

Analyse du rapport
réalisé par le cabinet d'études Robert CLaraco

Projet	: GPSO
Type de document	:
Réf. interne	: GPSO-10-ISA-2-CRT-4738-1
Réf. BuildOnLine	:

Commentaires et liste de diffusion initiale :

Diffusion : Libre ; Restreinte ; Confidentielle

SOMMAIRE

1. OBJET	4
2. ANALYSE DU RAPPORT PRODUIT PAR LE CABINET D'ETUDES	4
2.1 POSITIONNEMENT DU CERCL – PAGE 3.....	4
2.1 LES ELEMENTS DISPONIBLES – PAGE 4.....	5
2.2 L'ENVERGURE DU PROJET – PAGE 5 A 11	5
2.3 LES RISQUES NATURELS MAJEURS – PAGE 12 A 13	11
2.4 LES ZONES PROTEGEES – PAGE 14 A PAGE 15.....	12
2.5 APPROCHE FONCIERE DU RACCORDEMENT AU RESEAU CLASSIQUE – PAGES 16 A 22.....	15
2.6 L'AGRICULTURE IMPACTEE – PAGES 22 ET 23.....	15
2.7 ESQUISSE SOMMAIRE DE LA PROPOSITION USV – PAGES 23 A 27	16
2.8 VOLUME CAPACITAIRE ET APPROCHE DU MARCHE – PAGE 28 A 33.....	17
2.9 ESTIMATION DES PERFORMANCES DE L'ITINERAIRE CLASSIQUE – PAGE 34 A PAGE 36.....	18
2.10 VITESSES HAUTES ET FACTEUR 4 – PAGE 37 A PAGE 41	19
2.11 CE QU'IL FAUT RETENIR– PAGE 42	20
3. CONCLUSION	20
<u>ANNEXE 1: RAPPORT DU CABINET CERCL</u>	22

1. OBJET

Le présent document est une analyse du rapport produit par le Cabinet d'Etudes Robert CLaraco – CERCL (version 1.3.) « Analyse des argumentaires soumis par le collectif USV et rapprochement au regard des positions de RFF »

Le rapport, produit par ce cabinet d'étude a été réalisé à la demande du collectif de riverains « Union de Sauvegarde des Villages » (USV) afin d'apporter son avis sur les argumentaires soumis à RFF mais aussi sur le dossier LGV Bordeaux Toulouse.

Ce rapport a été déposé le 21 aout 2010 par le collectif USV sur leur site internet à l'adresse suivante :

<http://sauvonspompignan.unblog.fr/files/2010/08/redactionnelcabinetcercl.pdf>

2. ANALYSE DU RAPPORT PRODUIT PAR LE CABINET D'ETUDES

Notre analyse du rapport produit par le Cabinet d'Etudes Robert CLaraco a été réalisée en suivant le déroulement des paragraphes de l'argumentaire de ce rapport (Annexe 1).

2.1 POSITIONNEMENT DU CERCL – PAGE 3

2.1.1 Le cabinet d'études écrit :

Le Cabinet Claraco intervient sur ce dossier, à la demande du Collectif USV afin d'apporter son avis sur le dossier de construction d'un lien ferroviaire d'accès à la ligne Grande Vitesse Toulouse - Bordeaux puis Paris, depuis la ligne classique Toulouse – Montauban, servant d'accès au cœur de Toulouse. Le Collectif USV soutient une proposition de raccordement plus au Nord. L'argumentaire mis en avant en faveur de ce tracé semblerait être qu'il serait moins impactant sur le foncier du fait qu'elle serait couplée à l'autoroute sur une plus grande partie de son parcours. De ce fait il ne créerait pas de fracture topographique supplémentaire dans les réseaux locaux. Ce tracé serait également moins agressif sur le foncier bâti.

Il est précisé que le Collectif USV n'est pas hostile à l'insertion d'une infrastructure à Grande Vitesse ferroviaire sur la zone considérée mais souhaite peser dans le débat afin que sur ce territoire, les propriétaires et résidants puissent en tirer avantage dans leur déplacements tout en limitant l'impact au juste nécessaire.

Le Cabinet Claraco fait observer que l'essentiel du débat porté par le collectif USV sur ce secteur porte sur l'inscription topographique de l'ouvrage sans préjuger de son efficacité ni de son utilité.

2.1.2 Analyse et commentaires :

Nous avons noté une différence d'objectif du cabinet dans sa mission entre ce qui est indiqué sur internet et dans l'introduction de ce rapport. En effet, sur le site internet, le collectif indique que le cabinet a réalisé et signé le rapport afin d'analyser les argumentaires soumis par le collectif USV et faire un rapprochement au regard des positions de RFF. Lors de la lecture de l'introduction du rapport, le cabinet indique qu'il donnera son avis sur le

dossier de construction (mais lequel ?) du lien ferroviaire d'accès à la ligne ferroviaire Bordeaux-Toulouse. Rien ne figure dans l'étude à ce sujet.

Le cabinet indique de plus que : « Le Collectif USV soutient une proposition de raccordement plus au Nord ». Cette affirmation est opposée à la proposition transmise par le collectif avec une proposition de raccordement plus au sud par rapport au raccordement de GPSO au nord de Saint-Jory. Nous pourrions noter ultérieurement dans ce rapport que ce cabinet propose un raccordement beaucoup plus au nord, au niveau de Castelsarrasin (p13/20 de notre analyse) en utilisant ensuite les lignes classiques. Il y a donc une différence entre les propositions du cabinet et celles du collectif.

Dans cette même introduction, le cabinet indique : « *L'argumentaire mis en avant en faveur de ce tracé (USV) semblerait être qu'il serait moins impactant sur le foncier du fait qu'elle serait couplée à l'autoroute sur une plus grande partie de son parcours. De ce fait il ne créerait pas de fracture topographique supplémentaire dans les réseaux locaux. Ce tracé serait également moins agressif sur le foncier bâti* ».

Ainsi, nous pouvons noter que le cabinet reste très réservé sur les arguments du collectif..

2.1 LES ELEMENTS DISPONIBLES – PAGE 4

2.1.1 Le cabinet d'études écrit :

Les éléments disponibles

La réflexion du Cabinet s'appuie sur les documents de référence suivants :

1. Les dernières communications de l'Etat dans le cadre du Grenelle et en particulier ses projets de schémas d'infrastructures
2. L'ensemble de la réflexion du Collectif USV
3. Le dossier du Débat Public
4. Les communications officielles de RFF en réponse aux propositions du Collectif USC

2.1.2 Analyse et commentaires :

Le cabinet liste 21 documents de référence sur lesquels ils se sont appuyés. Nous pouvons noter (référence n°4) que le cabinet reste extrêmement évasif sur la liste des communications officielles de RFF. En particulier, le cabinet ne semble pas avoir consulté les documents d'étude et de concertation mis à disposition du public sur le site du projet.

2.2 L'ENVERGURE DU PROJET – PAGE 5 A 11

2.2.1 Le cabinet d'études écrit :

Observations du Cabinet

Lors des premiers contacts, il est apparu clairement que l'impact de l'ouvrage sur les riverains est la préoccupation majeure du collectif USV. Le Collectif n'est pas opposé aux progrès de la Grande Vitesse ferroviaire s'ils sont justifiés et si le territoire concerné en bénéficie objectivement.

A contrario du côté des porteurs du projet, les enjeux identifiés sont plus difficiles à formuler.

Il semblerait que l'enjeu majeur soit double :

- ❖ Insérer à tout prix un accès à grande vitesse vers le cœur de Toulouse et offrir un but Paris en 3 heures
- ❖ Accroître la différenciation modale au profit du ferroviaire pur en évacuant toute cohérence plus complexe et en particulier les synergies avec l'aérien. Une mutualisation modale de l'installation de Toulouse – Blagnac avec une liaison LGV telles que celles desservant Roissy ou Lyon St Exupéry n'est même pas esquissée alors que l'infrastructure étudiée va côtoyer l'embranchement de la future voie rapide reliant Eurocentre directement à l'aéroport de Blagnac.

2.2.2 Analyse et commentaires :

Nous pouvons noter que le cabinet ne semble pas avoir pris connaissance du dossier ni des conclusions du débat public LGV Bordeaux-Toulouse qui expose des enjeux tels que le trafic et la cohérence intermodale. Le cabinet semble ignorer les enjeux portés par RFF et les motivations pour la réalisation des GPSO.

Par contre, il rapporte des questions qui ont déjà été discutés pendant le débat public et qui ont conduit à la décision de RFF de poursuivre les études. Le cabinet recopie ensuite des informations d'origines diverses relatives au contournement ferroviaire de Toulouse, de la tranchée Guilhémery, de l'interscot de l'aire urbaine de Toulouse ; autant d'informations de portée très générale qui n'éclairent pas le débat sur le choix du fuseau à adopter pour la LGV.

2.2.3 Le cabinet d'études écrit page 7:

Pour garantir l'acceptabilité de ce concept, il fallait :

- ❖ Offrir un produit spot en 3 heures à la zone de population majeure de Midi Pyrénées qu'est la métropole régionale
- ❖ Ne pas perturber les populations urbaines par un projet lourd impactant la cité et donc pénétrer dans Toulouse par la voie existante depuis sa première couronne. Cette situation permet d'éviter le projet de contournement ferroviaire de Toulouse dont les emprises sont réservées le long de la rocade Est, ne provoque pas de débat sur la récupération de ces délaissés aujourd'hui occupés par une coulée verte trop appréciée des Toulousains. A contrario, les populations impactées en banlieue, ne disposant pas d'un poids critique peuvent subir des nuisances sans dégâts électoraux.
- ❖ Offrir un « tracé tangential » à Montauban et Agen pour les rallier au projet sans desservir le centre ville et gagner les minutes permettant l'objectif cible de 3 heures pour Paris – Toulouse. Cette vision reporte ainsi la charge de l'accès à la grande vitesse sur l'usager à titre individuel. Cette approche n'a pas été chiffrée.

Le Cabinet note qu'il eut été plus judicieux de poser le vrai débat de la liaison dans son ensemble, plutôt que de la tronçonner au nord de Midi Pyrénées.

Pour corroborer ces remarques, le Cabinet a eu à entendre des chargés de missions sur des analyses que RFF pilote. Ces missions semblent avoir été restreintes au secteur Nord Toulousain en limitant l'analyse à la zone périphérique de la zone urbaine Toulousaine, avec instruction de ne pas interférer sur l'agglomération Toulousaine. Pourtant le projet global semble bien devoir être considéré dans son ensemble, y compris dans les réflexions locales et régionales.

La contribution suivante, qui confirme l'importance de cette problématique est issue de l'avis du conseil de développement de l'agglomération Toulousaine de 2007. Elle renforce donc l'argumentaire qui précise qu'un débat d'ensemble est nécessaire.

2.2.4 Analyse et commentaires :

Le Cabinet fait allusion à des contacts avec des « chargés de missions sur des analyses que RFF pilote » sans que nous ayons pu identifier les contacts.

Dans les différents argumentaires indiqués page 7 du rapport, nous pouvons noter que le cabinet remet en cause les conclusions, le contenu et le déroulement du débat public réalisé par la Commission du Débat Public sans apporter d'élément de démonstration ou de justification.

2.2.5 Le cabinet d'études écrit page 8:

Cette deuxième contribution est très intéressante car elle avoue la reconnaissance d'une baisse du fret et l'inutilité fonctionnelle du triage de St Jory que confirme l'abandon du service de transport ferroviaire par wagon isolé. Cette nouvelle conception du fret ferroviaire est durable. Donc le tri des wagons par gravité est bien une technique des siècles passés.

Cette contribution confirme toute la pertinence d'un itinéraire LGV aligné en parallèle à l'autoroute tout le long de la Vallée de l'Hers, donc depuis Castelnau d'Estretfonds. Le raccordement au réseau ferré classique pouvant s'opérer en n'importe quel endroit et en particulier sur le triage de St Jory si nécessaire.

2.2.6 Analyse et commentaires :

Nous pouvons noter que le cabinet propose des conclusions sans aucune réelle démonstration. Le cabinet tente, en effet, de démontrer que la baisse du fret énoncé par le conseil de développement de l'agglomération Toulousaine en 2007 justifie l'« inutilité » du triage de Saint-Jory et laisse entendre que le raccordement des GPSO au Nord de Toulouse pourrait amputer le triage, position soutenue par le collectif USV.

La conclusion proposée par le cabinet nous paraît ainsi erronée.

2.2.7 Le cabinet d'études écrit page 10:

Dès lors il est surprenant de ne pas préfigurer sur l'option D, une continuité de l'itinéraire à grande vitesse pour se projeter vers les terrains qui déjà sont acquis dans la traversée de Toulouse le long de la rocade Est.

2.2.8 Analyse et commentaires :

Nous pouvons noter que le cabinet fait une confusion des projets menés par RFF dans la région Midi-Pyrénées et plus particulièrement sur Toulouse. En effet, l'« option D » est le fuseau qui a été validé par le COPIL de mai 2010 pour le projet GPSO. Ce même projet vient se raccorder au nord de Saint-Jory en prenant en compte le projet mené en parallèle par RFF qui est celui de la mise à 4 voies de Toulouse Matabiau au terminus TER de Saint-Jory. RFF dirige donc plusieurs projets à différents niveaux d'étude.

Le Cabinet indique que le choix des fuseaux GPSO au Nord de Toulouse ne se fait pas au niveau des réservations foncières d'un contournement ferroviaire de Toulouse. De fait, la réservation foncière se trouve à proximité de la rocade de Toulouse, c'est-à-dire à l'extrémité du projet de mise à 4 voies en un site où l'on pourrait imaginer une bifurcation soit pour desservir Toulouse, soit pour contourner la ville sans la desservir. S'agissant de trafic voyageur, aucune hypothèse de desserte n'envisage de traverser Toulouse sans la desservir. Il n'y a pas de relation entre le point de raccordement de la LGV (nécessairement éloigné de l'agglomération du fait de l'encombrement urbain) et le point de raccordement du contournement (nécessairement proche de l'agglomération pour en limiter la longueur et le coût)

2.2.9 Le cabinet d'études écrit page 10:

Toutes les gares TGV a proximité des grandes agglomérations ont montré leur rôle aspirateur pour l'automobile. Il n'est qu'à constater l'exigüité de parkings à Avignon ou Valence TGV pour comprendre l'effet qu'engendrera l'arrivée du TGV centre ville à Toulouse Matabiau. Or le gare Matabiau est déjà difficilement accessible depuis le Nord de Toulouse. Cela revient à considérer que la zone de St Jory est impactée par une pénalité d'accès au TGV à Toulouse qui peut varier de 40 minutes à 1h30 suivant les périodes de la journée et en particulier en pointe du matin.

Dès lors il est incompréhensible que Toulouse n'ait pas proposé une arrivée TGV plus fonctionnelle.

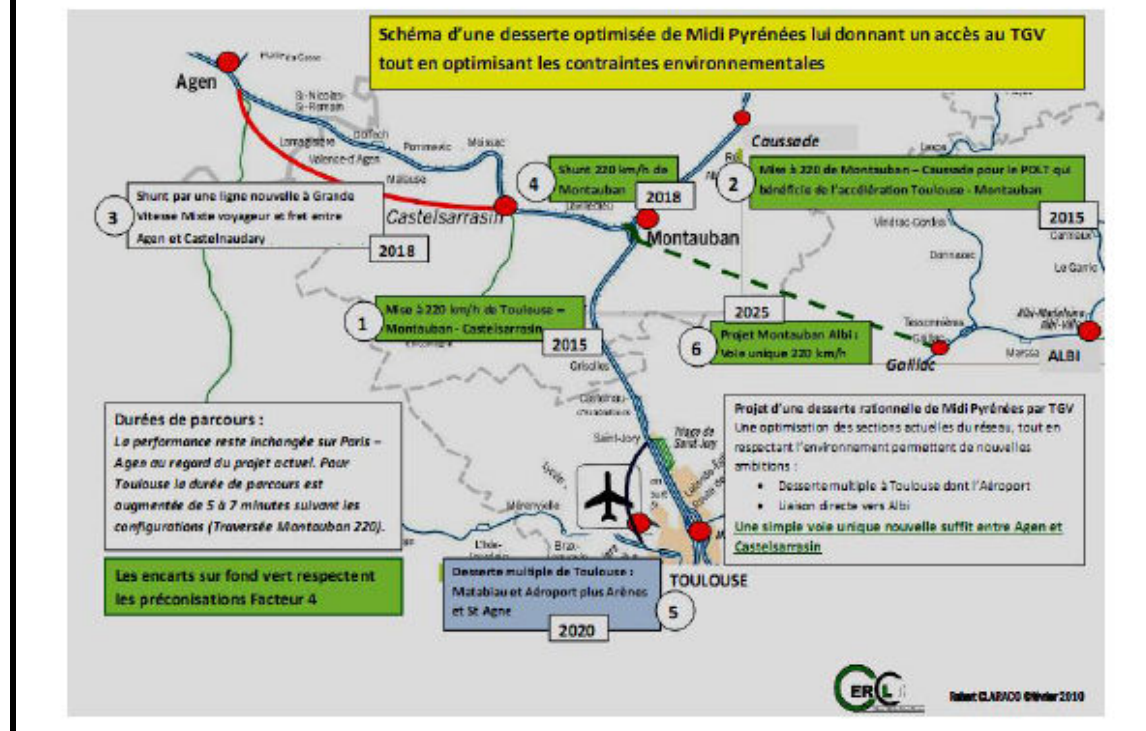
2.2.10 Analyse et commentaires :

Dans le cas de grandes villes de taille semblable à Toulouse telles que Bordeaux, Marseille ou Lyon, la desserte LGV se fait par une gare en centre ville imposant un raccordement aux lignes existantes en amont de celle-ci. Cette conclusion proposée par le cabinet n'apporte aucune solution vis-à-vis de GPSO et de son raccordement au nord de Saint-Jory. Ce paragraphe nous semble être une position du cabinet par rapport à l'évolution future de la gare du centre ville de Toulouse-Matabiau et non une analyse du cabinet sur « *les argumentaires soumis par le collectif USV* » et un « *rapprochement au regard des positions de RFF* ».

De plus, le Cabinet remet en cause une fois encore, les conclusions du débat public qui retient une desserte de Toulouse par la gare centre reliée à un réseau dense de transports en commun.

2.2.11 Le cabinet d'études écrit page 11:

L'infographie suivante montre la fonctionnalité nord du raccordement ferroviaire soutenu par USV qui serait orienté vers ces deux cibles : Blagnac et Matabiau. L'orientation du projet D ne pourrait voir ajouter cette fonctionnalité qu'au prix d'une construction géographique complexe sur le secteur des trois ponts.



2.2.12 Analyse et commentaires :

Le cabinet propose un raccordement à la ligne existante au nord de Castelsarrasin pour desservir Albi, Blagnac et Matabiau. L'analyse de cette infographie ne permet pas de comprendre ce qui a permis de conclure à l'intérêt de proposer la réalisation de tous ces projets de ligne nouvelle, pas plus que n'est expliqué comment il serait possible de raccorder la ligne au nord de Castelsarrasin.

La conclusion du cabinet nous semble donc sans fondement. Une possibilité future de raccordement de la LGV à Blagnac nous semble être une position du cabinet d'études sans aucun fondement technique dans ce rapport.

De plus, la présentation de cette infographie nous semble ambiguë.

Alors que la proposition du collectif USV est de proposer une LGV se rapprochant de l'A62 entre Campsas et Toulouse, pour se raccorder au niveau du triage de Saint-Jory, le Cabinet propose un schéma sans LGV de Castelsarrasin à Toulouse.

2.2.13 Le cabinet d'études écrit page 11:

Cette carte des fonctionnalités attendues d'un raccordement nord illustre parfaitement le fait que le raccordement LGV - Ligne Classique doit se faire en partie nord de l'installation du triage de St Jory et mieux pourrait être positionné à Castelsarrasin en attendant la mise en place de l'unité d'axe Toulouse - Narbonne.

2.2.14 Analyse et commentaires :

Nous pouvons noter que la conclusion n'a aucun rapport avec la carte à laquelle elle se réfère ni aucun autre partie du chapitre de l'étude.

2.3 LES RISQUES NATURELS MAJEURS – PAGE 12 A 13

2.3.1 Le cabinet d'études écrit page 12:

Le Cabinet s'en réfère aux documents fournis par l'USV qui ont été validés par la base documentaire de la DREAL Midi Pyrénées. Ces éléments n'ont pas été contestés dans la réponse produite par RFF.

En ce qui concerne l'application du principe de précaution, celui-ci est une transcription de dispositions à appliquer lorsqu'un risque est identifié et que ses conséquences éventuelles en l'état de la connaissance de l'art ne permettent ni d'en mesurer l'étendue, ni d'apporter une solution complète.

S'agissant de risques identifiés tels que zones de crues et mouvements de sols, des dispositions législatives s'appliquent.

Dans le cas d'espèce sur l'itinéraire D, il ne s'agit pas de savoir si l'évènement se produira car il est certain, mais d'accepter que seule la date de survenance est inconnue.

Les dernières tempêtes en Atlantique et les inondations sur la côte Méditerranéenne doivent renforcer les conditions d'analyses et ne pas assimiler ces dangers à une série mathématique de probabilités. Probabilités rendues incertaines par les prévisions encore très fragiles de la météo qui n'ont en aucun moment protégé les populations sur des phénomènes d'ampleur inaccoutumée dont la fréquence augmente.

2.3.2 Analyse et commentaires :

Nous notons que ce paragraphe est totalement hors sujet par rapport à la problématique posée.

La construction de la LGV prendra en compte les risques naturels connus et identifiés dans le secteur Pompignan à Saint-Jory et comme sur l'ensemble de son parcours. Sur le secteur concerné, les risques naturels suivants sont identifiés et traités :

- Plan de prévention des risques d'inondation

Pour limiter les conséquences des risques dans les secteurs urbanisés, le Préfet dispose d'un outil réglementaire créé par l'article L 562-1 du Code de l'environnement, le Plan de Prévention des Risques Naturels qui se décline en Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) lorsqu'il vise à prévenir et limiter les conséquences de fortes crues.

Dans cette zone, sont interdits toutes constructions, travaux, digues, et remblais, clôtures, haies, plantations, installations et activités de quelque nature qu'ils soient à l'exception :

- des remblais, le stockage de matériaux et la création de carrières, si une étude hydraulique justifie l'absence d'impact négatif mesurables ou définit des mesures compensatoires,

-des travaux d'infrastructure publique, y compris la pose de lignes et de câbles à condition de ne pas aggraver les risques et leurs effets de façon notable et après étude hydraulique.

- Plan de prévention des risques mouvements de terrains

Pour limiter les conséquences des risques dans les secteurs urbanisés, le Préfet dispose d'un outil réglementaire créé par l'article L 562-1 du Code de l'environnement, le Plan de Prévention des Risques Naturels qui se décline en Plan de Prévention des Risques Mouvement de Terrain (PPRMT) lorsqu'il vise à prévenir et limiter les conséquences de fortes crues.

A l'intérieur des zones à fort enjeu du PPRMT, la création ou la modification d'infrastructures de présence indispensable (infrastructures de transport notamment) sont autorisées, sous réserve de ne pas aggraver le risque d'instabilité de terrain, après étude justificative.

2.3.3 Le cabinet d'études écrit page 12 et 13:

En aucun moment RFF n'a engagé sa responsabilité en assurant l'invulnérabilité de l'ouvrage contre les deux phénomènes pré-identifiés par conception et ne peut le faire car les éléments en présence sont imprévisibles.

Le Préfet n'a pas non plus engagé sa responsabilité pour éluder les alertes inscrites sur les plans de préventions de risques qui font référence.

Le collectif USV, a, quant à lui proposé une démarche responsable en relevant cette incompatibilité et en se plaçant au dessus de l'arbitrage économique.

2.3.4 Analyse et commentaires :

Nous notons encore une fois que le cabinet propose une conclusion sans aucune analyse ou démonstration de sa part.

Nous notons de plus que le cabinet remet en cause la responsabilité de RFF et du préfet dans les choix du fuseau vis-à-vis des risques majeurs, tout en suggérant que contrairement au fuseau retenu, la proposition du collectif serait à l'abri des risques majeurs.

Dans l'ensemble du paragraphe sur les risques majeurs, nous n'avons pu déceler aucune démonstration et méthodologie scientifique permettant de remettre en cause le fuseau retenu. Nous notons à travers ce manque d'argumentation dans les conclusions du cabinet, une absence d'objectivité voire de connaissance du sujet.

2.4 LES ZONES PROTEGEES – PAGE 14 A PAGE 15

2.4.1 Le cabinet d'études écrit page 14:

Les zones protégées

Pour ce volet également, les pièces apportées par l'USV sont probantes.

Par contre le poids des populations a souvent permis d'aménager l'ouvrage pour permettre son acceptabilité.

2.4.2 Analyse et commentaires :

Comme nous l'avons indiqué précédemment, nous notons encore une fois que le cabinet d'étude conclut dès la première phrase du paragraphe sans avoir proposé aucune méthodologie (cartes et/ou données) ou démonstration permettant de justifier la position du cabinet. Nous pouvons donc penser que cette étude a été réalisée sans aucune étude objective et connaissance des zones protégées dans le secteur par le cabinet. Les termes employés sont très génériques et aucun exemple précis n'a été fourni.

Nous pouvons noter que le cabinet d'études introduit la pression de la population par rapport à des décisions de maîtrise d'ouvrage sur des projets d'utilité publique. Cette position du cabinet ne justifie en rien que la prise en compte des enjeux des zones protégées serait meilleure dans la proposition du collectif que dans le fuseau retenu.

Dans le rapport fourni par RFF concernant l'analyse de la proposition que le collectif USV a remis au COTER 2 le 17 juin 2010, les études menées ont montré les conclusions suivantes :

Afin de travailler sur une base identique, les critères proposés par l'USV ont été repris même s'ils ne correspondent pas aux critères validés par les Groupes de Travail et les Commissions Consultatives des GPSO.

La couleur reflète la difficulté et/ou le niveau d'enjeux du critère :

Peu d'enjeux/de difficultés

Plus d'enjeux/de difficultés



Critères analysés et comparés	Proposition D	Proposition USV	renvoi pages
Critère fret gare de triage			13
Critère difficultés de raccordement			14 à 17
Critères faisabilité tunnel et PPRN			18 à 21
Critère impact habitations			19 ; 29
Critère impact entreprises			19 ; 29
Critère impact patrimoine culturel			23 ; 24
Critère impact patrimoine naturel			25
Critère Gain de temps			27 ; 28
Critère développement des TER			30
Critère AOC			24
Critère céréalier			
Autres critères évalués			
Critère effet de coupure			30
Critère PPRN Zone inondable			20
Critère bruits			
Critère financier			

BILAN DES DIFFICULTES ET DES IMPACTS RENCONTRES	Proposition D	Proposition USV
---	---------------	-----------------

2.4.3 Le cabinet d'études écrit page 14:

Les tracés souterrains ont été imposés sur d'autres projets. Le Pays Basque y voit une solution pour assurer l'acceptabilité de la LGV. Pourquoi le Frontonnais ne serait pas traité à l'identique.

Si les installations de St Jory triage doivent être préservées, la construction de raccordements dénivelés assure cet objectif. L'arbitrage sera uniquement économique.

Enfouir la ligne de raccordement permet toute latitude de tracé. Certes cette souplesse demandera une étude de sols pour éviter les zones critiques, mais en contre partie cette technique offre une grande souplesse de branchement.

Le Cabinet précise toutefois que le fait de cacher une nuisance est très positif du point de vue visuel mais ne fait pas disparaître la nuisance.

La proposition de viaduc sur les voies du triage apportée par le collectif USV a un impact visuel plus important mais le schéma proposé s'inscrit particulièrement bien sur le site avec des rayons de raccordement aptes au 160km/h. Les concepteurs savent aujourd'hui s'accommoder de points d'appuis contraints par la géographie des sites.

2.4.4 Analyse et commentaires :

Nous pouvons noter dans ce paragraphe que le cabinet confond les zones protégées (en relation avec les zones à enjeux forts ou très fort environnementaux) et l'insertion paysagère de la LGV. .

Nous notons que le cabinet revient sur la problématique du raccordement dans le paragraphe traitant des zones protégées, la zone de raccordement n'ayant aucun lien avec ces zones telles qu'elles ont été définies par RFF et le groupement ISA.

Nous notons de plus que le cabinet indique qu'il est permis d'enfouir la ligne de raccordement. Nous sommes étonnés que le cabinet d'études déclarant des compétences ferroviaires reconnues au sein d'organisme telle que l'INECO (présentation du cabinet en page 3) puisse proposer un raccordement avec un risque important d'un point bas sur le profil en long.

Nous notons enfin que le cabinet d'étude ne prend pas en compte le projet de mise à 4 voies et conclut hâtivement sur une insertion possible par un raccordement aérien sans aucune étude d'insertion associée.

In fine, le cabinet ne propose aucune démonstration de faisabilité d'un raccordement aérien ni souterrain.

Deux constats sont toutefois corrects :

- la proximité du site SEVESO TOTAL rend très problématique un raccordement comme proposé par le collectif,
- le cout des solutions sera un élément important du choix des solutions retenues.

2.4.5 Le cabinet d'études écrit page 15:

Toutefois, le Cabinet propose que soit étudié l'impact d'un raccordement sur un territoire encore plus au Nord pour optimiser l'utilité de l'investissement. Circuler depuis Castelsarrasin sur voies classiques serait une démarche responsable qui permettrait de n'engager des budgets importants que lorsque la LGV Toulouse – Narbonne sera intégralement programmée. Le différentiel en temps de parcours pour atteindre Montauban et Toulouse est provisoirement acceptable par tous. Cette solution économise à court terme un linéaire LGV conséquent, ainsi que la gare de Montauban. En outre il permet de poser le débat public à venir sur son vrai périmètre dont l'intégralité de l'agglomération Toulousaine.

2.4.6 Analyse et commentaires :

Nous notons que le cabinet se perd dans ses argumentaires.

Nous notons en effet dans ce paragraphe que le cabinet propose non pas de se raccorder le plus au sud possible mais de circuler depuis Castelsarrasin sur les voies classiques!

Nous sommes étonnés que le cabinet puisse introduire une telle proposition qui va à l'encontre des conclusions du débat public en préjugant de son efficacité et son utilité (ce qui va à l'encontre aussi du collectif USV). Aucun élément de démonstration ne justifie cette proposition.

Le Cabinet Claraco fait observer que l'essentiel du débat porté par le collectif USV sur ce secteur porte sur l'inscription topographique de l'ouvrage sans préjuger de son efficacité ni de son utilité.

Dans son analyse, le Cabinet propose également la solution de raccordement à Castelsarrasin comme un phasage temporaire de la LGV Bordeaux – Toulouse – Narbonne. La pertinence de ce phasage dont l'intérêt n'est pas démontré, n'enlève rien à la question du tracé et du raccordement au Nord de Toulouse.

2.5 APPROCHE FONCIERE DU RACCORDEMENT AU RESEAU CLASSIQUE – PAGES 16 A 22

2.5.1 Le cabinet d'études écrit page 22:

Une telle coordination montrerait que le projet proposé n'est pas qu'un simple holdup sur les passagers aériens mais est l'une des pièces d'un projet global repensé dans la cohérence de remise en compétitivité du territoire.

2.5.2 Analyse et commentaires :

Le cabinet fait un long développement très critique au regard des politiques régionales dans le domaine du fret ferroviaire tout en contestant le bien fondé des installations ferroviaires sur le triage de St-Jory, mais en reconnaissant qu'il faudrait les relocaliser en cas de raccordement sur le triage. Nous notons dans ce paragraphe que le cabinet d'études n'apporte aucune justification sur sa conclusion : un « holdup sur les passagers aériens ». Encore une fois, le cabinet ne propose aucune démonstration claire justifiant de telle conclusion ou position.

2.6 L'AGRICULTURE IMPACTEE – PAGES 22 ET 23

2.6.1 Le cabinet d'études insère deux coupures de presse page 23:

de ces projets sur l'agriculture de ce secteur est énorme »

LGV	40* hectares de vigne en AOC 200* hectares de surfaces cultivées 40* exploitations agricoles impactées
« Pont Garonne »	70* hectares de surfaces cultivées environ 30 exploitations impactées, dont la majorité en maraîchage

2.6.2 Analyse et commentaires :

Nous notons que le paragraphe traitant de l'agriculture a été négligé par le cabinet d'études. En effet, ce paragraphe est réduit à 2 articles de presse sans aucune position du cabinet. Ce manque d'information nous fait penser que le cabinet n'a pas de maîtrise de cette problématique.

A ce titre de comparaison, nos propres comptages avaient montré qu'environ 20ha d'AOC planté (vignes) étaient impactés par la variante D (base fuseau 100m).

2.7 ESQUISSE SOMMAIRE DE LA PROPOSITION USV – PAGES 23 A 27

2.7.1 Le cabinet d'études écrit page 27:

Cette proposition du cabinet qui prend en compte la géométrie d'un tracé apte à 160 km/h est à rapprocher du schéma USV proposé dans le dossier à analyser qui est reprise ci-dessous.

L'étude d'impact qui était annexée précise :

- Passage à gauche du 1^o lac (aucun impact direct habitation et 1 impact en fond de terrain d'une entreprise)
- Passage au dessus du 2^o lac (aucun impact habitation ni entreprise)
- Passage au dessus de la RD820 en s'appuyant sur la structure existante autoroutière avec transformation de la bretelle en rond point 5 (1 impact habitation et 1 entreprise)
- Raccord au niveau de la zone Euralys et Arteris
- On rejoint au niveau du pont le tracé RFF pour rejoindre la 2^o partie du triage

2.7.2 Analyse et commentaires :

Nous pouvons noter que le cabinet d'études ne propose aucun tracé de raccordement mais ne fait que copier ce qui a été fourni par le collectif en prolongeant sur la carte l'impact du raccordement à l'intérieur du triage. Nous notons que le cabinet d'études se cantonne uniquement à la problématique du raccordement à la ligne existante.

Aucune proposition n'a été indiquée par le cabinet pour résoudre les problématiques d'insertions et de jumelage à l'A20 à l'est de Castelnaud d'Estrestefond que le groupement ISA avait indiqué dans son rapport sur l'analyse de la proposition d'USV en Juin 2010 :

- Insertion de la ligne LGV dans un espace limité (45m) devant faire l'objet d'une étude intégrant les contraintes d'enchaînement d'éléments en plan et en profil en long notamment pour le passage au-dessus des bretelles de l'échangeur et de l'Hers.

- Contraintes de franchissement des bretelles de sortie et d'accès positionnant la LGV bien au-dessus du terrain naturel, imposant des remblais importants dont l'emprise au sol est proportionnelle à la hauteur (emprise au sol très importante)
- Aucune possibilité aujourd'hui d'assurer un passage en jumelage avec l'A62 sans impact sur les entreprises d'Eurocentre tel que dessiné et proposé par l'USV.
- Le tunnel proposé par le collectif USV :
 - o L'enfouissement de la tête Sud sur un versant instable compte tenu de la forte épaisseur de colluvions nécessite des volumes de terrassement importants. De longues tranchées devront être réalisées afin d'enfouir suffisamment les têtes de tunnel. Pour la partie « tunnel », la couverture est a priori satisfaisante (supérieure à 20 m). Les enjeux impactés par la proposition du collectif USV doivent être majorés pour tenir compte de cette zone de tranchée couverte qui nécessitera de grands déblais en phase travaux. Les principales contraintes se retrouvent sur la tête sud, avec la mise en œuvre de dispositifs de confortement (ex : reprofilage doux du versant, ...) afin d'assurer la stabilité des colluvions recouvrant le versant.

Nous notons enfin que le cabinet propose un passage au dessus de la RD820 avec la transformation de la bretelle (croisement dénivelé) en rond point (croisement à niveau). Cette proposition nous paraît totalement injustifiée et non fondée car cette bretelle dessert l'accès au péage de l'autoroute A20. Une telle proposition aurait pour conséquence des perturbations sur la RD820, une diminution forte de la fluidité dans la desserte au péage (trafic poids lourd en autre) et un impact très négatif sur le trafic de cette RD.

2.8 VOLUME CAPACITAIRE ET APPROCHE DU MARCHÉ – PAGE 28 A 33

2.8.1 Le cabinet d'études écrit page 28:

Cet état de fait était du à l'unicité du dépôt traction de Toulouse qui gérait les locomotives affectées au fret et dont les mises en escales étaient effectuées à St Jory. Aujourd'hui St Jory dispose d'une annexe traction et les mouvements parasites entre Matabiau et St Jory qui ont justifié la troisième voie, dite voie banale ont disparu. Cette troisième voie est donc largement sous utilisée.

La fonctionnalité de relai fret de St Jory Triage occasionne encore des mouvements non justifiés et pour exemple, un train de céréales partant de Castelnaudary pour Marseille, remonte à St Jory empruntant deux fois le transit de Matabiau et le segment Toulouse St Jory inutilement. De plus la disparition du régime accéléré des marchandises a aboutit à la fermeture du triage de Raynal qui génèrait des mouvements parasites inter triages Raynal – St Jory. L'installation de Naviland à St Jory a aussi que de Novatrans à Fenouillet à déchargé le segment St Jory – Toulouse des trains de transport combiné.

2.8.2 Analyse et commentaires :

Nous notons dans ce paragraphe que le cabinet d'études ne prend pas en compte le projet de RFF de mise à 4 voies avec un terminus TER à Saint Jory. Sa proposition semble incohérente et sa position peu pertinente par rapport aux projets du développement du TER en Midi-Pyrénées par RFF sur ce tronçon.

Le cabinet argumente que les trains de fret allant de Castelnaudary à Marseille transitent par Saint-Jory et encomrent inutilement les voies, ceci montre la méconnaissance du système d'exploitation ferroviaire du cabinet.

2.8.3 Le cabinet d'études écrit page 32:

Evolutions

Les évolutions de ces segments de marché sont liées au temps de parcours mais aussi au prix.

Notre connaissance de la clientèle au travers de nos clients aériens nous amène aux constatations suivantes et à leurs conséquences :

- ❖ Le vrai prix de marché est le tarif aérien
- ❖ Les clients potentiels du TGV (Avion sur rail) attendent la performance de l'avion au prix social du train
- ❖ Leur motivation principale est de transporter en bagage à main leurs achats de consommation à forte valeur ajoutée sans payer le vrai prix de ce transport, toujours couplé à l'agrément d'un temps d'oisiveté

2.8.4 Analyse et commentaires :

Le cabinet remet en cause l'attractivité de Toulouse par la desserte LGV (et donc la nécessité de réalisation de GPSO). Ce paragraphe nous apparait qu'une série de conclusions non fondées, sans chiffre ou études à l'appui pouvant permettre de justifier une telle position par le cabinet.

2.9 ESTIMATION DES PERFORMANCES DE L'ITINERAIRE CLASSIQUE – PAGE 34 A PAGE 36

2.9.1 Le cabinet d'études écrit page 34 à page 36:

Desservir les gares des villes et éviter les gares des champs

En fait ce dispositif évite de reporter sur l'utilisateur l'acheminement vers la gare de départ. Cet acheminement ainsi que le coût des structures de liaisons nécessaires sont souvent sous estimés dans le bilan TGV. Enfin, faire transiter toutes les missions par Montauban Ville et peut être Agen Ville optimise l'infrastructure et les services collectifs en place. Montauban dispose dans sa friche industrielle ferroviaire des surfaces nécessaires à positionner un shunt pour les missions sans arrêt. De plus l'optimisation de Toulouse – Montauban bénéficierait au POLT.

Est-ce que les Toulousains peuvent accepter de perdre quelques minutes en poursuivant sur ligne classique jusqu' à Montauban pour desservir équitablement Montauban Ville ?

Dans la première phase de construction est ce que pour quelques minutes, le débat Montauban – Toulouse reste utile ?

Peut-on volontairement éclipser le débat de la traversée de Toulouse par confort électoral sur un projet dont l'unité est Bordeaux – Narbonne ?

Cette vitesse offre donc un gain de temps de : moins de 3 minutes par rapport à la marche du train d'essai sur voie classique.

2.9.2 Analyse et commentaires :

Dans l'ensemble de ce paragraphe, nous n'avons pas noté la présence de calcul du temps de parcours sur la ligne LGV qui aurait permis au cabinet de conclure à un gain de temps de 3 minutes par rapport à la marche du train d'essai sur voie classique.

2.10 VITESSES HAUTES ET FACTEUR 4 – PAGE 37 A PAGE 41

2.10.1 Le cabinet d'études écrit page 37:

Un bon déplacement est bien celui qu'on économise mais trop souvent l'utilisateur à le temps et il ne le valorise pas. Pourquoi ne pas déjeuner dans « Le Capitole » et arriver à Paris pour un rendez vous d'après midi, plutôt que de gagner deux heures en TGV et être obligé de chercher une brasserie pour se faire servir rapidement ?

Pourquoi ne pas valoriser un voyage dans un vrai train hôtel et être dispos dès 8h à Paris, ce que ne garantit pas un TGV ?

2.10.2 Analyse et commentaires :

En guise d'argumentation, le cabinet remet en cause l'intérêt même de diminuer les temps de parcours.

2.10.3 Le cabinet d'études écrit page 37:



2.10.4 Analyse et commentaires :

Après avoir accédé à ce site internet, nous avons pu noter que le Cabinet d'Etudes Robert CLaraco était un des acteurs principaux de ce site internet. Il y développe une argumentation favorable au projet POLT sans relation avec le facteur 4.

2.11 CE QU'IL FAUT RETENIR– PAGE 42

2.11.1 Le cabinet d'études écrit page 42:

L'option D fait fi des contraintes liées aux risques naturels. En outre elle impacte gravement dans son concept le bâti et les zones protégées.

La sécurisation de ces contraintes équivaut à un investissement raisonné nécessaire à l'option jumelée à l'autoroute. Le raccordement sur St Jory triage est concevable, si tant est qu'une infrastructure nouvelle se justifie dans la première tranche de la LGV Atlantique – Méditerranée.

Un ouvrage adapté respectueux de l'environnement peut solidement être ancré sur l'itinéraire autoroutier.

2.11.2 Analyse et commentaires :

Le cabinet d'étude conclut qu'il a démontré que le fuseau validé par le COPIL en mai 2010 impacte gravement le bâti. A la lecture de son rapport, nous n'avons pas trouvé la démonstration de cette conclusion. Le cabinet n'a pas comparé le fuseau validé par le COPIL au tracé proposé par le collectif concernant le bâti.

Nous notons de plus que le cabinet indique qu'un ouvrage adapté respectueux de l'environnement pouvait solidement être ancré sur l'itinéraire autoroute. Cette conclusion du cabinet n'a pas été démontrée dans ce rapport. En effet, le cabinet s'est focalisé sur la problématique du raccordement et l'utilisation de la voie classique à partir de Castelsarrasin. Aucune solution technique n'a été avancée par le cabinet pouvant permettre une telle position et affirmation.

Le reste des conclusions porte sur des généralités (contournement de Toulouse, circulation en centre ville, ambition régionale) n'éclairant pas le débat.

3. CONCLUSION

A la lecture de ce rapport produit par le Cabinet d'Etude Robert CLaraco à la demande du collectif USV, nous avons pu noter que l'étude est avant tout un plaidoyer pour l'utilisation de la ligne existante entre Castelsarrasin de Toulouse, ignorant par là-même les conclusions du débat public de 2005. Les questions techniques de faisabilité et de pertinence du tracé USV sont rejetées au second plan.

Elle ne répond pas à l'objectif d'analyse de la proposition USV de tracé alternatif au fuseau variante D retenu par le COFIL du 31/05/2010 pour laquelle elle n'apporte pas d'élément nouveau.

Ainsi, la faisabilité des diverses propositions du collectif n'est pas démontrée.

- Plus précisément, nous avons pu noter que le cabinet d'études à plusieurs reprises ne répond pas aux attentes du collectif mais remet en cause et juge de l'efficacité et de l'utilité de GPSO entre Bordeaux et Toulouse ;
- le cabinet d'études fournit des conclusions sans aucune méthodologie ou explication, le cabinet d'études n'a pas comparé des éléments techniques que RFF avait pu fournir précédemment. Le cabinet semble s'être appuyé uniquement sur le rapport fourni par le collectif ;
- des conclusions hâtives ont été proposées par le cabinet sans démonstration et sans en vérifier la faisabilité technique ;
- un manque de cohérence a pu être noté dans le rapport entre les différents paragraphes avec des propositions de raccordement soit au niveau du triage de Saint-Jory soit à Castelsarrasin ;
- Un manque d'objectivité a pu être relevé ;
- Le projet de mise à 4 voies n'a jamais été pris en compte par le cabinet d'études ce qui remet en cause les propositions et les conclusions de ce même cabinet.
- Ce rapport survole les différentes difficultés de la proposition du collectif. Aucune proposition, réflexion ou étude n'ont été réalisées sur la faisabilité technique de l'insertion d'une LGV à l'est de Castelnau-d'Estrèstefonds ni d'un raccordement à Saint-Jory.
- Un manque de crédibilité dans les conclusions proposées par le cabinet a pu ainsi être relevé tout au long de la lecture de ce rapport.

ANNEXE 1: RAPPORT DU CABINET CERCL