



Enquête publique « Réouverture ligne Montréjeau Luchon » du 05/08 au 09/09
Europe Ecologie les Verts Midi-Pyrénées

Avis défavorable.

Si EELV salue la décision du Conseil régional de rouvrir cette ligne abandonnée en 2014 en raison de la vétusté de l'infrastructure, nous constatons que ce projet porté par SNCF Réseau comporte de nombreuses lacunes et de nombreux manquements méthodologiques inquiétants pour sa réussite : pas de projet de territoire, une absence de vision globale de la question des mobilités, des constats alarmants en termes de bilan GES des travaux et de l'exploitation, le fret absent du projet, des coûts d'infrastructure reportés en phase d'exploitation, enfin un manque d'ambition sur l'offre pour créer des conditions d'attractivité nécessaires pour cette ligne.

C'est précisément en raison de notre détermination à développer un réseau ferré performant et attractif que nous sommes conduits à donner un avis défavorable à ce projet.

Dans sa contribution à l'enquête publique, EELV fait également de nombreuses propositions, notamment la création d'un "choc de l'offre", pour permettre à la ligne Montréjeau-Luchon de devenir un outil de mobilité populaire et de lutte contre le changement climatique.

Préambule

EELV soutient un développement ambitieux et volontariste du réseau ferré national, prioritairement pour les trains du quotidien, en zones urbaines comme en zones péri-urbaines et rurales.

En disposant d'une offre performante de transports de voyageurs et de marchandises qui se distingue par sa qualité, sa régularité et sa fréquence, nous pouvons collectivement opérer un report massif de la route vers le ferroviaire afin de réduire notre impact sur le changement climatique.

Depuis longtemps, nous sommes en effet convaincus que le changement climatique est l'enjeu planétaire prioritaire dont les conséquences, selon l'attention qu'on lui porte, risquent de modifier en profondeur nos conditions de vie, comme nous l'avons encore constaté en cet été 2022.

Nous défendons de plus la nécessité du développement de transports en commun face au

renchérissement du prix du pétrole, et au sentiment de déclassement des territoires ruraux. Et ceci dès maintenant, pas à l'horizon 2030 ou 2040 !

Par principe, nous nous positionnons donc en faveur de la remise en exploitation de la ligne Montréjeau-Luchon dont l'arrêt en 2014 pour cause de vétusté illustre la politique gouvernementale suivie jusqu'à présent consistant à négliger sciemment l'entretien des petites lignes au profit des TGV.

Le rôle d'EELV est d'apporter le regard singulier d'écologistes politiques.

Ainsi, il nous semble que SNCF Réseau, au lieu de porter un projet ambitieux pour la vallée en partenariat avec les acteurs locaux, a bâti une proposition a minima, avec un nombre très surprenant de points négatifs :

- absence d'utilisation de la ligne pour le fret,
- capacité d'usage réduite par la suppression du "croisement", c'est à dire la possibilité de trains roulant en sens inverse de se croiser,
- faible nombre de haltes, limitant le report des cars vers le train
- consommation énergétique augmentée par l'absence d'électrification et par le choix de trains d'une capacité exagérée,
- prévisions de trafic extrêmement faibles et dignes d'une ligne d'autocar peu compétitive,
- Évaluation d'émissions de CO2 très importantes pendant la phase travaux, et en phase d'exploitation pires que si on ne faisait rien.
- Bilan financier très négatif.

Nous émettons également de vives critiques sur le traitement de la base travaux de Gourdan-Polignan.

Résumé des demandes d'EELV

EELV demande :

La révision du projet en tenant compte de manières chiffrées des projets et stratégies de la Région comme des communautés de communes concernées par la ligne, en coordination avec celles-ci. SNCF Réseau devra également intégrer, sur le modèle d'une étude de marché pour son projet, les stratégies en termes logistiques des entreprises structurantes locales comme la papèterie de Saint-Gaudens, les carrières ou les eaux de Luchon, ainsi que des grandes et moyennes surfaces.

Un cadencement des trains beaucoup plus élevé que celui envisagé (a minima toutes les 2h, voire à l'heure)

La révision du projet en tenant compte des actions concrètes pour favoriser le train au détriment de l'automobile, tel que les services d'emport de vélos et de skis, qui ne manqueront pas d'avoir des effets bénéfiques sur l'exploitation de la ligne, ce qui pourtant aurait contribué à consolider le projet.

La révision du projet de sorte qu'il soit robuste face à l'évolution des usages du train. Dans un contexte de changements sociétaux et d'innovations technologiques rapides, il est indispensable que SNCF Réseau fasse une revue des tendances futures afin de le consolider.

La réintégration du fret dans ce projet.

La présentation d'un projet avec un bilan de gaz à effet de serre conforme à la SNBC, ainsi qu'une organisation en phase travaux conduisant à des émissions de gaz à effet de serre minimales, notamment sur les travaux de voie qui comptent pour 58% du total des émissions (maximiser le recours aux trains/travaux et éviter l'usage de camions), et à présenter ses hypothèses de calcul en détail.

La présentation d'un comparatif technico-financier et bilan GES du projet actuel avec les alternatives que représentent l'électrification de la ligne, le train à batterie électrique et le train à hydrogène, combinées avec des moyens de transport plus légers.

Le chiffrage précis de la totalité des coûts d'investissement et d'exploitation en cohérence avec les besoins des collectivités locales et territoriales, pour permettre à tous les citoyennes et citoyens d'avoir une évaluation juste du projet.

La réalisation avant le début de l'exploitation de TOUS les travaux nécessaires à une remise en service durable de la ligne, pour éviter un arrêt de l'exploitation dans quelques années, signal qui serait catastrophique pour la lisibilité de cette remise en service.

La transparence sur l'usage des bases travaux, la garantie que SNCF Réseau prendra toutes les mesures nécessaires pour que la gêne soit minimale pour les riverains des bases travaux, et un engagement sur les prises en charge qu'elle est prête à assumer, aujourd'hui limité à du relogement temporaire (page 248 de l'étude d'impact) : « *prendre les mesures correctives nécessaires ... celles-ci pouvant aller jusqu'à la prise en charge de coûts de relogement temporaire.* »

L'absence de garantie suffisante devrait conduire le Préfet de Haute-Garonne à assortir sa décision d'une interdiction d'activités nocturnes sur les bases travaux.

Analyse politique du projet de SNCF Réseau par EELV

1) SNCF Réseau n'a pas cherché à adapter le projet aux besoins identifiés, et n'a visiblement pas cherché à se coordonner avec la Région, ni avec les Pays

a) Absence de mise en perspective du projet par rapport à des évolutions favorables du territoire

Comme signalé par l'Autorité Environnementale, il n'y a pas de mise en perspective du projet par rapport à des évolutions favorables du territoire, et des stratégies régionales ou locales (SCOT du Pays Comminges-Pyrénées par exemple pourtant cité en référence).

On peut d'ailleurs s'étonner de voir un bilan monétarisé très détaillé (page 295 de l'étude d'impact) alors que des éléments qui auront un impact notable sur ce bilan sont à peine abordés.

On citera par exemple (page 281) « *La Région Occitanie mène en parallèle un projet de territoire en lien avec le développement de la ligne ferroviaire.* », sans qu'il y ait de prise en compte quantitative de ce projet, qui ne manquera pourtant pas d'avoir des effets bénéfiques sur l'exploitation de la ligne.

De même SNCF Réseau a gardé comme hypothèse le maintien de la ligne régionale de cars, sans validation avec la Région. Page 23 de l'étude d'impact : "*A défaut d'information sur la politique de la Région en termes de desserte en car, il a été considéré le maintien des circulations du service annuel 2019 sans évolution de l'offre.*"

Cette phrase illustre le manque d'échanges avec la Région car cette information aurait dû être tranchée avant le dépôt du dossier.

Enfin, le dossier ne rapporte aucune intention écrite des collectivités locales ou territoriales de mettre en place des actions concrètes pour favoriser le train au détriment de l'automobile, ce qui pourtant aurait contribué à consolider le projet.

EELV demande à SNCF Réseau de revoir son projet en tenant compte de manière chiffrée des projets et stratégies de la Région comme des communautés de communes concernées par la ligne, en coordination avec celles-ci. Elle devra également intégrer, sur le modèle d'une étude de marché pour son projet, les stratégies en termes logistiques des entreprises structurantes locales comme la papèterie de Saint-Gaudens, les carrières ou les eaux de Luchon, ainsi que des GMS

b) le projet n'est visiblement pas orienté vers une utilisation plus importante du réseau ferré

- Pas de train de nuit qui pourrait arriver à Luchon, comme cela a été le cas dans le passé
- On parle d'une liaison vers Toulouse, mais aucune vers la côte basque.
- Le trajet Toulouse-Luchon en train restera de 45min supérieur à un trajet en voiture (45% de temps en plus) : le direct quotidien Luchon-Toulouse est omnibus de bout en bout.
- Avec une projection de 62400 voyageurs par an à l'horizon 2030, c'est, divisé par 365 jours et 6 aller-retours par jour, une moyenne de 28 passagers par train sans étude approfondie des besoins.

Pour un Régiolis (hypothèse SNCF Réseau) disposant de 204 places, 28 passagers/jour en moyenne, c'est un taux de remplissage de moins de 14% ! Des

rames plus petites ne seraient-elles pas plus adaptées ?

Aucun cas n'est fait des projets de trains légers et flexibles de la SNCF. Citons les propos de Carole Desnost, directrice innovation du groupe :

"Aujourd'hui un train TER fait 220 places, là, avec la gamme de trains régionaux du futur on sera entre 100 et 30 places. L'objectif c'est vraiment de coller aux besoins des régions et de pouvoir adapter des trains plus petits mais d'avoir une fréquence plus importante pour avoir un meilleur service rendu au client".¹

- Le projet de SNCF Réseau doit permettre de créer un "choc de l'offre"

La nouvelle offre en train serait de « 5 à 6 allers-retours quotidiens en train entre Montréjeau et Luchon, dont certains directs Toulouse - Luchon ».

L'étude précise également que « la ligne sera exploitée en navette (c'est-à-dire un seul train à la fois autorisé à circuler sur la ligne qui fera l'aller-retour entre Montréjeau et Luchon) ».

Or, le choix de supprimer le point de croisement existant à mi-parcours contraint l'exploitation à ne pouvoir envisager une fréquence inférieure à 2h.

L'étude devrait suivre les préconisations du CEREMA² organisme d'Etat concernant les "petites lignes" en particulier la prise en compte du potentiel des voyageurs réguliers et occasionnels (surtout parce que nous sommes dans une vallée touristique), et le cadencement des circulations.

Ainsi, nous demandons :

- la réintroduction du point de croisement. Nous préconisons une navette, mais dédiée à l'axe avec une offre cadencée à l'heure de 5h à minuit pour offrir une véritable alternative à la voiture.

Le coût supplémentaire de l'augmentation du cadencement tel que prévu sera marginal car il conduira à une meilleure utilisation du matériel ainsi que du personnel qui auront moins de temps d'attente aux terminus, tout en favorisant la lisibilité et la fréquentation, et donc les recettes.

-une étude sur la possibilité de rouvrir d'autres gares (comme Cier-de Luchon, ou Labroquère) pour mieux irriguer l'axe et capter plus de voyageurs. La géographie de la vallée permettant que les zones habitées ne soient jamais excessivement éloignées de la voie ferrée, il s'agit d'étudier dans quelle mesure l'ajout de nouvelles haltes permettrait de mieux répondre aux besoins. D'autre part, ces haltes nouvelles pourraient créer des points de croisement supplémentaires pour envisager un cadencement futur à la demi-heure.

-une attention particulière à la coordination systématique avec les TER Pau-Toulouse en gare de Montréjeau.

-de réinterroger le principe de faire circuler sur cette ligne des Luchon-Montréjeau et des Luchon-Montréjeau-Toulouse. En effet, ce postulat complexifie la gestion en nécessitant des rames bimodes qu'il faudra envoyer jusqu'à Luchon pour desservir Muret ! Et quelle sera la rentabilité de ce matériel pendant le reste de la journée ?

¹<https://www.europe1.fr/economie/la-sncf-va-miser-sur-des-trains-legers-pour-relancer-les-petites-lignes-4105849>

² <https://www.cerema.fr/fr/actualites/quel-avenir-petites-lignes-ferroviaires-retour-webinaire>

- Enfin, nous ne trouvons pas de données sur les services qui pourraient être associés à l'offre, tels que l'emport des vélos et des skis, pourtant fortement nécessaires à la vie économique de la vallée et de Luchon en particulier durant les périodes touristiques. Il faut savoir que le bilan GES très négatif des stations de ski est dû à 90% à l'usage de l'automobile pour s'y rendre.

EELV demande à SNCF Réseau de revoir son projet de sorte qu'il soit robuste face à l'évolution des usages du train. Dans un contexte de changements sociétaux et d'innovations technologiques rapides, il est indispensable que SNCF Réseau fasse une revue des tendances futures afin de le consolider.

c) Le transport marchandise (fret) grand absent du projet !

L'absence de prise en compte du transport de marchandises aurait pu passer inaperçue, si ce n'est cette phrase sibylline (page 282 de l'étude d'impact) pour répondre au risque de vibrations du fait du passage de trains : « *Pas de trafic fret (qui impliquerait des engins plus lourds)* »

Cette absence de prise en compte du fret est en totale contradiction avec :

- **l'exigence pourtant forte affichée par le Conseil régional** d'avoir des capacités de fret sur les lignes rénovées (« Le rail et l'intermodalité dans votre Région – 10 chantiers pour demain » ambition 4 page 53) :

“Pour les marchandises, elle [La Région] exigera que les infrastructures nouvelles et rénovées permettent d'augmenter les circulations des trains de marchandises et que les entreprises régionales puissent accéder à un service de fret ferroviaire performant.”

SNCF Réseau ne se prive pourtant pas de citer les EGRIM (page 293 de l'étude d'impact) : *“Le projet à l'étude est issu des attentes mises en avant durant les phases de concertation puis dans les conclusions des EGRIM”.*

- **les orientations du PADD du SCOT du Pays Comminges Pyrénées :**

Orientation 4 de l'axe 4 (page 69) : « *Les conditions de transit des matériaux pourraient aussi être encadrées en développant des infrastructures ferroviaires permettant un transport plus économe en énergie de ces matières premières, éventuellement en synergie avec la filière bois.* »

Orientation 3 de l'axe 5 (page 81) : *“il veillera aussi à faciliter l'accès au réseau ferroviaire depuis les zones d'activités économiques, afin d'encourager le feroutage des marchandises, notamment pour le transport des granulats.”*

Cette dernière orientation est pourtant bien connue de SNCF Réseau qui la cite dans son étude d'impact (page 129) : « *Parmi ces orientations, on retiendra particulièrement l'orientation 3 « Consolider l'accessibilité du territoire et promouvoir le développement des communications » de l'axe 5. »*

Jamais la filière bois, dans un secteur pourtant proche de la papèterie de Saint-Gaudens, n'est citée dans les documents de SNCF Réseau.

EELV demande à la Région et à SNCF Réseau de réintégrer le fret dans ce projet.

2) SNCF Réseau n'a pas pris la mesure des enjeux climatiques !

L'étude d'impact propose des évaluations des émissions de gaz à effet de serre générés par la phase de travaux et la phase d'exploitation sur 40 ans.

En phase travaux (page 179) : *"le projet n'est pas de nature à avoir un effet sur le climat. Les déplacements des travailleurs et l'évolution des engins de chantier libèreront des gaz à effet de serre mais pas en quantité suffisante pour que cela implique un changement notable. Ainsi, les émissions de gaz à effet de serre ont été évaluées à 24 500 Tég CO₂".* .

=> EELV demande à SNCF Réseau de démontrer que son organisation en phase travaux conduit à des émissions de gaz à effet de serre **minimales**, notamment sur les travaux de voie qui comptent pour 58% du total des émissions (maximiser le recours aux trains/travaux et éviter l'usage de camions), et de présenter ses hypothèses de calcul en détail.

En phase d'exploitation, nous sommes sidérés par les conclusions de l'étude d'impact (page 285) :

"Les trains fonctionnant en mode thermique entre Montréjeau et Luchon, le report modal de la route vers le fer ne compense pas toutes les émissions liées à l'énergie de traction des trains thermiques."

"Ainsi, le projet générerait en phase d'exploitation, environ 7400 Teq CO₂ sur 40 ans d'exploitation (soit environ, 185 Teq CO₂ par an)."

SNCF Réseau affiche donc sans état d'âme un bilan d'émissions de GES supérieur à la situation actuelle sans train. En contradiction avec les objectifs présentés dans la note de présentation (livre 1 page 6) : *"l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre est de -28% à l'horizon 2030 [pour les transports]."*

En tant qu'entreprise à fonds publics, ces propos sont inacceptables ! La France s'est engagée dans les accords de Paris à réduire de 40% d'ici 2030 ses émissions de gaz à effet de serre, ce qui oblige les entreprises dépendant de l'Etat à être exemplaires.

"Merci d'utiliser le train. Le mode de transport le plus écologique" dicit SNCF Voyageurs.

Pour améliorer ce calcul de GES, nous ne pouvons nous satisfaire d'une phrase aussi vague que celle-ci (page 285) : *"La Région a la forte volonté de mettre des trains hydrogènes sur cette ligne ce qui améliorera à terme **légèrement** le bilan carbone du projet."*

Le calcul de GES pour l'hydrogène doit être réalisé de manière détaillée par SNCF Réseau en intégrant notamment le transport de ce gaz (par camions ?) entre le point de production de l'hydrogène (Port-la-Nouvelle ?) et le point d'approvisionnement des trains (Montréjeau ? Luchon ?).

EELV demande à SNCF Réseau de présenter un projet avec un bilan de gaz à effet de serre conforme à la SNBC³.

Pour aboutir à ce résultat, nous demandons que soient présentés un comparatif du projet actuel avec les alternatives que représentent l'électrification de la ligne, le train à batterie électrique et le train à hydrogène, combinées avec des moyens de transport plus légers.

3 Stratégie Nationale Bas Carbone

L'électrification de la ligne, plus coûteuse au départ, pourrait se révéler plus vertueuse à long terme pour l'**intégration des futurs services au reste du réseau, entièrement électrifié dans le secteur**, mais aussi supérieure aux autres solutions avec un fort cadencement.

D'autre part, le fret pourrait imposer l'usage de la caténaire pour l'utilisation de motrices de forte puissance capables de passer des rampes telles que celle à 17‰ entre Marignac-St-Béat et Cier-de-Luchon.⁴

Parallèlement, SNCF Réseau devra considérer des **trains électriques à batterie** plutôt que des trains électriques à l'hydrogène car 2,5 moins consommateurs d'énergie électrique, et demandant beaucoup moins d'installation spécifique (production d'H2, stockage, bâtiments spéciaux pour l'entretien des rames, compatibilité des pentes...).

3) SNCF Réseau fait tout pour réduire les coûts, quitte dans certains cas à ce que la Région découvre plus tard qu'il y a des investissements supplémentaires nécessaires.

- Selon l'AE, page 8 du livre 7 Pièce G : "*Le remplacement de certains ponts, sur la Garonne et sur l'Ourse, sera réalisé ultérieurement, après la remise en service*".

La nécessité absolue à moyen terme de réaliser d'autres travaux d'infrastructures, et les impacts de leur mise en œuvre sur la circulation des futurs trains en phase d'exploitation ainsi que sur l'environnement ont-ils été présentés et chiffrés de manière exhaustive ? Ceci pour éviter une nouvelle fermeture dans quelques années faute de moyens.

- Selon l'AE page 12 du livre 7 Pièce G : "*Le choix, en lien direct avec l'exploitation future de la ligne, de supprimer la possibilité -offerte par la ligne existante- de croisement de rames à mi-parcours n'est pas expliqué*".

Cette économie financière ne risque-t-elle pas d'empêcher d'autres économies plus importantes comme l'utilisation de trains de petite capacité en lien avec une fréquence plus grande ?

- SNCF Réseau précise, page 26 de l'Étude d'impact, qu' "*aucune protection acoustique n'est à prévoir*".

Faudra-t-il en installer ultérieurement si du fret doit être amené à circuler ? Les lacunes du projet de SNCF Réseau ne conduisent-elles pas à masquer un problème futur pour les communes en lien avec l'urbanisation : impossibilité d'envisager du fret dans le futur si les zones trop proches ont été construites sauf à grand renfort de protections acoustiques ?

- La demande de dérogation de SNCF Réseau concernant certaines mesures environnementales est incompréhensible pour les non-initiés. Il est impossible de comprendre l'écart entre ce qu'impose la réglementation et ce que propose SNCF Réseau, et donc de se faire une opinion sur l'acceptabilité ou non de ce qu'ils proposent.

EELV demande à SNCF Réseau de chiffrer précisément la totalité des coûts d'investissement et d'exploitation en cohérence avec les besoins des collectivités

⁴ <https://actuteroccitanie.wordpress.com/2022/08/15/ultime-concertation-avant-reouverture-a-luchon/>

locales et territoriales, pour permettre aux citoyennes et citoyens d'avoir une évaluation juste du projet.

EELV demande également la réalisation avant le début de l'exploitation de TOUS les travaux nécessaires à une remise en service durable de la ligne, pour éviter un arrêt de l'exploitation dans quelques années, signal qui serait catastrophique pour la lisibilité de cette remise en service.

4) la question de la base travaux de Gourdan-Polignan est traitée avec beaucoup de légèreté.

A propos de la base travaux de Gourdan-Polignan, SNCF Réseau se dédouane de sa responsabilité en renvoyant sur les entreprises sous-traitantes.

SNCF Réseau a pourtant l'expérience récente et proche de la base travaux de Lannemezan, avec des maisons tout aussi proches (le pilote de l'opération Montréjeau-Luchon est celui qui a fait face aux problématiques soulevées par cette base travaux) :

- Nuisances sonores et poussières pendant les travaux de réalisation de la base travaux. Maisons riveraines potentiellement affectées par les vibrations
- Pendant la phase travaux :
 - pollution par les groupes électrogènes diesel
 - pollution lumineuse en pleine nuit
 - sommeil des riverains fortement perturbé par les sirènes annonçant les redémarrages des trains-travaux, avec néanmoins un dossier ICPE conforme puisque ce dossier ne pose d'exigence que sur le bruit moyen.
 - Obligation d'insonoriser toutes les maisons des riverains après protestation de ceux-ci.

Si les travaux à Lannemezan ont été majoritairement effectués la nuit, rien ne garantit qu'il n'y aura pas de travaux de nuit à Gourdan-Polignan (page 24 de l'étude d'impact) : « *Les travaux de nuits, les week-ends ou jours fériés seront **dans la mesure du possible** évités et le cas échéant limités au strict nécessaire.* ».

D'autant qu'ils apparaissent très contraignants sur la base travaux de Luchon (page 41 de l'étude d'impact) : « *De par sa situation en milieu urbain, la proximité immédiate des riverains rend contraignante l'utilisation de cette base en termes d'accès mais également en cas d'activité nocturne* ».

EELV demande à SNCF Réseau d'être transparente sur l'usage des bases travaux, de garantir qu'elle prendra toutes les mesures nécessaires pour que la gêne soit minimale pour les riverains des bases travaux, de jour comme de nuit, et de s'engager sur les prises en charge qu'elle est prête à assumer, aujourd'hui limité à du relogement temporaire (page 248 de l'étude d'impact) : « *prendre les mesures correctives nécessaires ... celles-ci pouvant aller jusqu'à la prise en charge de coûts de relogement temporaire.*»

L'absence de garantie suffisante devrait conduire le Préfet de Haute-Garonne à assortir sa décision d'une interdiction d'activités nocturnes sur les bases travaux.