

Enquête publique environnementale
**d'Aménagements Ferroviaires
du Nord Toulousain (AFNT)**

du 6 novembre au 5 décembre 2023

Contribution



Décembre 2023

Enquête publique environnementale d'Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT) Contribution des Écologistes - EELV

Objet : Avis favorable aux AFNT sous conditions de modifications du projet.

INTRODUCTION

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.

Il est également grand temps pour les habitant.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-Bordeaux¹. 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 habitant.e.s disposent enfin d'un mode de circulation accessible, serein, rapide, confortable, fiable, non polluant et sécurisant.

Rappelons que les études multimodales² 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.**

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.

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 :

¹ Il est d'ailleurs dommage parallèlement de n'avoir pas priorisé une rénovation de la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et de son indispensable train de nuit

² <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Actualites/Mobilites-dans-l-aire-toulousaine-finalisation-des-etudes-multi-modales>

« 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)

Le projet doit donc placer les enjeux d'un futur RER toulousain au centre. Il profitera d'ailleurs à beaucoup plus de monde que les seuls usagers du TGV.

Nos conclusions sont que, sans un certain nombre de modifications, le projet ne **tiendra pas ses promesses environnementales** sur le 1^{er} objectif pointé : un report significatif de la route vers le rail, au service des habitants.

Il ne permettra pas non plus la création d'un SERM tel que dessiné par la loi.

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).

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.

SOMMAIRE

1. Objectifs du projet en termes environnementaux
2. Le projet doit être réactualisé dans une vision SERM pour permettre le report modal de la voiture vers le train
 - 2.1. Permettre le maximum de RER traversants
 - 2.2. Inclure la création d'une gare à Lespinasse
 - 2.3. Aménager les gares pour leur accessibilité maximale
 - 2.4. Ne pas impacter les voies de la branche Est
3. L'avis de l'Autorité Environnementale : un camouflet inacceptable pour une entreprise publique

1/ OBJECTIFS DU PROJET EN TERMES ENVIRONNEMENTAUX

Les objectifs du projet sont exposés dans différents documents fournis par SNCF Réseau, et le trafic périurbain est cité en tout premier lieu :

« L'amélioration du réseau existant est indispensable pour développer les transports du quotidien, en cohérence avec les ambitions affichées pour le développement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) de l'aire toulousaine, les TER de la Région Occitanie et les projets de déplacements urbains portés par Tisséo Collectivités, comme la 3ème ligne de métro ». (Plaquette de présentation)

“ 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 ¼ d'heure à l'heure de pointe entre Toulouse-Matabiau et Castelnau d'Estrétefonds) (Pièce A p28)”

“L'opération AFNT permet, par le report modal, une réduction des gaz à effets de serre. La saturation des axes routiers au nord de Toulouse, et la croissance démographique liée à la dynamique de l'agglomération toulousaine nécessitent un projet ambitieux pour permettre aux habitants de disposer d'une alternative efficace à la voiture” (Pièce A p.29)

On ne peut qu'être d'accord avec cet objectif de développement des transports du quotidien, afin de permettre le report modal de la voiture vers le train. C'est dans la concrétisation que nous relevons que le projet n'est pas à la hauteur de l'objectif.

→ **Les circulations** prévues sont exposées à différents endroits du dossier (dont pièce A p28)

“De manière concrète, les infrastructures à créer devront être capables d'absorber, à l'heure de pointe, et pour chaque sens de circulation : Jusqu'à 4 TàGV ou TET entre Toulouse et le raccordement de la Ligne Nouvelle au nord de Saint-Jory, 1 TER rapide entre Toulouse et Agen, 1 TER rapide entre Toulouse et Cahors (voire Brive toutes les deux heures), 1 TER omnibus grande région entre Toulouse et Agen ou Brive en alternance toutes les heures, 1 TER omnibus de grande banlieue entre Toulouse et Montauban, 2 TER omnibus de proche banlieue entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds, 2 trains de fret (direct et avec arrêt en gare marchandises dite « de Saint-Jory »).

Il est nécessaire de mieux distinguer les TER intercités des trains périurbains (SERM) : les trains omnibus doivent avoir leur terminus au plus loin à Montauban, avec correspondance de quai à quai vers Agen ou Cahors.

Pour nous, la fréquence des trains omnibus (Toulouse-Montauban + Toulouse-Castelnau d'Estrétefonds) au ¼ d'heure est le minimum acceptable en heures creuses pour rendre le service attractif et justifier l'investissement sur le plan écologique et social.

Pour la même raison, une amplitude de 5h30 à 0h30 est tout aussi indispensable.

L'absence de cette ambition et d'une tarification urbaine grèvent très fortement les prévisions de fréquentation.

→ Les prévisions de fréquentation

Les prévisions générales : *de manière concrète, le doublement de la fréquentation des trains traduit un report modal, dès l'année de mise en service des AFNT et de GPSO de plus de 10.000 voyageurs quotidiens.* (Pièce A p.29)

Les prévisions de fréquentation pour le périurbain (Pièce F "Aménagement des gares")

- Castelnau (p.22): « *les prévisions de trafic publiées dans le dossier de DUP initial évoquent une affluence de plus de 580 000 voyageurs annuels, soit plus de 1700 montées/descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base) à l'horizon de la mise en service AFNT* »,
- Saint-Jory (p.23) : « *les prévisions de trafic publiées dans le dossier de DUP initial évoquent une affluence de plus de 320 000 voyageurs annuels, soit plus de 2300 montées/descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base) à la mise en service.*
- Fenouillet Saint-Alban (p.25) : « *les prévisions de trafic publiées dans le dossier de DUP initial évoquent une affluence de plus de 520 000 voyageurs annuels, soit plus de 1700 montées/descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base) à l'horizon de la mise en service AFNT* »
- PEM de Lacourtenourt (p.27) : « *(...) 90.000 voyageurs annuels, soit plus de 400 montées/descentes en JOB* »
- Lalande L'église (p.29): « *220.000 voyageurs annuels soit plus de 500 à 600 montées/descentes* »
- Launaguet (p.31) : « *980.000 voyageurs annuels soit plus de 3200 montées/descentes en JOB*

Ces informations souffrent de plusieurs faiblesses :

Nous notons qu'il n'y a pas de partie dédiée à l'analyse des besoins qui auraient permis de dimensionner les capacités de l'infrastructure à la hauteur nécessaire. Nous avons trouvé les prévisions de trafic dans la partie "aménagement des gares".

Il n'y a pas de mention à un projet de la Région pour le TER et le périurbain à horizon 2030.

Les augmentations de trafic sont prévues uniquement aux heures de pointe : il n'y a pas de prévisions de trafic intégrant un cadencement sur toute la journée, ce qui permettrait pourtant une meilleure attractivité du service, un meilleur amortissement des coûts fixes, plus de fréquentation et plus de recettes.³

Le projet d'infrastructure devrait être une conséquence du projet de service, comme cela se fait dans les pays européens les plus avancés en matière de ferroviaire (en particulier la Suisse), et non pas le contraire (réaliser l'infrastructure puis en déduire ce qu'elle sera capable de faire).

³ <https://transports-territoires.eelv.fr/pour-un-ecosysteme-des-mobilites-autour-du-ferroviaire-des-trains-reguliers-du-matin-tot-a-tard-le-soir>

Une sous-évaluation des besoins ?

Comme le souligne l'association Rallumons l'étoile dans sa contribution N°2, ces prévisions semblent soit sous-évaluées, soit prendre faiblement en compte de possibles évolutions futures :

“Ainsi, avec une desserte annoncée de près de 100 TER par jour, seules 1700 montées/descentes seraient attendues par jour à la gare de Castelnau, soit à peine 17 en moyenne par TER (F2-352/32). Pour la gare Route de Launaguet / La Vache, c'est une fréquentation de 3 200 montées/descentes par jour qui est annoncée, soit 32 en moyenne par train (F2-357/41). Pour rappel, la capacité d'une rame double RégioLis de 140 m en version périurbaine est de 450 places assises et 350 places debout. Pour une rame double Régio2N de 160 m, la capacité est d'environ 700 places assises et 500 debout.”

Mais surtout, ces estimations sont basées sur des données de la DUP (2014), elle-même basée sur des données de 2012. Elles sont donc obsolètes.

Qui plus est, les prévisions se font sans tenir compte de l'évidente urbanisation à venir autour des gares desservies ni du basculement hautement probable et souhaité de la tarification Tisséo qui serait de nature à doper la fréquentation.

2/ LE PROJET DOIT ETRE REACTUALISE DANS UNE VISION SERM POUR PERMETTRE LE REPORT MODAL DE LA VOITURE VERS LE TRAIN

L'Etat s'est engagé dans le développement des SERM, et nous avons aujourd'hui un projet qui va toucher à notre réseau ferroviaire du Nord Toulousain. Il n'est donc pas cohérent et acceptable de laisser SNCF Réseau avec un budget contraint qui l'oblige à faire l'impasse sur des réalisations indispensables pour avoir une réponse à la hauteur des enjeux.

Pour des raisons d'optimisation des investissements et pour éviter des interruptions de service, il n'est pas question non plus de revenir dans 5-10 ans sur ce réseau pour ajouter des capacités que l'on peut faire aujourd'hui.

Toulouse a déjà subi 3 étés d'interruption de la ligne A du métro et une multiplication par 10 du budget nécessaire pour rattraper l'économie initiale de 3 stations aux quais trop courts.

De même, les collectivités locales doivent se mettre d'accord sur un projet de RER, afin d'obtenir une labellisation et des moyens de l'État.

2.1 Permettre un maximum de RER traversants :

La diamétralisation fait partie de la philosophie des SERM, comme le souligne, parmi ses 12 points clés pour réussir les projets, l'association nationale⁴ qui suit tous les projets SERM de France :

⁴ <https://objectifferm.fr/12-points-cles-pour-reussir-les-projets-de-rer-metropolitains>

«La diamétralisation des lignes est une double nécessité :

- sur le plan commercial d'abord, pour offrir des offres traversantes et éviter une correspondance systématique dans les gares centrales,
- sur le plan industriel ensuite pour éviter le stationnement prolongé des trains dans les gares centrales et ainsi, contribuer à leur désaturation »

D'ailleurs, rappelons que dans le service Service Annuel TER 2025 de notre région, il est prévu de diamétraliser le nord avec le sud-est pour désaturer Matabiau.

Cependant le projet actuel des AFNT ne prévoit pas l'aménagement du saut-de-mouton de la route de Launaguet qui permettrait plus de RER traversants.

Le saut-de-mouton permet à une voie de passer au-dessus d'une autre. Il était prévu dans la DUP de 2017. Dans la version actuelle, le saut-de-mouton de la route de Launaguet ne sera finalement pas détruit, mais pas non plus aménagé pour le rendre utilisable.

L'expert du blog [actuteroccitanie](https://actuteroccitanie.com)⁵ le souligne :

« Dans le cadre des AFNT, la branche Nord devrait avoir un cadencement de 15 minutes. Pour éviter une saturation inutile de Matabiau, ou encore le projet sans intérêt de [La Vache](#), la diamétralisation des circulations est nécessaire. D'une part vers Baziège avec la création d'un terminus partiel, d'autre part vers Muret en récupérant les navettes actuelles. Le maintien du saut-de-mouton est donc nécessaire, type d'infrastructure que nomme justement le rapport de SNCF Réseau».

« sans ce saut-de-mouton, impossible de rejoindre le bloc Sud-Ouest en gare Matabiau sans couper les itinéraires des TER de Cahors, d'Agen mais aussi les TGV et Intercités, et donc impossible d'aller vers Muret. »

« on empêche (...) la possibilité d'avoir une seconde ligne RER reliant Castelnau-d'Estrétefonds à Muret. »

Les Ecologistes demandent que le saut-de-mouton de la route de Launaguet soit intégré au projet AFNT, afin de multiplier les possibilités futures, en particulier dans la capacité d'avoir des RER traversants entre le nord et le sud-ouest.

D'autre part, pour les Ecologistes, la qualité des équipements ferroviaires à Matabiau restera un sujet de vigilance de manière à pouvoir obtenir le plus rapidement possible une fréquence très élevée.

2.2 Inclure la création d'une gare à Lespinasse :

Cette gare est réclamée par les habitants depuis 2011⁶. En 2021, la Région et Toulouse Métropole ont commandé une étude qui a conclu à la pertinence de cette gare, avec des

⁵ <https://actuteroccitanie.wordpress.com/2020/11/02/afnt-evolution-en-demi-teinte/>

⁶ <https://www.20minutes.fr/toulouse/1858335-20160603-toulouse-plus-regarder-passer-trains-commune-sort-vaches>

prévisions de fréquentation réactualisées (et supérieures aux précédentes) et un coût réévalué (à la baisse) entre 5 et 10 M€.

Dans le cadre de la présente enquête publique, à la réunion publique de Fenouillet du 15/11/23, il a été répondu aux interrogations du public que réaliser une halte à Lespinasse, non incluse dans la DUP, mettrait en danger le projet sur le plan juridique. Nous pensons que cet argument est totalement fallacieux, puisque d'autres volets, non présents dans la DUP ont été ajoutés dans les projets connexes.

Les Ecologistes demandent à l'État, à la Région Occitanie, à Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités et au Département d'insister pour que **la gare de Lespinasse** soit incluse dans les projets connexes⁷ et pour garantir les financements pour sa réalisation.

Nous préférierions que la Région subventionne la gare de Lespinasse plutôt que de nouveaux projets autoroutiers climaticides et obsolètes.

2.3 Aménager les gares pour leur accessibilité maximale avec les modes actifs.

Sans une desserte et un aménagement optimal des gares pour les bus, les cyclistes et les piétons, les usagers seront contraints de se rendre à la gare en voiture. L'objectif environnemental des AFNT visant à abandonner la voiture au profit du train, ne sera pas atteint.

L'intermodalité doit également être au cœur de la philosophie de l'aménagement des gares et des quartiers et communes alentour : sans un partage de la voirie radicalement différent de l'existant, l'attractivité des gares sera amoindrie et la part modale de la voiture en rabattement dopée.

2.3.1 Remplacer les passerelles par des souterrains, pour une meilleure connexion des gares avec leur environnement urbain

Dans le projet, sur les 6 gares, 5 seront équipées de passerelles, créées, rénovées ou conservées :

« la sécurisation de la traversée des voies ferrées via la création de passerelles ou souterrains pour permettre l'accès des piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) et dans certains points d'arrêt, pour faciliter la liaison entre les quartiers de part et d'autre des voies ferrées pour les modes doux (piétons, PMR, vélos). (Pièce F)

-Gare de Castelnau (p.22) : « conservation de la passerelle en l'état »

-Halte/PEM de Saint-Jory (p.23) : « prolongement de la passerelle piétonne au dessus des voies nouvelles uniquement »

-Halte de Fenouillet St-Alban (p. 25) : « construction d'une passerelle piétonne »

-Halte de Lacourtenourt (p.27) : « construction d'une passerelle piétonne »

-Halte de Lalande l'Église (p.29) : élargissement à 4 m du souterrain

-Halte/PEM de la route de Launaguet (p.31) : passage souterrain

⁷ au même titre que la M820, Grand Parc Canal et pistes cyclables

Nous insistons sur la nécessité de **remplacer les passerelles par des souterrains à pente douce**, comme cela se fait dans d'autres pays européens (Suisse notamment). En effet, les passerelles ne sont pas un système facilitant pour **l'intermodalité train + vélo**.

Les ascenseurs ne sont pas adaptés au format de certains vélos électriques lourds. Et surtout, en cas de panne, ils pénalisent les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) qui se retrouvent exclues de la mobilité.

2.3.2 Augmenter les équipements vélo, pour une intermodalité Train + vélo plus ambitieuse

Ce qui est prévu :

- Gare de Castelnau (p.22) : « *en plus de l'abri vélo situé sur le quai n°1 (équipé de 6 gros arceaux, utilisables par les deux roues motorisées également), le parvis comprend 12 casiers individuels sécurisés* ».

Il est mentionné dans le projet que la mairie de Castelnau menait une étude plus large, avec les acteurs du territoire.

- PEM de Saint-Jory (p.23) : « *Deux casiers individuels sécurisés et 6 arceaux sous abri sont proposés pour les vélos.* » « *une seconde ligne de stationnement vélos : 40 arceaux au sud des voies au pied de la passerelle piétonne notamment pour les habitants de la rive Sud du canal.* »

- Fenouillet St-Alban (p. 26) : « *des emplacements pour les vélos : 40 box et 80 places sur arceaux* »

- Lacourtenourt (p.28) : « *10 places sur arceaux pour vélos* »

- Lalande l'Église (p.30) : « *30 box pour le stationnement des vélos, disposés de part et d'autre des voies* »

- PEM de la route de Launaguet (p.31) : « *des box pour 16 emplacements vélos* »

Le nombre d'arceaux et surtout de box sécurisés pour les vélos est insuffisant, et particulièrement fantaisiste d'une station à l'autre, si l'on considère les projections de fréquentation ; elles-mêmes notoirement sous-estimées. On est encore ici dans une vision désuète du tout automobile, alors qu'il faudrait sans doute réduire les parkings auto pour moins artificialiser les sols. Toutes les gares doivent être alignées a minima sur les nombres prévus à Fenouillet.

2.4 Ne pas impacter les voies de la branche Est

L'association *Rallumons l'étoile* a soulevé un autre problème⁸ dans le dossier, confirmé par le visionnage de la vidéo⁹ du projet : le projet prévoit qu'une des voies venant du nord serait mutualisée avec une de celles venant de l'Est.

⁸ <https://bit.ly/3Nedzds>

⁹ https://www.youtube.com/watch?v=e_pdXS3Omrc&t=13s

Selon l'association, ce cisaillement entre les voies du faisceau des AFNT et l'une des deux voies du bloc Est réduira la capacité et la robustesse de ce bloc.

Selon nous, cette branche doit être amenée à se développer dans le cadre des SERM. Nous nous étonnons également que la Région ne s'inquiète pas de cette réduction de capacité et de robustesse d'une branche qui relie Toulouse à Castres, Albi, Figeac, Rodez, etc.

3/ L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE : UN CAMOUFLET INACCEPTABLE POUR UNE ENTREPRISE PUBLIQUE¹⁰

L'Autorité environnementale n'a pas pu rendre son avis car *“les réponses pour de nombreux items du code de l'environnement sont obsolètes ou incomplètes”*.

Alors que le gouvernement produit une loi sur la protection de la biodiversité, il est inacceptable que SNCF Réseau, entreprise à capitaux publics, réalise une étude a minima de l'impact sur l'environnement de son projet.

Nous nous attendrions plutôt à une forme d'exemplarité.

Voici un florilège de manquements relevés par l'Autorité environnementale :

- Dans plusieurs cas, certaines informations *“ne sont pas cohérentes”* entre elles.
- Des études “projet” qui devraient être réalisées au stade de cette demande d'autorisation environnementale sont absentes.
- *“l'étude d'impact ne permet pas de mettre en perspective les différents enjeux environnementaux et d'identifier les secteurs présentant les enjeux les plus forts pour chaque thématique”*,
- *“les thématiques de l'étude d'impact non développées dans des pièces spécifiques sont abordées rapidement et de façon superficielle, sans aucune quantification.”*
- *“Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ne sont définies que qualitativement, voire renvoyées à des études ultérieures”*
- *“la gare de Toulouse Matabiau, historiquement partie du projet AFNT comme gare terminus et PEM, est absente du périmètre du projet.”*
- *“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.”*
- Presque 10 ans se sont écoulés, mais *“aucune des évolutions législatives et réglementaires relatives aux différentes thématiques environnementales n'a été recensée ni prise en compte.”*
- *“32 espèces protégées d'oiseaux, pourtant nicheuses sur la zone d'étude, sont considérées à enjeu spécifique et contextualisé « faible ».”*
- *“deux habitats naturels déterminants de Znieff, à enjeu spécifique « fort », sont déclassés uniquement du fait de leur état de conservation moyen ou mauvais”*
- A propos de l'analyse des solutions de substitution raisonnables, *“le plus souvent, seules des considérations techniques ou des critères de coûts ou de bâtis à détruire sont pris en compte, sans autre considération environnementale. Beaucoup de choix ne sont pas explicitement justifiés.”*

¹⁰ https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/230907_afnt_gpso_delibere_cle21498b.pdf

- *“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.”*
- *“le dossier ne comporte aucune mesure d’évitement sérieuse sur les milieux naturels, même quand ces choix sont susceptibles d’entraîner la destruction d’individus ou d’habitats d’espèces protégées”*
- *“Les appréciations du niveau d’impact (par exemple : moyen, négligeable...) sont rarement argumentées”*
- *“les mesures de réduction souvent imprécises et sous forme d’intention peu opérationnelle.”*
- *“l’analyse du développement éventuel de l’urbanisation est extraordinairement pauvre.”*
- *“ à ce stade, le dossier n’apporte aucun élément pour démontrer qu’il n’existe aucune autre solution satisfaisante aux destructions des milieux naturels”*
- A propos des nuisances sonores, *“les incidences de la phase chantier (huit ans, plusieurs bases travaux) sont très peu étudiées”*
- A propos de la qualité de l’air, *“le dossier oublie les effets du projet en phase travaux et ne recense pas les secteurs du projet probablement les plus exposés dans l’état initial”*

En l’état, nous ne pouvons donc pas nous fier aux conclusions de l’étude d’impact et à l’instar de l’Autorité Environnementale, nous demandons sa réécriture pour que celle-ci soit à jour et complète.