

Contribution de l'Établissement Public SGPSO à l'enquête publique environnementale de l'opération des AFSB

L'enquête publique environnementale sur les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB) s'ouvre quelques mois après l'autorisation environnementale délivrée pour les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse du 9 février 2024.

Dans ce contexte, une contribution de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO), l'établissement public qui porte le financement de la contribution des collectivités territoriales parties prenantes au Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO), est utile au débat public, pour *(i)* rappeler d'abord le bienfondé, et même la nécessité des AFSB au regard des contraintes capacitaires, d'un développement territorial très dynamique et des objectifs publics en matière de développement durable, *(ii)* resituer ensuite cette opération des AFSB dans ce projet d'aménagement durable ferroviaire majeur qu'est le GPSO, et *(iii)* réaffirmer enfin le haut niveau d'exigence des collectivités territoriales finançant le projet, et à travers elles celui de la SGPSO, à la prise en compte des impacts écologiques du projet.

1/ En offrant de nouvelles capacités ferroviaires pour les transports du quotidien et pour le fret, les AFSB favorisent le report modal des voyageurs comme des marchandises de la route vers le rail et concourent ainsi à réduire les émissions de carbone, de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

La croissance des trafics voyageurs locaux, régionaux et nationaux et le développement des échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe amènent progressivement davantage de circulations sur le tronçon Bordeaux-Langon. Les études capacitaires menées sur cet axe ont ainsi montré que des aménagements ferroviaires sont nécessaires, sans même la réalisation de la ligne nouvelle du GPSO, pour éviter la saturation et améliorer la robustesse d'exploitation de l'axe.

Les AFSB permettront en outre de créer des créneaux de circulation supplémentaires et de préserver l'avenir, afin d'absorber le nouveau trafic avec la mise en service du GPSO, développer les services de trains régionaux et offrir des sillons de qualité pour les trains de fret et de nuit.

Les AFSB, qui concourent au déploiement du service express régional métropolitain (SERM) bordelais, améliorent en outre 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. Le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs en sera encouragé, notamment pour les déplacements pendulaires (domicile-travail ou domicile-école) mais également tous les besoins du quotidien (loisirs, santé, services), 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.

2/ Les AFSB s'inscrivent plus largement dans le GPSO, projet de désenclavement du Sud-Ouest qui s'inscrit aussi de manière très claire dans les orientations du GIEC.

En effet, dans ses rapports, le GIEC incite les autorités à effectuer un transfert modal vers le train à grande vitesse pour des distances comprises entre 400 et 800 km. A titre d'illustration concrète, une personne faisant un trajet entre Toulouse et Bordeaux en train émettra 0,77 kg équivalent CO₂ contre 25,4 kg en avion (Orly), soit plus de 30 fois moins. Les gains nets annuels d'émission de gaz à effet de serre que permettra le GPSO, à partir de dix ans après sa mise en service, ont été évaluées à 340 000 tonnes équivalent CO₂ par an et jusqu'à 550 000 à partir de 20 ans après la mise en service.

3/ L'avis de l'Autorité environnementale (Ae) sur les AFSB démontre toute l'attention qui est celle du maître d'ouvrage à la maîtrise des impacts environnementaux du projet.

Dans son avis du 25 avril dernier, l'Ae, tout en mettant en évidence certaines pistes d'amélioration, souligne les efforts du maître d'ouvrage, qui « *a pris soin de tirer les conséquences de l'avis de l'Ae sur le « projet » similaire AFNT. Le dossier, dans son ensemble, traite plusieurs volets de façon satisfaisante et même parfois à un niveau peu commun dans les études d'impact* ». Il conviendra de maintenir *a minima* cette qualité et ce niveau d'exigence tout au long du projet. La SGPSO sera ainsi vigilante à la maîtrise des risques environnementaux pendant les travaux et à la bonne conception et mise en œuvre des mesures compensatoires sur le long terme.

En ce qui concerne plus largement le GPSO, des engagements ont été pris par l'État et le maître d'ouvrage en matière d'environnement. Ils serviront de référence à la mise au point détaillée du projet, mais aussi au contrôle de la mise en œuvre effective des dispositions après mise en service. Ces engagements portent notamment sur l'insertion du projet dans le cadre de vie, les protections acoustiques, le suivi des émissions de carbone pendant la phase chantier mais aussi la préservation des eaux superficielles et souterraines, des zones humides, des milieux naturels, ou encore de la faune et de la flore.

Dès 2024, des premiers dispositifs de participation de la société civile (forums, observatoires incluant des comités scientifiques) seront par ailleurs mis en place par les financeurs du projet et le maître d'ouvrage SNCF Réseau. Ces instances seront autant de lieux de concertation et de dialogue pour connaître et améliorer l'insertion de l'opération, notamment sur le plan écologique et environnemental ainsi que faire émerger des actions et valorisations autour de l'infrastructure.

Rappelons enfin que pour la SGPSO, dont la mission première est le financement du GPSO pour le compte des collectivités territoriales parties prenantes, le recours à des financements verts tels que les green bonds apparaît incontournable, avec des exigences fortes des investisseurs en matière d'impact environnemental du projet que de tels financements impliquent.

Par la présente contribution, la SGPSO entend ainsi rappeler que les AFSB et plus largement le GPSO sont indispensables pour permettre et 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. Des efforts significatifs ont été engagés par le maître d'ouvrage pour maîtriser les impacts environnementaux du projet ; il conviendra de les poursuivre et ce sur l'ensemble du GPSO, pour que ce projet générationnel soit exemplaire sur le plan environnemental.

Guy KAUFFMANN
Directeur général