviaire avec beaucoup de passage, qui de plus va faire l'objet de travaux afin d'augmenter le nombre de voies et donc augmenter le trafic ferroviaire : Nord de Toulouse, ligne Toulouse - Bordeaux, 2 rue cité saint gobain 311150 Fenouillet.
 Ayant eu divers échanges avec la mairie de Fenouillet, ainsi que la commission d'enquête pour l'aménagement ferroviaire nord toulousaine (AFNT), il s'avère que nous sommes dans l'impasse car nous n'avons pas eu peu de réponses à nos interrogations.
 Les premiers échanges sont d'ailleurs antérieurs à la commission d'enquête Il y a plusieurs années. Notre maison datant du début du XX^e siècle nous avons dû réaliser des travaux importants d'isolations acoustiques à nos frais (isolation par l'intérieur et remplacement des fenêtres par un double vitrage phonique).
 Je souhaiterais que vous m'indiquiez, si notre terrain ainsi que les alentours sont considérés (ou le seront) comme un point noir au vu du bruit, et qui va grandement augmenter dans les années à venir.
 Nous sollicitons un rdv à notre domicile 2 rue de la Cité St Gobain 31150 Fenouillet afin que soit constaté les niveaux sonores sur notre parcelle (qui dépassent et dépasseront à l'issue des travaux de l'aménagement de nouvelles voies, un niveau sonore de 60 dB(A) en période de jour (6h-22h).

Notre but serait d'obtenir une aide financière au sujet des travaux d'isolations acoustiques déjà engagés par nos soins et demander la création d'un écran acoustique en bordure de notre terrain à la SNCF liée à la perte de jouissance totale lors des passages des trains, ainsi qu'aux conséquences néfastes pour notre santé (bruits extrêmement violents lors des passages de trains de marchandises et intercity).

image002.png, image003.png, image001.png, image.tiff, image.tiff, image.tiff

8/12/2023

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

E117	E-mail	CERUTTI MARION			05/12/2023 10h12	AVIS Réseau31 AFNT	Bonjour, Veuillez trouver ci-joint le courrier ainsi que l'avis Réseau31 dans le cadre de l'enquête publique AFNT. Vous en souhaitant bonne réception, Cordialement, http://www.reseau31.fr/ Marion CERUTTI Assistante - Service Gestion Durable des Milieux, Expertise et Energie Réseau31 Service public de l'eau en Haute-Garonne 3 rue A. Villet - 31400 Toulouse Tel : 05.61.17.46.04 www.reseau31.fr	2023_AVIS RESEAU31_enquête publique.pdf, 20231130_GDMEE_1_Enq_pub_Aménagement ferroviaire Nord Tlse.pdf, image001.png
@118	E-registre	Camille			05/12/2023 10h12	Toulouse Réflexions sur les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)	<p>Parmi les 11 000 pages du dossier d'enquête publique sur les AFNT (Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse - destinés à l'arrivée du projet de LGV/TVG Paris-Bordeaux-Toulouse en gare de Toulouse Matabiau), se trouve dissimulée une implication incidente très négative pour les trains du Nord-Est de Toulouse.</p> <p>En effet, dans une analyse experte du dossier faite par l'association Rallumons l'Etoile et postée dans le cadre de cette enquête publique ce 28 novembre 2023, un aspect très problématique apparaît parmi d'autres, celui-ci ayant un impact négatif direct sur les possibles alternatives ferroviaires à l'A69 (https://www.registre-numerique.fr/afnt/voir-avis/aadaf24b-b855-484b-b568-172f33b015). Rallumons l'Etoile indique ainsi : « Or, nous venons de découvrir dans le dossier qu'il était projeté que le faisceau de 4 voies dédiées aux AFNT impacte l'une des deux voies du bloc Est (voir pages suivantes et la page 65 du dossier F4-12 du dossier soumis à l'enquête publique). Pourtant, ce bloc Est (Saint-Sulpice, Albi, Castres, Rodez, Figeac) devait être le plus indépendant possible du bloc central pour améliorer la capacité et la robustesse de l'exploitation sur l'étoile ferroviaire toulousaine ». Cela signifie que l'analyse des documents techniques présentés par SNCF Réseau fait apparaître que, par un effet domino où la LGV serait reine sans chercher d'alternative, une voie 'descendante' aménagée pour les trains du quotidien Montauban-Toulouse (laissant eux leur place actuelle à la nouvelle LGV en projet), serait prise sur une actuelle voie 'montante' existante Matabiau-Tarn. Ainsi, là où il existe actuellement une double voie Matabiau-Nord-Est (Tarn etc...) / Nord-Est (Tarn etc.) / Matabiau, ces AFNT entraîneraient la suppression d'une voie sur deux, de l'actuelle double voie, financée il y a quelques années sur argent public, et indispensable à une desserte de qualité, avec des trains cadencés pour le Nord-Est de l'agglomération toulousaine, le Tarn, dont St-Sulpice, Albi et Castres-Mazamet, ainsi que l'Aveyron, l'Est du Lot (Cadpenac-Figeac), ainsi qu le Cantal (Aurillac) et le Puy-de-Dôme (Clermont-Ferrand).</p> <p>Supprimer une voie sur deux aux abords de Matabiau signifie donc une moindre capacité de dessertes et de fréquences pour les habitants de tous ces territoires et des trains bloqués au moindre incident à quelques centaines de mètres de la gare Matabiau à l'arrivée, ou à qual en gare Matabiau, au départ!</p> <p>Ce projet d'AFNT / LGV porté par l'État, la SNCF et la Région Occitanie fait ainsi apparaître l'accapement d'une voie des trains du quotidien Toulouse-Nord-Est, et donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> -une dégradation de la mobilité sur l'aire urbaine toulousaine, en l'occurrence pour le Nord-Est de l'agglomération toulousaine et de ses environs, avec un 'sabotage' des possibilités de RER dans ce secteur ; -une dégradation des qualités de dessertes de l'ensemble des territoires situés au Nord-Est de Toulouse vers le Tarn, en Région Occitanie, voire au-delà ; -des contraintes nouvelles pour l'établissement d'une alternative ferroviaire à l'autoroute A69 Toulouse-Castres-Mazamet. <p>L'intérêt général ne peut donc amener qu'à donner un AVIS NÉGATIF à cette enquête publique, où il est inadmissible que de tels travaux (pour un coût estimatif de 720 Me), puissent être autorisés alors que l'avis de l'autorité environnementale est déjà très critique concernant les impacts sur l'environnement (avec différentes destructions, dont des coupes d'alignements d'arbres) et où le bilan socio-économique est également considéré négatif dans le projet d'AFNT pour le Nord toulousain car la Région prévoit de faire circuler très peu de TER supplémentaires par rapport au coût de cette nouvelle infrastructure, et voyant en outre cet impact négatif pour les trains du Nord-Est toulousain!</p>	
@119	E-registre	LAVIALLE Eric	France Nature Environnement Occitanie- Pyrénées		05/12/2023 10h12	Toulouse FNE-OP : AVIS DEFAVORABLE AU PROJET DES AFNT / IMPACTS ENVIRONNEMENTAL ET SANTE TRES SOUS-EVALUE	<p>Vous trouverez en pièce jointe l'avis défavorable formulé par France Nature Environnement Occitanie-Pyrénées.</p> <p>Nous évaluerons les moyens mis en œuvre et surtout les résultats obtenus permettant de mesurer les impacts environnementaux et santé du Grand Projet Sud Ouest et plus particulièrement sur le dossier des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse. Au vu de la taille et de l'importance de ce projet de création de Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse, les conséquences directes et indirectes sur la population et les espaces traversés sont très importantes. Cela implique une réalisation exemplaire de ce projet d'infrastructure, notamment au travers de son impact environnemental et santé, compte-tenu de la situation d'urgence climatique, environnementale et de préservation de la biodiversité dans laquelle nous sommes en 2023.</p> <p>Nous demandons LA REALISATION IMPERATIVE D'UNE NOUVELLE ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL GLOBAL afin de mesurer de façon réactualisée et complète les conséquences des AFNT sur les populations riveraines et les espaces traversés. Cela permettra alors de prévoir les mesures indispensables qui permettront de diminuer significativement les impacts environnementaux et santé du projet.</p>	Avis FNE OP sur AFNT GPSO Dec.2
@120	E-registre	BEJON Jean-Jacques			05/12/2023 10h12	Bressols Surfaces et végétation massacrées	<p>Monsieur le Président ,</p> <p>C'est quand même scandaleux de voir ces surfaces détruites , à l'image de Toulouse-Castres ; sans compter tout le reste du projet jusqu'à Bordeaux et Dax ! Terres détruites à tout jamais avec les destructions d'arbres adultes qui vont avec . On nous promet , donc on nous balade avec des soi-disant compensations , ce qui fait toujours des Ha immobilisés . On l'a vu par ailleurs en particulier Tours - Bordeaux où à la fin des travaux il se fait quelques plantations de ci de là en sous traitance à bon marché avec des restes de pépinières qui n'ont pas grande valeur . Quand il s'en fait un peu c'est à grand renfort de photos dans les journaux , mais quand l'euphorie est passée , le reste tombe dans l'oubliette et pour ce qui est fait plus personne ne s'en occupe , et ça crève !</p> <p>Arrêtons le gaspillage de toute cette énergie et de ces sommes colossales pour des constructions imposées dont beaucoup de contributeurs n'en profiteront jamais . Faisons simple en aménageant l'existant .</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@121	E-registre	TOVENA	Julian		05/12/2023 10h12	Lespinasse	Une Halte incontournable	<p>Il est inconcevable que l'on puisse étayer une enquête publique à l'aide d'études qui ont plus de 10 ans : en effet, si l'on peut raisonnablement accorder du crédit à cette étude préliminaire de 2011, le contexte a clairement changé :</p> <p>-Le bassin accueille désormais beaucoup plus d'habitants qui pour des raisons personnelles, professionnelles, scolaires.. empruntent chaque jour un peu plus les axes routiers qui desservent Lespinasse et les alentours</p> <p>-les activités économiques se sont plus clairement installées autour de ce bassin de vie et les flux vers ces domaines industriels alourdissent encore davantage le trafic.</p> <p>-Les déplacements péri urbains de Toulouse Nord se sont très largement reportés sur Lespinasse, au carrefour de nombreux axes et de l'enjambement de la Garonne.</p> <p>Parmi les arguments avancés, figurent :</p> <p>-Le temps de transport allongé (2 min) : il s'agit donc de mettre en balance 2 min avec toutes les conséquences écologiques, humaines et économiques ? Je ne peux même pas penser que cet argument ait été sérieusement envisagé comme une cause plausible de l'exclusion de la halte à Lespinasse.</p> <p>-Le coût d'investissement : tout est relatif ; le coût additif semble en effet élevé bien qu'il faille le nuancer en fonction des scénarii envisagés pour la construction de la halte, mais surtout, ce coût a-t-il été mis en balance avec le rapport population / fréquentation ; en d'autres termes, les autres haltes envisagées ont-elles un coût rapporté à la fréquentation bien moindre ?</p> <p>Les conséquences sont de plus en plus prononcées :</p> <p>-pour des populations de toutes classes sociales, mais notamment des ouvriers qualifiés, salariés et jeunes travailleurs qui sont contraints, malgré la proximité géographique des bassins d'emploi, de se déplacer avec des moyens de transports personnels, coûteux et polluants, engendrant un flux supplémentaire de véhicules.</p> <p>-Pour les lycéens et étudiants qui n'ont d'autre solution que se véhiculer seuls en fonction de horaires des établissements, engendrant ainsi une charge financière pour eux et leurs parents : cela déséquilibre davantage les chances de réussite pour nos enfants</p> <p>Le fait d'acter une halte à Lespinasse n'est désormais plus une option, il ne s'agit pas d'un confort ou d'un privilège : c'est une nécessité absolue, pour les Lespinois mais aussi pour tous les habitants des villages qui jouxtent Lespinasse, de Seilh à Bruguères, de Saint Alban Nord à Gratentour.</p> <p>Il n'est plus raisonnable de penser une éventuelle halte à Bruguères mais percevoir, à moyen et plus long terme, les conséquences désastreuses pour tout le Nord Toulousain car penser que seuls quelques centaines d'habitants ne seront entendus est une erreur de diagnostic, un futur proche amputé d'une réalité déjà acquise : les habitants du bassin de vie poursuivront leurs déplacements et viendront surcharger les autres haltes, les routes... ne pas faire la halte à Lespinasse est en soi une négation de l'évidence.</p>
@122	E-registre		Virgile		05/12/2023 10h12	Toulouse	Avis négatif	<p>NON à l'accapement d'une portion de voie ferrée des trains du quotidien au profit de la LGV Paris-Bordeaux-Toulouse et au détriment de l'alternative ferroviaire à l'A69 Toulouse-Castres, aux abords de la gare de Toulouse Matabiau</p>
@123	E-registre	TAURAN	Isabelle		05/12/2023 10h12	Bazilège	Impacts négatifs de l'AFNT/LGV Paris-Bordeaux-Toulouse	<p>Ce projet d'AFNT / LGV porté par l'État, la SNCF et la Région Occitanie fait apparaître l'accapement d'une voie des trains du quotidien Toulouse-Nord-Est, et donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une dégradation de la mobilité sur l'aire urbaine toulousaine, en l'occurrence pour le Nord-Est de l'agglomération toulousaine et de ses environs, avec un 'sabordage' des possibilités de RER dans ce secteur ; - une dégradation des qualités de dessertes de l'ensemble des territoires situés au Nord-Est de Toulouse en Région Occitanie, voire au-delà ; - des contraintes nouvelles pour l'établissement d'une alternative ferroviaire à l'autoroute A69 Toulouse-Castres-Mazamet ! <p>Supprimer une voie sur deux aux abords de Matabiau signifie une moindre capacité de dessertes et de fréquences pour les habitants de tous ces territoires.</p> <p>A l'heure où Toulouse s'étouffe à cause de la circulation intense des voitures, à l'heure où il faut privilégier les transports en communs de proximité, cet accapement des voies pour les trains du quotidien pour les habitants des territoires de proximité ne semble pas répondre à l'intérêt général.</p>
@124	E-registre	MAZEL	Daniel	Citoyen	05/12/2023 10h12	Rodez	Effet sur les dessertes NORD EST	<p>Il est indiqué dans le dossier qu'il était projeté que le faisceau de 4 voies dédiées aux AFNT impacte l'une des deux voies du bloc Est (voir pages suivantes et la page 65 du dossier F4-12 du dossier soumis à l'enquête publique). Pourtant, ce bloc Est (Saint-Sulpice, Albi, Castres, Rodez, Figeac) devait être le plus indépendant possible du bloc central pour améliorer la capacité et la robustesse de l'exploitation sur l'étoile ferroviaire toulousaine ».</p> <p>Concrètement, l'analyse des documents techniques présentés par SNCF Réseau fait apparaître que, la LGV serait reine sans chercher d'alternative, une voie 'descendante' aménagée pour les trains du quotidien Montauban-Toulouse (laissant eux leur place actuelle à la nouvelle LGV en projet), serait prise sur une actuelle voie 'montante' existante Matabiau-Tarn.</p> <p>Là où il existe actuellement une double voie Matabiau-Nord-Est (Tarn etc..) / Nord-Est (Tarn etc.) / Matabiau, ces AFNT entraîneraient la suppression d'une voie sur deux, de l'actuelle double voie, financée il y a quelques années sur argent public, et indispensable à une desserte de qualité, avec des trains cadencés pour le Nord-Est de l'agglomération toulousaine, le Tarn, dont St-Sulpice, Albi et Castres-Mazamet, ainsi que l'Aveyron, l'Est du Lot (Cadpenac-Figeac), ainsi que le Cantal (Aurillac) et le Puy-de-Dôme (Clermont-Ferrand).</p> <p>Supprimer une voie sur deux aux abords de Matabiau signifie une moindre capacité de dessertes et de fréquences pour les habitants de tous ces territoires et des trains bloqués au moindre incident à quelques centaines de mètres de la gare Matabiau à l'arrivée, ou à quai en gare Matabiau, au départ!</p> <p>Ce projet d'AFNT / LGV porté par l'État, la SNCF et la Région Occitanie fait ainsi apparaître l'accapement d'une voie des trains du quotidien Toulouse-Nord-Est, et donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une dégradation de la mobilité sur l'aire urbaine toulousaine, en l'occurrence pour le Nord-Est de l'agglomération toulousaine et de ses environs, avec un 'sabordage' des possibilités de RER dans ce secteur ; - une dégradation des qualités de dessertes de l'ensemble des territoires situés au Nord-Est de Toulouse en Région Occitanie, voire au-delà ; - des contraintes nouvelles pour l'établissement d'une alternative ferroviaire à l'autoroute A69 Toulouse-Castres-Mazamet ! <p>L'intérêt général ne peut donc qu'amener à donner un AVIS NÉGATIF à cette enquête publique, où il est inadmissible que de tels travaux (pour un coût estimatif de 720 Me), puissent être autorisés alors que l'avis de l'Autorité environnementale est déjà très critique concernant les impacts sur l'environnement (avec différentes destructions, dont des coupes d'alignements d'arbres) et où le bilan socio-économique est également considéré négatif dans le projet d'AFNT pour le Nord toulousain car la Région prévoit de faire circuler très peu de TER supplémentaires par rapport au coût de cette nouvelle infrastructure, et voyant en outre cet impact négatif pour les trains du Nord-Est toulousain!</p>

<p>@125</p>	<p>E-registre</p>	<p>LA VOIE EST LIBRE</p>	<p>Collectif</p>	<p>Collectif La Voie Est Libre</p>	<p>05/12/2023 10h12</p>	<p>Castres</p>	<p>Contre l'accaparement d'une voie des trains qui assurent les liaisons entre Toulouse et le Tarn au profit de la LGV Toulouse-Bordeaux ! - Avis né</p>	<p>Contre l'accaparement d'une voie des trains qui assurent les liaisons quotidiennes entre Toulouse et le Tarn au profit de la LGV Toulouse-Bordeaux !</p> <p>Les lignes ferroviaires concernées : Toulouse-Albi-Rodez (Mende) ; Toulouse-Figeac (Aurillac-Clermont-Ferrand) et Toulouse-Castres-Mazamet.</p> <p>Parmi les 11 000 pages du dossier d'enquête publique sur les AFNT (Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse - destinés à l'arrivée du projet de LGV/TGV Paris-Bordeaux-Toulouse en gare de Toulouse Matabiau, ouverte depuis le 6 novembre et seulement jusqu'à ce mardi 5 décembre 17h (dans des conditions de consultation du dossier opaque, très courtes et limitées), se trouve dissimulée une implication incidente très négative pour les trains du Nord-Est de Toulouse.</p> <p>En effet, dans une analyse experte du dossier faite par l'association Rallumons l'Etoile et heureusement publiée dans le cadre de cette enquête publique ce 28 novembre 2023, car les documents de la SNCF passaient cet élément quasiment sous silence, un aspect très problématique apparaît.</p> <p>Rallumons l'Etoile indique ainsi : « Or, nous venons de découvrir dans le dossier qu'il était projeté que le faisceau de 4 voies dédiées aux AFNT impacte l'une des deux voies du bloc Est (voir pages suivantes et la page 65 du dossier F4-12 du dossier soumis à l'enquête publique). Pourtant, ce bloc Est (Saint-Sulpice, Albi, Castres, Rodez, Figeac) devait être le plus indépendant possible du bloc central pour améliorer la capacité et la robustesse de l'exploitation sur l'étoile ferroviaire toulousaine ».</p> <p>Concrètement, l'analyse des documents techniques présentés par SNCF Réseau fait apparaître que, par un effet domino/ricochet/de chaise musicale du type 'pousse toi de là que je m'y mette' où la LGV serait reine sans chercher d'alternative, une voie 'descendante' aménagée pour les trains du quotidien Montauban-Toulouse (laissant eux leur place actuelle à la nouvelle LGV en projet), serait prise sur une actuelle voie 'montante' existante Matabiau-Tarn.</p> <p>Là où il existe actuellement une double voie Matabiau-Nord-Est (Tarn etc...) / Nord-Est (Tarn etc.) / Matabiau, ces AFNT entraîneraient la suppression d'une voie sur deux, de l'actuelle double voie, financée il y a quelques années sur argent public, et indispensable à une desserte de qualité, avec des trains cadencés pour le Nord-Est de l'agglomération toulousaine, le Tarn, dont St-Sulpice, Albi et Castres-Mazamet, ainsi que l'Aveyron, l'Est du Lot (Cadpenac-Figeac), ainsi que le Cantal (Aurillac) et le Puy-de-Dôme (Clermont-Ferrand).</p> <p>Supprimer une voie sur deux aux abords de Matabiau signifie une moindre capacité de dessertes et de fréquences pour les habitants.es de tous ces territoires et des trains bloqués au moindre incident à quelques centaines de mètres de la gare Matabiau à l'arrivée, ou à quoi en gare Matabiau, au départ!</p> <p>Ce projet d'AFNT / LGV porté par l'État, la SNCF et la Région Occitanie fait ainsi apparaître l'accaparement d'une voie des trains du quotidien Toulouse-Nord-Est, et donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une dégradation de la mobilité sur l'aire urbaine toulousaine, en l'occurrence pour le Nord-Est de l'agglomération toulousaine et de ses environs, avec un 'sabotage' des possibilités de RER dans ce secteur ; - une dégradation des qualités de dessertes de l'ensemble des territoires situés au Nord-Est de Toulouse en Région Occitanie, voire au-delà ; - des contraintes nouvelles pour l'établissement d'une alternative ferroviaire à l'autoroute A69 Toulouse-Castres-Mazamet ! <p>L'intérêt général ne peut donc qu'amener à donner un AVIS NÉGATIF à cette enquête publique, où il est inadmissible que de tels travaux (pour un coût estimatif de 720 Me), puissent être autorisés alors que l'avis de l'autorité environnementale est déjà très critique concernant les impacts sur l'environnement (avec différentes destructions, dont des coupes d'alignements d'arbres) et où le bilan socio-économique est également considéré négatif dans le projet d'AFNT pour le Nord toulousain car la Région prévoit de faire circuler très peu de TER supplémentaires par rapport au coût de cette nouvelle infrastructure, et voyant en outre cet impact négatif pour les trains du Nord-Est toulousain!</p>	
<p>@126</p>	<p>E-registre</p>	<p>BEJON</p>	<p>Jean-Jacques</p>		<p>05/12/2023 11h12</p>	<p>Bressols</p>	<p>Surfaces et végétation massacrées</p>	<p>Monsieur le Président .</p> <p>C'est quand même scandaleux de voir ces surfaces détruites, à l'image de Toulouse-Castre ; sans compter tout le reste du projet jusqu'à Bordeaux et Dax ! Terres détruites à tout jamais avec les destructions d'arbres adultes qui vont avec . On nous promet, donc on nous balade avec des soi-disant compensations, ce qui fait toujours des Ha immobilisés . On l'a vu par ailleurs en particulier Tours - Bordeaux où à la fin des travaux il se fait quelques plantations de ci de là en sous-traitance à bon marché avec des restes de pépinières qui n'ont pas grande valeur . Quand il s'en fait un peu c'est à grand renfort de photos dans les journaux . Mais quand l'euphorie est passée, le reste tombe dans l'oubliette et pour ce qui est fait plus personne ne s'en occupe , et ça crève !</p> <p>Arrêtons le gaspillage de toute cette énergie et de ces sommes colossales pour des constructions imposées dont beaucoup de contributeurs n'en profiteront jamais . Faisons simple en aménageant l'existant .</p> <p><u>Avis favorable sous réserve d'améliorer le projet.</u></p>	
<p>@127</p>	<p>E-registre</p>	<p>ALENÇON</p>	<p>Alain</p>		<p>05/12/2023 11h12</p>	<p>Lespinnasse</p>	<p>Avis favorable sous réserve d'améliorer le projet.</p>	<p>S'agissant plus particulièrement de l'opération des AFNT, celle-ci permettra d'offrir de nouvelles capacités ferroviaires pour les transports du quotidien et pour le fret.</p> <p>Cet aménagement est indispensable pour construire un véritable réseau de trains RER.</p> <p>La mise à 4 voies doit s'inscrire dans le développement général des relations de type "banlieue" et prendre en compte la mise en service du futur RER toulousain.</p> <p>Le projet AFNT ne peut continuer sans prendre réellement la mesure de l'attente des habitants du bassin de vie soit 20 000 habitants comprenant Lespinasse et les communes limitrophes.</p> <p>Cela offrira une solution de transport aux nombreux travailleurs venant sur le secteur. Rien que pour la ville de Lespinasse, sur 1500 emplois, 87% sont occupés par des personnes habitant à l'extérieur de la commune. Cela permettrait également l'accès à un public, n'ayant pas de moyens de locomotion, au Centre de Formation implanté sur notre commune et enfin cela permettrait aux entreprises d'élargir leur possibilité de recrutements.</p> <p>Sans oublier les nombreux lycéens du secteur qui aujourd'hui mettent 2 heures dans les transports en commun ou qui s'y rendent en 2 roues motorisés, avec tous les dangers que comporte la circulation dans le Nord Toulousain, qui pourraient se rendre à leurs lycées de rattachement en 15 minutes ce qui permettrait également d'agir sur la qualité de l'air par un report modal.</p> <p>La création d'une halte ferroviaire au niveau de Lespinasse serait la seule se trouvant sur un axe routier Est/Ouest.</p> <p>Les travaux programmés sur le pont de Gagnac sur Garonne avec la création d'une voie verte entre la ville de Seilh et Bruguieres permettront ainsi un meilleur report modal.</p> <p>Le souci de "mobilités douces" mis en exergue tout au long de ce dossier devant concourir à réduire les émissions de carbone, de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques, et à atteindre l'objectif public du doublement de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030 se verrait renforcé.</p> <p>Les arguments avancés à l'encontre de notre attente (allongement des trajets, emprise de la halte...) deviennent encore plus insignifiants quand nous regardons le présent dossier d'enquête, tous les multiples impacts listés et l'ampleur des travaux projetés.</p> <p>Il est nécessaire de favoriser la concertation avec tous les acteurs concernés par le projet. Même s'il s'agit du but de l'enquête publique, il est nécessaire d'associer les usagers et les habitants à la réflexion.</p> <p>Ainsi que les associations comme par exemple, « Rallumons l'Etoile ! », qui est une association rassemblant une multiplicité de citoyens, d'élus de tous bords, de communes, d'organisations syndicales et d'entreprises.</p> <p>La création d'une halte à Lespinasse est indispensable pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'égalité des citoyens à l'accès au service public -L'égalité de nos jeunes à l'accès aux établissements d'enseignement -L'égalité de tous à l'accès à la formation et à un emploi <p>Atteindre les objectifs publics de lutte contre les polluants atmosphériques et l'objectif du doublement de la part modale.</p> <p>D'autant plus que si la halte ne se fait pas pendant les travaux des AFNT (ou tout au moins à l'occasion de), il deviendra évident qu'elle ne se fera jamais.</p> <p>Au mépris des attentes de nombreux citoyens</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@128	E-registre	RAYNAL	Michel	Amis de la Terre Fédération d'utilité publique pour l'environnement	05/12/2023 11h12	Gabriac	Projet GPSO	A l'examen des projets présentés il apparaît que le projet GPSO impacterait défavorablement les lignes ferroviaires du nord Toulousain AFNT restreignant le trafic de l'axe Toulouse-Rodez notamment .Dans ces conditions tant qu'un remède n'est pas trouvé un avis défavorable s'impose	
@129	E-registre	COHEN	Anne-Lise	Collectif Lespinasse ! Une Halte sinon Gare !	05/12/2023 11h12	Lespinasse	Anne-Lise COHEN -Membre Collectif Lespinasse ! Une Halte sinon Gare !	<p>Voici ma contribution en tant que membre du collectif Lespinasse ! Une halte sinon Gare ! qui œuvre depuis 2012 en faveur de la création d'une halte ferroviaire à Lespinasse. Cette démarche citoyenne a recueilli le soutien massif de la population, ainsi que le soutien d'entreprises et de communes de la Métropole.</p> <p>La localité de Lespinasse se trouve sur un axe stratégique du Nord Toulousain, et la création d'une halte ferroviaire à cet emplacement contribuerait significativement à désengorger la N63, qui supporte actuellement une charge importante de circulation. Avec environ 23000 véhicules par jour dans les sens Est - Ouest et plus de 30000 véhicules par jour dans les sens Nord-Sud, Lespinasse est au cœur d'une problématique de transport qui impacte non seulement la fluidité du trafic mais aussi la qualité de vie de ses habitants.</p> <p>La nécessité d'une halte à Lespinasse est d'autant plus cruciale lorsque l'on considère les enjeux environnementaux. Le report du flux automobile sur le train contribuerait à réduire la pollution atmosphérique, favorisant ainsi une meilleure qualité de l'air pour les résidents de la région. De plus, dans un contexte où les mobilités douces et respectueuses de l'environnement sont encouragées, la création d'une halte ferroviaire s'inscrit parfaitement dans cette dynamique.</p> <p>Cependant, je souhaite attirer votre attention sur certains points cruciaux qui ont été négligés. Les données de 2014 ne sont plus représentatives de la réalité actuelle, et il est impératif d'actualiser les études en tenant compte des évolutions récentes. Par ailleurs, l'étude réalisée en 2021 par le cabinet SYSTA démontre clairement l'opportunité d'une halte à Lespinasse, mais semble être ignorée dans le cadre de ce projet.</p> <p>En conclusion, j'insiste sur l'importance de prendre en considération l'ensemble de ces éléments dans le cadre du projet AFNT et de la demande de création d'une halte ferroviaire à Lespinasse. Je demande également une actualisation des études en prenant en compte les données les plus récentes, ainsi qu'une meilleure coordination avec les acteurs locaux pour garantir le succès de cette initiative tant attendue.</p>	
@130	E-registre	LAURAGAIS	Sans Bitume	Lauragais Sans Bitume	05/12/2023 11h12	Vendine	Non à l'accaparement d'une des deux voies Matabiau- Nord-Est	<p>Nous nous opposons à la fermeture d'une des deux voies Matabiau-Nord-Est qui impliqueraient les AFNT. Cette suppression dégraderait les conditions d'accès par train à Toulouse pour tout le Nord-Est de l'agglomération toulousaine, mais aussi le Tarn (St-Sulpice, Albi et Castres-Mazamet), l'Aveyron, l'Est du Lot, ainsi le Cantal (Aurillac) et le Puy-de-Dôme (Clermont-Ferrand).</p> <p>Cela rendrait également plus difficiles l'établissement d'une alternative ferroviaire à l'autoroute A69 Toulouse-Castres-Mazamet, et d'un RER dans l'agglomération Nord-Est toulousaine.</p> <p>Enfin, l'avis de l'autorité environnementale est déjà très critique concernant les impacts sur l'environnement et le bilan socio-économique est également considéré négatif car la Région prévoit de faire circuler très peu de TER supplémentaires par rapport au coût de cette nouvelle infrastructure.</p> <p>Pour toutes ces raisons, nous rejetons le projet de LGV/TVG Paris-Bordeaux-Toulouse tel qu'il est présenté dans l'enquête publique.</p> <p>Pour lire l'intégralité de la contribution d'EELV Les Écologistes de Midi-Pyrénées, merci de vous reporter à la pièce jointe</p>	
@131	E-registre	EELV MIDI- PYRÉNÉES	Les Écologistes	Les Écologistes - EELV Midi- Pyrénées	05/12/2023 12h12	Toulouse	Avis favorable aux AFNT sous conditions de modifications du projet	<p>INTRODUCTION</p> <p>Pour les Écologistes, le projet d'Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT) doit d'abord avoir des conséquences bénéfiques de premier plan pour l'environnement par un report modal massif de la route vers le train dans les transports du quotidien, afin d'obtenir une réduction conséquente des émissions de gaz à effets de serre. Pour mémoire, 75% des trajets Toulouse-périphérie se font en voiture.</p> <p>Il est également grand temps pour les habitants.e.s que ce projet sorte de terre, lui qui a pris des années de retard du fait d'un entêtement politique à le lier à la ligne à grande vitesse (LGV) Toulouse-Bordeaux. En effet la saturation actuelle des axes routiers au nord de Toulouse, et la croissance démographique de l'agglomération toulousaine, exigent plus que jamais un projet ambitieux pour que les habitants.e.s disposent enfin d'un mode de circulation accessible, serein, rapide, confortable, fiable, non polluant et sécurisant.</p> <p>Rappelons que les études multimodales commandées par l'État, la SNCF, la Région, le Département, la Métropole et Tisséo, ont préconisé le développement du RER comme "ayant le plus d'effets positifs", car celles-ci démontrent que même après la réalisation de tous les projets actuellement en travaux (3ème ligne de métro, projets routiers), les bouchons seront pires en 2030 qu'en 2017.</p> <p>Le projet doit également faire participer Toulouse et sa périphérie aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) : baisse de 28% des émissions de GES du secteur des transports en 2030 par rapport à 2015, et neutralité carbone en 2050.</p> <p>Il s'agit désormais de profiter de la dynamique de la nouvelle loi sur les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) validée en 2023 par les 2 chambres du Parlement français, pour bonifier le projet. La loi insiste sur la multimodalité et l'intermodalité :</p> <p>« Un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès, le déplacement et l'information des personnes en situation de handicap, dans les conditions prévues à l'article L. 1112 1. Ils comprennent également des aménagements assurant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos. » (Article 1er)</p> <p>Le projet doit donc placer les enjeux d'un futur RER toulousain au centre.</p> <p>Il profitera d'ailleurs à beaucoup plus de monde que les seuls usagers du TGV.</p> <p>Nos conclusions sont que, sans un certain nombre de modifications, le projet ne tiendra pas ses promesses environnementales sur le 1er objectif pointé : un report significatif de la route vers le rail, au service des habitants.</p> <p>Il ne permettra pas non plus la création d'un SERM tel que dessiné par la loi.</p> <p>Il nous semble que le projet a été dessiné "à l'économie" et une fois de plus nous exhortons l'État à financer suffisamment SNCF Réseau pour qu'il n'ait pas à faire de coupe financière. Il ne faudrait pas que certains aménagements indispensables soient annulés ou reportés (gare de Lespinasse, saut-de-mouton, aménagements des gares).</p> <p>Les collectivités locales et territoriales, quant à elles, doivent s'impliquer dans cette dynamique SERM dans l'intérêt commun et pour réclamer les financements promis par l'Etat.</p> <p>SOMMAIRE</p> <p>1.Objectifs du projet en termes environnementaux</p> <p>2.Le projet doit être réactualisé dans une vision SERM pour permettre le report modal de la voiture vers le train</p> <p>3.L'avis de l'Autorité Environnementale : un camouflet inacceptable pour une entreprise publique</p> <p>Pour lire l'intégralité de la contribution d'EELV Les Écologistes de Midi-Pyrénées, merci de vous reporter à la pièce jointe</p>	AFNT-EELV MidiPyrenees.pdf

@132	E-registre	HERVOUET	Manuella		05/12/2023 12h12	Lespinasse	Halte ferroviaire Lespinasse	A la lecture de votre registre je me rend compte qu'il n'est pas abordé du tout, la question de la halte à Lespinasse. Je trouve inadmissible qu'une ville comme la notre avec un réseau routier stratégique sur Toulouse nord, ne soit pas citée.	
@133	E-registre	CHAUVET	Nicole		05/12/2023 12h12	Seysse	LGV Paris Bordeaux Toulouse	NON à la consécration d'une partie des voies ferrées de desserte de la partie nord est de Toulouse à cette nouvelle voie LGV. Il n'y a aucune raison de dégrader la circulation des trains journaliers desservant Castres, Albi, etc....Ceux qui se servent quotidiennement de ces voies en ont besoin et ont payé par leurs impôts leur construction !	
@134	E-registre	MEBAOUDJ	Richard	Particulier	05/12/2023 12h12	Toulouse	ANFT	Défavorable, car ce projet va impacter et réduire les dessertes locales au détriment d'un projet de LGV aux bénéfices discutables du point de vue de l'utilisateur et de celui de la collectivité au sens de société	

							<p>Contribution à l'Enquête publique</p> <p>Pour la demande d'autorisation environnementale</p> <p>D'Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT)</p> <p>Enquête publique du 6 novembre au 5 décembre 2023</p> <p>Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées donnent un avis défavorable</p> <p>Certains d'entre nos concitoyens élus, mandatés ou pas, se disent que nous sommes contre tout puisque chaque fois nous contribuons, notre avis est négatif.</p> <p>Nous préférierions avoir le temps de contribuer à des projets porteurs d'espoirs et de prise de conscience car chaque impact négatif sur notre biodiversité a des répercussions globales sur l'état de notre planète. Sans parler de la biodiversité, certains humains en pâtissent déjà.</p> <p>Alors sur ce projet rien de très réjouissant peut-être même que le niveau de densité de démocratie est plus évident. Un mois de consultation dans la plus grande discrétion, toujours plus de documents à lire et à décrypter d'un œil expert sous peine de ne rien comprendre, une autorité environnementale ne pouvant rendre d'avis, c'est indécent.</p> <p>Vouloir amener un TGV à Toulouse alors que les trains du quotidien font défaut et que les citoyens sont appelés à prendre de plus en plus les transports en commun pour leur déplacement domicile-travail, ne fait pas sens. Qui se déplacera au quotidien avec un TGV, hormis des hommes d'affaires ? Ce n'est sûrement pas d'un intérêt impératif public majeur que de favoriser une catégorie de voyageurs. Il se pourrait même que pendant les travaux les lignes du quotidien soient impactées négativement. Ce qui serait évidemment contreproductif et surtout pas d'intérêt public.</p> <p>Mais au-delà de ce fait, plusieurs volets de ce projet sont d'ores et déjà considérés comme nocifs pour le climat :</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'artificialisation des sols que cela va induire, -la destruction de zones humides, remarquables, forestières ou agricoles (plus de 6000 ha sur la totalité du projet de LGV). -Les gaz à effet de serre produits durant les travaux, le déplacement des matériels et matériaux par camions pendant des années qui ne seront jamais compensés -L'impact carbone des millions de tonnes de remblais à déplacer -Nuisance pour les riverains des travaux qui n'auront aucune compensation et devront payer les taxes liées à ces travaux comme les autres -Compensation de la biodiversité détruite, impossible. -Absence de programme environnemental de l'ensemble du projet AFNT / GPSO... <p>Sur le faible report modal de la voiture vers le train</p> <p>SNCF Réseau veut réaliser les Aménagements Ferroviaires du nord-toulousain (AFNT) pour permettre l'arrivée à Toulouse d'une LGV.</p> <p>Le projet n'a pas été étudié pour s'intégrer dans le projet global du RER toulousain. Le projet ne favorise pas vraiment la création de diagonales RER par Matabiau qui seraient très utiles aux habitants de l'agglomération non toulousains.</p> <p>Ainsi, ce projet ne bénéficie pas à l'environnement en ne permettant pas un report modal vers le train des transports du quotidien de l'agglomération toulousaine.</p> <p>Alors que 75% des trajets Toulouse-périphérie se font en voiture, c'est une urgence, tant en terme de transport que de réduction des émissions de gaz à effets de serre.</p> <p>D'autre part, pour son coût à 700 millions d'euros, ce projet apporte peu d'avantage en termes de déplacements et d'émission de gaz à effet de serre pour l'agglomération toulousaine.</p> <p>Sur l'absence inacceptable d'avis de l'Autorité Environnementale</p> <p>Dans son attendu, l'Autorité environnementale indique "les réponses pour de nombreux items du code de l'environnement sont obsolètes ou incomplètes".</p> <p>Alors que l'augmentation des capacités de la gare de Toulouse Matabiau est au cœur du développement du train en région toulousaine, l'Autorité environnementale écrit que :</p> <p>"la gare de Toulouse Matabiau, historiquement partie du projet AFNT comme gare terminus et PEM, est absente du périmètre du projet."</p> <p>L'Autorité environnementale constate que le dossier est obsolète à plusieurs reprises :</p> <p>"Alors que presque dix ans se sont écoulés depuis l'étude d'impact initiale, aucune mise à jour n'a été fournie pour l'analyse de l'état initial à l'échelle globale du projet."</p> <p>« Aucune des évolutions législatives et réglementaires relatives aux différentes thématiques environnementales n'a été recensée ni prise en compte ».</p> <p>"Alors que de nombreuses variantes ont été analysées par le maître d'ouvrage tout au long de la conception du projet, elles ne sont ni présentées ni analysées dans le dossier. "</p> <p>"l'analyse du développement éventuel de l'urbanisation est extraordinairement pauvre."</p> <p>Enfin l'Autorité environnementale constate l'absence d'étude environnementale sérieuse :</p> <p>"32 espèces protégées d'oiseaux, pourtant nicheuses sur la zone d'étude, sont considérées à enjeu spécifique et contextualisé « faible »."</p> <p>"deux habitats naturels déterminants de Znieff, à enjeu spécifique « fort », sont déclassés uniquement du fait de leur état de conservation moyen ou mauvais"</p> <p>L'Autorité environnementale n'a pas pu rendre son avis.</p> <p>Les conclusions de l'étude d'impact ne sont donc pas acceptables. Elles doivent être réécrites et soumises à l'Autorité Environnementale. L'enquête publique doit être suspendue.</p> <p>Conclusion</p> <p>Ce projet ne répond aucunement à l'urgence climatique, tant par ses impacts directs sur l'environnement, que par son coût financier qui amputerait le budget public nécessaire au développement des alternatives à la voiture dans les trajets du quotidien.</p> <p>Les Amis de la Terre demandent aux commissaires enquêteurs de suspendre l'enquête publique tant que l'Autorité environnementale n'a pas rendu son avis, ou de donner un avis défavorable en ce sens. Le respect de la loi est une exigence pour une enquête publique sereine.</p> <p>Le projet ne peut être accepté tant que l'Autorité environnementale n'a pas rendu son avis. C'est une exigence démocratique.</p> <p>Pour les Amis de la Terre, le projet doit être revu pour mettre les enjeux d'un futur RER toulousain au cœur du projet.</p> <p>Faite à Toulouse, le 5 décembre 2023</p>	<p>AFNT CONTRIBUTION DECEMBRE</p>
--	--	--	--	--	--	--	---	-----------------------------------

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@138	E-registre	BONHOMME	Claudine	05/12/2023 13h12	Rodez	Contre la mise en place de la LGV Bordeaux-Toulouse	<p>cette mise en place met en difficulté des lignes du quotidien vers l'Aveyron et dans le Tarn notamment vers Castres Mazamet privé de fait l'alternative par le train possible à l'A69</p> <p>les enjeux des déplacements sont ceux qui permettraient aux habitants des zones rurales de se déplacer avec des propositions cadencées. Il faut choisir entre mettre les moyens financiers au service des plus isolés, des plus pauvres et au bout du compte de l'avenir de la planète ou de permettre aux plus aisés de se déplacer le plus vite possible. L'argent ne coule pas à flot, il faut arrêter de faire croire que l'on peut tout faire LGV et trains du quotidien et trains intercity.</p> <p>En Aveyron, nous avons besoin d'un train de nuit confortable qui assure le trajet Rodez-Paris tous les jours mais pas de la LGV Toulouse-Paris comme on voudrait nous le faire croire</p>	
@139	E-registre	LASMOLLES	Jean-Jacques	05/12/2023 13h12	Dalou	Dysfonctionnement du Bloc Nord-est	<p>J'attire votre attention sur un dysfonctionnement du Bloc Nord-est vers Saint-Sulpice.</p> <p>Les AFNT prévoient d'utiliser la voie paire du bloc Nord-est pour la mutualiser avec les voies du nord, l'impact sur les circulations va être important, cette solution ne peut se faire sans études ou mesures alternatives.</p> <p>Là où il existe actuellement une double voie les AFNT entraîneraient la suppression d'une voie, en sachant que la deuxième voie a été financée il y a quelques années sur argent public, elle est indispensable à une desserte de qualité, avec des trains cadencés pour le Nord-Est de l'agglomération toulousaine.</p> <p>D'un côté, on a la création d'un RER à la toulousaine avec un cadencement soutenu et en même temps on sature une voie qui dessert une zone densément peuplée.</p> <p>Je soutiens l'analyse de "Rallumons l'Etoile".</p>	Plan Contribution .jpg
@140	E-registre	CALESTROUPAT	Gilles	05/12/2023 13h12	Colomiers	Les faux nez des écologistes !	<p>Les écologistes dénoncent le fait que les AFNT et la LGV soient liés. Mais le bilan socio-économique des AFNT serait-il le même sans la LGV ? Aurait-on dépensé 1 milliard d'euros uniquement pour le SERM nord ? Ils regrettent que la faiblesse du dossier de SNCF réseau a contraint l'Autorité environnementale à ne pas se prononcer sur les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT). Le dossier présenté étant incomplet, obsolète et non conforme au code de l'environnement. Mais les premières à utiliser cette faille seront les associations écologistes qui multiplieront les actions en justice pour faire échouer le projet !</p>	
@141	E-registre		Céline	05/12/2023 13h12	Toulouse	Enquête publique AFNT	<p>Avis défavorable car:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Accaparement d'une voie des trains du quotidien Toulouse-Tarn. 2) Avis de l'autorité environnementale très critique. 3) Bilan socio-économique négatif. <p>Monsieur le Commissaire enquêteur,</p>	
@142	E-registre	LINARES	Francois	05/12/2023 14h12	Saint-Jory	Requête étude d'impact des AFNT	<p>En préambule à mes observations, je tiens à insister sur la grande nécessité de voir ces Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain se réaliser. Ils devront permettre de voir aboutir le projet SERM ou RER Toulousain. En effet, la solution pour éviter les embouteillages matinaux en direction de Toulouse et le soir en sens inverse, est bien le cadencement des trains de six heures à minuit, et tous les ¼ d'h, aux heures de pointe. Il faut savoir que le matin, il faut 1 h, souvent plus, pour atteindre Toulouse depuis Saint-Jory.</p> <p>Enfin ces aménagements permettent de développer l'intermodalité, ils répondent aux enjeux de changement climatique, par la réduction des GES et de l'artificialisation des sols, ils favorisent les mobilités bas-carbone</p> <p>L'aménagement des gares ou haltes : Il serait nécessaire de prévoir la couverture des quais, pour permettre une fluidité pour la montée dans les trains. Actuellement un petit abri concentre les passagers en attente ce qui ralentit cette montée dans les trains. Un quai abrité autorise un temps d'arrêt inférieur pour atteindre les portes des voitures et donc est bénéfique au trafic.</p> <p>Le pont de Saint-Jory : Nous demandons que toutes les mesures soient prises pour assurer le passage des véhicules de tourisme et des bus navettes pour les écoles pendant les travaux de remise au gabarit de ce pont permettant le passage de la LGV.</p> <p>Une grande partie de la population Saint-Joryenne ne peut être isolée de la ville côté M820. Beaucoup d'activités, sportives, ludiques, ou culturelles se déroulent côté M820.</p> <p>Le trafic route de Saint-Caprais : tous les matins plusieurs demies heures sont nécessaires pour franchir ce pont « canal / voie ferrée », appelé Pont de Saint-Caprais. N'y aurait-il pas des mesures à prendre pour dévier certaines circulations pendant la période des travaux de démolition / construction en alternance de ce pont ?</p> <p>Nécessité de créer de la halte de Lespinasse. Cette commune est sur un futur circuit en voies douces perpendiculaires à la M820, entre Seilh et Bruguères, quand le pont de Gagnac sera restauré et recalibré. Ce futur franchissement de la Garonne réorienterait les flux voies douces vers cette halte depuis Seilh et Bruguères. C'est donc une contribution pour la combinaison entre train et vélo. Elle participera à la suppression des bouchons que l'on trouve aux ronds-points de Saint-Jory et de Lespinasse et permettrait aux lespinassois de ne pas aller en voiture à Saint-Jory ou Fenouillet pour prendre un train. Cette halte, dont l'esquisse du projet a été réalisée par la Métropole, mérite, s'il n'est pas en totalité programmé, de voir ces infrastructures, quais au moins, construites pendant les travaux des AFNT, après un complément de l'étude d'impact intégrant cette halte.</p> <p>Dans le cadre du Projet Canal de Garonne, porté par la Métropole, les réunions et ateliers avec les citoyens de Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory ont fait une demande de réservation d'une bande de terrain entre la future LGV et le Canal de Garonne pour une piste cyclable. En effet, si une voie douce existe côté Garonne entre Castelnaud et Toulouse, il y a un problème de cohabitation entre cyclistes (qui prennent cette voie pour un autoroute à vélos) et les piétons et famille qui s'y promènent. Cette demande de voir réaliser une piste cyclable, avec un écran végétal côté LGV a été faite à Monsieur François Chollet Adjoint de Jean Luc Moudenc et en charge de l'étude du Grand Parc Canal.</p> <p>Saint-Jory le 1er décembre 2023</p> <p>François Linarès Architecte DPLG Honoraire, Conseiller municipal de Saint-Jory, 7 avenue Segusino - 31790 Saint-Jory</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@143	E-registre	RÉGION OCCITANIE	Présidente	Région Occitanie	05/12/2023 14h12	Toulouse	Soutien de la Région Occitanie à la réalisation des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse	<p>Bonjour,</p> <p>Veillez trouver en pièces jointes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional Occitanie en date du 1er décembre 2023 relative à la contribution de la collectivité régionale à l'enquête publique environnementale des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse, - l'avis annexé à cette délibération. <p>Bonne réception.</p> <p>La Région Occitanie.</p>	DEL-CP2023-12_11-18_Avis-enq-publ-env-AFNT.pdf, 33297_231114_Avis-AFNT_Contribution-Region-Occitanie_vdef.pdf
@144	E-registre	FORTIN	Arnaud	PAULHAC	05/12/2023 14h12	Paulhac	Contribution Paulhac enquête publique AFNT :	<p>Contribution Paulhac enquête publique AFNT :</p> <p>A l'instar de l'association « Rallumons l'étoile » dont la commune de Paulhac est adhérente, nous soutenons de manière globale les travaux de l'AFNT qui sont une nécessité afin de fluidifier le trafic ferroviaire du Nord Toulousain qui draine un trafic ferroviaire important voué à augmenter dans les décennies à venir.</p> <p>Ce projet d'envergure inscrit dans le projet plus global du GPSO doit permettre in fine un report modal important de l'aviation vers le train mais aussi une diminution importante des trafics routiers par une augmentation de l'offre de transport du quotidien et des intermodalités possibles.</p> <p>Quelques inquiétudes subsistent malgré un rapport précis et exhaustif mais parfois un peu trop technique.</p> <p>L'évènement récent (déraillement d'un train de travaux le 26 novembre 2023) montre bien que lorsqu'un choix doit être fait en cas d'aléas, il est souvent en faveur des convois longues distances et gros porteurs type TGV et Intercités au détriment des transports type TER/RER qui sont dans l'exemple cité lourdement impactés et de façon durable (plan de transport adapté pendant 15 jours et de nombreuses suppressions opérationnelles).</p> <p>Certains choix délibérés du maître d'ouvrage tels que la jonction d'une voie de l'AFNT avec des voies du faisceau desservant l'axe du quart Nord Est entraîneront inévitablement des conflits de circulation entre ces deux axes en laissant aux opérateurs circulation le choix d'une priorisation de l'un ou de l'autre. D'autres choix techniques parfaitement décrits par « rallumons l'étoile » dans leurs contributions sont tout aussi inquiétants en termes de prise en compte des besoins de transports périurbains. Le choix de la souplesse d'exploitation est fait plutôt que celui de la robustesse, et si ces choix sont maintenus, alors des engagements doivent être pris par le GI afin de garantir une équité de traitement en conception et en opérationnel des différents types de circulations.</p> <p>La dimension technique du projet n'inclue pas non plus de projection claire et orientée sur la nature des plans de transport qui seront à définir sur l'axe nord afin de rendre l'exploitation de ce réseau plus attrayante d'un point de vue de l'offre et donc plus efficiente en termes de report modal et de gains environnementaux.</p> <p>En conclusion il est important que ce projet s'inscrive dans une logique globale de diminution des gaz à effet de serre et argumente précisément sur le sujet ce qui n'est pas systématiquement le cas sur les documents actuels. Par ailleurs les conséquences sur l'environnement (Faune, flore,) sont analysées mais semblent souvent minimisées y compris pour des espèces protégées et en voie de disparition, dans bien des cas les mesures d'évitement sont assez peu précises et nous pouvons douter de l'efficacité de celle-ci. Cette consultation doit permettre de faire évoluer le projet et sa mise à jour avec des données actualisées est impérative, d'ailleurs une prolongation de cette consultation permettra également d'avoir des remontées plus précises et exhaustives des différents acteurs de la métropole Toulousaine (commune, communauté de commune association.....) qui ne ce sont pas encore exprimés.</p> <p>Merci pour votre lecture,</p>	
@145	E-registre	ESQUERRE	Diane	MAIRIE DE CASTELMAUROU	05/12/2023 14h12	Castelmaurou	Demande de Castelmaurou	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis Maire de Castelmaurou et Vice-présidente de la commission mobilité de la Communauté de Communes des Coteaux de Bellevue.</p> <p>Grace aux contributions de l'association de Rallumons l'étoile, j'ai appris qu'il était projeté que le faisceau de 4 voies dédiées aux AFNT impacte l'une des deux voies du bloc Est.</p> <p>Même si nous ne pouvons que soutenir le développement du ferroviaire Nord, il n'est pas acceptable que notre desserte, déjà sous dimensionnée alors qu'elle pourrait être l'alternative idéale pour décongestionner les mobilités automobiles de ce secteur, soit impactée.</p> <p>Je vous demande donc d'adapter vos choix techniques afin de ne pas impacter l'axe Est (Direction Albi).</p> <p>Diane Esquerré</p>	
E146	E-mail	DAVID MECHIN			05/12/2023 14h12		Avis de la commune de Lespinasse sur enquête publique AFNT	<p>Messieurs les Commissaires-Enquêteurs, La commune de Lespinasse a délibéré hier soir 4 décembre 2023 concernant l'enquête des Aménagements Ferroviaires du Nord-Toulousain (AFNT) et vous communique l'avis adopté par le conseil municipal. Je vous remercie d'en tenir compte pour votre enquête publique. Bien cordialement, David MÉCHIN Directeur Général des Services</p> <p>david.mechin@ville-lespinasse.fr www.ville.lespinasse.fr Hôtel de Ville, Place de l'Occitanie, 31150 Lespinasse</p>	Lespinasse-Délib 2023-12-04-N01-Avis AFNT.pdf, image001.png

						<p>CPER Occitanie 2023-2027</p> <p>https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/content/download/13136/90993/file/CPER_LD.pdf</p> <p>PAGES 128 à 131</p> <p>CPER Midi-Pyrénées 2015-2020</p> <p>https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/content/download/13136/90993/file/CPER_LD.pdf</p> <p>Avenant au CPER Midi-Pyrénées 2015-2020</p> <p>https://www.laregion.fr/IMG/pdf/accord-avenant-2015-2020.pdf</p> <p>ENQUÊTE PUBLIQUE</p> <p>RÉVISION DES CPER MIDI-PYRÉNÉES ET LANGUEDOC-ROUSSILLON</p> <p>https://www.laregion.fr/IMG/pdf/protocole-d_accord-revision-cper.pdf</p> <p>L'affirmation de SNCF Réseau comme quoi "le projet de Terminus de La Vache serait présent dans le CPER 2015-2020" :</p> <p>1° est totalement erronée</p> <p>2° dissimule la réalité de ces documents qui au contraire programmaient en lien avec les AFNT, aussi bien dans le CPER Midi-Pyrénées que dans son avenant, la réalisation un nouveau quai terminus à Matabiau avec 2 voies.</p> <p>CPER 2015-2020 page 14</p> <p>*Article 5.1 : Travaux de modernisation de la gare Matabiau dans l'optique de l'arrivée de la LGV</p> <p>Agée de plus de 150 ans, la gare Matabiau n'a connu aucune intervention majeure sur ses installations dédiées à l'accueil des voyageurs et sera rapidement saturée compte tenu de l'augmentation des trafics induite par l'arrivée de la LGV.</p> <p>La nécessité d'élargir les quais existants et de prévoir à terme deux quais supplémentaires a été démontrée par les études conduites dans le cadre du Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire (SDPF) lié au pôle d'échange Matabiau et par les études de modélisation des flux liées aux Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse.</p> <p>intitulé de l'opération Coût des travaux prévisionnel (M€)</p> <p>Matabiau – AVP+PRO+REA de la première phase largeur des quais et nombre de voies à</p> <p>Matabiau, aménagement des chantiers de la gare... 121,5</p> <p>Mise en accessibilité de la gare de Matabiau et autres pôles d'échanges 4,6</p> <p>En complément de sa participation à ce programme d'investissement, la Région supportera les surcoûts d'exploitation des TER liés à l'adaptation du service et à l'organisation de services de remplacement suite à la fermeture des voies durant les travaux. Une attention particulière sera portée afin de minimiser l'impact de ces travaux sur la qualité du service pour les usagers des transports collectifs.</p> <p>Ce document affirme bien que l'ensemble des budgets étaient prévus, même la réalisation. Comment un aspect aussi essentiel et déjà programmé peut-il disparaître sans explication ni étude d'impact ?</p> <p>On peut aussi se demander pourquoi ne sont pas produits les documents résultants de la concertation publique sur le plan de voie de Matabiau :</p> <p>https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2018-11/bilan_concertation_sdnft_sncf_reseau.pdf</p> <p>ou cette vidéo de SNCF Réseau (du 26 avril 2017) qui affirme bien "la nécessité d'un nouveau quai et de 2 voies à Toulouse Matabiau pour l'arrivée de la LGV" :</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=04Q0I0GKRw&t=27s</p> <p>L'affirmation de SNCF Réseau comme quoi le projet de Terminus de La Vache serait présent dans le CPER 2021-2027 est tout aussi erronée, même si les éléments mobilisés de ce document sont très imprécis. Mais la Vache n'y est présentée que comme halte d'interconnexion pas comme terminus.</p> <p>Page 130 :</p> <p>"1.3 Désaturer les nœuds ferroviaires et initier le développement de RER régional / SEM</p> <p>L'inscription au Réseau Transeuropéen de transport du nœud de Toulouse traduit l'enjeu de relever ce nœud ferroviaire à la hauteur des ambitions attendues par l'Union européenne, tant en matière de qualité, de capacité que de modernité des systèmes d'exploitation. Cet accompagnement se traduit sous les formes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nœud ferroviaire de Toulouse - site de Matabiau : Poursuivre les efforts de désaturation <p>Au-delà des enjeux de reconversion du site liés au programme grand Matabiau quais d'Occ et à la création de la halle des transports, la plateforme ferroviaire doit poursuivre sa transformation permettant de délivrer la capacité de production attendue pour le fonctionnement du nœud et son rôle central dans la gestion des circulations régionales, nationales et européennes. La diversité des activités (trains et métro) utilisant ce nœud doit se traduire dans l'implication et l'accompagnement des partenaires en faveur de son développement et le programme ferroviaire d'intervention en découlant est un des axes d'intervention du CPER des prochaines décennies.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développer l'interconnexion des réseaux et les haltes multimodales : Labège la Cadène, La Vache/Route de Launaguet... <p>Pour contribuer à la désaturation du nœud de Toulouse ainsi qu'à l'attractivité des transports publics, des opérations permettant l'emprunt successifs des modes ferroviaires et urbains lourds dans les meilleures conditions d'intermodalité doivent être réalisées. Elles permettront de multiplier les points d'interconnexion ferroviaire et renforcer l'efficacité du système de transport public à l'échelle de l'agglomération. Ce sont également des outils contribuant à développer les capacités du nœud ferroviaire toulousain bénéficiant à toutes les activités ferroviaires du site de Toulouse."</p> <p>Les études de fréquentation de 2012 utilisant les données de l'enquête ménage déplacement de 2005 sont totalement inutilisables. Comment pourraient rendre compte des mobilités actuelles qui ont vu apparaître avec des impacts massifs les vélos et trottinettes électriques, le télétravail, la ligne B de métro et les 2 trams, le Réseau express vélo, les projets de SERM, le covoiturage, les applications de mobilité, le litre d'essence à 2€, l'augmentation très forte des bouchons, etc....</p> <p>Pour conclure, la question du report modal et donc de l'intérêt écologique de ce projet ne peut se faire sans un chiffrage des conséquences des abandons du nouveau plan de voie de Matabiau et du Saut-de-Mouton, et de la mutualisation d'une voie du bloc Nord-est. Ils imposent sans le dire la création de terminus "amont" (avant Matabiau) à minima sur les branches Nord, Nord-est et Sud-est et donc des coûts financiers et des impacts inutiles, ainsi qu'un report modal beaucoup plus faible en augmentant le nombre de correspondances nécessaires, souvent rédhibitoires avec des bagages ou pour les PMR.</p> <p>Cette solution technique n'existe nulle part en France et en Europe, au contraire de la diamétralisation, déjà présente à Paris, Bordeaux, Périgueux, Nice, Strasbourg, Rouen et programmée dans la plupart des SERM.</p>	
@147	E-registre	DURAND	Benoit	05/12/2023 15h12	Toulouse	Informations erronées et manquantes importantes dans le dossier du maître d'ouvrage (SNCF Réseau)	28/12/2023

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@148	E-registre	JOVIADO	Gilles	Val'Aigo & Buzet sur Tarn	05/12/2023 15h12	Buzet-sur-Tarn	Contribution Buzet sur Tarn & Communauté de communes Val'Aigo	<p>AFNT et impacts sur les trains de l'Est vers Buzet sur Tarn / Montastruc-la-Conseillère / Saint-Sulpice la Pointe</p> <p>Monsieur le Président de la commission d'Enquête Publique,</p> <p>Nous attirons votre attention sur les conséquences préjudiciables pour le bloc EST (circulations vers Montastruc, Buzet, Saint-Sulpice, Castres, Albi, Rodez et Figeac) qu'entraînerait la modification des AFNT.?</p> <p>Le bloc EST devait être le plus indépendant possible du bloc central Montauban - Castelnaudary pour améliorer la capacité et la robustesse de l'exploitation sur l'étoile ferroviaire toulousaine.</p> <p>Une des voies du faisceau AFNT utiliserait la voie 2 du bloc Est entraînant des cisaillements et conflits de circulation importants.</p> <p>?Sachant que cette partie du RER Toulousain est un enjeu essentiel pour notre territoire et nos administrés, il en découle que seules 2 solutions puissent être envisagées sans mettre en péril le bloc EST :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit le maître d'ouvrage revoit le volet infrastructure de son projet, notamment pour rétablir le saut-de-mouton prévu dans la DUP et supprimer tout impact sur le bloc EST. Ceci modifierait bien sûr un certain nombre d'impacts, positifs et négatifs, sur l'environnement qui devront être évalués.?- soit il est capable de démontrer, suite à une étude publique, que le projet présenté permet la circulation de l'offre cible prévue dans la DUP sur le bloc central de l'étoile ferroviaire, tant en situation normale qu'en situation perturbée, sans créer un terminus partiel à La Vache/Route de Launaguet (non prévu dans la DUP) et sans impacter négativement les circulations sur le bloc EST. <p>Il est clair qu'un nouveau projet d'aménagement doit respecter la conservation des 2 voies Saint Sulpice. Des investissements conséquents ont été réalisés sur cet axe en 2013 et notamment à Buzet. Ils ont contribué à l'amélioration de l'offre ferroviaire et il est impératif de poursuivre cette amélioration sans pauses ni retours en arrière. Le RER Toulousain doit bénéficier à tous nos territoires.</p> <p>Sachez, Monsieur le Président, qu'à la lecture du dossier soumis à l'enquête publique, nos craintes sont malheureusement réelles et fortes.</p> <p>Nous vous remercions pour votre attention.</p> <p>Jean-Marc Dumoulin Président de la communauté de communes Val'Aigo, maire de Villemur et Conseiller Départemental de la Haute-Garonne</p> <p>Gilles Joviado</p> <p>Maire de Buzet sur Tarn et Vice-Président Val'Aigo Développements économique et territorial</p> <p>Ludovic Darengosse 1er Vice-Président de la communauté de communes Val'Aigo Mobilités et conseiller municipal de Bessières</p>	
@149	E-registre	GARGADENNEC	Nathalie		05/12/2023 15h12	Lespinasse	Avis favorable avec réserves	<p>A l'heure des annonces gouvernementales sur la nécessité de développer les RER en province, à l'heure des annonces régionales sur la nécessité de développer un ferroviaire de proximité, en tant qu'habitant de Lespinasse, je ne comprends pas qu'une halte située en coeur de ville, accessible par les piétons comme les vélos en toute sécurité ne soit même pas prévu pour desservir un bassin de vie de 17.000 personnes, un bassin d'emploi important et surtout permettant la réduction considérable du trafic sur les grands axes routiers extrêmement encombrés générant, de fait, une pollution de l'air et sonore.</p> <p>Tout le monde s'accorde sur le besoin d'être vertueuse dans les économies d'énergie pour les générations futures et la santé de notre planète, une halte sur la commune de Lespinasse répond pleinement à ces enjeux.</p> <p>Nous souhaiterions monter dans le train de l'avenir et participer à l'évolution positive des territoires de périphérie.</p> <p>Nathalie GARGADENNEC</p>	
@150	E-registre		Laurent		05/12/2023 15h12	Cuq-Toulza	Avis négatif à propos des AFNT du GPSO	<p>L'heure n'est plus aux grands projets chers et consommateurs d'espaces naturels.</p> <p>D'autant plus si, pour faire gagner seulement 1/2 heure sur un long trajet l'aménagement FNT va pénaliser les aménagements ferroviaires de proximité dont les populations ont besoin comme alternative au tout voiture.</p> <p>Tout comme pour une autoroute qui coupe un territoire en deux pour ne servir que les deux extrêmes, cet aménagement est donc contraire à la vision de revitalisation des petites villes et de la ruralité dont la planète et les populations ont besoin maintenant.</p>	
@151	E-registre	PEYRI	Jean-Pierre	Mairie de Saint-Jean	05/12/2023 15h12	Saint-Jean	Impact des AFNT sur la branche ferroviaire Nord-Est	<p>La préservation du potentiel de la branche Nord-Est est mise en danger par ce qui est prévu pour les AFNT</p> <p>Le SERM n'est pas intégré dans le dossier des AFNT et il est donc dommage de ne pas anticiper la mise en place du SERM dans le contexte de AFNT</p>	
@152	E-registre	BERLAN	Roger	amis de la Terre	05/12/2023 15h12	Tournefeuille	Report modal et Pollution	<p>Compte tenu du coût et de l'ampleur des travaux, à l'analyse du dossier il me semble que le report modal pourrait être nettement amélioré en terme de continuité du service et par ailleurs en terme de pollution il me paraît qu'il y a des améliorations à rechercher</p>	
@153	E-registre	DAIRÉ	Jean-Yves		05/12/2023 15h12	Saint-Jory	Avs du CNPN	<p>L'avis du CNPN semble mettre en évidence la présence de nombreuses espèces impactées par le projet. Hormis la Loutre d'Europe qui a été prise en compte, les autres espèces bénéficient-elles d'un même intérêt ?</p> <p>Quels sont les moyens mis en œuvre pour réduire ou éviter un impact négatif ?</p>	

AFNT - Liste des contributions à l'enquête publique

@154	E-registre	STEPHAN	Christine	LIEBHERR AEROSPACE TOULOUSE	05/12/2023 15h12	Toulouse	<p>Réponse de l'entreprise LIEBHERR AEROSPACE TOULOUSE à l'enquête publique environnementale portant sur les AFNT, opération du GPSO</p> <p>Le site s'étend en partie sur la commune de Toulouse, en partie sur celle d'Aucamville.</p> <p>Nous employons directement sur notre site de Toulouse, à ce jour plus de 1300 collaborateurs.</p> <p>Aux salariés de l'entreprise s'ajoutent près de 300 personnes qui travaillent au quotidien sur le site (personnel intérimaire, personnel du CE, prestataires de services industriels (gardiennage, maintenance des installations), prestataires d'ingénierie, etc...).</p> <p>Le développement de notre entreprise (croissance des effectifs, limite des surfaces de stationnement des véhicules des salariés), notre démarche de développement durable (certifiée ISO 14001 depuis 2007) mais aussi les attentes et l'évolution des comportements des salariés en matière de transport domicile-travail nous rendent particulièrement sensibles au développement de l'offre de transport en commun.</p> <p>L'entreprise a participé activement aux phases de concertation (2011) et d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet (2014).</p> <p>Nous nous réjouissons de la volonté de l'ensemble des acteurs du territoire de faire évoluer l'offre de transport ferroviaire en proche banlieue, au nord de Toulouse avec l'espoir d'un RER ou d'un SERM...</p> <p>Nous donnons donc un avis favorable au projet dans la mesure où le train est le moyen d'accès le plus efficace pour les collaborateurs - nombre - résidant sur l'axe Montauban-Toulouse-Casteinaudary, Muret ou Foix , et permet d'éviter la M820 en voiture et sa pollution. Toutefois voici plusieurs points d'attention :</p> <p>1.Le maintien du service et de la halte actuelle de Lacourtenourt pendant les travaux sont essentiel à l'entreprise.</p> <p>2.Assurer une sécurisation des déplacements en modes actifs par une liaison en site propre de la halte à l'entreprise ; navette pour les PMR ou les personnes ayant des difficultés de déplacement dès la mise en service de la halte.</p> <p>3.Le déplacement de la gare Lacourtenourt pourrait être bénéfique aux cycles si la passerelle qui est prévue permet d'y passer à vélo : rampe douce (et non marches avec gouttière), et s'il est assuré une continuité cyclable avec les aménagements prévus sur la M820, dans une concomitance calendaire.</p> <p>4.La reconstruction du pont de Lacourtenourt (niveau SAVFIMA) doit permettre un meilleur usage, plus sécurisé, piétons et cycles, en particulier la redescente sur la M820 dont le tracé cyclable est aujourd'hui « théoriquement » incompatible avec une jonction sur le rond-point, si on se réfère au marquage.</p> <p>5.L'opportunité d'une halte à Lespinasse même si non inscrite dans la DUP</p> <p>Mathieu TOURNIER Directeur Général LIEBHERR AEROSPACE TOULOUSE SAS (LTS)</p>	027-23 - Enquête.pdf
@156	E-registre	AZAM	Genevieve	Université	05/12/2023 15h12	Toulouse	<p>Avis négatif Commission d'enquête</p> <p>J'ai été finalement informée des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, après accès limité à un dossier opaque, et je découvre l'incidence pour les trains du Nord Est de Toulouse, affectés par le faisceau des quatre voies dédiées aux AFNT. La suppression d'une voie sur deux de l'actuelle double voie depuis Matabiau-Nord-Est impacterait le trafic en desserte et en fréquence pour cette partie du territoire et de l'Occitanie (notamment en direction du Tarn, et notamment vers Castres-Mazamet). Il semble donc que ce projet sacrifie les déplacements du quotidien à partir de Toulouse, en priorisant la LGV et en engageant des investissements financièrement très lourds. Il éclaire peut-être le rejet sans discussion par les autorités politiques de toute alternative ferroviaire à l'autoroute A69, qui dans cette configuration serait effectivement compromise ! Par ailleurs, l'autorité environnementale a émis un avis critique. Je donne donc un avis négatif pour cette enquête d'utilité publique.</p>	
E157	E-mail	DBORAH JABOR			05/12/2023 15h12		<p>AVIS : Enquête publique environnementale pour les AFNT</p> <p>Bonjour, Le GROUPE FLORES vous prie de trouver en PJ son avis positif relatif au projet des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT). Vous en souhaitant bonne réception, Cordialement Deborah JABOR Responsable Communication Groupe FLORES 06 23 22 92 59 d.jabor@groupe-flores.fr</p>	ENQUÊTE PUBLIQUE GROUPE FLORES.pdf, image001.png
@159	E-registre	VECCHI	Marilyne	Citoyenne	05/12/2023 16h12	Toulouse	<p>AVIS NEGATIF</p> <p>En tant que citoyenne habitant le Nord-Est de Toulouse (Jolimont) et usagère des trains de proximité, je me prononce CONTRE l'accaparement d'une portion de voie ferrée des trains du quotidien au profit de la LGV Paris-Bordeaux-Toulouse et au détriment d'une alternative ferroviaire à l'A69 Toulouse Castres, aux abords de la gare de Toulouse Matabiau.</p>	
@161	E-registre	DELAPORTE	Adrien	Club Logistique du Sud-Ouest	05/12/2023 16h12	Toulouse	<p>Adrien DELAPORTE - Club Logistique du Sud-Ouest</p> <p>L'AFNT permettra à la fois d'accueillir la future ligne à grande vitesse dans de bonnes conditions, et de répondre aux besoins croissants de mobilité à l'échelle métropolitaine et au-delà. Le Club Logistique du Sud-Ouest (CLSO) encourage la poursuite des travaux initiés dans le cadre de l'ANFT en y associant les différentes parties prenantes. Ces nouvelles infrastructures ferroviaires seront connectées au réseau de métro de Toulouse (ligne B et future ligne C), mais aussi à d'autres moyens de transports. Il convient donc de s'assurer que les interconnexions, notamment dans les différentes gares avec les autres modes de transport soient facilités afin d'encourager le report modal. Il en est de même pour les marchandises. Le projet pourrait-il également intégrer l'embranchement ferroviaire situé à hauteur de Lalande qui se poursuit le long du canal en direction de Fondeyre? Cette zone rassemble plusieurs activités industrielles et logistique dont la plateforme colis de La Poste, mais la plateforme de Toulouse Logistique Urbaine.</p>	
@162	E-registre	AUTATE	Autate	AUTATE	05/12/2023 16h12	Tournefeuille	<p>Maintenir tout le potentiel de développement ferroviaire du futur SERM</p> <p>L'association AUTATE rappelle l'intérêt de maintenir les possibilités de développement sur toutes les branches de l'étoile toulousaine et s'interroge sur l'impact que pourraient avoir les AFNT sur l'axe St Sulpice, Castres , Alibi , Rodez, Figear.</p>	

Enquête publique préalable à l'Autorisation environnementale
pour les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

/

Synthèse de la Réunion publique du 15 novembre 2023
Salle des fêtes de Fenouillet

INTERVENANTS :

- Monsieur Bruno GALIBER d'AUQUE, Président de la Commission d'enquête et animateur de la réunion
- Monsieur Grégoire GAUTIER, Chef du service environnement, eau et forêt à la Direction départementale des territoires de la Haute-Garonne (DDT)
- Monsieur Pierre CAPDUPUY, Directeur d'opération AFNT, SNCF Réseau
- Madame Tiphaine LECLERCQ, Responsable environnement, foncier, concertation de l'opération AFNT, SNCF Réseau

Heure du début de la réunion : 19h08

Heure de fin de la réunion : 20h59

Nombre de participants : 78

INTRODUCTION

La présente réunion publique se tient dans le cadre de l'enquête publique préalable à autorisation environnementale qui se déroule du 6 novembre au 5 décembre 2023 sur le territoire des 5 communes concernées par les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) : Castelnau-d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse. Elle est organisée par la Commission d'enquête nommée par le tribunal administratif, qui se compose de Messieurs Christian ANDRIEU et Daniel ASTRUC, commissaires enquêteurs et de **Monsieur Bruno GALIBER d'AUQUE, Président de la commission et animateur de la réunion**. Après les remerciements d'usage, le Président **invite Monsieur Thierry DUHAMEL, Maire de Fenouillet**, à prononcer un mot de bienvenue. Monsieur GALIBER d'AUQUE présente ensuite le déroulé de la réunion et rappelle qu'elle a pour objet les AFNT. Toute question sur des sujets connexes ne serait pas retenue.

Rappel du cadre réglementaire

Grégoire GAUTIER, Chef du service environnement, eau et forêt à la Direction départementale des territoires de la Haute-Garonne (DDT) rappelle le cadre réglementaire de la procédure en cours. L'opération des AFNT est soumise à une autorisation environnementale globale, au titre de la Loi sur l'eau. La procédure intègre toutes les autres autorisations prévues par le Code de l'environnement (atteintes aux espèces et habitats protégés, incidences sur les sites Natura 2000, autorisation de défrichement au titre du code forestier, autorisation d'abattage d'arbres d'alignement bordant les voies ouvertes à la circulation publique). Dès lors qu'un projet est susceptible d'affecter l'environnement, le code de l'environnement prévoit une information et une consultation du public (articles L.123-1 à L.123-19-8 et R.123-1 à R.123-46). À l'issue de l'enquête publique, toutes les autorisations seront intégrées dans un unique arrêté préfectoral. Il est rappelé que cette enquête publique ne porte que sur les sujets environnementaux, les sujets relevant de l'utilité publique et du volet foncier ayant déjà fait l'objet d'une enquête dédiée.

À l'issue de l'enquête publique, les commissaires enquêteurs remettront leur rapport et leurs avis, réserves et recommandations dans un délai de 30 jours. La décision du Préfet interviendra dans un délai de 2 à 3 mois.

Présentation de l'opération AFNT par le maître d'ouvrage

Monsieur Pierre CAPDUPUY, Directeur d'opération AFNT pour SNCF Réseau, résume les objectifs et la consistance de l'opération. Le support de présentation est joint en annexe du compte-rendu.

L'opération AFNT s'inscrit dans le Grand Projet Sud-Ouest (GPSO) qui comporte les lignes nouvelles, les AFNT et les AFSB (Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux). Ces 3 opérations (phase 1 du GPSO) ont été reconnues d'utilité publique en 2015 et 2016. La phase 2 du GPSO, prévue ultérieurement, consistera à relier Dax à l'Espagne. L'opération AFNT vise 3 objectifs fonctionnels :

- améliorer les transports du quotidien ;
- développer le transport de marchandises ;
- accueillir, dans de bonnes conditions, les futures circulations TGV et TET (Trains d'Equilibre du Territoire).

Un schéma dit « boulier » est présenté, montrant le prévisionnel d'offre de desserte ferroviaire des AFNT : les gares et haltes desservies et les types de trains, en heures de pointe et pour chaque sens de circulation. La future infrastructure est dimensionnée pour accueillir à terme 12 trains par heure et par sens, dont : 4 TGV (2 Toulouse-Paris, 1 Bordeaux- Marseille, 1 Bilbao-Toulouse prévu dans la phase 2 du GPSO), 2 trains de fret, des TER rapides dits intervalles (vers Montauban, Brive, Agen...), en alternance avec les trains dit « d'équilibre du territoire », ainsi que des TER omnibus, dédiés aux transports du quotidien et qui desservent toutes les gares (4 par heure et par sens).

Au plan technique, l'opération des AFNT consiste en la création de 4 voies (2 voies rapides (160 km/h) et 2 voies lentes (130 km/h) ainsi que l'adaptation des ouvrages, de la caténaire et de la signalisation. Des travaux de connexion avec la ligne nouvelle et la réalisation d'un terminus partiel des TER périurbains à Castelnau-d'Estrétefonds sont également prévus. Le programme AFNT prévoit en outre l'aménagement de 6 pôles d'échange multimodaux. Dans ce cadre, les haltes ferroviaires de Fenouillet, Lacourtenourt et Route de Launaguet seront déplacées.

En termes de calendrier, la mise en service du terminus partiel à Castelnau-d'Estrétefonds et la desserte de la halte Route de Launaguet sont prévues en 2026. La fin des travaux principaux et la mise en service commerciale des 4 voies AFNT est prévue en 2031.

Présentation des enjeux environnementaux

Madame Tiphaine LECLERCQ, Responsable environnement, foncier, concertation de l'opération AFNT chez SNCF Réseau poursuit avec la présentation du contenu du dossier d'autorisation environnementale, objet de l'enquête publique. Celui-ci comporte plus de 11 000 pages et s'articule autour de 8 pièces, nommées de A à H. L'étude d'impact (F) est la pièce la plus volumineuse car elle comporte plusieurs fascicules. Elle a été réalisée en 2014 pour l'enquête d'utilité publique liée au GPSO (étude d'impact unique) et actualisée pour la présente enquête. Pour plus de clarté, tous les éléments de l'étude d'impact relatifs aux AFNT ont été regroupés dans le cahier géographique n°12 relatif au périmètre du nord toulousain (pièce F.4.12). Le dossier dans son intégralité est disponible sur Internet, à l'adresse <https://www.registre-numerique.fr/afnt>. Pour aiguiller le public, SNCF Réseau a réalisé un guide-mode d'emploi du dossier d'Autorisation environnementale, qui est disponible en salle, sur les lieux de permanences et en ligne sur le registre numérique.

La présentation du jour balaye les thématiques principales, les plus souvent questionnées par le public, à savoir : le bruit, la biodiversité (faune et flore), les arbres, l'eau (eaux superficielles, eaux souterraines, zones humides et gestion du canal), le paysage, le cadre de vie et l'environnement humain, le bilan carbone et la démarche d'écoconception. Chaque thématique fait l'objet d'une diapositive reprenant les principaux enjeux et les mesures proposées par le maître d'ouvrage pour Éviter, Réduire, Compenser les effets identifiés des AFNT sur l'environnement, pendant les travaux et en phase d'exploitation.

À l'issue de la présentation, Monsieur GALIBER d'AUQUE invite le public à formuler ses questions et remarques au maître d'ouvrage.

- **Concernant les modalités de l'enquête publique :**

Monsieur ALENÇON, Maire de Lespinasse, regrette qu'en faisant le choix principal de l'outil informatique on ait écarté une partie de la population de l'enquête publique, et qu'un exemplaire papier du dossier n'ait pas été déposé dans chaque mairie. Il signale une erreur dans les documents d'enquête publique sur l'adresse de sa mairie.

SNCF Réseau précise que les modalités de l'enquête publique et le choix de privilégier l'outil informatique comme support d'enquête ne sont pas du ressort de SNCF Réseau. En outre le dossier papier (disponible au siège de l'enquête à la Maison de la citoyenneté de Toulouse-Est) est très volumineux, et il n'est pas simple de s'y retrouver. L'équipe AFNT présente ses excuses pour l'erreur d'adresse et va y remédier (*nota : nécessaire fait post-réunion le 17/11*).

- **Concernant l'infrastructure et les fonctionnalités de l'opération :**

Monsieur Benoît LANUSSE pour le collectif « Rallumons l'Etoile » indique être favorable aux AFNT mais pense qu'il faut lever certaines incertitudes pour éviter d'éventuels recours. Il juge les cadencements des TER sous-estimés car basés sur des études de fréquentation anciennes et pointe des parkings vélos sous-dimensionnés. Il évoque également la disparition d'un saut-de-mouton par rapport au programme technique initial, qui devait permettre de poursuivre vers le Sud-Est, jusqu'à Labège. Il craint que les trains ne s'arrêtent à La Vache au lieu d'aller jusqu'à Matabiau.

SNCF Réseau propose des évolutions d'infrastructures ferroviaires pour répondre à une demande d'offre de transports donnée par les autorités organisatrices de mobilité calée sur l'heure de pointe. Ce n'est pas SNCF Réseau qui décide du nombre de trains et du cadencement mais les autorités organisatrices de mobilité. À la mise en service des AFNT, les trains iront bien jusqu'à la gare Matabiau. Sachant que la plateforme ferroviaire à Matabiau restera à l'identique, l'intérêt du terminus partiel de la route de Launaguet est de pouvoir arrêter les trains, quand la situation est dégradée (trains en retard ou désheurés), et ainsi préserver la robustesse de Matabiau. Quoi qu'il en soit, sous réserve des engagements de l'autorité organisatrice des TER, **la promesse de la DUP avec 4 trains par heure et par sens en heure de pointe entre Castelnau-d'Estrétefonds et Toulouse Matabiau sera bien respectée.** Quant au saut-de-mouton, ce type d'ouvrage représente des terrassements énormes, des impacts environnementaux forts, et un coût important. SNCF Réseau a fait le choix technique de rester dans les emprises actuelles : l'entrée dans Matabiau se fera ainsi sans impact environnemental et sur les ouvrages existants, et avec des incidences foncières faibles.

- **Concernant les travaux :**

Une représentante des usagers demande quel sera l'impact sur la vitesse de circulation des trains pendant les travaux.

SNCF Réseau confirme que les trains seront ralentis pendant les travaux réalisés sur les voies existantes ou à proximité directe de celles-ci, amenant ce qu'on appelle une « déstabilisation » des voies ferrées. Cela n'est pas dangereux pour la circulation, mais la gestion du risque se traduit par un abaissement de la vitesse. L'allongement du temps de parcours sera de 10 mn maximum entre Castelnau-d'Estrétefonds et Toulouse, et des aménagements horaires auront lieu. Il est précisé que la quasi-totalité des trains sera maintenue et que certains travaux auront lieu de nuit pour minimiser l'impact sur le trafic ferroviaire.

- **Concernant le bruit :**

Un représentant de l'association des riverains de Négrenéys demande des précisions sur les études acoustiques, sachant que l'opération des AFNT engendrera une augmentation du trafic et du parc roulant en station. Il indique que les TER stationnent moteur allumé sous les fenêtres des riverains nuit et jour. D'après les mesures faites par les riverains, la réglementation ne serait pas respectée. Il fait état d'une étude réalisée au 10 rue Négrenéys, alors que ce n'est pas l'endroit le plus exposé et pointe un delta entre les chiffres d'aujourd'hui et ceux figurant dans l'étude de 2014. Un autre riverain demande si des murs anti-bruit sont prévus entre Fenouillet et la gare de Lacourtenourt.

SNCF Réseau indique que c'est le même bureau d'étude qui a mené l'étude acoustique préalable à la DUP et l'étude actuelle. Le sonomètre posé au n°10 a servi à étalonner le modèle. Une dizaine de sonomètres ont été posés en tout sur le parcours des AFNT, afin d'évaluer et étalonner l'outil de calcul et de modélisation du bruit actuel et du bruit futur lié aux trafics maximaux projetés sur l'infrastructure créée. La réduction du bruit entre les deux études peut s'expliquer par la diminution du fret, le remplacement du système de freinage par des semelles composites moins bruyantes, ou encore une évolution des logiciels de relevés, plus précis qu'auparavant. Concernant le bruit des TER qui stationnent (hors périmètre AFNT), pour protéger efficacement les habitants de cette impasse, il faudrait positionner les écrans acoustiques au plus proche des voies de stationnement, mais ceux-ci seraient inefficaces vis-à-vis du bruit généré par le trafic projeté consécutif aux AFNT (contournement du mur). Et le mur qui permettrait de résoudre le bruit des AFNT serait forcément inefficace lui aussi vis-à-vis des bruits de stationnement. Dès lors, le choix de SNCF Réseau s'est porté sur des travaux d'isolation de façades. Les heurtoirs seront également décalés d'environ 300 mètres vers le Nord, de sorte que les trains stationneront plus au nord, vers les terrains de sport Toulouse-Lautrec.

S'agissant de Fenouillet, des murs anti-bruit sont prévus pour protéger les habitations de la rue du Bosc. A Lacourtenourt, vers la cité Saint-Gobain, des protections par isolation de façade seront mises en œuvre.

- **Concernant la qualité de l'air et le bilan carbone :**

Un participant regrette que la pollution de l'air soit peu prise en compte. Il estime le bilan carbone trop léger. L'impact du report modal semble sous-estimé, car fondé sur des études anciennes (2012 et 2005). En outre, il faudrait prendre en compte les dispositions de la nouvelle loi SERM.

SNCF Réseau renvoie le public à l'étude d'impact, qui présente un état initial, les effets de l'opération AFNT sur l'état initial ainsi que les mesures envisagées pour Éviter, Réduire, Compenser ces effets. On y trouve des études faites sur la qualité de l'air, et les mesures qui seront prises en phase travaux pour préserver et surveiller la qualité de l'air. En phase d'exploitation, le report modal améliorera de fait la qualité de l'air : ce report modal apparaît bien dans le bilan carbone. Cette partie est conforme à ce qui est attendu d'une étude d'impact sur ce type de projet.

- **Concernant l'eau :**

Un citoyen de Saint-Jory a noté que les rejets dans le canal sont interdits en amont de la prise d'eau, mais demande s'ils sont autorisés en aval.

SNCF Réseau confirme qu'un rejet d'eau pluvial est prévu en aval, au niveau de Castelnau-d'Estrétefonds, suite à l'élargissement de la plateforme ferroviaire au niveau de la gare, une voie nouvelle devant s'insérer en bordure du canal latéral à la Garonne. La réglementation imposant de gérer les eaux pluviales pour une pluie vicennale, plusieurs variantes ont été étudiées, comme faire un bassin en proximité, qui aurait d'autres

incidences sur le canal. La solution proposée est le rejet de l'eau en aval, en contrôlant la qualité des eaux pluviales rejetées. Avant de proposer cette solution, SNCF Réseau a consulté l'Autorité Régionale de la Santé (ARS).

- **Concernant les haltes et les pôles d'échange multimodaux :**

Un riverain demande où sera située la gare de Fenouillet Saint-Alban.

La halte de Fenouillet va être déplacée sur la zone dite « de Soferti », ancienne friche industrielle qui accueillera le futur côté Pôle d'échange multimodal (PEM). La passerelle sera construite au sud de la zone, à environ 400 mètres au sud du Pont de la Tournelle.

Un habitant d'Aucamville demande si l'opération AFNT intègre les parkings aux abords des haltes.

Si les emprises des haltes sont connues et mentionnées dans le dossier sur le foncier impacté, l'aménagement des abords n'est pas encore connu car des discussions sont toujours en cours au niveau de Toulouse Métropole, notamment sur le dimensionnement des parkings, lié aussi au rabattement des bus et des modes doux. Pour ne pas risquer de retarder le volet ferroviaire, ces aspects (parking, aménagements urbains...) ne font pas partie de la demande du dossier d'autorisation, même si les éléments disponibles à ce jour sont toutefois présentés. Des précisions seront apportées ultérieurement dans le cadre d'un « porter à connaissance ».

Une habitante de Fenouillet demande pourquoi il n'y a pas d'arrêt à Lespinasse. Des élus de Lespinasse font part de leur incompréhension, car Toulouse Métropole, le Département et la Région sont favorables à cette halte. Deux élus de Gagnac-sur Garonne renchérissent. Ils soulignent la congestion routière du secteur aux heures de pointe et font état d'un projet de reconstruction du pont de Gagnac avec la création d'une voie verte allant de Seilh à Bruguières. Un arrêt à Lespinasse favoriserait un report modal au profit d'une solution vélo + train. Un riverain demande si cette question de la halte de Lespinasse pourrait invalider l'étude d'impact et engendrer des coûts marginaux.

SNCF Réseau indique répondre aux demandes formulées par ses partenaires, à savoir l'État et la Société GPSO qui représente 27 collectivités des territoires de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie. Aujourd'hui comme en 2010, la gare de Lespinasse ne fait pas partie de leur demande puisqu'elle n'est pas intégrée à l'opération des AFNT. Cependant, les travaux des AFNT sont conçus de manière à ne pas interdire l'avenir et l'écartement entre les voies lentes et les voies rapides à Lespinasse permettra d'y insérer un quai dans le futur. Reste que l'opération des AFNT s'est engagée sur des temps de parcours. Or, un arrêt à Lespinasse allongerait le trajet de près de 3 mn. L'intégration d'une nouvelle halte fragiliserait l'opération des AFNT ayant fait l'objet d'une DUP, car les fonctionnalités et les temps de parcours affichés dans le dossier DUP ne seraient plus les mêmes.

Le représentant de l'association « Rallumons l'étoile », pense que la création de la halte de Lespinasse nécessiterait une procédure à part, la décision dépend d'acteurs comme la Région et Toulouse Métropole, qui pourraient se mettre d'accord dans le cadre du Contrat de Plan État-Région. Il argue que l'allongement de 3 mn du temps de parcours n'est pas inéluctable. C'est une question de moyens : il existe un matériel roulant à démarrage rapide plus adapté aux réseaux urbains avec des arrêts rapprochés. Le fait de couvrir les quais contribuerait à une meilleure répartition des flux d'usagers, ce qui permettrait de gagner du temps à chaque arrêt et rendrait possible la création d'une halte.

CONCLUSION

Le Président de la Commission d'enquête clôt le temps de questions-réponses à 20h56.

Il rappelle que l'enquête publique se poursuit jusqu'au 5 décembre 2023. Il se félicite du nombre important de visites enregistrées sur le registre numérique (250 consultations à date) et indique le calendrier des prochaines permanences des commissaires enquêteurs. Une fois l'enquête publique close, la commission rendra son rapport avec ses avis et conclusions motivées dans le délai d'un mois. Le Préfet prendra un arrêté d'autorisation, si telle est sa décision, dans les 3 mois suivant la remise du rapport d'enquête.

Le Président remercie le public de sa participation et clôt la réunion à 20h59.