



Contribution de l'association Eurosud TEAM ⁽¹⁾ à l'enquête publique environnementale sur les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB)

L'enquête environnementale qui se déroule du 15 juillet au 13 août 2024 sur les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB) constitue la dernière consultation du public avant le démarrage des travaux sur cette section. Cette étape importante doit permettre de consulter la population sur les incidences environnementales des opérations et les mesures programmées par les maîtres d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les impacts.

Cette ultime procédure intervient après l'enquête publique en vue de l'autorisation environnementale des Aménagements Ferroviaires Nord de Toulouse (AFNT) qui s'est déroulée du 6 novembre au 5 décembre 2023 et dont les conclusions positives ont permis le démarrage des travaux en février 2024 et leur inauguration en mai de la même année.

Le projet GPSO dans son entièreté (AFNT, AFSB, Lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax) ayant été déclaré d'utilité publique en 2016, nous considérons que cette dernière phase doit amorcer un dialogue constructif entre le territoire concerné et les maîtres d'ouvrage et non pas encore retarder le grand projet de mobilité durable et d'aménagement du territoire que constitue le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), dont les AFSB sont un élément clef.

Travailler en profondeur sur l'acceptabilité

C'est pourquoi, nous proposons dans cette contribution, que la question de l'acceptabilité, voire de l'appropriation par le territoire, de cet ensemble d'infrastructures soit considéré comme un enjeu essentiel pour la réalisation du projet. Nous préconisons que cet aspect fasse sans tarder l'objet d'un traitement spécifique mobilisant des moyens humains et matériels à la hauteur de ce grand projet en étroite association avec les élus locaux.

En effet, l'aménagement d'infrastructures ad-hoc soulève inmanquablement des interrogations sur les enjeux d'équilibres territoriaux et l'acceptabilité sociale d'un vecteur de transport réputé plus en phase avec le changement de paradigme en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique.

S'il est acquis que le ferroviaire offre une alternative qui s'inscrit pleinement dans les transitions par ses faibles émissions de GES, la question de l'impact environnemental plus global demande de prendre le pouls des territoires qui seront à terme traversés, mais aussi desservis, par la grande vitesse.

Au-delà, il est essentiel de partager les tenants et aboutissants du projet et d'appréhender les besoins des uns et des autres : élus locaux, monde associatif, sportif et culturel, entreprises publiques et privées, monde de l'éducation et de la formation, tourisme.

Le triptyque transition/ décarbonation – impact socio-économique – emprise foncière s'invite alors comme la clé de lecture de cette modernisation en action.

⁽¹⁾ Cf. liste des membres de l'association en annexe

Une nouvelle offre de mobilité décarbonée sur l'aire bordelaise et au-delà

Les aménagements ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB) sont en effet la clef de voute d'une toute nouvelle offre de mobilité durable et décarbonée sur l'aire bordelaise qui va profondément restructurer le sud de Bordeaux avec la mise à 4 voies de la ligne ferroviaire existante entre Bègles et Saint-Médard d'Eyrans.

Ces aménagements de capacité sont également à analyser dans la perspective de la très forte dynamique démographique observée depuis deux décennies en Nouvelle Aquitaine et Occitanie et qui tend à s'installer sur la durée. Le corolaire de cette croissance démographique est une augmentation très significative de la demande de mobilités.

AFSB va tout d'abord donner de nouvelles capacités d'exploitation au trafic ferroviaire de marchandises et de voyageurs dans leur ensemble qui permettra d'accompagner la mise en œuvre d'un futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) au sud de Bordeaux, et l'augmentation de l'offre TER souhaitée par les collectivités, articulées autour de la transformation de la gare de Bègles et des haltes ferroviaires de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans en véritables pôles d'échanges multimodaux, parties intégrantes du projet, à l'instar des AFNT de Toulouse et ses six gares périurbaines réaménagées et interconnectées.

En améliorant la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs (tramway, bus) et des modes actifs (vélos, marche et autres modes de déplacement), avec la création de pôles d'échanges multimodaux, rendant le mode ferroviaire plus attractif et accessible, AFSB offre une opportunité historique de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers ces modes doux, avec tous les avantages pour l'environnement qu'implique une réduction du trafic automobile, pour la lutte contre le changement climatique, la qualité de l'air, ainsi que la santé et la sécurité des populations.

Associée aux AFNT, la réalisation des AFSB vont bénéficier également aux relations transversales intercités fret et voyageurs sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille qui seront facilitées.

Cette transversale, l'une des plus fréquentées de France souffre aujourd'hui de nombreux incidents liés à l'engorgement du réseau existant et l'offre peine à se développer en raison, notamment, du manque de capacités. La conséquence en est que l'usage de la voiture sur ces axes est encore aujourd'hui beaucoup plus fiable et compétitif. AFSB devra donc contribuer à la robustesse et à la fiabilité des circulations ferroviaires ainsi qu'à offrir une alternative attractive à la voiture.

Ces AFSB représentent donc une solution crédible et écologique pour améliorer :

- L'engorgement autoroutier et routier d'une partie du nœud bordelais. En offrant une alternative ferroviaire à haute capacité, l'usage de la voiture et son corollaire la consommation d'énergies fossiles, peut être mis en balance dans les choix des habitants contrairement à l'offre actuelle dont l'attractivité est encore limitée. Tout doit être mis en œuvre pour que cette nouvelle offre favorise le report modal de la route vers des modes plus doux et en particulier la gestion des intermodalités et du dernier kilomètre.
- La pollution de ces flux routiers et ses effets sur la nature et les habitants qui ne sont plus à démontrer. Le périurbain des métropoles doit s'apaiser et retrouver une meilleure qualité de vie et de l'air, notamment.
- L'insécurité routière. Le train figure parmi les modes de transport les plus sécuritaires.

Le GPSO : un grand projet de mobilité durable et d'aménagement du territoire

Les AFSB sont également indissociables du projet GPSO, voulu par l'Etat, les collectivités et l'Europe. Les études et le retour d'expérience démontrent que la grande vitesse ferroviaire présente des atouts

environnementaux considérables par rapport à l'automobile et à l'avion. Pourtant, le sud de la Nouvelle Aquitaine, l'Agenais et Toulouse en sont encore privés. Seules les performances, la densité et la fiabilité de l'offre permettent un report modal massif de ces modes vers le train pour les trajets longue distance.

Le nombre de trains à grande vitesse va fortement croître avec la réalisation des lignes nouvelles du GPSO et cela est hautement souhaitable et attendu par la majorité des habitants de plus en plus nombreux de ces territoires et des villes limitrophes. C'est pourquoi, Les AFSB sont indispensables sur le plan de la capacité ferroviaire.

Tous ces développements, nécessaires à la décarbonation de nos mobilités dans deux des métropoles françaises connaissant la plus forte croissance démographique et économique, rendent indispensables la réalisation sans délai, des AFSB, d'autant plus que les travaux des AFNT ont démarré.

Relier Toulouse et Bordeaux en 1h au lieu de 2h en réalisant également la ligne nouvelle, c'est à coup sûr faire reculer l'usage de la voiture avec tous les bénéfices environnementaux et sociétaux qui accompagneront ce report modal.

A titre d'exemple, une voiture diesel produira environ 39,69 kg de CO₂ sur ce trajet de 245 km, contre environ 0,735 kg de CO₂ en TGV pour une personne, soit 54 fois plus en cas d'autosolisme. Même la voiture électrique produira 10 fois plus que le TGV avec environ 8,33 kg de CO₂¹.

L'amorce de la dimension européenne

AFSB c'est aussi le premier maillon de la liaison Bordeaux / Toulouse/ Espagne. Fortement soutenue par l'Union Européenne et par l'Espagne qui poursuit sans relâche la construction de son Y Basque pour à terme l'interconnecter au réseau « Atlantique » français. Le GPSO est un grand projet européen qui doit également permettre, à terme, d'unir les deux plus grands réseaux à grande vitesse d'Europe, sur la partie atlantique.

Cette vision d'un vaste réseau ferroviaire européen, interopérable et respectueux des engagements de l'Europe au regard de la crise climatique est un enjeu stratégique pour garantir la circulation des biens et des personnes et pour l'avenir de nos territoires.

Un chantier de nouvelle génération

Concernant les impacts du chantier par lui-même, puis de l'infrastructure qui sera construite, plusieurs aspects sont à souligner.

Aujourd'hui la profession des travaux publics déploie des efforts considérables pour diminuer le bilan carbone des chantiers et l'impact environnemental des infrastructures. De nouvelles solutions existent tant sur le plan de la motorisation des engins de construction (expérimentations de moteurs thermiques à hydrogène) que des matériaux utilisés et/ou recyclés, ou encore concernant l'organisation de la logistique. Il serait souhaitable de faire apparaître dans les appels d'offre à venir, cette volonté d'exigence environnementale liée au déploiement du chantier de construction des AFSB.

On doit également souligner et se féliciter de la prise en compte accrue d'année en année de la faune, de la flore, de l'hydrologie et des riverains à l'occasion des grands chantiers. Certains chantiers d'infrastructures sont devenus de véritables outils de recensement de la biodiversité et les mesures compensatoires apportent souvent beaucoup aux territoires concernés. Cela doit perdurer et faire l'objet d'une communication spécifique et soutenue.

¹ Sources : ADEME, SNCF

Par exemple, la continuité écologique qui sera permise par les AFSB, une fois réalisés est en réalité absente aujourd'hui. L'infrastructure actuelle, issue du passé, a été construite avec très peu de prise en compte de tous ces sujets, mais sera remplacée par une infrastructure d'aujourd'hui qui intègre pleinement l'ensemble de ces problématiques avec des outils d'ingénierie et de réalisation de dernière génération.

Conclusion

Le déficit d'infrastructures ferroviaires performantes du sud de l'Aquitaine, de l'Agenais et de l'Occitanie est un obstacle majeur au développement de nouvelles mobilités décarbonées et nuit au report modal des voyageurs et des marchandises de manière générale, malgré le volontarisme des collectivités concernées et des opérateurs.

Les AFSB, associés aux AFNT dans un premier temps, puis la ligne nouvelle Toulouse-Bordeaux-Dax, représentent une occasion sans précédent de transformer radicalement l'offre de transport du Sud-Ouest français et européen. Ce secteur des mobilités et du transport demeure celui qui peine le plus à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et il est urgent d'investir pour offrir aux habitants des alternatives afin de maintenir le dynamisme économique et l'attractivité de nos territoires.

Si la construction de ces infrastructures indispensables a un impact indéniable sur un espace donné, on sait aujourd'hui comment le minimiser au maximum. Encore faut-il le faire savoir et savoir l'expliquer aux personnes concernées au premier rang desquels, les élus locaux et les habitants. C'est pourquoi nous recommandons que la communication sur le projet soit traitée comme un enjeu majeur.

Annexe : Liste des membres de l'association Eurosud Team

Membre d'honneur

Bernard BELLOC – Economiste, ancien président de l'Université Toulouse Capitole

Bureau :

Président : Jean Louis CHAUZY, Président du CESER Occitanie

Vice-président Délégué : Vincent GAREL, Conseiller régional d'Occitanie, Président de la commission Transport

Vice-président Secrétaire : Jean-Michel LATTES, Vice-président de Toulouse Métropole

Vice-président Trésorier : Olivier VION, Ingénieur conseil - Directeur général AITES

Vice-président : Michel COLOMBIE – Secrétaire de la CCI Occitanie, vice-président Industrie de la CCI du Tarn, Président de l'ORT Occitanie

Membres : Martine CROQUETTE - Conseil Départemental 31, Florence ALBOUY DAVID - CCI de Toulouse, Frédéric PEYCHAVY - CCIT de Lot et Garonne, Christian CARLES – Délégué régional Occitanie Groupe la Poste, Olivier GIORGIUCCI- Président Délégué de la Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie, en charge de la Délégation Méditerranée, Robert LEON - Caisse d'Epargne Midi-Pyrénées, Annabelle Viollet - Directrice Régionale Occitanie, Banque des Territoires Groupe Caisse des Dépôts, Jean Jacques CONTE - Président honoraire de l'Université Paul Sabatier

Membres adhérents de l'association :

OCCITANIE :

Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée
CESER Occitanie
Toulouse Métropole
Conseil Départemental de la Haute-Garonne
CCI Occitanie
CCI de Toulouse
CCI de l'Aude
CCI du Tarn
CCI du Gers
FRTP Occitanie
Caisse d'Epargne Midi-Pyrénées
Banque des Territoires - Caisse des Dépôts Occitanie
EDF Occitanie
Groupe La Poste
Groupe Actia
SNCF Mobilités Occitanie
SNCF Réseau Occitanie
Tisséo Ingénierie
Razel Bec
Malet – Spie Batignolles
Rail Concepte

Exco Fiduciaire du Sud-Ouest
GL Events - Parc des Expos de Toulouse
FONDASOL
Fédération BTP 31
MEDEF Occitanie

NOUVELLE AQUITAINE :

FRTP Aquitaine
CCI de Lot et Garonne
CCI de Dordogne

PACA :

Association Développement
Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train

FRANCE :

Fédération Nationale des Travaux Publics

ESPAGNE :

Port de Barcelone

