

PIECE A – PRÉSENTATION DU DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE (AFNT)



Sommaire

Chapitre 1. Organisation du dossier de demande d'autorisation environnementale	5
1.1. Pièce A : Présentation du dossier d'autorisation environnementale	6
1.2. Pièce B : Note de présentation non technique	6
1.3. Pièce C : Demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau	6
1.4. Pièce D : Demande de dérogation CNPN	6
1.5. Pièce E : Demande d'autorisation de défrichement	6
1.6. Pièce F : Étude d'impact sur l'environnement	6
1.7. Pièce G : Demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres	7
1.8. Pièce H : Avis émis sur l'opération et mémoires en réponse	7
Chapitre 2. Cerfa n°15964*02 – Demande d'autorisation environnementale	8
Chapitre 3. Présentation de l'opération soumise à l'enquête	24
3.1. Contexte du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)	25
3.2. Présentation générale de l'opération des Aménagements Ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT)	28
Chapitre 4. Identification du demandeur et des auteurs des études	35
4.1. Identification du demandeur	36
4.2. Auteurs des études	36
Chapitre 5. Localisation de l'opération et justification de la maîtrise foncière des terrains	37
5.1. Plan de situation des infrastructures projetées	38
5.2. Maîtrise foncière des terrains	42
Chapitre 6. Objet de la demande d'autorisation unique, informations juridiques et administratives	49
6.1. Objet de l'enquête	50
6.2. Cadre juridique de l'autorisation environnementale	50
6.3. Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative à l'opération	53
6.4. Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et autorités compétentes pour prendre la décision	55
6.5. Mention des textes régissant l'enquête publique	55

Chapitre 7. Présentation détaillée de l'opération	59
7.1. Description géographique d'ensemble en situation existante	60
7.2. Voies ferrées – tracés de voies	60
7.3. Terrassements et mise en œuvre des plateformes	64
7.4. Ouvrages d'assainissement	64
7.5. Gares et pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)	65
7.6. Ouvrages d'art	77
7.7. Installations de traction électrique	86
7.8. Système d'exploitation et de signalisation	86
7.9. Installations de télécommunications	87
7.10. Interface avec des sites industriels	87
7.11. Aménagements spécifiques envisagés	90
7.12. Projet d'enfouissement des réseaux RTE	94
7.13. Déroulement général de la phase chantier	96
7.14. L'opération dans sa phase exploitation	97
Chapitre 8. Plan général des travaux	98
Chapitre 9. Plan des emprises définitives et provisoires de l'opération	114
Chapitre 10. Planning détaillé des travaux	130
Chapitre 11. Bilan de la procédure de débat public et de concertation préalable	134
11.1. L'opportunité des projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et débats publics de 2005 et 2006	135
11.2. Les études préliminaires de l'opération des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et la définition du périmètre d'étude	135
11.3. La concertation mise en œuvre	136
Chapitre 12. Index des sigles utilisés	140
Chapitre 13. Annexes	144
Annexe 1 : Etat des acquisitions et négociations foncières nécessaires à l'opération – au 31/01/2023	145
Annexe 2 : Arrêté préfectoral complémentaire prescrivant la mise en place de servitude d'utilité publique sur le site anciennement exploité par la société SOFERTI et son annexe n°2	151
Annexe 3 : Plan de la base travaux principale du site SOFERTI	156
Annexe 4 : Projet de convention avec VNF	157

CHAPITRE 1. ORGANISATION DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Le présent dossier d'autorisation environnementale est établi en vue de la réalisation de l'enquête publique pour l'opération des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) située sur les communes de Castelnau-d'Estrétefonds, de Saint-Jory, de Fenouillet, de Lespinasse et de Toulouse dans le département de la Haute-Garonne (région Occitanie).

Le présent chapitre a pour but de faciliter au lecteur la prise de connaissance des pièces du dossier présenté à l'enquête publique de demande d'autorisation environnementale.

Conformément à la législation en vigueur, le dossier est composé des pièces suivantes :

- ▶ Guide de lecture
- ▶ Pièce A : Présentation du dossier d'autorisation environnementale.
- ▶ Pièce B : Note de présentation non technique
- ▶ Pièce C : Demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau
- ▶ Pièce D : Demande de dérogation CNPN
- ▶ Pièce E : Demande d'autorisation de défrichement
- ▶ Pièce F : Étude d'impact
- ▶ Pièce G : Demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres
- ▶ Pièce H : Avis émis sur l'opération et mémoires en réponse

1.1. Pièce A : Présentation du dossier d'autorisation environnementale

Cette pièce également appelée « Pièce chapeau » indique l'objet de l'autorisation environnementale et de l'enquête publique ainsi que le cadre juridique dans laquelle elle se déroule. Elle précise également l'ensemble des textes de référence régissant l'autorisation environnementale.

Elle présente précisément et techniquement le projet, de sa genèse (étude des variantes) jusqu'à sa réalisation. À ce titre, elle présente de manière précise les travaux et leur condition de réalisation. Des cartes, des plans ou des coupes techniques viennent illustrer le texte.

Cette pièce comprend également les éléments communs à joindre au dossier d'autorisation environnementale et d'enquête publique, à savoir :

- ▶ Le formulaire CERFA n° 15964*02 complété et signé ;
- ▶ La présentation et les coordonnées du pétitionnaire (1° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement)
- ▶ Un plan de situation de l'opération, à l'échelle 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 sur lequel sera indiqué l'emplacement de l'opération (2° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement) ;
- ▶ Un justificatif de la maîtrise foncière du terrain (3° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement) ;

- ▶ Une description de la procédure administrative et la façon dont l'enquête publique s'y insère (3° de l'article R123-8 du code de l'environnement) ;
- ▶ Le bilan de la procédure de débat public et de la concertation préalable mise en œuvre pour le projet (5° de l'article R123-8 du code de l'environnement).

Le maître d'ouvrage a également choisi d'intégrer le plan général des travaux actualisé depuis l'enquête publique de 2014 et un planning détaillé des travaux.

1.2. Pièce B : Note de présentation non technique

Cette pièce, autoportante, constitue la note de présentation non technique exigée au titre du 8° de l'article R.181-13 du code de l'environnement.

Elle présente successivement :

- ▶ Le contexte de l'opération ;
- ▶ Les objectifs de l'opération ;
- ▶ Une présentation synthétique de l'opération ;
- ▶ Une présentation synthétique du contexte juridique ;
- ▶ Une synthèse des mesures environnementales prise par le MOA.

1.3. Pièce C : Demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau

Autorisation au titre de la police de l'eau, en application des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Le périmètre de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau porte sur l'ensemble du linéaire de l'opération.

Les pièces justificatives de cette demande d'autorisation au titre de la police de l'eau sont présentées dans la **Pièce C « Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

Le dossier Loi sur l'Eau présenté en Pièce C est « autoportant », et intègre en propre l'étude d'incidence environnementale, prévue à l'article R. 181-14 du code de l'environnement dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la police de l'eau.

Cette pièce présente également la ou des rubriques de la nomenclature loi sur l'eau dont l'opération relève et indique les moyens de suivi, de surveillance ou d'intervention en cas d'incident ou d'accident mis en œuvre par le maître d'ouvrage du projet.

1.4. Pièce D : Demande de dérogation CNPN

Dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

L'opération est concernée par cette demande de dérogation car des espèces et des habitats protégés sont impactés par les différents aménagements.

Les impacts concernent la destruction ou la détérioration d'habitats et d'individus (pour la flore, les insectes, l'avifaune, les chiroptères, les amphibiens et les reptiles) en phase travaux, et enfin la perturbation intentionnelle de tous les groupes en phase exploitation.

La demande de dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, dit aussi dossier « CNPN », est constituée par la **Pièce D « Demande de dérogation CNPN »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

1.5. Pièce E : Demande d'autorisation de défrichement

Autorisation de défrichement, en application de l'article L. 341-3 du code forestier, pour les infrastructures et ouvrages situés en zones boisées au sens du code forestier.

La demande d'autorisation de défrichement est constituée par la **Pièce E « Demande d'autorisation de défrichement »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

1.6. Pièce F : Étude d'impact sur l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement, en application de l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement

L'étude d'impact du projet GPSO actualisée sur le périmètre de l'opération des AFNT est présentée dans la **Pièce F « Étude d'impact sur l'Environnement »**, du présent dossier de demande d'autorisation environnementale unique.

Elle reprend la forme des volets de l'étude d'impact initiale de 2014 sur GPSO pour l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), et est ainsi composée de plusieurs pièces :

- ▶ Le volume 4.12 est l'actualisation du cahier géographique n°12 de l'étude d'impact initiale. C'est le cœur de l'analyse des impacts de l'opération des AFNT. Elle a été complétée pour la rendre la plus autoportante possible afin que le lecteur y trouve en particulier :

- La présentation des aménagements prévus sur l'opération AFNT ;
 - les enjeux environnementaux présents dans l'aire d'étude ;
 - les impacts en phase travaux et en phase exploitation ;
 - les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées par le Maître d'Ouvrage.
 - l'évaluation des incidences Natura 2000
- Les autres pièces correspondent à l'approche globale du projet GPSO et de ses trois opérations. Ces pièces ont été actualisées sur le périmètre des deux opérations AFNT et AFSB, sur lesquelles les études de conception se sont poursuivies depuis l'enquête publique préalable aux DUP :
- Volume 1 : Présentation-générale et description du projet GPSO
 - Volume 2 : Résumé non technique
 - Volume 3 : Approche globale du projet
 - Volume 3.1 : Appréciation des impacts du programme et état initial de l'environnement.
 - Volume 3.2 : Raisons pour lequel le programme a été retenu
 - Volume 3.3 : Effets des opérations et mesures ERC
 - Volume 3.4 : Santé, Documents de planification, coûts collectif et bilan énergétique, méthodes d'évaluation.
 - Volume 5 : Dossiers d'incidences sur les sites Natura 2000 pour le projet GPSO
- Les autres cahiers géographiques (volumes 4.1 à 4.15), présents dans l'étude d'impact initiale de 2014 sur le projet GPSO, sont joints également. Ces pièces sont celles de l'enquête d'utilité publique de 2014.

1.7. Pièce G : Demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres

Autorisation de porter atteinte aux allées d'arbre et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique en application de l'article L. 350-3 du code de l'Environnement.

La demande d'autorisation d'abattage d'arbres d'alignement est constituée par la **Pièce G « Demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

1.8. Pièce H : Avis émis sur l'opération et mémoires en réponse

Conformément aux 1°-c) et 4° de l'article R123-8 du code de l'environnement, cette pièce regroupe l'ensemble des avis émis par les services instructeurs du dossier d'autorisation environnementale et l'avis

de l'Autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'environnement et du Développement Durable (AE-IGEDD) et l'avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN).

Cette pièce présente également le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux avis émis.

CHAPITRE 2. CERFA N°15964*02 – DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

*NOTA : Le formulaire présenté en suivant est le dernier Cerfa à jour disponible à la date de dépôt du présent dossier. Il n'évoque pas la procédure liée à la demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres mentionnée au 15° de l'article L.181-2 du Code de l'Environnement **qui est pourtant bien concernée dans le cadre de l'opération des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse** et embarquée dans le cadre du présent dossier d'Autorisation Environnementale. Le décret d'application est toujours en projet.*



Liberté • Égalité • Fraternité
 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 Ministère chargé de l'environnement

Demande d'autorisation environnementale

Articles R.181-13 et suivants du code de l'environnement



N° 15964*02

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique destiné à traiter votre demande d'autorisation environnementale. Les destinataires des données sont les services de l'État.

Procédures concernées par l'autorisation environnementale sollicitée

Ne sont pas compris dans le champ d'application du présent Cerfa, les projets visés au II de l'article L.181-2 du code de l'environnement.

Demande d'autorisation environnementale concernant :

- Une ou plusieurs installations, ouvrages, travaux ou activités soumis à autorisation mentionnés au I de l'article L. 214-3 du code de l'environnement
- Une ou plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation mentionnées à l'article L. 512-1 du code de l'environnement
- Un autre projet soumis à évaluation environnementale mentionné aux articles L. 181-1 et au II du L. 122-1-1 du code de l'environnement

Autres procédures concernées :

- Une ou plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement soumises à enregistrement mentionnées à l'article L. 181-2 du code de l'environnement
- Une ou plusieurs installations, ouvrages, travaux ou activités soumis à déclaration mentionnés au II de l'article L. 214-3 du code de l'environnement
- Une ou plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration mentionnées à l'article L. 181-2 du code de l'environnement, sauf si cette déclaration est réalisée à part
- Une activité, une installation, un ouvrage ou des travaux requérant une autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre (au titre de l'article L. 229-6 du code de l'environnement)
- La modification de l'état des lieux ou de l'aspect d'une réserve naturelle (au titre des articles L. 332-8 et L. 332-9 du code de l'environnement)
- La modification de l'état des lieux ou de l'aspect d'un site classé ou en instance de classement (au titre des articles L. 341-7 et L. 341-10 du code de l'environnement)
- Une ou plusieurs activités, installations, ouvrages ou travaux requérant une dérogation « espèces et habitats protégés » (au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement)
- Une ou plusieurs activités, installations, ouvrages ou travaux pouvant faire l'objet d'une absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 (au titre de l'article L.414-4 du code de l'environnement)
- Un dossier agrément OGM (au titre de l'article L. 532-3 du code de l'environnement)
- Un dossier agrément déchets (au titre de l'article L. 541-22 du code de l'environnement)
- Une installation de production d'électricité requérant une autorisation d'exploiter (au titre de l'article L. 311-1 du code de l'énergie)
- Une activité, une installation, un ouvrage ou des travaux requérant une autorisation de défrichement (au titre des articles L. 214-13 et L.341-3 du code forestier)
- Une installation de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent (au titre des articles L. 5111-1-6, L. 5112-2, L. 5114-2, L. 5113-1 du code de la défense, L. 54 du code des postes et des communications électroniques, L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine, L. 6352-1 du code des transports)
- Un projet d'infrastructure terrestre linéaire de transport liée à la circulation routière ou ferroviaire réalisés pour le compte d'États étrangers ou d'organisations internationales, de l'État, de ses établissements publics et concessionnaires (au titre des articles L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine)
- La modification d'un schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (au titre des points 1° à 4° du IV et au VI de l'article L. 212-1 du code de l'environnement et prévue au VII du même article L. 212-1)

Informations générales sur le projet

2.1 Nature de l'objet de la demande

Nouveau projet activité, installation ouvrage ou travaux

Extension/Modification substantielle

¹ Modifications substantielles d'une AIOT existante conformément à l'article R.181-46 du code de l'environnement. Le présent formulaire portera sur les modifications envisagées ainsi que leurs interactions avec les installations déjà existantes.

2.2 Adresse du projet

N° voie	Type de voie	Nom de la voie
Section Castelnau/Toulouse-Matabiau de la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète (n°640) du RFN		Lieu-dit ou BP
Code postal	Localité	5 communes concernées : Castelnau-d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse (Haute-Garonne)

2.3 Pour un projet terrestre, précisez les références cadastrales :

Commune d'implantation	Code postal	N° de section	N° de parcelle	Superficie de la parcelle (__ ha __ a __ ca (m²))	Emprise du projet sur la parcelle (__ ha __ a __ ca (m²))
CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS	31 620				
SAINT-JORY	31 790				
LESPINASSE	31 293				
FENOUILLET	31 150				
TOULOUSE	31 000				
Voir document en annexe détaillant les parcelles concernées					

2.4 Pour un projet maritime ou fluvial, précisez les références géographiques :

Situation (commune d'emprise ou limitrophe, levés topographiques, limites de rivage, géoréférencement, cours d'eau concerné, point kilométrique, rive, parcelle limitrophe, références cadastrales, autres critères ou procédés de délimitation de l'emprise, etc.) d'emprise ou limitrophe	Domaine public concerné s'il y a lieu	Consistance du domaine public concerné (nature des biens)	Superficie de l'emprise

2.5 Certificat de projet éventuellement délivré

Avez-vous demandé un certificat de projet ?

Oui Non

Si oui, précisez le numéro d'enregistrement du certificat de projet

Identification du demandeur (remplir le 3.1.a pour un particulier, remplir le 3.1.b pour une entreprise)

S'agissant d'un projet IOTA (1° de l'article L. 181-1), nombre de pétitionnaires :

3.1.a Personne physique (vous êtes un particulier) :

Madame Monsieur

Nom, prénom

Date de naissance

Lieu de naissance

Pays

3.1.b Personne morale (vous êtes une entreprise)

Dénomination

Raison sociale

N° SIRET

Forme juridique

Le nom de la personne, physique ou morale, qui exerce une activité soumise à la réglementation relative aux ICPE est une information regardée comme nécessaire à l'information du public, publiée sans anonymisation en application des dispositions du 3° de l'article D312-1-3 du code des relations entre le public et l'administration.

Toutefois, si sa publication fait craindre des représailles ou est susceptible de porter atteinte à la sécurité publique ou à la sécurité des personnes, l'exploitant personne physique peut demander que la donnée ne soit pas mise en ligne au titre de l'application du d) de l'article L. 311-5 du code des relations entre le public et l'administration :

Dans l'hypothèse où ces données seraient mises en ligne, je souhaite, en tant que personne physique, qu'elles soient anonymisées :

3.2 Adresse

N° voie

Type de voie

Nom de voie

IMMEUBLE TOULOUSE 2000

Lieu-dit ou BP

Code postal

Localité

Si le demandeur habite à l'étranger

Pays

Province/Région

N° de téléphone

Adresse électronique

3.3 Référent en charge du dossier représentant le pétitionnaire

Madame Monsieur

Cocher la case si coordonnées identiques que celles du pétitionnaire (3.1)

Nom, prénom

Raison sociale

Service

Fonction

Adresse

N° voie

Type de voie

Nom de voie

IMMEUBLE TOULOUSE 2000

Lieu-dit ou BP

Code postal

Localité

² Se référer à l'annexe II :

N° de téléphone

06 28 52 24 59

Adresse électronique

pierre.capdupuy@reseau.sncf.fr

Informations obligatoires sur le projet

4.1.1 Description de l'AIOT envisagée, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés de mise en œuvre, notamment sa nature et son volume [cf projets tels que définis à l'article L.181-1 du code de l'environnement].

Voir Pièce C - Volet Loi sur l'eau du Dossier d'Autorisation Environnementale

4.1.2. Description des moyens de suivi et de surveillance :

Voir Pièce C - Volet Loi sur l'eau du Dossier d'Autorisation Environnementale

Voir Pièce D - Volet Demande de dérogation CNPN

Voir Pièce F - Etude d'impact sur l'environnement

4.1.3. Description des moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées :

Voir Pièce C - Volet Loi sur l'eau du Dossier d'Autorisation Environnementale

4.1.4. Description des mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau notamment par le développement de la réutilisation des eaux usées traitées et de l'utilisation des eaux de pluie en remplacement de l'eau potable :

Voir Pièce C - Volet Loi sur l'eau du Dossier d'Autorisation Environnementale

4.2.1 Activité IOTA

Précisez la ou les rubrique(s) de la nomenclature « loi sur l'eau » dans laquelle ou lesquelles l'installation, l'ouvrage, les travaux ou les activités doivent être rangés :

Numéro des rubriques concernées	Libellés des rubriques	Désignation des seuils ou critères dans lesquels s'inscrit l'IOTA	Régime
		Voir Chapitre 5 "Rubriques de la nomenclature concernées" de la Pièce C - Volet Loi sur l'eau	

4.2.2 Activité ICPE

Précisez la ou les rubrique(s) de la nomenclature des installations classées dans laquelle ou lesquelles l'installation doit être rangée :

Numéro des rubriques concernées	Libellés des rubriques avec seuil	Désignation des installations avec taille exprimées avec les unités des critères de classement	Régime

4.2.3. Pour les projets, qui ne sont ni des IOTA ni des ICPE, mentionnés au deuxième alinéa du II de l'article L. 122-1-1, lorsque l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation est le préfet, et pour les projets mentionnés au troisième alinéa de ce II : Précisez la ou les catégorie(s) de la nomenclature relative à évaluation environnementale (annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement) dans laquelle ou lesquelles l'installation doit être rangée :

Catégories de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas

Signature de la demande

A Toulouse

Le 10 février 2023

Signature du demandeur


Pierre CAPDUPUY
 Pilote d'Opérations
 SNCF RÉSEAU - DGII - ZONE D'INGÉNIERIE ATLANTIQUE
 AGENCE PROJETS MIDI-PYRÉNÉES
 2 Esplanade Compans Caffarelli - Immeuble Tise 2000
 31000 TOULOUSE
 pierre.capdupuy@reseau.sncf.fr - 06 23 52 24 59



Pièces à joindre à la demande d'autorisation environnementale

Pour toute précision sur le contenu exact des pièces à joindre à votre demande, vous pouvez vous renseigner auprès de la préfecture de département.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale est adressé au préfet désigné par l'article R. 181-2 en quatre exemplaires papier et sous forme électronique. S'il y a lieu, il est également fourni sous les mêmes formes dans une version dont les informations susceptibles de porter atteinte aux intérêts mentionnés au I de l'article L. 124-4³ et au II de l'article L. 124-5⁴ sont occultées [article R. 181-12 du code de l'environnement].

Chaque dossier est accompagné des pièces nécessaires à l'instruction de votre autorisation, parmi celles énumérées ci-dessous.

Vous devez transmettre tous les documents concernés par votre demande. Le contenu de certaines pièces est détaillé dans l'annexe I.

1) Pièces à joindre pour tous les dossiers :

P.J. n°1. - Un plan de situation du projet, à l'échelle 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 sur lequel sera indiqué l'emplacement du projet [2° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement]	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°2. - Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier (notamment du point 4 du Cerfa et des pièces n°3 et n°6) [7° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement]	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°3. - Un justificatif de la maîtrise foncière du terrain [3° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement]	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°4. - Lorsque le projet est soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1 du code de l'environnement [5° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement] Se référer à l'annexe I	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°5. - Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale, l'étude d'incidence proportionnée à l'importance du projet et à son incidence prévisible sur l'environnement au regard des intérêts mentionnés à l'article L. 181-3 du code de l'environnement [article R. 181-14 du code de l'environnement] Se référer à l'annexe I	<input type="checkbox"/>
P.J. n°6 - Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale à l'issue de l'examen au cas par cas prévu par l'article R.122-3-1, la décision correspondante, assortie, le cas échéant, de l'indication par le pétitionnaire des modifications apportées aux caractéristiques et mesures du projet ayant motivé cette décision [6° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement]	<input type="checkbox"/>
P.J. n°7. - Une note de présentation non technique du projet [8° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement]	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°8. (Facultatif) Une synthèse des mesures envisagées, sous forme de propositions de prescriptions de nature à assurer le respect des dispositions des articles L.181-3, L.181-4 et R.181-43 [article R.181-13 du code de l'environnement]	<input type="checkbox"/>

³Après avoir apprécié l'intérêt d'une communication, l'autorité publique peut rejeter la demande d'une information relative à l'environnement dont la consultation ou la communication porte atteinte :

1° Aux intérêts mentionnés aux articles L. 311-5 à L. 311-8 du code des relations entre le public et l'administration, à l'exception de ceux visés au e et au h du 2° de l'article L. 311-5 ;

2° A la protection de l'environnement auquel elle se rapporte ;

3° Aux intérêts de la personne physique ayant fourni, sans y être contrainte par une disposition législative ou réglementaire ou par un acte d'une autorité administrative ou juridictionnelle, l'information demandée sans consentir à sa divulgation ;

4° A la protection des renseignements prévue par l'article 6 de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques.

⁴I.-Lorsqu'une autorité publique est saisie d'une demande portant sur des informations relatives aux facteurs mentionnés au 2° de l'article L. 124-2, elle indique à son auteur, s'il le demande, l'adresse où il peut prendre connaissance des procédés et méthodes utilisés pour l'élaboration des données.

II.-L'autorité publique ne peut rejeter la demande d'une information relative à des émissions de substances dans l'environnement que dans le cas où sa consultation ou sa communication porte atteinte :

1° A la conduite de la politique extérieure de la France, à la sécurité publique ou à la défense nationale ;

2° Au déroulement des procédures juridictionnelles ou à la recherche d'infractions pouvant donner lieu à des sanctions pénales ;

3° A des droits de propriété intellectuelle.

⁵ Pièce jointe

Pièces à joindre à la demande en fonction du projet envisagé

Le dossier de demande est complété par les pièces, documents et informations propres aux activités, installations, ouvrages et travaux prévus par le projet pour lequel l'autorisation est sollicitée ainsi qu'aux espaces et espèces faisant l'objet de mesures de protection auxquels il est susceptible de porter atteinte [article R. 181-15 du code de l'environnement].

2) Pièces à joindre selon la nature ou la situation du projet :

VOLET 1/ LOI SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES

Lorsque l'autorisation environnementale concerne un projet relevant du 1° de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, le dossier de demande est complété par les documents suivants [au titre de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] :

I. Lorsqu'il s'agit de systèmes d'assainissement collectif des eaux usées de l'agglomération d'assainissement ou d'installations d'assainissement non collectif, la demande comprend [I. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] :

P.J. n°9. - Une description du système de collecte des eaux usées, [1° du I. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement]

[Se référer à l'annexe I](#)

P.J. n°10. - Si le système d'assainissement collectif des eaux usées de l'agglomération d'assainissement ou l'installation d'assainissement non collectif comprend des déversoirs d'orage ou d'autres ouvrages de rejet au milieu, l'évaluation des volumes et flux de pollution actuels et prévisibles, une détermination des conditions climatiques, et une estimation des flux de pollution déversés dans le milieu récepteur. Une évaluation des charges brutes et des flux de substances polluantes, actuelles et prévisibles, parvenant au déversoir, ainsi que leurs variations, notamment celles dues aux fortes pluies [2° du I. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement]

P.J. n°11. - Une description des modalités de traitement des eaux collectées et des boues produites [3° du I. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement]

[Se référer à l'annexe I](#)

P.J. n°12. - Si les eaux usées traitées font l'objet d'une réutilisation aux fins prévues à l'article R. 211-23, la description du projet de réutilisation des eaux usées traitées envisagé comprenant l'usage et le niveau de qualité des eaux visés, les volumes destinés à cet usage et la période durant laquelle aurait lieu cette réutilisation [4° du I. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement].

P.J. n°13. - L'estimation du coût global de la mise en œuvre du projet d'assainissement, son impact sur le prix de l'eau, le plan de financement prévisionnel, ainsi que les modalités d'amortissement des ouvrages d'assainissement. [5° du I. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement].

II. Lorsqu'il s'agit d'une demande d'autorisation unique de prélèvement déposée par un organisme unique de gestion collective, l'étude d'impact, ou l'étude d'incidence, du projet comporte des éléments spécifiques relatifs à cette demande [II. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement]

[Se référer à l'annexe I](#)

III. Lorsqu'il s'agit d'ouvrages mentionnés à la rubrique 3.2.5.0 du tableau de l'article R. 214-1 (barrages de retenue et ouvrages assimilés), la demande comprend également [III. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] :

P.J. n°14. - Le document, mentionné au titre du 2° du I de l'article R. 214-122 [1° du III. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement, en complément des informations prévues au 4° de l'article R. 181-3 du même code] ;

P.J. n°15. - Une note décrivant la procédure de première mise en eau conformément aux dispositions du I de l'article R.214-121 [2° du III. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

P.J. n°16. - Une étude de dangers établie conformément à l'article R.214-116 si l'ouvrage est de classe A ou B [3° du III. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

[Se référer à l'annexe I](#)

P.J. n°17. - Une note précisant que le porteur de projet disposera des capacités techniques et financières permettant d'assumer ses obligations à compter de l'exécution de l'autorisation environnementale jusqu'à la remise en état du site [4° du III. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

P.J. n°18. - Lorsque l'ouvrage est construit dans le lit mineur d'un cours d'eau [5° du III. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement, en complément du 7° de l'article R. 181-13] :

- l'indication des ouvrages immédiatement à l'aval et à l'amont et ayant une influence hydraulique

- le profil en long de la section de cours d'eau ainsi que, s'il y a lieu, de la dérivation

- un plan des terrains submergés à la cote de retenue normale

- un plan des ouvrages et installations en rivière détaillés au niveau d'un avant-projet sommaire, comprenant, dès lors que nécessaire, les dispositifs assurant la circulation des poissons

IV. Lorsqu'il s'agit d'ouvrages mentionnés à la rubrique 3.2.6.0 du tableau de l'article R. 214-1 (système d'endiguement, aménagement hydraulique), la demande comprend en outre [IV. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] :

P.J. n°19. - L'estimation de la population de la zone protégée lorsqu'il s'agit d'un système d'endiguement et l'indication du niveau de la protection au sens de l'article R. 214-119-1, dont bénéficie cette dernière [1° du IV. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

P.J. n°20. - La liste, le descriptif et la localisation sur une carte à l'échelle appropriée des ouvrages préexistants qui contribuent à la protection du territoire contre les inondations et les submersions ainsi que, lorsque le pétitionnaire n'est pas le propriétaire de ces ouvrages, les justificatifs démontrant qu'il en a la disposition ou a engagé les démarches à cette fin [2° du IV. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

P.J. n°21. - Dans le cas de travaux complémentaires concernant un système d'endiguement existant, au sens de l'article R. 562-13, la liste, le descriptif et la localisation sur une carte à l'échelle appropriée des digues existantes [3° du IV. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

P.J. n°22. - Les études d'avant-projet des ouvrages à modifier ou à construire ou une notice décrivant leur fonctionnalité si ces ouvrages modifiés ou construits concernent des dispositifs de régulation des écoulements hydrauliques [4° du IV. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

P.J. n°23. - L'étude de dangers établie conformément à l'article R. 214-116 du code de l'environnement [5° du IV de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

[Se référer à l'annexe I](#)

P.J. n°24. - Le document, mentionné au titre du 2° du I de l'article R. 214-122 [6° du IV. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement].

V. Lorsqu'il s'agit d'un plan de gestion établi pour la réalisation d'une opération groupée d'entretien régulier d'un cours d'eau, canal ou plan d'eau prévue par l'article L. 215-15 du code de l'environnement, la demande comprend également [V. de l'article D.181-15-1 du code de l'environnement] :

P.J. n°25. - La démonstration de la cohérence hydrographique de l'unité d'intervention [1° du V. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

P.J. n°26. - S'il y a lieu, la liste des obstacles naturels ou artificiels, hors ouvrages permanents, préjudiciables à la sécurité des sports nautiques non motorisés [2° du V. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

P.J. n°27. - Le programme pluriannuel d'interventions [3° du V. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;

P.J. n°28. - S'il y a lieu, les modalités de traitement des sédiments déplacés, retirés ou remis en suspension dans le cours d'eau [4° du V. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement].

VI. Lorsqu'il s'agit d'installations utilisant l'énergie hydraulique, la demande comprend également [VI. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] :

P.J. n°29. - Avec les justifications techniques nécessaires, le débit maximal dérivé, la hauteur de chute brute maximale, la puissance maximale brute calculée à partir du débit maximal de la dérivation et de la hauteur de chute maximale, et le volume stockable [1° du VI. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement, en complément du 4° de l'article R. 181-13 du même code] ;

P.J. n°30. - Une note justifiant les capacités techniques et financières du pétitionnaire et la durée d'autorisation proposée [2° du VI. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°31. - Pour les usines d'une puissance supérieure à 500 kW, les propositions de répartition entre les communes intéressées de la valeur locative de la force motrice de la chute et de ses aménagements [3° du VI. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°32. - En complément du 7° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement [4° du VI. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] :	<input type="checkbox"/>
- L'indication des ouvrages immédiatement à l'aval et à l'amont et ayant une influence hydraulique, le profil en long de la section de cours d'eau ainsi que, s'il y a lieu, de la dérivation ;	<input type="checkbox"/>
- Un plan des terrains submergés à la cote de retenue normale ;	<input type="checkbox"/>
- Un plan des ouvrages et installations en rivière détaillés au niveau d'un avant-projet sommaire, comprenant, dès lors que nécessaire, les dispositifs assurant la circulation des poissons ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°33. - Si le projet du pétitionnaire prévoit une ou plusieurs conduites forcées dont les caractéristiques sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement au regard des risques qu'elles présentent, l'étude de dangers établie pour ces ouvrages conformément à l'article R. 214-116 [5° du VI. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement]. Se référer à l'annexe	<input type="checkbox"/>
VII. Lorsque l'autorisation environnementale porte sur les prélèvements d'eau pour l'irrigation en faveur d'un organisme unique, le dossier de demande comprend également [VII. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] :	
P.J. n°34. - Le projet du premier plan annuel de répartition prévu au deuxième alinéa de l'article R. 214-31-1 du code de l'environnement, à savoir le projet du premier plan annuel de répartition entre préleveurs irrigants du volume d'eau susceptible d'être prélevé [VII. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>
VIII. Lorsque l'autorisation environnementale porte sur un projet qui doit être déclaré d'intérêt général dans le cadre de l'article R. 214-88, le dossier de demande est complété par les éléments mentionnés à l'article R. 214-99, à savoir [VIII. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] :	
1. Dans tous les cas [I. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement] :	
P.J. n°35. - Un mémoire justifiant l'intérêt général ou l'urgence de l'opération [1° du I. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°36. - Un mémoire explicatif [2° du I. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement] Se référer à l'annexe I	<input type="checkbox"/>
P.J. n°37. - Un calendrier prévisionnel de réalisation des travaux et d'entretien des ouvrages, des installations ou du milieu qui doit faire l'objet des travaux [3° du I. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>
2. Dans les cas d'opérations pour lesquelles les personnes qui ont rendu les travaux nécessaires ou qui y trouvent un intérêt sont appelées à participer aux dépenses [II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement] :	
P.J. n°38. - La liste des catégories de personnes publiques ou privées, physiques ou morales appelées à participer à ces dépenses [1° du II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°39. - La proportion des dépenses dont le pétitionnaire demande la prise en charge par les personnes mentionnées au 1° du II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement (PJ 32), en ce qui concerne, d'une part, les dépenses d'investissement, d'autre part, les frais d'entretien et d'exploitation des ouvrages ou des installations [2° du II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>

11/33

P.J. n°40. - Les critères retenus pour fixer les bases générales de répartition des dépenses prises en charge par les personnes mentionnées en PJ 32. (1° du II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement) [3° du II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°41. - Les éléments et les modalités de calcul qui seront utilisés pour déterminer les montants des participations aux dépenses des personnes mentionnées en PJ 32. (1° du II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement) [4° du II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°42. - Un plan de situation des biens et des activités concernés par l'opération [5° du II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°43. - L'indication de l'organisme qui collectera les participations demandées aux personnes mentionnées en PJ 32. (1° du II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement), dans le cas où le pétitionnaire ne collecte pas lui-même la totalité de ces participations [6° du II. de l'article R. 214-99 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>
IX. Lorsque l'autorisation environnementale porte sur un projet relevant de la rubrique 2.1.3.0 de la nomenclature annexée à l'article R.214-1, le dossier de demande est complété, par les éléments suivants [IX. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] :	
P.J. n°44. - Une étude préalable dont le contenu est précisé à l'article R. 211-33 [IX. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°45. - Un programme prévisionnel d'épandage dans les conditions fixées par l'article R. 211-39 du code de l'environnement et par les éléments mentionnés à l'article R. 211-46 de ce même code [IX. de l'article D. 181-15-1 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
VOLET 2/. INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE)	
Lorsque l'autorisation environnementale concerne un projet relevant du 2° de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, le dossier de demande est complété par les documents suivants [article D. 181-15-2 du code de l'environnement] :	
Pièces à joindre pour tous les dossiers ICPE :	
P.J. n°46. - Une description des procédés de fabrication que le pétitionnaire mettra en œuvre, les matières qu'il utilisera, les produits qu'il fabriquera, de manière à apprécier les dangers ou les inconvénients de l'installation [2° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ; <i>Le cas échéant, le pétitionnaire pourra adresser, en exemplaire unique et sous pli séparé, les informations dont la diffusion lui apparaîtrait de nature à entraîner la divulgation de secrets de fabrication.</i>	<input type="checkbox"/>
P.J. n°47. - Une description des capacités techniques et financières mentionnées à l'article L. 181-27 dont le pétitionnaire dispose, ou, lorsque ces capacités ne sont pas constituées au dépôt de la demande d'autorisation, les modalités prévues pour les établir au plus tard à la mise en service de l'installation [3° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°48. - Un plan d'ensemble à l'échelle de 1/200 au minimum indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que l'affectation des constructions et terrains avoisinants et le tracé de tous les réseaux enterrés existants. Une échelle réduite peut, à la requête du pétitionnaire, être admise par l'administration [9° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°49. - L'étude de dangers mentionnée à l'article L. 181-25 et définie au III. de l'article D. 181-15-2 [10° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement]. Le demandeur fournit une étude de dangers qui précise les risques auxquels l'installation peut exposer, directement ou indirectement, les intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 en cas d'accident, que la cause soit interne ou externe à l'installation. Le contenu de l'étude de dangers doit être en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation. En tant que de besoin, cette étude donne lieu à une analyse de risques qui prend en compte la probabilité d'occurrence, la cinétique et la gravité des accidents potentiels selon une méthodologie qu'elle explicite. Elle définit et justifie les mesures propres à réduire la probabilité et les effets de ces accidents. Se référer à l'annexe I	<input type="checkbox"/>
Pièces complémentaires à joindre selon la nature ou la situation du projet :	

12/33

I. Lorsque le pétitionnaire requiert l'institution de servitudes d'utilité publique prévues à l'article L.515-8 pour une installation à implanter sur un site nouveau :	
P.J. n°50.- Préciser le périmètre des ces servitudes et les règles souhaitées [1° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	
I. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est destinée au traitement de déchets :	
P.J. n°51. - L'origine géographique prévue des déchets [4° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°52. - La manière dont le projet est compatible avec les plans prévus aux articles L. 541-11, L. 541-11-1, L. 541-13 du code de l'environnement (les plans nationaux de prévention et de gestion des déchets) et L. 4251-1 du code des collectivités territoriales (le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) [4° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement]	<input type="checkbox"/>
II. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est une installation soumise à quotas d'émission de gaz à effet de serre (installations relevant des articles L. 229-5 et L. 229-6 du code de l'environnement) :	
P.J. n°53. - Une description des matières premières, combustibles et auxiliaires susceptibles d'émettre des gaz à effets de serre [a] du 5° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°54. - Une description des différents sources d'émissions de gaz à effets de serre de l'installation [b] du 5° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°55. - Une description des mesures prises pour quantifier les émissions à travers un plan de surveillance qui réponde aux exigences du règlement prévu à l'article 14 de la directive 2003/87/ CE du 13 octobre 2003 modifiée. Ce plan peut être actualisé par l'exploitant sans avoir à modifier son autorisation [c] du 5° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°56. - Un résumé non technique des informations mentionnées aux a), b) et c) du 5° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement (PJ 48, 49 et 50) [d] du 5° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement]	<input type="checkbox"/>
III. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est une installation IED (installations mentionnées à la section 8 du chapitre V du titre Ier du livre V, et visées à l'annexe I de la directive 2010/75/ UE du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles) :	
P.J. n°57. - Le contenu de l'étude d'impact portant sur les meilleures techniques disponibles, doit contenir les compléments prévus à l'article R.515-59 [I. de l'article R. 515-59 du code de l'environnement] Se référer à l'annexe I	<input type="checkbox"/>
P.J. n°58. - Une proposition motivée de rubrique principale choisie parmi les rubriques 3000 à 3999 qui concernent les installations ou équipements visés à l'article R. 515-58 du code de l'environnement [II. de l'article R. 515-59 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°59. - Une proposition motivée de conclusions sur les meilleures techniques disponibles relatives à la rubrique principale [II. de l'article R. 515-59 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>
IV. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est une installation soumise à garanties financières pour les installations mentionnées à l'article R. 516-1:	
P.J. n°60. - Le montant des garanties financières exigées à l'article L. 516-1 [8° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°61. - Lorsque le dossier est déposé dans le cadre d'une demande de modification substantielle en application de l'article L. 181-14, l'état de pollution des sols prévu à l'article L. 512-18 du code de l'environnement [1° alinéa du 6° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ; Se référer à l'annexe I	<input type="checkbox"/>
V. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est une installation à implanter sur un site nouveau :	

13/33

P.J. n°62. - L'avis du propriétaire, lorsqu'il n'est pas le pétitionnaire, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation [11° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°63. - L'avis du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation [11° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
<i>Ces avis (PJ 57 et 58) sont réputés émis si les personnes consultées ne se sont pas prononcées dans un délai de quarante-cinq jours suivant leur saisine par le pétitionnaire.</i>	
VI. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est une installation terrestre de production d'électricité à partir de l'énergie mécanique du vent :	
P.J. n°64. - Sauf dans le cas d'une révision en cours (P.J. n°68), un document établi par le pétitionnaire justifiant que le projet est conforme, selon le cas, au règlement national d'urbanisme, au plan local d'urbanisme ou au document en tenant lieu ou à la carte communale en vigueur au moment de l'instruction [a] du 12° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement]	<input type="checkbox"/>
P.J. n°65. - La délibération favorable prévue à l'article L. 515-47 (de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétence en matière de plan local d'urbanisme ou, à défaut, du conseil municipal de la commune concernée) lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale ou une commune a arrêté un projet de plan local d'urbanisme avant la date de dépôt de la demande d'autorisation environnementale et que les installations projetées ne respectent pas la distance d'éloignement mentionnée à l'article L. 515-44 vis-à-vis des zones destinées à l'habitation définies dans le projet de plan local d'urbanisme [b] du 12° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°66. - Lorsque l'autorisation environnementale tient lieu d'autorisation prévue par les articles L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine [c] du 12° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement] Se référer à l'annexe I	<input type="checkbox"/>
P.J. n°67. - Lorsque l'implantation des aérogénérateurs est prévue à l'intérieur de la surface définie par la distance minimale d'éloignement précisée par arrêté du ministre chargé des installations classées, une étude des impacts cumulés sur les risques de perturbations des radars météorologiques par les aérogénérateurs implantés en deçà de cette distance. Les modalités de réalisation de cette étude sont précisées par arrêté du ministre chargé des installations classées [d] du 12° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement]	<input type="checkbox"/>
VII. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est mentionnée à l'article R. 516-1 ou à l'article R. 515-101	
P.J. n°68. - Le montant des garanties financières exigées à l'article L. 516-1 du code de l'environnement [8° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>
VII. Si l'autorisation environnementale ou, le cas échéant, l'autorisation d'urbanisme nécessaire à la réalisation du projet, apparaît manifestement insusceptible d'être délivrée eu égard à l'affectation des sols définie par le plan local d'urbanisme ou le document en tenant lieu ou la carte communale en vigueur au moment de l'instruction, à moins qu'une procédure de révision, de modification ou de mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour effet de permettre cette délivrance soit engagée :	
P.J. n°69. - La délibération ou l'acte formalisant la procédure d'évolution du plan local d'urbanisme, du document en tenant lieu ou de la carte communale [13° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>
VIII. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est une carrière ou une installation de stockage de déchets non inertes résultant de la prospection, de l'extraction, du traitement et du stockage de ressources minérales :	
P.J. n°70. - Le plan de gestion des déchets d'extraction [14° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>
IX. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est une installation d'une puissance supérieure à 20 MW :	
P.J. n°71. - L'analyse du projet sur la consommation énergétique mentionnée au 3° du II. de l'article R. 122-5 comporte une analyse coûts-avantages afin d'évaluer l'opportunité de valoriser de la chaleur fatale notamment à travers un réseau de chaleur ou de froid [II. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>
P.J. n°72. - une description des mesures prises pour limiter la consommation d'énergie de l'installation. Sont fournis notamment les éléments sur l'optimisation de l'efficacité énergétique, tels que la récupération secondaire de chaleur. II. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>

14/33

X. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est une installation de carrières destinées à l'exploitation souterraine de gypse située dans le périmètre d'une forêt de protection telle définie à l'article L. 141-1 du code forestier :	
P.J. n°73. - Une description du gisement sur lequel porte la demande ainsi que les pièces justifiant son intérêt national au regard des documents mentionnés au I de l'article R. 141-38-4.	<input type="checkbox"/>
P.J. n°74. - L'analyse de la compatibilité de l'opération avec la destination forestière des lieux et des modalités de reconstitution de l'état boisé au terme des travaux.	<input type="checkbox"/>
P.J. n°75. - Un document attestant que les équipements, constructions, annexes et infrastructures indispensables à l'exploitation souterraine et à la sécurité de celle-ci, seront définis et utilisés de façon à limiter le plus possible l'occupation des parcelles forestières classées.	<input type="checkbox"/>
P.J. n°76. - Un document décrivant, pour les équipements, constructions, annexes et infrastructures indispensables à l'exploitation souterraine et à la sécurité de celle-ci, les voies d'accès en surface que le pétitionnaire utilisera. En cas d'impossibilité de les établir dans l'emprise des voies ou autres alignements exclus du périmètre de classement ou, à défaut, dans celle des routes forestières ou chemins d'exploitation forestiers, le document justifie de cette impossibilité.	<input type="checkbox"/>
XI. Si l'installation pour laquelle vous demandez l'autorisation environnementale est une installation de tri mécano-biologique mentionnée à l'article R.543-227-2 :	
P.J. n°77 – Les pièces justificatives prévues au IV de l'article R.543-227-2	<input type="checkbox"/>

VOLET 2 bis/. ENREGISTREMENT

Lorsque le projet nécessite l'enregistrement d'installations mentionnées à l'article L. 512-7, le dossier de demande comporte : [article D. 181-15-2 bis du code de l'environnement] :

P.J. n°78. – Un document justifiant du respect des prescriptions applicables à l'installation en vertu du titre Ier du livre V du présent code, notamment les prescriptions générales édictées par le ministre chargé des installations classées en application du I de l'article L. 512-7, présentant notamment les mesures retenues et les performances attendues par le demandeur pour garantir le respect de ces prescriptions. La demande d'enregistrement indique, le cas échéant, la nature, l'importance et la justification des aménagements aux prescriptions générales mentionnées à l'article L. 512-7 sollicités par l'exploitant.	<input type="checkbox"/>
---	--------------------------

VOLET 3/. MODIFICATION D'UNE RÉSERVE NATURELLE

Lorsque l'autorisation environnementale tient lieu d'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect d'une réserve naturelle nationale ou d'une réserve naturelle classée en Corse par l'État, le dossier est complété par les documents suivants [article D. 181-15-3 du code de l'environnement] :

P.J. n°79. – Des éléments suffisants permettant d'apprécier les conséquences de l'opération sur l'espace protégé et son environnement mentionnés au 4° du I de l'article R.332-24.	<input type="checkbox"/>
--	--------------------------

VOLET 4/. MODIFICATION D'UN SITE CLASSÉ

Lorsque l'autorisation environnementale tient lieu d'autorisation de modification de l'état des lieux ou de l'aspect d'un site classé ou en instance de classement, le dossier de demande est complété par les informations et pièces complémentaires suivantes [article D. 181-15-4 du code de l'environnement] :

P.J. n°80. - Une description générale du site classé ou en instance de classement accompagnée d'un plan de l'état existant [1° de l'article D. 181-15-4 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°81. - Le plan de situation du projet, mentionné au 2° de l'article R. 181-13 (à l'échelle 1/25 000 ou, à défaut, 1/50 000), précisant le périmètre du site classé ou en instance de classement [2° de l'article D. 181-15-4 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>

15/33

P.J. n°82. - Un report des travaux projetés sur le plan cadastral à une échelle appropriée [3° de l'article D. 181-15-4 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°83. - Un descriptif des travaux en site classé précisant la nature, la destination et les impacts du projet à réaliser accompagné d'un plan du projet et d'une analyse des impacts paysagers du projet [4° de l'article D. 181-15-4 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°84. - Un plan de masse et des coupes longitudinales adaptées à la nature du projet et à l'échelle du site [5° de l'article D. 181-15-4 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°85. - La nature et la couleur des matériaux envisagés [6° de l'article D. 181-15-4 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°86. - Le traitement des clôtures ou aménagements et les éléments de végétation à conserver ou à créer [7° de l'article D. 181-15-4 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°87. - Des documents photographiques permettant de situer le terrain dans l'environnement proche et si possible dans le paysage lointain (reporter les points et les angles des prises de vue sur le plan de situation) [8° de l'article D. 181-15-4 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°88. - Des montages larges photographiques ou des dessins permettant d'évaluer dans de bonnes conditions les effets du projet sur le paysage en le situant notamment par rapport à son environnement immédiat et au périmètre du site classé [9° de l'article D. 181-15-4 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>

VOLET 5/. DÉROGATION « ESPÈCES ET HABITATS PROTÉGÉS »

Lorsque l'autorisation environnementale tient lieu de dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2, le dossier de demande est complété par la description [article D. 181-15-5 du code de l'environnement] :

P.J. n°89. - Des espèces concernées, avec leur nom scientifique et nom commun [1° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement] ;	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°90. - Des spécimens de chacune des espèces faisant l'objet de la demande avec une estimation de leur nombre et de leur sexe [2° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement] ;	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°91. - De la période ou des dates d'intervention [3° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement] ;	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°92. - Des lieux d'intervention [4° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement] ;	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°93. - S'il y a lieu, des mesures de réduction ou de compensation mises en œuvre, ayant des conséquences bénéfiques pour les espèces concernées [5° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement] ;	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°94. - De la qualification des personnes amenées à intervenir [6° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement] ;	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°95. - Du protocole des interventions : modalités techniques et modalités d'enregistrement des données obtenues [7° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement] ;	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°96. - Des modalités de compte-rendu des interventions [8° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement] ;	<input checked="" type="checkbox"/>

VOLET 6/. DOSSIER AGRÈMENT OGM

Lorsque l'autorisation environnementale tient lieu d'agrément pour l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés au titre de l'article L. 532-3, le dossier de demande est complété par les informations suivantes [article D. 181-15-6 du code de l'environnement] :

P.J. n°97. - La nature de l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés que le demandeur se propose d'exercer [1° de l'article D. 181-15-6 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
--	--------------------------

16/33

P.J. n°98. - Les organismes génétiquement modifiés qui seront utilisés et la classe de confinement dont relève cette utilisation [2° de l'article D. 181-15-6 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°99. - Le cas échéant, les organismes génétiquement modifiés dont l'utilisation est déjà déclarée ou agréée et la classe de confinement dont celle-ci relève [3° de l'article D. 181-15-6 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°100. - Le nom du responsable de l'utilisation et ses qualifications [4° de l'article D. 181-15-6 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°101. - Les capacités financières de la personne privée exploitant une installation relevant d'une classe de confinement 3 ou 4 [5° de l'article D. 181-15-6 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°102. - Les procédures internes permettant de suspendre provisoirement l'utilisation ou de cesser l'activité [6° de l'article D. 181-15-6 du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°103. - Un dossier technique, dont le contenu est fixé par l'arrêté du 28 mars 2012 relatif au dossier technique demandé pour les utilisations confinées d'organismes génétiquement modifiés prévu aux articles R. 532-6, R. 532-14 et R. 532-26 du code de l'environnement. [7° de l'article D. 181-15-6 du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>

VOLET 7/. DOSSIER AGRÉMENT DÉCHETS

Lorsque l'autorisation environnementale tient lieu d'agrément pour la gestion de déchets prévu à l'article L. 541-22 :

P.J. n°104. - Le dossier de demande est complété par les informations requises par les articles R. 543-11, R. 543-13, R. 543-35, R. 543-145, R. 543-162 et D. 543-274. [Article D. 181-15-7 du code de l'environnement]	<input type="checkbox"/>
---	--------------------------

VOLET 8/. DOSSIER ÉNERGIE

Lorsque le projet nécessite une autorisation d'exploiter une installation de production d'électricité au titre de l'article L. 311-1 du code de l'énergie [article D. 181-15-8 du code de l'environnement] :

P.J. n°105. - : le dossier de demande précise ses caractéristiques [article D. 181-15-8 du code de l'environnement] Se référer à l'annexe I	<input type="checkbox"/>
--	--------------------------

VOLET 9/. AUTORISATION DE DÉFRICHEMENT

Lorsque l'autorisation environnementale tient lieu d'autorisation de défrichement, le dossier de demande est complété par les éléments suivants [article D. 181-15-9 du code de l'environnement] :

P.J. n°106. - Une déclaration indiquant si, à la connaissance du pétitionnaire, les terrains ont été ou non parcourus par un incendie durant les quinze années précédant l'année de la demande. Lorsque le terrain relève du régime forestier, cette déclaration est produite dans les conditions de l'article R. 341-2 du code forestier [1° de l'article D. 181-15-9 du code de l'environnement].	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°107. - Sur le plan de situation mentionné au 2° de l'article R. 181-13, la localisation et la superficie de la zone à défricher par parcelle cadastrale et pour la totalité de ces superficies.	<input checked="" type="checkbox"/>
P.J. n°108. - Un extrait du plan cadastral [3° de l'article D. 181-15-9 du code de l'environnement]	<input checked="" type="checkbox"/>

VOLET 10/. AUTORISATION INFRASTRUCTURES TERRESTRES LINÉAIRE DE TRANSPORT

17/33

Lorsque que l'autorisation environnementale tient lieu d'autorisation préalable d'un projet d'infrastructure terrestre linéaire de transport liée à la circulation routière ou ferroviaire réalisés pour le compte d'États étrangers ou d'organisations internationales, de l'État, de ses établissements publics et concessionnaires au titre des articles L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine, le dossier de demande est complété par les éléments suivants [article D. 181-15-1 bis du code de l'environnement] :

P.J. n°109. - Une notice de présentation des travaux envisagés indiquant les matériaux utilisés et les modes d'exécution des travaux [1° de l'article D. 181-15-1 bis du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°110. - Le plan de situation du projet, mentionné à l'article R. 181-13, précisant le périmètre du site patrimonial remarquable ou des abords de monuments historiques [2° de l'article D. 181-15-1 bis du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°111. - Un plan de masse et des coupes longitudinales adaptées à la nature du projet et à l'échelle du site patrimonial remarquable ou des abords de monuments historiques faisant apparaître les aménagements, les constructions, les clôtures et les éléments paysagers existants et projetés [3° de l'article D. 181-15-1 bis du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°112. - Deux documents photographiques permettant de situer le terrain respectivement dans l'environnement proche et le paysage lointain [4° de l'article D. 181-15-1 bis du code de l'environnement] ;	<input type="checkbox"/>
P.J. n°113. - Des montages larges photographiques ou des dessins permettant d'évaluer dans de bonnes conditions les effets du projet sur le paysage en le situant notamment par rapport à son environnement immédiat et au périmètre du site patrimonial remarquable ou des abords de monuments historiques [5° de l'article D. 181-15-1 bis du code de l'environnement].	<input type="checkbox"/>

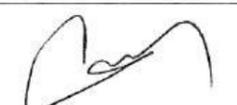
Autres renseignements

Informations complémentaires et justificatifs éventuels :

Engagement du demandeur

Fait, le 10 février 2023

Nom et signature du demandeur


R. CAPDUPUY

18/33

Annexe au Cerfa de demande d'autorisation : Etat des acquisitions et négociations foncières nécessaires au projet – au 31/01/2023

Légende :

Bleu : parcelle SNCF

Vert : parcelle VNF

Rouge : parcelle publique

UF : Unité foncière. Se référer à l'enquête parcellaire

PP : numéro sur le plan de l'enquête parcellaire

ED : Emprise Définitive du projet AFNT

OT : Occupation Provisoire nécessaire aux travaux

BATI DIRECTEMENT CONCERNES								
Commune	Unité foncière	N° PP	Parcelle	Adresse parcelle	Type usage actuel	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
SAINT-JORY	UF 11	35	829 BE 7	2 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti commercial	privée	ED	PUV signée
	UF 12	130	829 AL 99	64 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti public	publique	ED	
	UF 13	28	829 BE 3	182 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti habitation	privée	ED	PUV signée
	UF 16	39	829 BE 9	4 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	UF 17	40	829 BE 10	4 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti habitation		ED	bâti acquis par SNCF
	UF 18	41	829 BE 13	6 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	UF 26	51	829 AC 167	6bis RD 820 31790 SAINT-JORY	Bâti bureaux	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	59	829 AC 207	10 RD 820 31790 SAINT-JORY	Bâti industriel	privée	ED	négociation démarrée
	UF 151	136	829 AP 2	183 Impasse de l'écluse 31790 ST-JORY	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
LESPINASSE	UF 3	178	829 AI 12	2 Impasse de l'Ecluse 31150 LESPINASSE	Vide		ED	bâti acquis par SNCF
	UF 10	152	Domaine Public fluvial	Ecluse de Bordeneuve 31150 LESPINASSE	Vide	VNF	ED	domaine public
	UF 66	182	Domaine Public fluvial	Ecluse de Lespinasse 31150 LESPINASSE	Vide	publique	ED	domaine public
FENOUILLET	UF 3	188	829 BB 36	Impasse des Anciens Abattoirs 31150 FENOUILLET	Vide		ED	bâti acquis par SNCF
	UF 83	227	BN 63	8 Route de Paris 31150 FENOUILLET	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
TOULOUSE	UF 3	311	829 AW 166	81 Ch de l'Eglise de Lalande 31200 TOULOUSE	Vide		ED	bâti acquis par SNCF
	UF 85	238	829 BB 93	365 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Foncier commercial	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 86	239	829 BB 46 et 92	365 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Foncier commercial	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 88	254	829 BB 14	361 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée

BATI DIRECTEMENT CONCERNES								
Commune	Unité foncière	N° PP	Parcelle	Adresse parcelle	Type usage actuel	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 89	255	829 BB 13	359 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 90	256	829 BC 15	357 bis Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 91	257	829 BC 18	357 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 92	258 et 259	829 BC 19 et 21	355 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Commerce	privée	ED	négociation démarrée
	UF 95	262	829 BC 10	351 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 102	276	829 BE 21	331 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 104	280 et 281	829 BE 37	325 et 325bis Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
		280 et 281	830 BE 36	325 et 325bis Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 108	309	830 AW 180	91 Ch de l'Eglise de Lalande 31200 TOULOUSE	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	UF 109	319	830 AW 162	70 Ch de l'Eglise de Lalande 31200 TOULOUSE	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	UF 119	342	830 AV 23	197 Av de Fronton 31200 TOULOUSE	Bâti industriel	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 125	368	830 AT 122	123 Route de Launaguet 31200 TOULOUSE	Bâti désaffecté		ED	bâti acquis par SNCF
					Bâti industriel		ED	bâti acquis par SNCF
	UF 134	405	830 AO 30	94 Route de Launaguet 31200 TOULOUSE	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	UF 155	380	830 AT 116 et 225	109 Route de Launaguet 31200 TOULOUSE	Bâti habitation	privée	ED	

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
CASTELNAU D'ESTRETEFONDS	UF 3	1	A	1817	15 591 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 3	2	A	2636	30 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 3	4	A	1015	171 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 3	17	A	1693	80 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 3	18	A	1120	295 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 3	19	A	1119	145 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 10	22	A DP	1	5 917 m ²	5 917 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	23	B DP		3 429 m ²	3 429 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 3	32-34	BE	22	19 752 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 10	24	BE DP	1	19 270 m ²	19 270 m ²	VNF	ED / OT	domaine public
SAINT-JORY	UF 10	65	BC DP		4 145 m ²	4 145 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	66	BB DP		3 125 m ²	3 125 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	111	AZ DP		6 019 m ²	6 019 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	112	AZ DP	1	2 286 m ²	2 286 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	113	AZ DP	2	3 840 m ²	3 840 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	140	AO DP		6 105 m ²	6 105 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 11	25	BE	2	4 466 m ²	4 466 m ²	privée	ED / OT	PUV signée
	UF 12	26	BE DP	2	2 226 m ²	2 226 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	27	BE DP	3	3 300 m ²	3 300 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	80	AD	32	63 m ²	63 m ²	publique	ED	
	UF 12	92	AI DP		15 m ²	15 m ²	publique	ED / OT	domaine public
	UF 12	107	AI DP	1	03 m ²	03 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	108	AI DP	2	05 m ²	05 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	109	AI DP	3	911 m ²	911 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 12	124	AI DP	4	522 m ²	522 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 12	125	AI DP	5	16 m ²	16 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	126	AI DP	6	07 m ²	07 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	127	AL DP		277 m ²	277 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	128	AL DP	1	52 m ²	52 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	129	AL DP	2	89 m ²	89 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	110	AZ	2	5 834 m ²	5 834 m ²	publique	ED	
	UF 13	29	BE	4	15 179 m ²	15 179 m ²	privée	ED / OT	PUV signée
	UF 13	42	BE	14	750 m ²	750 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 13	30	BE	5	761 m ²	761 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 14	31	BE	6	6 763 m ²	6 763 m ²	publique	ED	
	UF 15	36	BE	8	5 312 m ²	5 312 m ²	privée	ED	négociation démarrée
UF 15	37	BE	11	506 m ²	506 m ²	privée	ED	négociation démarrée	
UF 15	38	BE	12	8 421 m ²	8 421 m ²	privée	ED	négociation démarrée	
UF 19	43	BE	15	5 264 m ²	5 264 m ²	privée	ED	PUV signée	
UF 19	72	AD	42	172 m ²	10 m ²	privée	ED	PUV signée	

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 20	44	BE	16	3 619 m ²	3 619 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 21	45	BE	17	12 054 m ²	12 054 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 22	46	BE	18	3 100 m ²	3 100 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 23	47	BE	19	2 865 m ²	2 865 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 24	48	BE	20	2 625 m ²	2 625 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 25	49	BE	21	5 387 m ²	5 387 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	50	AC	168	22 763 m ²	5 251 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	52	AC	222	2 947 m ²	1 723 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	53	AC	220	78 m ²	78 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	54	AC	208	129 m ²	129 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	55	AC	203	136 m ²	136 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	56	AC	204	11 060 m ²	1 598 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	57	AC	219	1 351 m ²	1 351 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	58	AC	218	1 138 m ²	95 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	60	AC	202	2 470 m ²	2 470 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	61	AC	205	10 378 m ²	177 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	62	AC	200	12 768 m ²	141 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 3	63-64	BC	1	11 873 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 28	67	AD	221	654 m ²	425 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 28	68	AD	219	8 754 m ²	900 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 28	69	AD	218	10 469 m ²	1 100 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 28	70	AD	217	1 121 m ²	104 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 28	71	AD	216	1 721 m ²	135 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 29	77	AD	33	3 078 m ²	1 334 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 30	81	AD	28	3 980 m ²	145 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 31	84	AI	45	191 m ²	191 m ²	privée	ED / OT	
	UF 32	82	AI	1	6 313 m ²	1 415 m ²	privée	ED	
	UF 32	83	AI	2	5 256 m ²	1 530 m ²	privée	ED	
	UF 33	85	AI	46	545 m ²	65 m ²	privée	ED / OT	
	UF 34	86	AI	47	221 m ²	06 m ²	privée	ED / OT	
	UF 34	87	AI	48	125 m ²	12 m ²	privée	ED / OT	
	UF 35	88	AI	50	199 m ²	12 m ²	privée	ED / OT	
	UF 36	89	AI	51	436 m ²	13 m ²	privée	ED / OT	
	UF 37	90	AI	52	932 m ²	55 m ²	privée	ED / OT	
	UF 38	91	AI	56	168 m ²	68 m ²	privée	ED / OT	
	UF 39	93	AI	57	2 423 m ²	170 m ²	privée	ED / OT	
	UF 40	94	AI	58	3 142 m ²	150 m ²	privée	ED / OT	
	UF 41	95	AI	60	820 m ²	36 m ²	privée	ED / OT	
	UF 42	96	AI	62	817 m ²	35 m ²	privée	ED / OT	
	UF 43	97	AI	63	841 m ²	30 m ²	privée	ED / OT	
	UF 44	98	AI	65	1 840 m ²	100 m ²	privée	ED / OT	

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES										
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière	
LESPINASSE	UF 45	99	AI	405	118 m ²	110 m ²	privée	OT		
	UF 45	100	AI	404	148 m ²	148 m ²	privée	ED / OT		
	UF 45	101	AI	399	05 m ²	05 m ²	privée	ED / OT		
	UF 45	102	AI	400	03 m ²	03 m ²	privée			
	UF 45	106	AI	397	826 m ²	180 m ²	privée	ED / OT		
	UF 46	103	AI	401	149 m ²	128 m ²	privée			
	UF 46	104	AI	398	97 m ²	97 m ²	privée	ED / OT		
	UF 46	105	AI	402	43 m ²	31 m ²	privée			
	UF 47	118	AI	374	669 m ²	669 m ²	privée	ED		
	UF 47	119	AI	375	360 m ²	360 m ²	privée	ED		
	UF 47	120	AI	376	153 m ²	153 m ²	privée	ED		
	UF 47	121	AI	377	15 m ²	15 m ²	privée	ED		
	UF 47	122	AI	378	04 m ²	04 m ²	privée	ED		
	UF 47	123	AI	379	46 m ²	46 m ²	privée	ED		
	UF 61	426	AO	63	2 912 m ²	56 m ²	privée	ED		
	UF 49	142	AO	64	7 000 m ²	447 m ²	privée	ED	<i> négociation démarrée</i>	
	UF 50	143	AO	65	4 712 m ²	909 m ²	privée	ED / OT	<i> négociation démarrée</i>	
	UF 51	144	AO	66	9 938 m ²	672 m ²	privée	ED	<i> négociation démarrée</i>	
	UF 52	145	AO	67	11 173 m ²	464 m ²	privée	ED		
	UF 52	146	AO	68	568 m ²	464 m ²	privée	ED		
	UF 53	147	AO	69	8 539 m ²	1 122 m ²	privée	ED		
	UF 54	149	AO	71	2 912 m ²	100 m ²	privée	ED		
	UF 55	150	AO	72	23 775 m ²	301 m ²	privée	ED		
	UF 150	73	AD	215	13 020 m ²	410 m ²	privée	ED		
	UF 150	74	AD	213	453 m ²	190 m ²	privée	ED		
	UF 150	75	AD	212	535 m ²	297 m ²	privée	ED		
	UF 150	76	AD	211	8 348 m ²	1 726 m ²	privée	ED		
	UF 151	134	AP	5	02 m ²	02 m ²	privée	ED		
	UF 151	135	AP	3	12 m ²	12 m ²	privée	ED		
	UF 151	137	AP	1	361 m ²	361 m ²	privée	ED		
	UF 152	148	AO	70	3 916 m ²	146 m ²	privée	ED		
	UF 3	169	AO	10	45 261 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	170	AO	14	1 521 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	171	AO	17	486 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	172	AO	20	27 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	173	AO	25	129 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	174	AO	24	19 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	424	AI	18	46 959 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	175	AO	26	6 725 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 10	151	AB DP			506 m ²	506 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>
	UF 10	152	AB DP	1		2 239 m ²	2 239 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES										
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière	
FENOUILLET	UF 10	168	AR DP		1 545 m ²	1 545 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>	
	UF 10	176	AO DP		5 986 m ²	5 986 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>	
	UF 10	180	AI DP		556 m ²	556 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>	
	UF 10	181	AI DP	1	2 005 m ²	2 005 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>	
	UF 55	158	AB	3	631 m ²	631 m ²	privée	OT		
	UF 55	159	AB	4	7 419 m ²	635 m ²	privée	ED		
	UF 56	153	AB	55	14 622 m ²	3 952 m ²	publique	ED		
	UF 56	177	AR DP	1	45 m ²	45 m ²	publique	ED	<i> domaine public</i>	
	UF 57	157	AB	2	1 309 m ²	271 m ²	privée	ED		
	UF 58	160	AB	102	11 393 m ²	565 m ²	privée	ED		
	UF 59	161	AB	101	6 143 m ²	414 m ²	privée	ED		
	UF 60	162	AB	8a		3 397 m ²				
	UF 60	162	AB	8b		6 500 m ²	514 m ²	privée	ED / OT	
	UF 60	162	AB	8c			385 m ²			
	UF 61	163	AB	85a		4 221 m ²	1 509 m ²	privée		
	UF 61	164	AB	85b			502 m ²	privée		
	UF 62	165	AB	9	13 642 m ²	278 m ²	privée	ED		
	UF 63	166	AB	72	604 m ²	604 m ²	privée	ED		
	UF 63	167	AB	10	28 662 m ²	380 m ²	privée	ED		
	UF 65	179	AI	11	2 108 m ²	388 m ²	privée	ED		
	UF 66	182	AI	14	522 m ²	522 m ²	publique	ED		
	UF 3	188	BB	36	870 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	189	BB	25	685 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	190	BB	37	14 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	191	BB	27	7 865 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	194	BD	2	1 942 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	195	BD	8	9 379 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 3	196	BD	6	16 773 m ²	-	SNCF	ED	-	
	UF 10	183	BA DP			6 253 m ²	6 253 m ²	VNF	OT	<i> domaine public</i>
	UF 10	187	BB DP	1		9 960 m ²	9 960 m ²	VNF	ED / OT	<i> domaine public</i>
	UF 10	199	BD DP	1		543 m ²	543 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>
	UF 10	200	BD DP	2		354 m ²	354 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>
	UF 10	202	BM DP	1		538 m ²	538 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>
	UF 10	203	BM DP	2		3 600 m ²	3 600 m ²	VNF	OT	<i> domaine public</i>
	UF 10	228	BN DP	1		3 388 m ²	3 388 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>
	UF 10	229	BN DP	2		740 m ²	740 m ²	VNF	ED	<i> domaine public</i>
	UF 67	184	BA	14		1 790 m ²	1 790 m ²	privée	ED	<i> PUV signée</i>
	UF 67	185	BB	26		681 m ²	681 m ²	privée	ED	<i> PUV signée</i>
	UF 67	186	BB	24		7 391 m ²	7 391 m ²	privée	ED / OT	<i> PUV signée</i>
	UF 68	204	BM	72		6 425 m ²	1 510 m ²	publique	ED	
	UF 68	205	BM	15		4 091 m ²	4 091 m ²	publique	ED	

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 68	206	BN	1	3 069 m ²	980 m ²	publique	ED	
	UF 68	207	BN	50	2 426 m ²	2 426 m ²	publique	ED	
	UF 69	197	BD	121a	110 812 m ²	89 171 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 69	198	BD	121b		15 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 70	201	BD	7	2 932 m ²	2 627 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 71	208	BN	70a	103 m ²	21 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 71	209	BN	70b		01 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 72	210	BN	10	2 293 m ²	67 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 72	211	BN	11	606 m ²	81 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 73	212	BN	15	1 120 m ²	04 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 74	213	BN	16	930 m ²	64 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 75	214	BN	19	3 827 m ²	248 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 76	215	BN	20	2 078 m ²	107 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 77	216	BN	21	1 966 m ²	107 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 77	217	BN	22	1 049 m ²	32 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 77	218	BN	23	2 162 m ²	141 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 78	219	BN	24	1 415 m ²	115 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 78	220	BN	25	2 191 m ²	113 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 79	221	BN	59	1 199 m ²	98 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 80	222	BN	27	92 m ²	27 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 80	223	BN	28	39 m ²	03 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 81	224	BN	34	824 m ²	17 m ²	privée	ED	négociation démarrée
TOULOUSE	UF 3	231	829-BB	20	7 013 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	232	829-BB	17	853 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	233-235	829-BB	47	12 694 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	310	830-AW	166	420 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	311	830-AW	165	1 285 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	312-316	830-AW	394	15 506 m ²	-	SNCF	ED / OT	-
	UF 3	317	830-AW	332	28 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	318	830-AW	331	15 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	333	830-AV	75	16 366 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	337	830-AV	76	1 076 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	340	830-AV	33	740 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	341	830-AV	32	1 752 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	350	830-AV	71	14 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	364-366	830-AT	156	29 610 m ²	-	SNCF	OT	-
	UF 3	397	830-AM	76	5 462 m ²	-	SNCF	OT	-
	UF 3	398-403	830-AO	146	42 004 m ²	-	SNCF	ED / OT	-

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 3	407-409	830-AN	33	10 238 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	410	830-AN	148	76 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	416-420	830-AB	38	300 422 m ²	-	SNCF	ED / OT	-
	UF 10	230	829-BB DP	1	5 151 m ²	5 151 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	264	829-BC DP	2	2 540 m ²	2 540 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	268	829-BE DP		3 020 m ²	3 020 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	290	829-BK DP	3	708 m ²	708 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	265	829-BC	16	7 902 m ²	460 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	265	829-BE	16	12 473 m ²	30 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 66	226	BN	48	581 m ²	508 m ²	SNCF	ED	-
	UF 66	286	829-BE	14	962 m ²	842 m ²	SNCF	ED	-
	UF 66	287	829-BE	13	581 m ²	508 m ²	SNCF	ED	-
	UF 84	236	829-BB	19	193 m ²	167 m ²	privée	ED	
	UF 84	237	829-BB	18	4 327 m ²	3 837 m ²	privée	ED	
	UF 85	238	829-BB	93	1 244 m ²	1 244 m ²	privée	ED / OT	
	UF 86	239	829-BB	96	130 m ²	130 m ²	privée	ED / OT	
	UF 86	240	829-BB	99	786 m ²	786 m ²	privée	OT	
	UF 86	241	829-BB	97	404 m ²	404 m ²	privée	ED / OT	
	UF 86	242	829-BB	98	454 m ²	454 m ²	privée	ED / OT	
	UF 86	243	829-BB	94	502 m ²	196 m ²	privée	ED / OT	
	UF 86	244	829-BB	105	25 m ²	25 m ²	privée	OT	
	UF 86	245	829-BB	101	188 m ²	188 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 86	246	829-BB	100	03 m ²	03 m ²	privée	OT	négociation démarrée
	UF 86	247	829-BB	106	05 m ²	05 m ²	privée	OT	négociation démarrée
	UF 86	248	829-BB	95	229 m ²	229 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 86	249	829-BB	104	778 m ²	778 m ²	privée	OT	négociation démarrée
	UF 86	250	829-BB	107	161 m ²	161 m ²	privée	OT	négociation démarrée
	UF 86	251	829-BB	102	120 m ²	120 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 86	252	829-BB	108	536 m ²	536 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 86	253	829-BB	103	575 m ²	575 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 92	259	829-BC	21	2 251 m ²	2 251 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 92	283	829-BE	17	740 m ²	28 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 92	284	829-BE	16	462 m ²	18 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 92	285	829-BE	15	975 m ²	46 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 93	260	829-BC	12	36 m ²	09 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 94	261	829-BC	11	2 956 m ²	651 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 96	263	829-BC DP	1	46 m ²	46 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	288	829-BK DP	1	954 m ²	954 m ²	publique	ED / OT	domaine public
	UF 96	289	829-BK DP	2	568 m ²	568 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	292	829-AE DP	1	2 745 m ²	2 745 m ²	publique	ED / OT	domaine public

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 96	293	829-AE DP	2	730 m ²	730 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	294	829-AE DP	3	271 m ²	271 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	295	829-AE DP	4	186 m ²	186 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	297	830-AW DP	1	327 m ²	327 m ²	publique	ED / OT	domaine public
	UF 96	298	830-AW DP	2	88 m ²	88 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	299	830-AW DP	3	75 m ²	75 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	300	830-AW DP	4	684 m ²	684 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	301	830-AW DP	5	409 m ²	409 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	302	830-AW DP	6	578 m ²	578 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	304	830-AW DP	8	1 735 m ²	1 735 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	305	830-AW	128	788 m ²	788 m ²	publique	OT	
	UF 96	306	830-AW	129	785 m ²	785 m ²	publique	OT	
	UF 96	307	830-AW	332	28 m ²	28 m ²	publique	OT	
	UF 96	346	830-AV DP	1	33 m ²	33 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	347	830-AV DP	2	95 m ²	95 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	348	830-AV DP	3	116 m ²	116 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	355	830-AK DP	1	162 m ²	162 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	356	830-AK DP	2	1 146 m ²	1 146 m ²	publique	ED / OT	domaine public
	UF 96	357	830-AK	63	606 m ²	606 m ²	publique	OT	
	UF 96	358	830-AK	56	4 928 m ²	581 m ²	publique	OT	
	UF 96	359	830-AK	55	54 m ²	54 m ²	publique	OT	
	UF 96	360	830-AK	54	9 040 m ²	767 m ²	publique	OT	
	UF 96	371	830-AT DP	1	72 m ²	72 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	372	830-AT DP	2	498 m ²	498 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	424	830-AT DP	3	194 m ²	194 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	425	830-AR DP		08 m ²	08 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	406	830-AO DP	1	61 m ²	61 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	414	830-AN DP	1	60 m ²	60 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	415	804-AB DP	1	118 m ²	118 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 97	269	829-BE	28	420 m ²	420 m ²	publique	ED / OT	domaine public
	UF 97	270	829-BE	27	371 m ²	371 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 97	349	830-AV	62	67 374 m ²	2 750 m ²	publique		
	UF 97	351	830-AV	36	1 168 m ²	178 m ²	publique	OT	
	UF 97	352	830-AV	37	1 119 m ²	184 m ²	publique	OT	
	UF 97	353	830-AV	38	1 100 m ²	198 m ²	publique	OT	
	UF 98	271	829-BE	26	2 361 m ²	104 m ²	privée	ED	
	UF 99	272	829-BE	25	2 367 m ²	85 m ²	privée	ED	
	UF 100	273	829-BE	30	389 m ²	12 m ²	privée	ED	
	UF 100	274	829-BE	24	1 164 m ²	27 m ²	privée	ED	
	UF 101	275	829-BE	23	4 601 m ²	94 m ²	privée	ED	
	UF 102	276	829-BE	21	690 m ²	690 m ²	privée	ED	négociation démarrée

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 102	277	829-BE	34	423 m ²	423 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 103	278	829-BE	35	388 m ²	24 m ²	privée	ED	
	UF 103	279	829-BE	33	661 m ²	40 m ²	privée	ED	
	UF 104	280	829-BE	37	423 m ²	423 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 104	281	829-BE	36	729 m ²	729 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 106	282	829-BE	18	1 944 m ²	66 m ²	privée	ED	
	UF 107	296	829-AE	58	560 m ²	80 m ²	privée	OT	
	UF 110	320	830-AW	456	721 m ²	721 m ²	privée	ED	
	UF 111	321	830-AW	457	3 416 m ²	372 m ²	privée	ED	
	UF 111	322	830-AW	409	5 434 m ²	5 434 m ²	privée	OT	
	UF 111	323	830-AW	178	23 m ²	23 m ²	privée	OT	
	UF 111	324	830-AW	173	12 m ²	12 m ²	privée	OT	
	UF 113	326	830-AW	127	1 186 m ²	133 m ²	privée	ED / OT	
	UF 113	327	830-AW	126	1 319 m ²	160 m ²	privée	ED / OT	
	UF 115	328	830-AW	390	1 967 m ²	186 m ²	privée	ED	
	UF 115	329	830-AW	387	1 766 m ²	255 m ²	privée	ED	
	UF 116	330	830-AW	423	1 859 m ²	1 859 m ²	publique	ED	
	UF 117	331	830-AW	424	32 m ²	32 m ²	privée	ED	
	UF 118	332	830-AV	354	14 680 m ²	707 m ²	privée	OT	
	UF 122	361	830-AK	209	555 m ²	71 m ²	privée	OT	
	UF 123	362	830-AK	208	358 m ²	23 m ²	publique	OT	
	UF 124	363	830-AK	196	964 m ²	964 m ²	privée	OT	
	UF 125	367	830-AT	30	2 370 m ²	2 370 m ²	privée	ED	
	UF 125	368	830-AT	122	3 060 m ²	3 060 m ²	privée	ED	
	UF 126	369	830-AT	146	129 m ²	129 m ²	publique	ED	
	UF 128	373	830-AT	1	807 m ²	50 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 129	374	830-AT	2	750 m ²	10 m ²	privée	ED	
	UF 130	375	830-AT	191	3 847 m ²	120 m ²	privée	ED	
	UF 130	376	830-AT	192	1 057 m ²	47 m ²	privée	ED	
	UF 130	377	830-AT	195	4 668 m ²	162 m ²	privée	ED	
	UF 130	378	830-AT	199	576 m ²	138 m ²	privée	ED	
	UF 133	396	830-AM	54	3 767 m ²	2 840 m ²	privée	OT	
	UF 153	354	830-AV	30	2 375 m ²	536 m ²	privée	OT	
	UF 154	379	830-AT	117	61 m ²	61 m ²	privée	ED	
	UF 156	381	830-AT	121	66 m ²	66 m ²	privée	ED	
	UF 158	383	830-AT	238	398 m ²	398 m ²	privée	ED	
	UF 160	385	830-AT	228	144 m ²	144 m ²	privée	ED	
	UF 161	386	830-AT	120	299 m ²	299 m ²	privée	ED	
	UF 162	422	831-AP	70	207 m ²	207 m ²	privée	ED	
	UF 162	423	831-AP	69	309 m ²	309 m ²	privée	ED	

CHAPITRE 3. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION SOUMISE À L'ENQUÊTE

3.1. Contexte du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)

Ce chapitre présente le contexte général dans lequel s'inscrit l'opération des Aménagements Ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT).

En effet, le présent dossier d'autorisation environnementale porte sur l'opération des Aménagements Ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) laquelle fait partie du projet du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

3.1.1. Présentation générale du GPSO

Le **Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)** consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et d'une ligne nouvelle Bordeaux-Dax pour un total de 417 km.

Il s'accompagne de création de gares nouvelles ainsi que de l'aménagement des lignes existantes au sud de Bordeaux (Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux – AFSB) et au nord de Toulouse (Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse – AFNT).

Maillon européen de la liaison « Sud Europe Atlantique », dans le prolongement de la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Tours-Bordeaux, GPSO doit contribuer à l'amélioration des performances du transport ferroviaire de voyageurs entre Paris et Toulouse et au report modal de l'avion vers le fer.

Le projet crée en outre de nouvelles capacités pour le développement d'un trafic fret ferroviaire performant sur l'axe de la péninsule ibérique / Europe du Nord-Ouest, en accompagnement des travaux de mise au gabarit européen réalisés en Espagne.

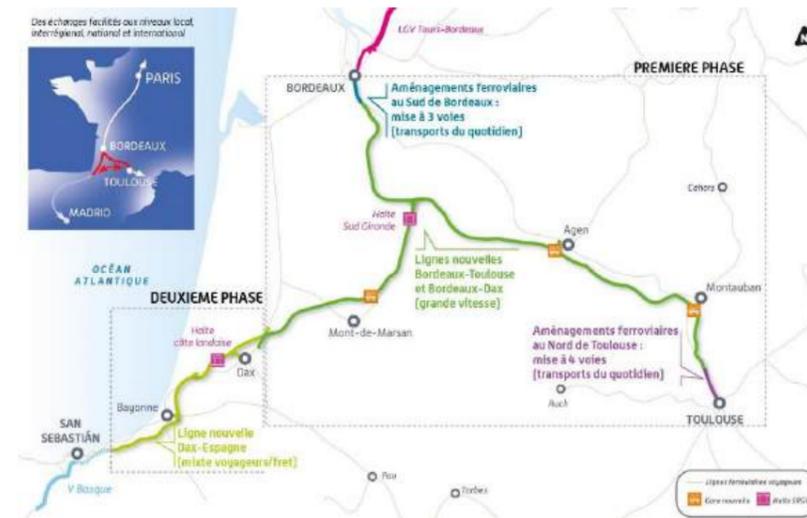
GPSO renforce enfin les capacités du réseau dans les secteurs périurbains de Bordeaux et de Toulouse et, plus largement, celles des liaisons internes aux régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie.

Suite aux travaux de la Commission Mobilité 21, la décision ministérielle du 23 octobre 2013 a acté un schéma de réalisation du GPSO en deux phases :

- ▶ La phase 1 entre Bordeaux et Toulouse / Dax comprenant 3 opérations distinctes :
 - 1 / La création de la ligne à grande vitesse (vitesse commerciale 350 km/h) entre Bordeaux et Toulouse/Dax
 - 2 / La réalisation des **Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB)** et
 - 3 / La réalisation des **Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT)**, opération **objet du présent dossier d'autorisation environnementale unique (DAEU)**.

- ▶ La phase 2 visant à prolonger la ligne à grande vitesse au-delà de Dax jusqu'à la frontière espagnole.

Présentation du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (source : SNCF Réseau)



La phase 1 de GPSO a été mise à l'enquête publique en octobre 2014, sous la forme de trois enquêtes distinctes justifiées par les objectifs particuliers des 3 opérations.

L'opération de création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, entre Saint-Médard d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent de Paul (Landes) a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, prononcée par le Conseil d'État le 3 juin 2016.

Par décision du 11 avril 2018, le Conseil d'État, statuant au contentieux, a rejeté les recours déposés contre le décret de juin 2016 et a confirmé la légalité de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des lignes nouvelles.

Les opérations **AFSB** et **AFNT** ont également fait l'objet de DUP, en dates respectives du 25 novembre 2015 et du 4 janvier 2016. Celles-ci ont été annulées par les tribunaux administratifs de Bordeaux et Toulouse, respectivement les 29 juin 2017 et 15 juin 2018.

Par décision du 17 octobre 2019, la Cour administrative d'appel de Bordeaux annule le jugement du Tribunal administratif de Bordeaux du 29 juin 2017 et confirme la légalité de la DUP des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux. De même, par décision du 12 mars 2020, la Cour administrative d'appel de Bordeaux annule le jugement du Tribunal administratif de Toulouse du 15 juin 2018 et confirme la légalité de la DUP des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse. Cette décision a été définitivement entérinée par décision du Conseil d'État du 23 avril 2021.

Les deux DUP ont fait l'objet de prorogations respectives pour une durée de 5 ans, par arrêtés préfectoraux, respectivement du 22 septembre (pour AFSB) et du 29 août 2022 (pour AFNT).

3.1.2. Historique des études de l'opération des AFNT : une opération soumise à longue concertation tout au long de son élaboration

En 2002 et 2003, dans le cadre des Contrats de Plan des Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, des pré-études fonctionnelles d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne (BTN) ont été conduites par Réseau Ferré de France (RFF), devenu aujourd'hui SNCF Réseau.

Le 23 janvier 2004, le Comité de pilotage des études BTN a décidé notamment :

- ▶ le phasage du projet en deux étapes : Bordeaux-Toulouse puis Toulouse-Narbonne,
- ▶ la réalisation d'un débat public en 2005 sur un projet de ligne nouvelle (LN) à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse (LGV BT).

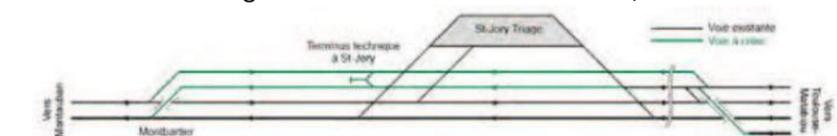
Un débat public s'est déroulé en 2005 concernant le projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

Au cours des études préparatoires au débat public de la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, un diagnostic capacitaire a été mené. Plusieurs scénarii ont été étudiés, dont celui de l'absence de réalisation d'une ligne nouvelle (situation dite de référence).

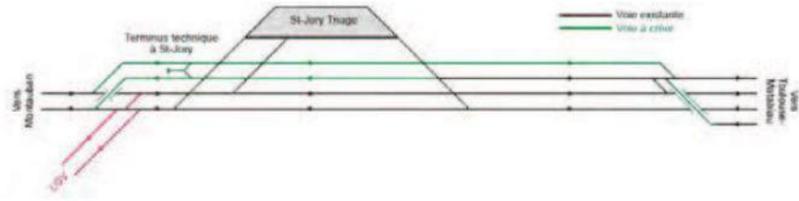
En l'absence de ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, la ligne existante ne peut pas supporter la densification et le cadencement du trafic TER envisagé par le Conseil Régional Midi-Pyrénées (aujourd'hui devenu Conseil Régional Occitanie), et l'évolution au fil de l'eau de la croissance des autres types de trafic (Grandes Lignes, TET, TAGV, fret).

Dans ces conditions, l'étude capacitaire conclut à la nécessité :

- ▶ Soit de réduire l'offre de cadencement et la fréquence des TER entre Toulouse et Montauban, et de réduire en parallèle la vitesse des trains les plus rapides (TER sans arrêt et TAGV) pour faciliter leur insertion dans le trafic à l'approche de la gare de Toulouse-Matabiau ;
- ▶ Soit de créer une section à quatre voies entre la gare de Toulouse-Matabiau et Montbartier en l'absence de réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ;



- Soit de créer une section à quatre voies entre la gare de Toulouse-Matabiau et Saint-Jory, au niveau du raccordement entre la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et la ligne existante ;



À l'issue du débat public de la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, les études capacitaires concluent à la nécessité de réaliser des aménagements sur la ligne existante au nord de Toulouse qu'il y ait ou non la réalisation d'une ligne nouvelle.

Suite au compte-rendu et au bilan établis par la commission particulière du débat public (CPDP) et la commission nationale du débat public (CNDP), le conseil d'administration de RFF a décidé le 13 avril 2006 de poursuivre les études relatives à la LGV Bordeaux-Toulouse devant se raccorder à la ligne actuelle au plus près de chacune de ces agglomérations.

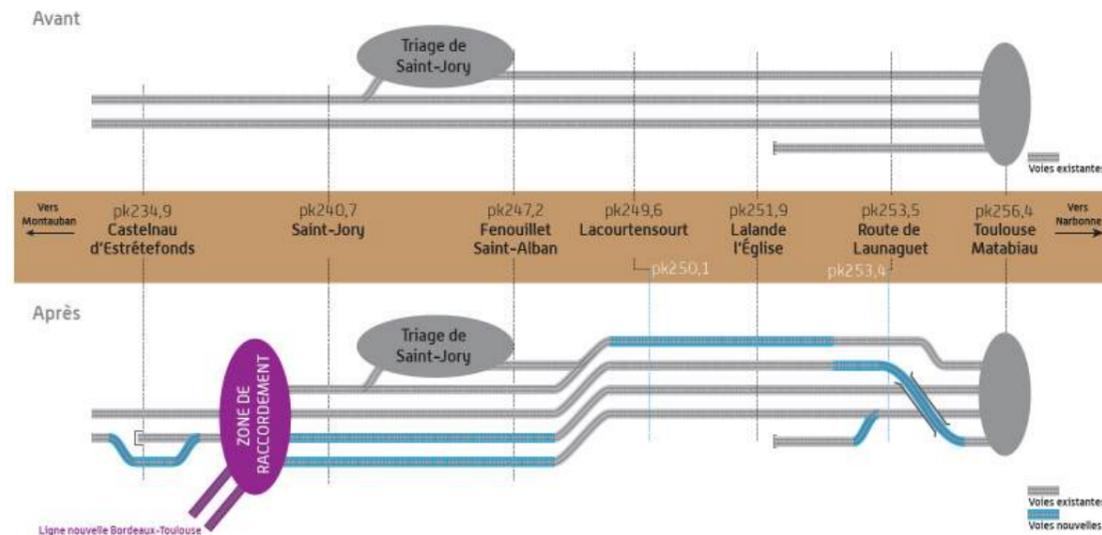
L'État, le Conseil Régional Midi-Pyrénées et RFF ont donc décidé, dans le cadre du Contrat de Projet État Région 2007-2013 (CPER), d'engager des études préliminaires de la mise à 4 voies entre Saint-Jory et Toulouse et des aménagements de la gare Toulouse-Matabiau, ainsi que la concertation afférente.

Un partenariat a été constitué, regroupant ces entités et complété par d'autres entités essentielles concernées par cette opération que sont la communauté urbaine de Toulouse Métropole (CUTM, devenue aujourd'hui Toulouse Métropole) et le Conseil Général de la Haute-Garonne (CG 31 devenu aujourd'hui Conseil Départemental de la Haute-Garonne) afin de pouvoir lancer un financement pour engager les études.

Les études préliminaires se sont déroulées entre 2009 et 2013 et ont permis d'explorer différentes hypothèses d'aménagement de la ligne existante en fonction des trafics envisagés.

En octobre 2011, les partenaires du projet ont validé une solution technique consistant en la mise à 4 voies depuis le raccordement de GPSO jusqu'à Toulouse-Matabiau et la réalisation d'aménagements des infrastructures dans cette gare.

Situation existante et projetée au stade des Etudes préliminaires (Source : SNCF Réseau)

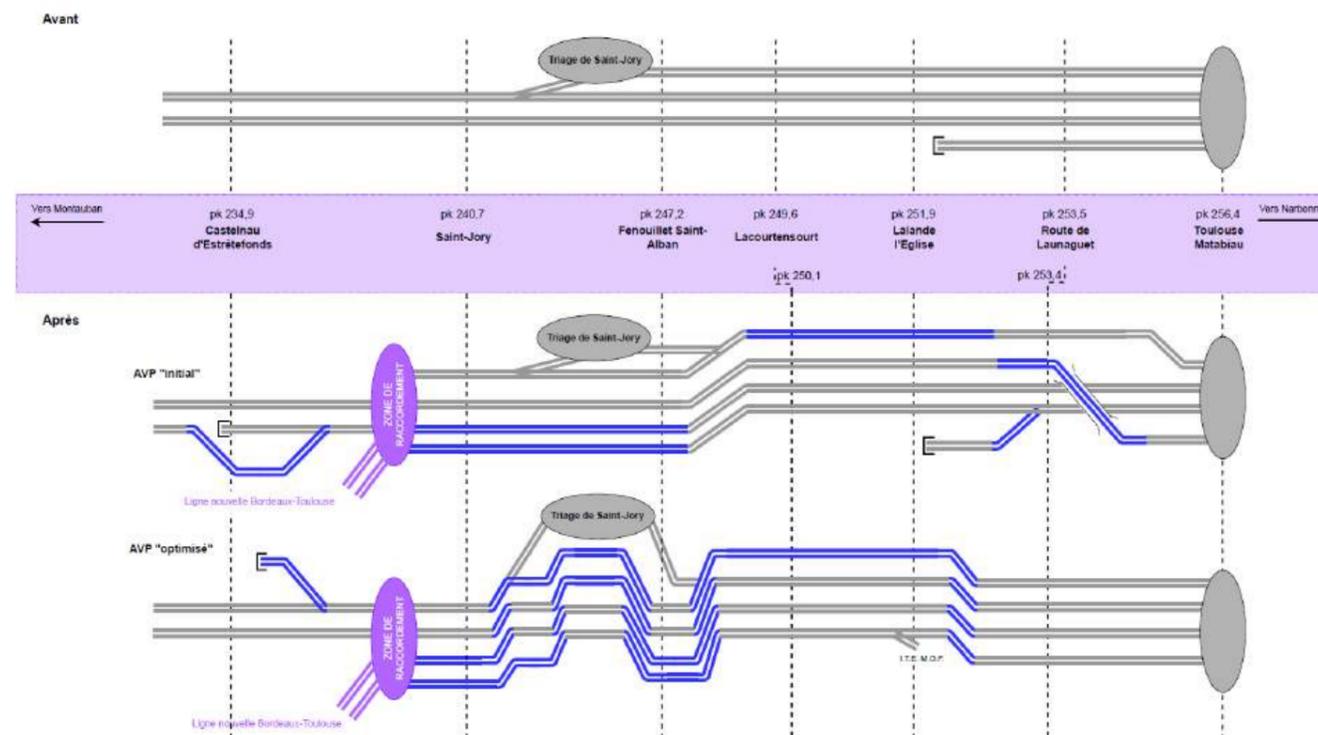


En juin 2013, le rapport de la Commission Mobilité 21, a confirmé l'intérêt stratégique de la phase 1 du GPSO et l'opportunité de poursuivre les études au-delà des études préliminaires.

Aussi, les partenaires de l'opération ont convenu de poursuivre les études de définition et ont signé le 19 décembre 2013, la convention de financement d'études de niveau Avant-Projet (AVP).

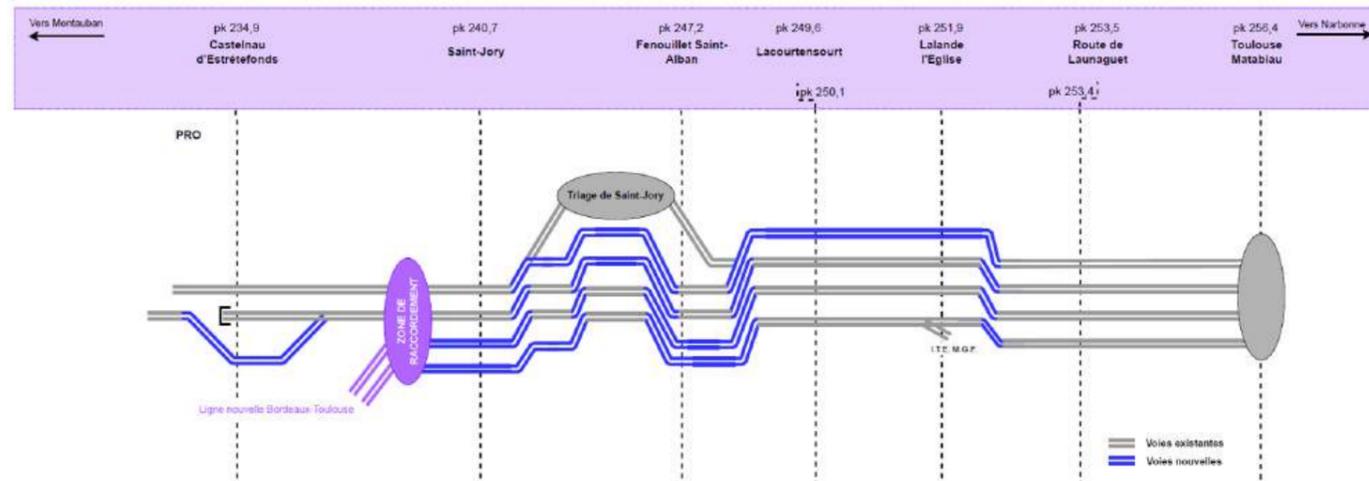
Les études AVP se sont déroulées de 2014 à 2020. L'opération étudiée en études préliminaires a subi quelques modifications sur le tracé des voies avec des changements de côté visant à **diminuer les impacts sur le canal latéral à la Garonne** :

Situation existante et projetée au stade AVP (Source : SNCF Réseau)



Lors du Comité de Pilotage du 14 janvier 2021, les partenaires de l'opération ont validé le dossier AVP. Les études PRO ont été engagées en 2021 suite à la signature par l'État et la Région d'une première CFI PRO le 22/12/2021. En septembre 2022, un avenant est en cours de préparation pour intégrer les participations de l'Europe, du Conseil Départemental de Haute-Garonne, de Toulouse Métropole et de SNCF Réseau.

Situation projetée au stade PRO (Source : SNCF Réseau)



3.1.3. L'enquête d'utilité publique (2014) et l'arrêté de déclaration d'utilité publique

L'enquête publique de l'opération des AFNT s'est déroulée du 14 octobre 2014 au 07 janvier 2015.

Cette enquête publique avait pour objets :

- ▶ la demande de déclaration d'utilité publique du projet,
- ▶ la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le Préfet de la Haute-Garonne a signé le **04 janvier 2016**, l'arrêté portant **déclaration d'utilité publique**, au profit de SNCF Réseau, des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse concernant la ligne existante Bordeaux-Sète sur le territoire des communes de Castelnau-d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse ; et emportant **mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme** de Toulouse Métropole (Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory) et de la commune de Castelnau d'Estrétefonds. La déclaration d'utilité publique tient également lieu de **déclaration de projet**.

Cet arrêté a fait l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Toulouse, lequel a annulé la DUP de l'opération par jugement en date du 15 juin 2018.

La Cour administrative d'appel de Bordeaux a, par la suite, annulé ce jugement et rejeté le recours formé contre la DUP des AFNT, en date du 12 mars 2020, confirmant la légalité de la DUP des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse. Cette décision a été définitivement entérinée par décision du Conseil d'État du 23 avril 2021.

Par arrêté du 29 août 2022, le Préfet de Haute-Garonne a prorogé les effets de la DUP initiale, prévue pour 5 ans, pour une durée de 5 ans supplémentaires.

L'arrêté de DUP et son arrêté de prorogation sont présentés au chapitre 5.2.

L'**enquête parcellaire** des AFNT s'est déroulée du 30 mai au 24 juin 2022. Le rapport de la commission d'enquête a été publié fin juillet 2022.

3.2. Présentation générale de l'opération des Aménagements Ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT)

3.2.1. Les objectifs de l'opération

L'objectif de l'opération AFNT est de permettre d'accueillir, dans des conditions optimales de confort et de robustesse, l'ensemble des trafics projetés à court, moyen et long terme (horizon + 30 ans) par les autorités organisatrices de transport ferroviaire, en cohérence avec les autres modes de transport et les contraintes qui s'imposent au secteur géographique de la banlieue nord de Toulouse.

Ainsi, les aménagements programmés visent plusieurs objectifs :

- ▶ **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),
- ▶ **Augmenter la capacité de la ligne pour faire circuler de nouveaux trains et notamment :**
 - Permettre l'entrée des TAGV en provenance (ou à destination) de la ligne nouvelle GPSO, en zone urbaine jusqu'à la gare de Toulouse-Matabiau,
 - Répondre au besoin d'augmentation du trafic de marchandises (fret),
- ▶ **Améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs toulousains (métro, bus), en :**
 - Permettant la mise en place d'une desserte cadencée sur les haltes urbaines et périurbaines, concrétisée en particulier par la connexion à la station de métro de la Ligne B du réseau Tisséo, ainsi qu'à la future ligne C du métro (projet « Toulouse Aerospace Express » ou TAE), entre la station de métro « La Vache » et la halte ferroviaire « Route de Launaguet »,
 - Développant les haltes dans une perspective multimodale associant route, bus, modes doux et trains en cohérence avec les schémas de déplacements urbains sur le nord toulousain.

Aujourd'hui, sur la section de ligne existante entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse-Matabiau, qui compte 2 ou 3 voies, circulent des trains aptes à la grande vitesse (TAGV), des trains express régionaux (TER), des trains d'équilibre du territoire (TET), des trains Intercités et des trains de marchandises.

L'importante hétérogénéité des services rend la section quasi-saturée aux heures de pointe. Le moindre aléa d'exploitation (panne, accident) a des impacts très importants sur la qualité du service aux voyageurs (retards, annulation).

Ainsi, en heure de pointe, il n'est possible de ne passer que le trafic suivant :

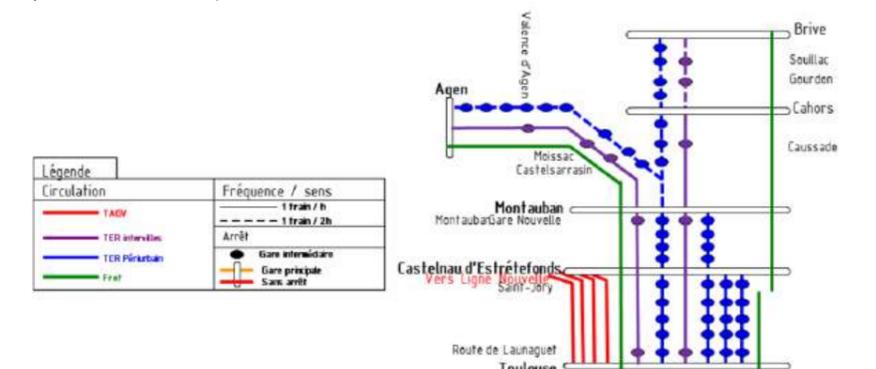
- ▶ 1 TàGV
- ▶ 1 TET
- ▶ 4 TER intervalles ou omnibus¹ à destination d'Agen, Brive ou Cahors
- ▶ 1 train de fret

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 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.

Ces objectifs des trafics potentiels, à l'heure de pointe, et pour chaque sens de circulation, ont été définis et sont illustrés sur la figure suivante :

Objectifs de trafic à l'horizon AFNT/GPSO (Source : SNCF Réseau – étude préliminaire AFNT)



¹ Un train omnibus est un train de voyageurs qui dessert toutes les gares de son parcours.

Le trafic TAGV peut être scindé en :

- ▶ 2 TAGV Toulouse-Paris,
- ▶ 1 TAGV intersecteurs pour assurer des missions entre Bilbao et Montpellier (et au-delà),
- ▶ 1 TAGV en éventuelle substitution des TET circulant aujourd'hui sur la transversale sud Bordeaux-Marseille. Le ministre des transports a annoncé le 8 juin 2023 la commande d'une vingtaine de rames automotrices OXYGENE construite par CAF à livrer à partir de l'horizon 2027 afin de remplacer les actuelles voitures Corail tractées assurant les services Intercités conventionnés (convention 2022-2031).

S'agissant du trafic de marchandises, l'heure de pointe devra pouvoir absorber 2 trains par sens au passage en gare Matabiau et en ligne sur le principe d'un sillon direct entre Toulouse et Montauban et un sillon avec rupture en gare marchandises de Saint-Jory.

À noter quelques évolutions positives pour le transport de voyageurs par rapport à l'offre présentée lors du Dossier d'enquête publique préalable à la DUP :

- ▶ Les trains interilles s'arrêteront à Castelnau d'Estrétefonds,
- ▶ Les TET circulant entre Paris et Toulouse par la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse demeureront, en alternance avec les TER interilles entre Toulouse et Brive.

L'un des principaux objectifs d'AFNT étant de développer le trafic de proche banlieue nord, réduit aujourd'hui entre Toulouse et Saint-Jory à la desserte de la seule halte de Lacourtenourt, il est ainsi prévu que l'ensemble des trains omnibus puisse desservir **toutes les haltes** présentes entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds (*du nord au sud*) :

- ▶ Saint-Jory.
- ▶ Fenouillet Saint-Alban,
- ▶ Lacourtenourt,
- ▶ Lalande l'église,
- ▶ Route de Launaguet (*connexion à la station « La Vache » de la ligne B du métro*)

L'objectif de faciliter l'intermodalité, et notamment la connexion fer-métro « Route de Launaguet / La Vache », a également orienté les partenaires vers la prévision d'un arrêt systématique des trains de voyageurs autres que TGV/TET dans cette halte. Il s'agit de permettre une liaison directe avec la Ligne B du métro toulousain alors que Matabiau constitue la liaison avec la Ligne A du métro. Les simulations de montées-descentes en halte de Route de Launaguet montrent que 50% des voyageurs empruntant la ligne souhaiteraient descendre à cette halte.

Cette connexion est encore plus justifiée à l'horizon de création de la nouvelle ligne C du métro (projet « Toulouse Aerospace Express » ou TAE) qui prévoit également une station implantée entre la station « La Vache » actuelle (ligne B) et la future halte ferroviaire.

Au niveau des pôles d'échange en général, il convient de noter les objectifs de rabattement et de cohérence, du mode de transport ferroviaire avec les autres modes de transport terrestre (transports collectifs, véhicules particuliers et modes doux). S'agissant du trafic TER sur une journée de semaine, le nombre de trains passera de 58 à 98 TER à la mise en service. En termes de voyageurs, le nombre de voyageurs fréquentant les trains du quotidien attendus à la mise en service de l'opération est de 5,9 millions de voyageurs par an, soit +97% par rapport à la situation de référence.

3.2.2. L'intérêt public majeur de l'opération des AFNT

L'opération des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse participe à des politiques publiques d'ampleur locales ou nationales :

- ▶ L'opération des AFNT a fait l'objet d'une **Déclaration d'Utilité Publique** le 04 janvier 2016. Cette décision a été définitivement entérinée par décision du Conseil d'État du 23 avril 2021. Par arrêté préfectoral du 29/08/2022, les effets de la DUP ont été prorogés jusqu'au 30 septembre 2027 ;
- ▶ L'opération des AFNT inclut la **mise en accessibilité** des haltes ferroviaires pour permettre à tous les publics, y compris ceux à mobilité réduite, d'accéder à un transport en commun efficace ;
- ▶ Outre les financements européens déjà obtenus (phase PRO) et à venir (phase REA), l'opération est soutenue, au même titre que les Lignes Nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et que les AFSB, par l'Etat et la Société de financement GPSO. Cette dernière, créée début 2022, représente et porte la participation financière globale de 5,6 M€ votées par 25 collectivités territoriales que sont les 2 régions administratives d'Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, 8 départements et 15 métropoles ou communautés de communes. Cette volonté commune de porter le projet GPSO montre la cohérence nationale de la politique publique.

L'opération des AFNT a des **conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement**

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. Le bilan carbone de l'opération AFNT a été réalisé et permet de montrer que le report modal pendant la phase exploitation, les émissions de gaz à effet de serre permettront de compenser au bout d'une période comprise entre 7 ans et 11 ans (suivant le scénario AME ou AMS) celles émises lors de la construction.

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 10000 voyageurs quotidiens, nouveaux (~1000 voyageurs) ou bien captés aux véhicules particuliers (~9000 voyageurs) et aux autocars (~350 voyageurs). Un taux de croissance supérieur entre 1,2 et 1,3% est attendu sur les années ultérieures.

L'opération AFNT améliore la **sécurité et la santé publique**

- ▶ L'opération des AFNT permet de consolider le réseau existant en offrant un réseau ferré fiable et sécurisé, pour son exploitation et pour son environnement. La mise à 4 voies de l'infrastructure et la remise à niveau de la signalisation ferroviaire permet d'apporter une robustesse de l'exploitation et limiter ainsi les conséquences pour les usagers des situations perturbées, rendant ce mode de transport plus attractif ;
- ▶ Le report modal des usagers vers le train améliore la sécurité des déplacements en réduisant le nombre d'accidentés de la route.

L'opération AFNT permet des **répercussions positives sur le milieu économique et social**

- ▶ L'attractivité des territoires et le développement économique local seront renforcés :
 - Les projets de pôles d'échanges accompagnant les haltes et leur desserte ont permis de poursuivre les réflexions de la part des communes et de Toulouse Métropole afin de connecter le réseau de transport en commun et les réseaux de mode doux au projet ferroviaire.
 - Le projet mobilise des fournisseurs et des entreprises locales, et permet de créer ou pérenniser des emplois locaux : des engagements ont été pris à ce titre dans la démarche d'achat. De plus, une charte partenariale des bonnes pratiques pour la réalisation des AFNT a été signée en février 2023 avec la Fédération Nationale des Travaux Publics. Ce partenariat a vocation à aborder diverses thématiques, notamment : l'acceptabilité du chantier de construction, la passation et l'exécution des marchés de travaux, les engagements développement durable du projet, l'emploi et la formation, l'harmonisation des pratiques et la promotion des métiers.
- ▶ L'opération des AFNT permettra de **faciliter l'accès aux zones d'emploi, de culture et aux services de santé**.

3.2.3. Caractéristiques générales

L'ensemble de l'opération des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse est présenté en détails dans le **chapitre 6** du présent Dossier « chapeau ». Une brève présentation est intégrée ici.

L'opération des AFNT s'étend entre les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Toulouse, dans le département de la Haute-Garonne, du Km (ou PK) 234+300 au Km (ou PK) 256+000 de la ligne actuelle Bordeaux-Sète.

Il traverse successivement cinq communes : **Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse.**

Sur ce secteur, la ligne ferroviaire comprend aujourd'hui :

- ▶ 2 voies principales (voie 1 et voie 2²) ;
- ▶ 1 voie banalisée (voie « banale ») qui relie le sud du triage de Saint-Jory à la gare de Toulouse-Matabiau ;
- ▶ 1 voie de service (voie « Lalande »), actuellement utilisée pour la desserte des Installations Terminales Embranchées (ITE), depuis le quartier de Lalande jusqu'à Toulouse-Matabiau.

Les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse concernent ainsi un linéaire d'environ 19 km de ligne existante. Ils consistent en :

- ▶ la **mise à quatre voies** de tout le linéaire allant du raccordement de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse du GPSO sur Saint-Jory, à la gare de Toulouse-Matabiau - du PK 237+500 (pont-rail de l'Hers) au PK 255+000 (site de remisage et de maintenance de Raynal) - ;
- ▶ l'aménagement d'une **gare terminus de retournement à Castelnau d'Estrétefonds**, afin de créer une desserte périurbaine de proximité - du PK 234+300 au PK 235+700 - ;
- ▶ la création d'une interconnexion fer/métro, entre la halte de Route de Launaguet et la station de métro « La Vache » ;
- ▶ le **réaménagement et la mise aux normes d'accessibilité des 6 points d'arrêts du linéaire** suivants : Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet / Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande-l'Église, Route de Launaguet. Les haltes de Fenouillet-Saint-Alban et de Lacourtenourt seront déplacées vers le sud afin de favoriser leur insertion et leur usage dans le cadre plus large du développement urbain, tandis que la halte de Route de Launaguet sera déplacée vers le nord, favorisant l'interconnexion avec la station « La Vache » de la ligne B du métro (ainsi que la future ligne C du projet TAE).

Ces aménagements de l'infrastructure actuelle nécessitent :

² En France (hors région Alsace-Moselle), les circulations ferroviaires se font à gauche, la voie paire étant celle qui se dirige vers Paris. Dans le cadre des AFNT, la voie 2 est celle qui fait circuler les trains vers le Nord, et se situe donc côté canal latéral.

- ▶ des **travaux sur la majorité des ouvrages d'art** (ponts-routes et ponts-rails, murs de soutènement) jalonnant le linéaire ;
- ▶ des **travaux de terrassement, d'assainissement, de voie ferrée et caténaire** pour la création des voies nouvelles et l'aménagement des voies existantes ;
- ▶ la **création d'un ouvrage de protection vis-à-vis du site Total Marketing France** (dépôt d'hydrocarbures de Lespinasse), afin de respecter le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de ce site Seveso seuil haut ;
- ▶ l'**adaptation de l'infrastructure ferroviaire existante** : modification de la signalisation, des postes de signalisation, des télécommunications ferroviaires, énergie de traction électrique ... ;
- ▶ la **reprise de la berge côté est du Canal latéral à la Garonne** sur un linéaire cumulé d'environ **4,7 km (dont 3,36 km d'impact sur le miroir d'eau)** et la réalisation d'un **traitement paysager** de cette berge sur tout le linéaire de l'opération ;
- ▶ des **aménagements** inhérents à l'opération tels que les aménagements de voiries, pose d'écrans acoustiques sur un linéaire d'un peu plus de 8 km), isolations de façade ;
- ▶ la **libération foncière** préalable des espaces nécessaires à l'opération, avec les déconstructions des bâtiments gênants et les déviations de réseaux tiers et en particulier la **mise en souterrain d'une partie de la ligne aérienne électrique 63kV** entre les postes de Ginestous et de Saint-Alban (projet porté par RTE)
- ▶ les mesures de compensation des impacts de l'opération sur l'environnement.

3.2.4. Définition de la zone d'étude : cas particuliers et limites géographiques de la présente autorisation

La zone d'études correspond à un fuseau de **250 mètres** de part et d'autre :

- ▶ de la voie ferrée actuelle, entre l'écluse d'Embalens (à Castelnau-d'Estrétefonds) et la gare de Toulouse-Raynal (à Toulouse), opération portée par SNCF Réseau ;
- ▶ du projet de mise en souterrain d'une partie de la ligne aérienne électrique 63kV entre les postes de Ginestous et de Saint-Alban (projet porté par RTE).

Cette zone d'études a été définie de manière à prendre en compte les emprises des travaux et l'ensemble des enjeux susceptibles d'être concernés par l'opération.

En application de l'article L.222-1 III du Code de l'Environnement, et de la notion de projet unique, l'ensemble des contraintes environnementales

dans ce périmètre est étudié uniquement dans le cadre de l'**étude d'impact (Pièce F)**.

Ainsi, RTE, Maître d'Ouvrage du projet d'enfouissement de la ligne électrique Ginestous-Saint-Alban, portera, en son nom propre, l'ensemble des autres procédures environnementales éventuellement nécessaires à son projet. Le projet RTE est donc exclu de la présente demande d'Autorisation Environnementale.

L'aire d'étude AFNT comprend ainsi les 8 communes de *Saint-Rustice, Castelnau d'Estrétefonds, Grenade, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet, Aucamville* et Toulouse, dans le département de la Haute-Garonne (*les communes en italiques ne sont pas directement concernées par le tracé mais sont pour partie dans le périmètre d'étude ; elles sont indiquées en italique dans l'ensemble de l'étude*).

Une précision est également à noter concernant la définition des périmètres urbains des **parvis d'échanges multimodaux** qui accompagneront les haltes ferroviaires de l'opération des AFNT. Leur vision s'inscrit dans un contexte et des enjeux urbains qui dépassent le périmètre de l'opération AFNT, c'est pourquoi est étudiée l'opportunité que la maîtrise d'ouvrage de ces parvis multimodaux (parking, quais de bus, modes doux, etc...) soit transférée à la commune de Castelnau d'Estrétefonds ainsi qu'à **Toulouse Métropole**. L'avancement des études, toujours en cours, sur les PEM, ne permet pas à ce stade d'envisager d'en présenter les impacts dans la présente demande d'Autorisation Environnementale. Ces aménagements sont envisagés à l'horizon 2027 au plus tôt et ne sont donc pas sur le chemin critique en termes de planning, par rapport aux travaux d'aménagements d'infrastructures ferroviaires liés à l'opération AFNT.

Compte tenu de ces éléments, le présent dossier d'Autorisation Environnementale est déposé **hors périmètre urbain des PEM**, lequel fera l'objet d'un porté à connaissance ultérieur. La description des aménagements prévus à ce stade de l'étude est toutefois présentée dans la description de l'opération.

Enfin, la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse se raccordera sur la ligne existante Bordeaux-Sète au nord de la commune de Saint-Jory, au PK 239+666 (zone de transition de vitesse des TAGV à 160 km/h).

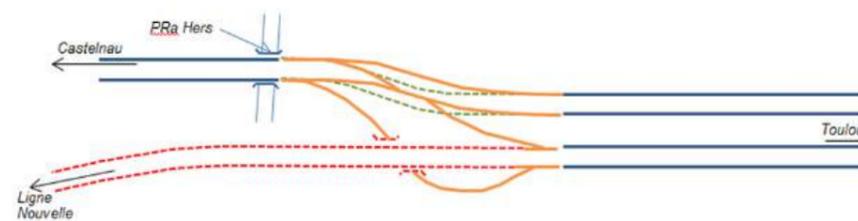
Dans le cadre de l'opération des AFNT, il faut noter la particularité de cette « **zone de raccordement** » qui s'étend sur une longueur d'environ 2,3 km, située entre l'Hers (Pk 237,500) et l'entrée nord de Saint-Jory (Pk 239,800), matérialisée en couleur orange sur le schéma suivant. Les aménagements prévus sur cette zone sont rattachés à l'opération des lignes nouvelles (GPSO) et financés par ce projet. Toutefois, l'actualisation

de l'étude d'impact des AFNT et le dossier de demande d'autorisation environnementale des AFNT intègrent bien ce périmètre géographique dans sa zone d'étude et prend en compte les aménagements prévus afin d'en analyser les impacts.

Il est précisé que des aménagements spécifiques (réalisation anticipée des fondations et piédroits du futur saut-de-mouton³) doivent être réalisés dans le même calendrier que les travaux des AFNT, afin d'optimiser le coût, l'impact et les délais des travaux et permettre la mise en service des AFNT indépendamment du calendrier de mise en service de la Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse.

Ainsi, dans la continuité de l'enquête parcellaire menée en juin 2022 et qui intégrait la zone de raccordement LN, ces travaux sont également inclus dans le périmètre du présent Dossier de demande d'autorisation environnementale (voir détails au paragraphe 7.11.1).

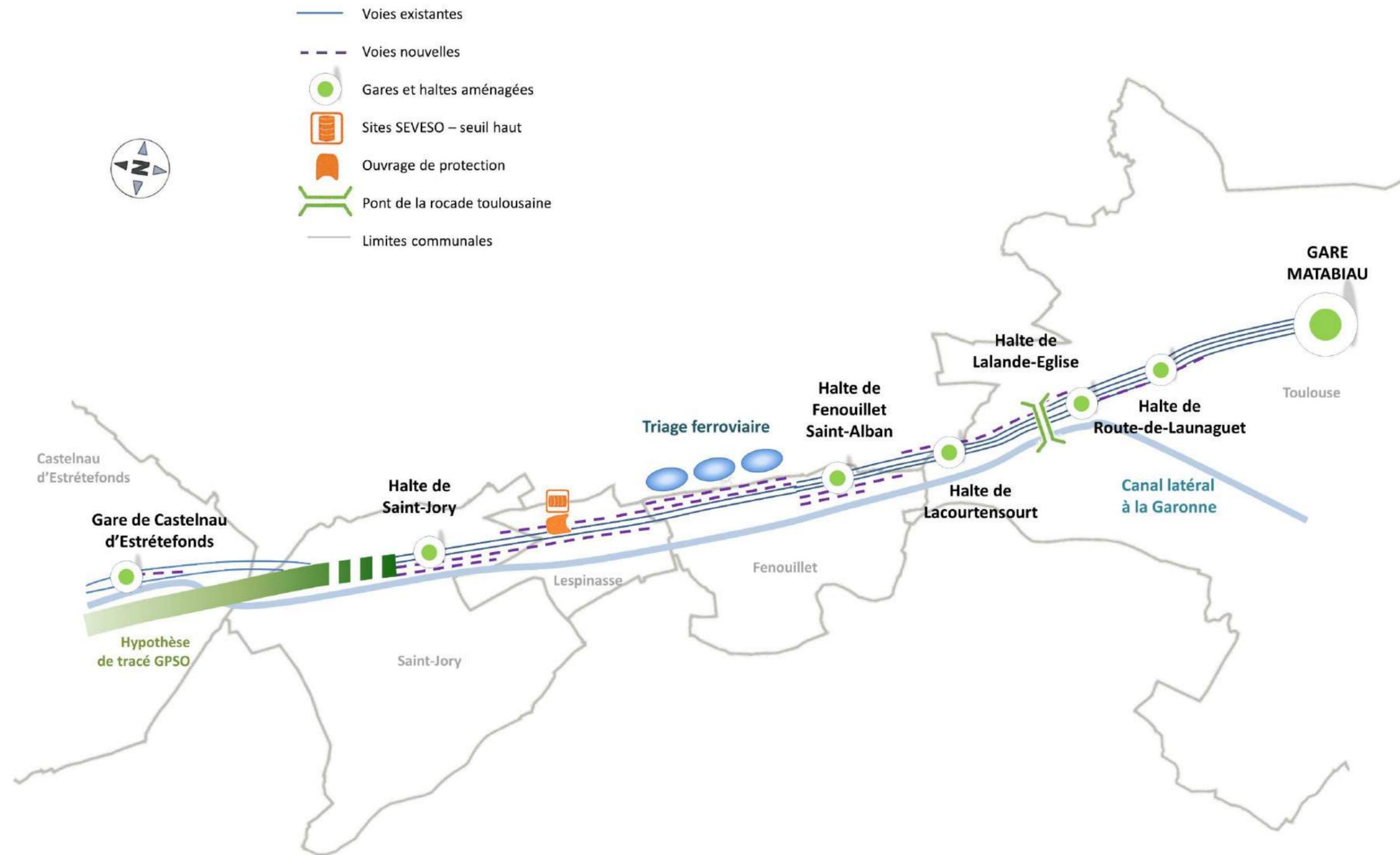
Schéma de la répartition des périmètres des opérations AFNT et Lignes Nouvelles (Source : SNCF Réseau)



Légende :

- périmètre de travaux DUP AFNT
- ... voies existantes déposées
- périmètre de travaux DUP LN compris dans l'étude AVP AFNT
- ... périmètre de travaux pur LN

³ Un ouvrage d'art « saut de mouton » est un passage dénivelé qui permet à des trains de se croiser les uns par-dessus les autres, sans pour autant se gêner ou arrêter la circulation. Ils portent cette dénomination car il s'agit de franchissements sur de courtes distances.



3.2.5. Le planning des travaux et calendrier de mise en service

Les travaux seront réalisés autant que possible en période de jour.

Certaines opérations nécessitant de travailler sur les voies circulées, ou à proximité immédiate de celles-ci, impliqueront de couper momentanément la circulation des trains. Selon la possibilité de recourir à des interruptions de trafics, certains types de travaux seront réalisés de nuit, voire pendant les week-ends.

Sous réserve d'obtenir l'autorisation environnementale, les premiers travaux des AFNT devraient démarrer fin 2023 / début 2024.

Les mises en service envisagées se situent en 2 temps :

- Mise en service du terminus partiel de Castelnau d'Estrétefonds et de la desserte au passage de la halte Route de Launaguet : **fin 2026**
- Mise en service de la situation cible à 4 voies **fin 2031**.

Ces 2 étapes et leurs horizons de mise en service nécessitent une validation par les partenaires des conditions d'exécution des travaux et une validation par les entreprises ferroviaires et autorités organisatrices des transports de l'impact des travaux sur les circulations commerciales.

Plus l'impact sur les circulations commerciales est important, plus le planning peut être resserré. L'impact sur l'ensemble de la ligne doit être regardé, aussi le travail est mené conjointement avec l'opération des AFSB (Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux). Initialement envisagé sur 10 ans, il a été demandé à SNCF Réseau de travailler sur un planning AFNT resserré sur **8 ans**.

Ces travaux sont particulièrement et durablement impactant pour les services ferroviaires voyageurs et transporteurs. Les besoins sont de trois ordres :

- ▶ Opérations coup de poing (OCP) de 12h à 120h tous les ans pour AFSB/AFNT et des fermetures exceptionnelles de 6 à 10 jours en 2029, 2030 et 2031 sur l'axe Toulouse-Montauban ;
- ▶ Interruptions temporaires de circulation (ITC) de nuit conséquentes dans la durée et concentrées sur les secteurs AFSB et AFNT ;
- ▶ Limitations de vitesse permanentes et temporaires concentrées sur les secteurs AFSB et AFNT entraînant un allongement important du temps de parcours entre Bordeaux et Toulouse.

Afin de concilier au mieux les enjeux liés aux opérations AFNT et AFSB et les enjeux pour les services (voyageurs et fret), une concertation amont a été menée entre octobre 2021 et février 2022.

Cette phase de concertation amont se conclut formellement par les dispositions suivantes en termes d'Interruption Temporaire de Circulation ou d'augmentation du temps de parcours pour AFNT, comme suit :

- ▶ 30 à 40% des travaux situés en dehors des voies ferrées mais aux abords se dérouleront les jours « semaine » dans des conditions d'intervention permettant de maîtriser la qualité, et la sécurité des travaux en bordure des voies ferrées. Pour se faire, des dispositions devront être prises pour réduire la vitesse des trains aux abords des voies circulées sur les 19 kms de travaux. Cela amènera des augmentations du temps de parcours entre Bordeaux - Montauban et entre Montauban – Toulouse, entre 16 et 22 mn par voie ;
- ▶ 40 à 50% des travaux situés sur les voies ferrées circulées devront être réalisés durant les nuits « semaine » du dimanche soir au vendredi matin, nécessitant des Interruptions Temporaires de Circulation (ITC) de nuit conséquentes dans la durée, de 8h pour chacune des voies ferrées, complétées d'ITC communes (SIM) de 7h interdisant la circulation de tous les trains durant cette durée ;
- ▶ Les travaux de ripage de la structure de certains ouvrages d'art (ponts-routes, ponts-rails, passerelles), et certains travaux de caténaires et de signalisation ferroviaire nécessiteront l'interruption totale de la circulation durant 5 week-end/an (OCP) durant les années de travaux de 2024 à 2031, variant de 12h à 72h.
- ▶ Les travaux de basculage des nouvelles voies créées et de mises en service des systèmes techniques ferroviaires (postes d'aiguillage, télécommandes, caténaires...) nécessiteront l'interruption totale de la circulation durant des fermetures exceptionnelles (OCP exceptionnelles) durant les années 2029, 2030 et 2031, variant de 6 à 10 jours (soit de 144 h à 240 h).

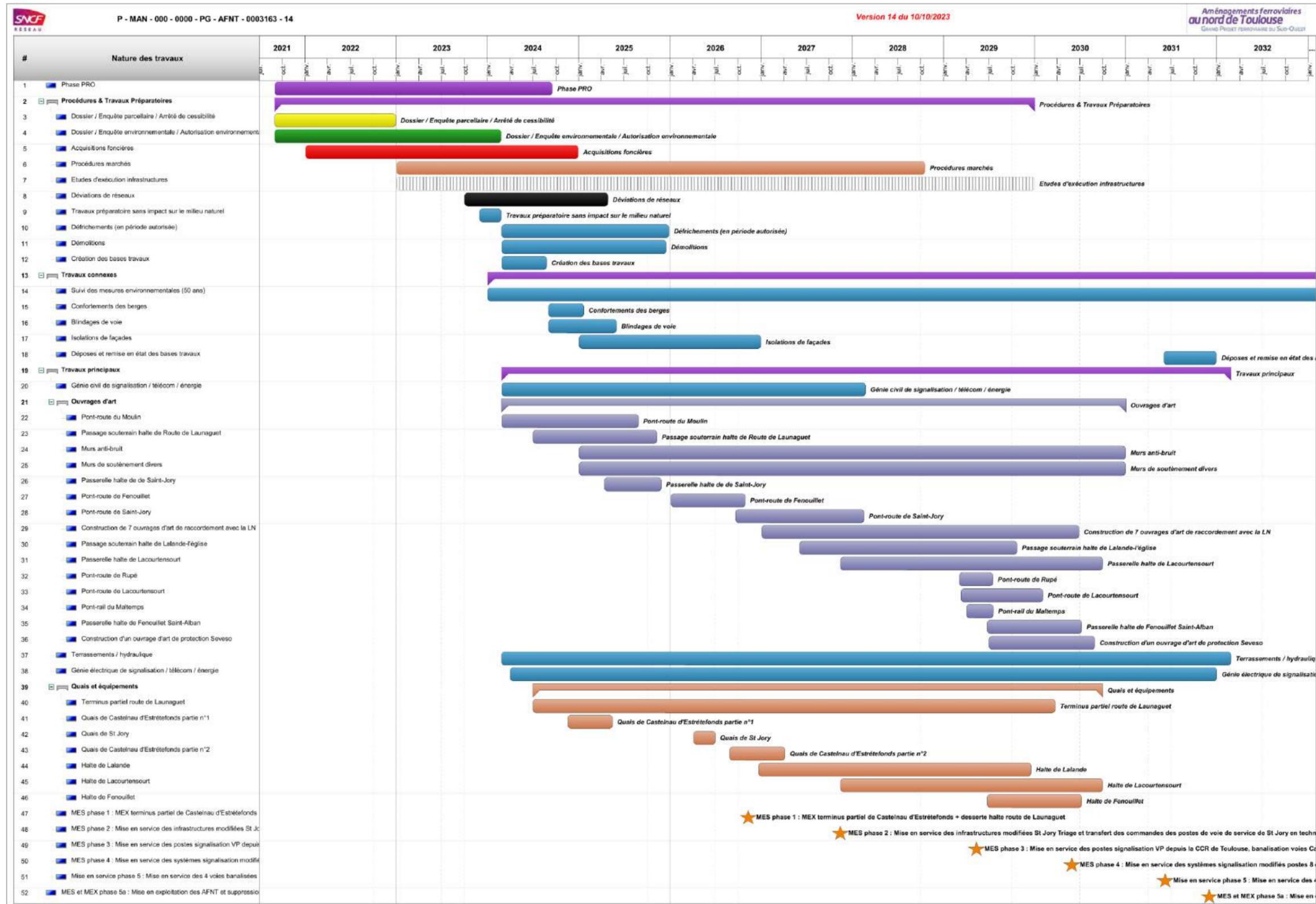
Un planning général prenant en compte ces éléments et la demande de mises en service anticipées pour Castelnau-d'Estrétefonds et Route de Launaguet est présenté en suivant.

Pour faciliter la lecture, le tableau suivant détaille les périmètres d'opération des différents lots de maîtrise d'œuvre évoqués :

Lot MOE	PK voie ferrée		Repérage géographique
	Début	Fin	
BP1	234+640	235+735	Zone Gare de Castelnau d'Estrétefonds
<i>PK 235+735 à 237+000 : pas de travaux sur les voies existantes</i>			
BP2	237+500	241+500	Zone entre l'Hers-Mort et le sud de la commune de Saint-Jory
B	241+500	246+000	Zone entre le sud de Saint-Jory et la limite sud de la gare de marchandise (communes de Lespinasse et Fenouillet)
C	246+000	254+220	Partie sud du tracé depuis la gare de marchandise jusqu'à Matabiau (communes de Fenouillet et Toulouse)
BP4	-	-	Lot de MOE en charge du confortement des berges du canal latéral

Un planning plus détaillé des travaux est également fourni au Chapitre 10.

Planning général des travaux (Source : SNCF Réseau)



CHAPITRE 4. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR ET DES AUTEURS DES ÉTUDES

4.1. Identification du demandeur

Le présent dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants, et en application des articles R.214-1 et suivants du Code de l'Environnement, est effectué pour le compte de **SNCF Réseau**, maître d'ouvrage de l'opération des Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

DEMANDEUR :

Société Nationale des Chemins de Fer Français – SNCF Réseau
Direction Territoriale Occitanie
2, esplanade Compans Caffarelli
31500 TOULOUSE
N° de SIRET : 412 280 737 20375

4.2. Auteurs des études



72-76, rue Henry Farman
75015 Paris.

Chef de projet : Steve GUERULT
Chargés d'étude environnement : Camille DORMOY et Romain ANGELATS
Cartographie : Justine LICHTER
Bilan Carbone : Shérif SALIM
Paysagiste : Sébastien CASASSUS

Dossier d'autorisation environnementale
Actualisation de l'étude d'impact
Dossier de saisine de l'archéologie préventive
Actualisation de l'étude d'insertion paysagère
Actualisation du Bilan carbone



28, chemin du Petit Bois
BP36
69131 ÉCULLY Cedex

Emanuel REYNAUD

Étude vibratoire



Site AGROPARC
20, rue Lawrence Durrell
BP 31 285
84 911 Avignon Cedex 9

Chef de projet écologie : Florent SKARNIAK
Écologue : Laurent BOURGOUIN

Volet CNPN, volet défrichement
Investigations pédologiques zones humides



263 Av. de St Antoine
13015 Marseille

Responsable de l'étude : Pierre-Yves NADEAU

Étude acoustique

CHAPITRE 5. LOCALISATION DE L'OPÉRATION ET JUSTIFICATION DE LA MAITRISE FONCIÈRE DES TERRAINS

5.1. Plan de situation des infrastructures projetées

La section de ligne ferroviaire Castelnau – Toulouse-Matabiau, est située sur la ligne Bordeaux-Sète du Réseau Ferré National (RFN).

L'opération AFNT s'étend sur 5 communes, du nord au sud : **Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet** et **Toulouse**, du Km (ou PK) 234+300 au Km (ou PK) 256+000 de la ligne actuelle Bordeaux-Sète.

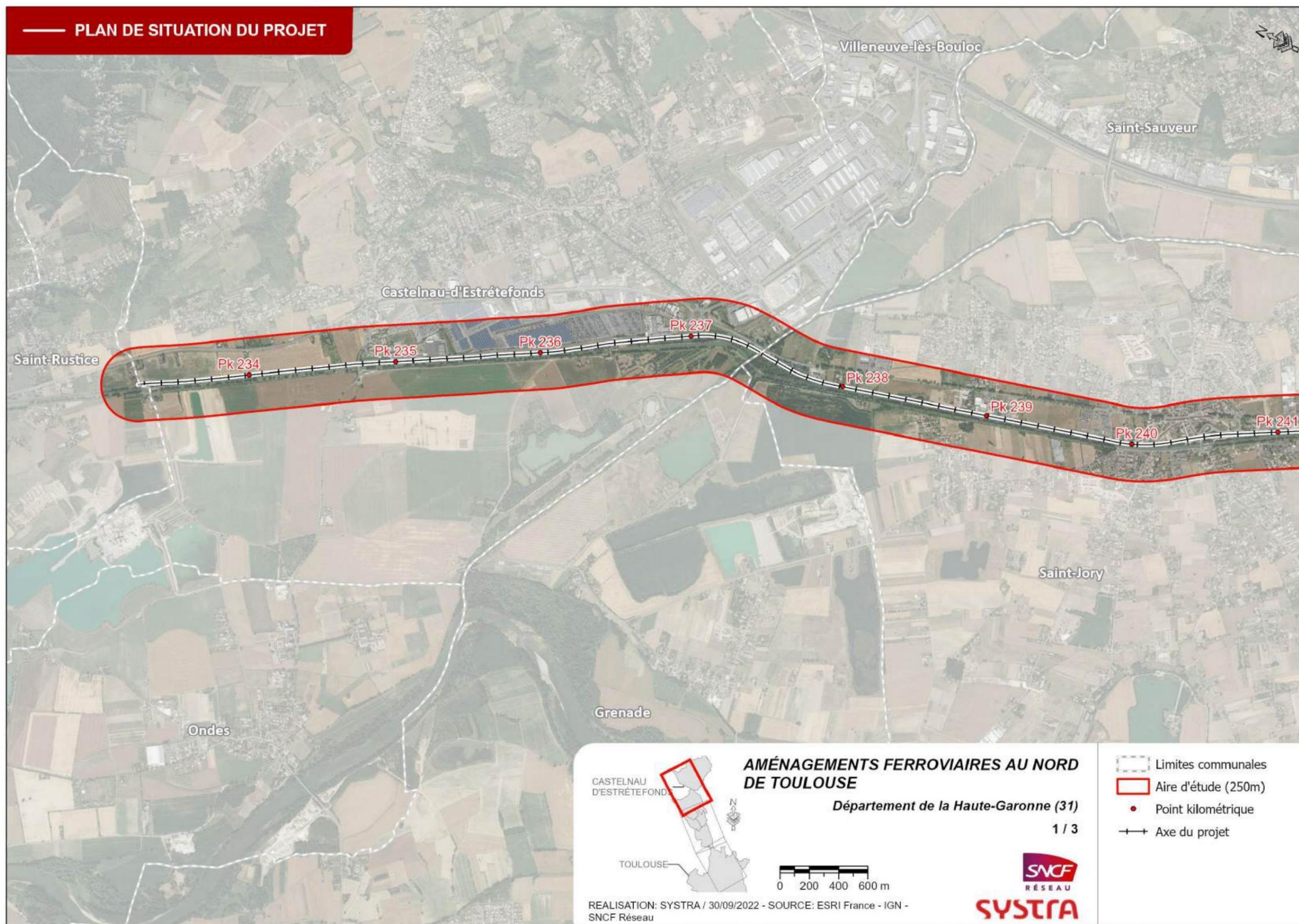
L'opération s'insère, depuis le nord de Castelnau d'Estrétefonds jusqu'à la gare de Toulouse-Matabiau dans un contexte urbain (de Aucamville jusqu'à la gare Matabiau) à périurbain, marqué par la présence de nombreuses zones industrielles (usines, carrières, zones d'activités), commerciales (centres commerciaux divers), urbaines (lotissements) ainsi que par un fort maillage de transport (boulevard périphérique, M820, voies ferrées et gare de triage).

Sur ce secteur, la voie ferrée est caractérisée par la **présence immédiate du Canal latéral à la Garonne**.

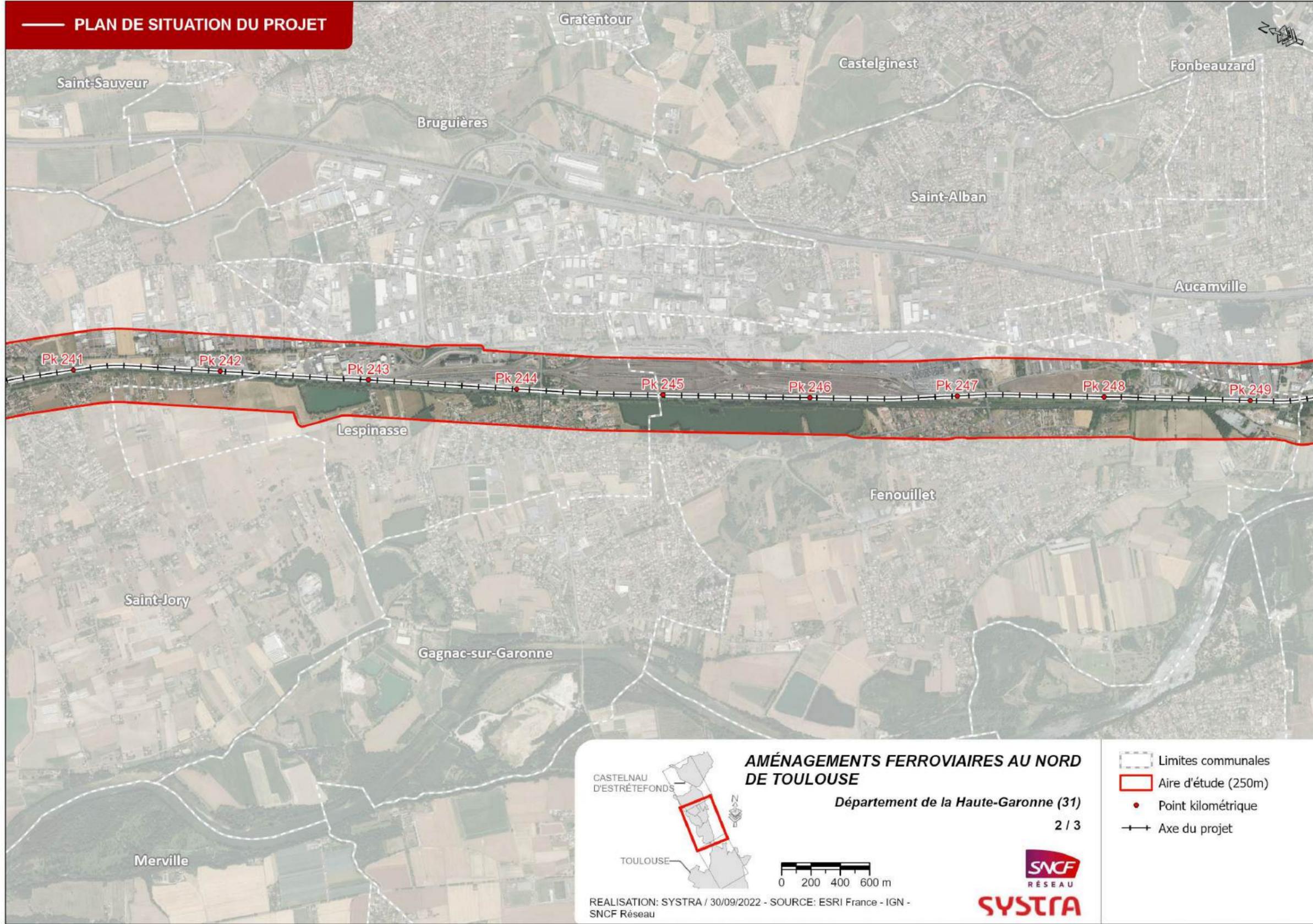
La figure en page suivante présente un plan de situation de l'opération et de la zone d'étude (fuseau de 250 mètres de part et d'autre de la voie ferrée).

Le présent rapport présente également et respectivement :

- ▶ Au Chapitre 8 : le plan général des travaux
- ▶ Au Chapitre 9 : le plan des emprises de l'opération matérialisant et détaillant les emprises définitives (ED) et les occupations temporaires (OT)



PLAN DE SITUATION DU PROJET



AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)
 2 / 3

Limites communales
 Aire d'étude (250m)
• Point kilométrique
 → Axe du projet

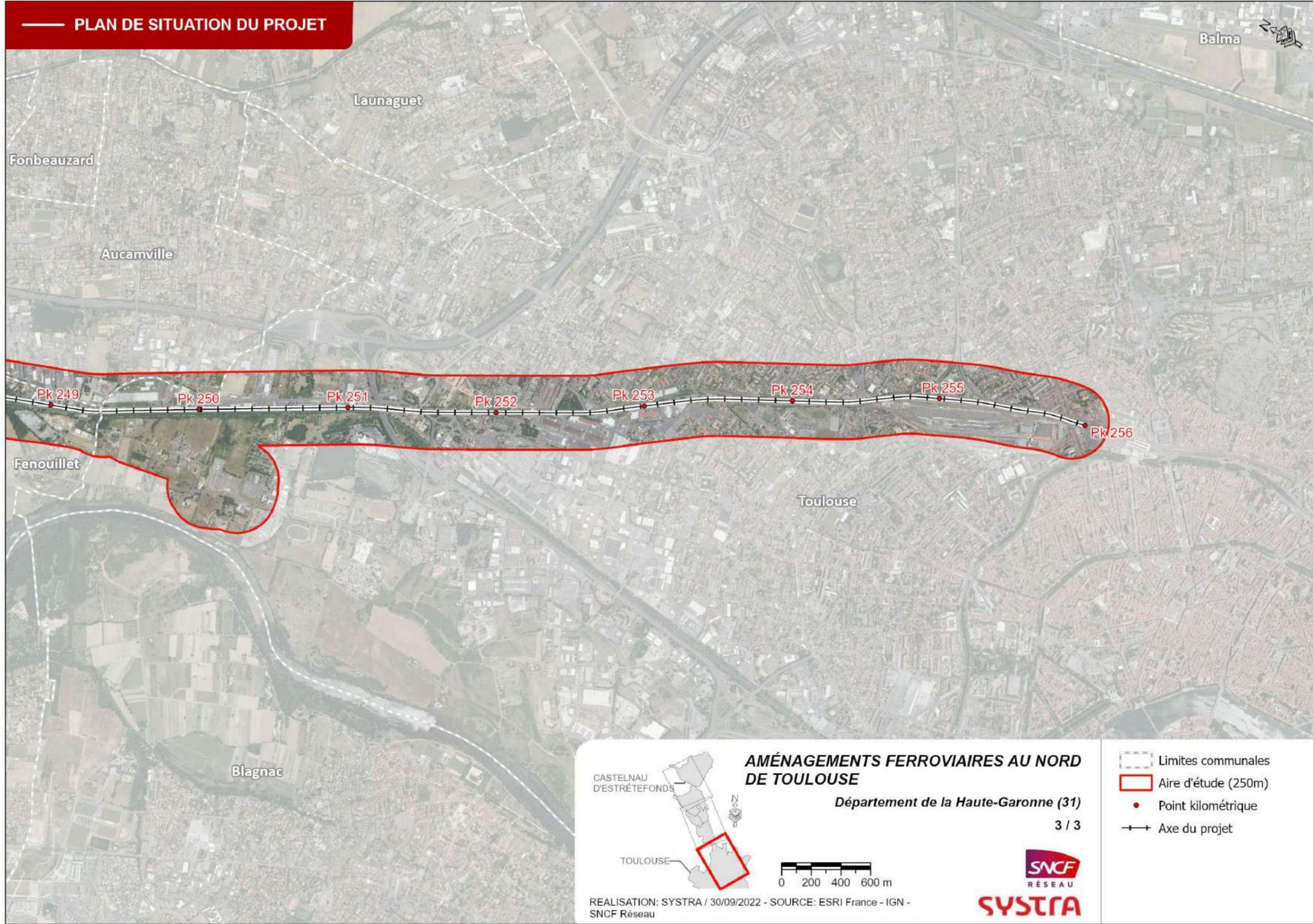
CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS
 TOULOUSE

0 200 400 600 m

REALISATION: SYSTRA / 30/09/2022 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

SNCF
 RÉSEAU
SYSTRA

— PLAN DE SITUATION DU PROJET



AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)
 3 / 3

Limites communales
 Aire d'étude (250m)
• Point kilométrique
 + Axe du projet

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS
 TOULOUSE

0 200 400 600 m

REALISATION: SYSTRA / 30/09/2022 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau




5.2. Maîtrise foncière des terrains

5.2.1. Une opération déclarée d'utilité publique

Pour rappel, l'opération des AFNT a été mise à l'enquête publique en octobre 2014.

L'opération a été déclarée d'utilité publique (DUP) par arrêté du Préfet de Haute-Garonne du 4 janvier 2016. Cet arrêté a fait l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Toulouse, lequel a annulé la DUP par jugement en date du 15 juin 2018.

Le 12 mars 2020, la Cour administrative d'appel de Bordeaux a annulé ce jugement et rejeté le recours formé contre la DUP des AFNT, confirmant la légalité de la DUP des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse. Cette décision a été définitivement entérinée par décision du Conseil d'État du 23 avril 2021.

Par arrêté du 29 août 2022, le Préfet de Haute-Garonne a prorogé les effets de la DUP initiale, prévue pour 5 ans, pour une durée de 5 ans supplémentaires.

*La poursuite des procédures, en vue de la maîtrise foncière de l'ensemble de la zone nécessaire à la réalisation des AFNT, est donc permise par la **Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**.*

L'arrêté de DUP et son arrêté de prorogation sont présentés ci-après :

Arrêté du 04 janvier 2016 déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

PREFECTURE

Direction des relations
avec les collectivités locales

Bureau de l'aménagement commercial
et de l'utilité publique

ARRETE

déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds

Programme : Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest
Opération : Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse
Communes de : Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds ;
Maître d'ouvrage : SNCF Réseau

LE PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRENEES,
PREFET DE LA HAUTE-GARONNE,
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR,
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L.110-1 relatif aux modalités d'organisation des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement, L.121-1, L.121-2 et L.121-4 portant sur les conditions d'intervention de la déclaration d'utilité publique et L.122-5 afférent à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme par une déclaration d'utilité publique ;

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L.122-1 à L.122-12 et R.122-1 à R.122-24 concernant les études d'impact des projets, L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 concernant l'organisation des enquêtes publiques portant sur les opérations susceptibles d'affecter l'environnement et L.414-4 et R.414-19 à R.414-26 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment les articles L.104-2 concernant l'évaluation environnementale des évolutions des documents d'urbanisme et L.153-54 relatif à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme par une déclaration d'utilité publique ;

Vu le code des transports et notamment les articles L. 1511-1 et suivants relatifs à l'évaluation des projets en phase d'élaboration et après mise en service ;

Vu le code forestier ;

1
1, Place Saint-Étienne - 31038 TOULOUSE CEDEX 9 - Tél. 05 34 45 34 45
<http://www.haute-garonne.gouv.fr>

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code rural et de la pêche maritime ;

Vu le code du patrimoine ;

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, notamment l'article L.2101-1 portant constitution, à compter du 1^{er} janvier 2015, de SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités en groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France ;

Vu le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application de la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau Ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;

Vu le schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération toulousaine approuvé le 16 mars 2012 ;

Vu le plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine approuvé le 17 octobre 2012 ;

Vu le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne adopté pour la période 2010-2015 ;

Vu le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie approuvé le 29 juin 2012 ;

Vu le plan régional santé environnement approuvé le 18 novembre 2011 ;

Vu le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine adopté le 24 avril 2006 ;

Vu les plans de prévention des risques d'inondation Garonne, Garonne Aval et Garonne Nord opposables ;

Vu le schéma départemental des carrières approuvé le 10 décembre 2009 ;

Vu le plan local d'urbanisme opposable de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory ;

Vu le plan local d'urbanisme opposable de Castelnau d'Estrétefonds ;

Vu les travaux d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse projetés par Réseau Ferré de France sur le territoire des communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds ;

Vu les bilans des débats publics publiés le 18 janvier 2006 sur la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse ;

Vu l'approbation ministérielle du 30 mars 2012 actant la consistance du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, retenant le tracé de référence sur l'essentiel du linéaire des lignes nouvelles et incluant au programme les aménagements des lignes ferroviaires existantes au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse ;

Vu les décisions de la commission nationale du débat public du 5 décembre 2012 estimant qu'il n'est pas nécessaire de procéder à de nouveaux débats ;

Vu la décision du 28 mars 2012 par laquelle Réseau Ferré de France a validé le bilan de la concertation conduite au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme sur les aménagements de la ligne Saint-Jory- Toulouse Matabiau ;

Vu le bilan de la concertation inter-administrative dressé le 21 février 2013 ;

Vu l'information de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles de la Haute-Garonne sur le programme du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest dont la ligne à grande vitesse Bordeaux -Toulouse et les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse organisée le 18 juillet 2013 ;

Vu la décision ministérielle, du 23 octobre 2013, arrêtant le tracé du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest, retenant un schéma de réalisation en deux phases du programme et définissant la suite des procédures préalables à l'enquête publique pour la première phase soit les projets de lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse ;

Vu la décision ministérielle du 13 juin 2014 décidant du lancement de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des trois opérations constituant la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, soit les projets de lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des établissements publics de coopération intercommunale et des communes concernés ;

Vu la lettre du directeur régional Midi-Pyrénées de Réseau Ferré de France, du 19 juin 2014, sollicitant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

Vu le dossier d'enquête comprenant, conformément aux dispositions des articles R.123-7 et R.123-8 du code de l'environnement, les pièces et avis exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises, dont :

- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique composé conformément aux dispositions des articles R.123-8 du code de l'environnement et R.112-4 du code l'expropriation ;
- le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, établi en application de l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme ;

Vu l'étude d'impact du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest incluant une évaluation des incidences Natura 2000 jointe au dossier d'enquête ;

Vu les évaluations environnementales relatives à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds, jointes au dossier d'enquête;

Vu l'évaluation socio-économique du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest jointe au dossier d'enquête ;

Vu l'avis de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, rendu le 22 janvier 2014, joint au dossier d'enquête ;

Vu l'avis du commissaire général à l'investissement et le rapport de contre-expertise rendus le 29 avril 2014, joint au dossier d'enquête ;

Vu les mémoires en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable de l'autorité environnementale et à l'avis du commissaire général à l'investissement, joints au dossier d'enquête ;

Vu les avis rendus par le préfet de la région Midi-Pyrénées, autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds, joints au dossier d'enquête ;

Vu l'avis du ministre en charge de l'agriculture du 4 août 2014;

Vu l'avis de France Domaine du 21 décembre 2012, joint au dossier d'enquête;

Vu l'avis du parc naturel régional des Landes de Gascogne du 13 janvier 2014, joint au dossier d'enquête ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 26 juin 2014 en application des articles L.123-14-2 et L.121-4 du code de l'urbanisme et portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds, joint au dossier d'enquête ;

Vu l'arrêté préfectoral du 25 août 2014 portant ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

Vu l'arrêté préfectoral du 25 novembre 2014 portant prorogation de l'enquête publique précitée ;

Vu les registres d'enquête déposés pendant toute la durée de la consultation à la préfecture de la Haute-Garonne et aux mairies de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds ;

Vu le rapport et les conclusions rendus le 26 février 2014 par la commission d'enquête sur l'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements au nord de Toulouse et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

Vu le mémoire en réponse au rapport de la commission d'enquête établi le 17 juin 2015 par la direction territoriale Midi-Pyrénées de SNCF Réseau ;

Vu les courriers des présidents de la région Midi-Pyrénées, du conseil départemental de la Haute-Garonne et de Toulouse Métropole respectivement en date des 8, 4 et 26 juin 2015 ;

Vu la délibération du 17 décembre 2015 par laquelle le conseil de Toulouse Métropole a rendu un avis favorable assorti d'observations sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, -commune de Toulouse Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- ;

Vu l'avis tacitement favorable à compter du 19 décembre 2015 rendu par le conseil municipal de Castelnau d'Estrétefonds sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

Vu le courrier du 9 décembre 2015 du directeur territorial Midi-Pyrénées de SNCF Réseau sollicitant la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements au nord de Toulouse valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

Considérant que les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements au nord de Toulouse présentent un caractère d'utilité publique, tel que justifié par le document annexé au présent arrêté et requis conformément aux articles L.122-1 du code de l'expropriation et L. 122-1 du code de l'environnement ;

Considérant que l'opération requiert, dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité prévue aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, les évolutions du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds, telles que précisées en annexe au présent arrêté ;

Considérant, telles que synthétisées en annexe, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet sur l'environnement dont il est prévu la mise en œuvre ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne ;

ARRETE

Article 1 – Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux motifs et considérations exposés en annexe et tels que soumis à enquête, les travaux d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse projetés par SNCF Réseau sur le territoire des communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds.

Article 2 – SNCF Réseau est autorisé à acquérir soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation, dans les formes prescrites par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les immeubles ou portions d'immeubles nécessaires à la réalisation du projet susvisé.

Les emprises expropriées des immeubles soumis au régime de la copropriété seront, conformément à l'article L.122-6 du code précité, retirées de la propriété initiale.

Article 3 – La présente déclaration d'utilité publique deviendra caduque à l'expiration d'un délai de 5 ans à compter de la publication du présent arrêté. Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans ce délai.

Article 4 – La présente déclaration d'utilité publique emporte approbation des mises en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- et du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds, telles que soumises à enquête et modifiées comme précisé en annexe.

Les dossiers de mise en compatibilité sont consultables à la préfecture de la Haute-Garonne, à la direction départementale des territoires de la Haute-Garonne, au siège de Toulouse Métropole et aux mairies de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Article 5 – La présente déclaration d'utilité publique tient lieu, par ailleurs, de déclaration de projet en application de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article 6 – Le maître d'ouvrage sera tenu de mettre en œuvre les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine synthétisées en annexe du présent arrêté.

Article 7 – L'étude d'impact, comprenant notamment les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les incidences du projet ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement comme l'ensemble du dossier d'enquête resteront consultables à la préfecture de la Haute-Garonne et à la direction territoriale Midi-Pyrénées de SNCF Réseau aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Article 8 – Le présent arrêté sera affiché pendant le délai de deux mois à la préfecture de la Haute-Garonne, au siège de Toulouse Métropole et aux mairies Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds.

Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département de la Haute-Garonne.

Le présent arrêté sera, en outre, inséré au recueil des actes administratifs des services de l'Etat de la Haute-Garonne et publié sur le site dédié à l'adresse suivante : www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteAFNT.

Article 9 – La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Toulouse soit :

- directement, en l'absence de recours préalable, dans le délai de deux mois à compter de sa publication.

- à l'issue d'un recours préalable, dans les deux mois à compter de la date de notification de la réponse obtenue de l'administration, ou au terme d'un silence gardé par celle-ci pendant deux mois à compter de la réception de la demande.

Article 10 – Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne, le directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne, le président de Toulouse Métropole, les maires de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds et le directeur territorial Midi-Pyrénées de SNCF Réseau sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Toulouse, le 4 JAN. 2016



Pascal MAILHOS



Préfecture
Direction de la citoyenneté
et de la légalité

Arrêté préfectoral du 29 août 2022
portant prorogation de la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires
à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT)

Le préfet de la région Occitanie,
préfet de la Haute-Garonne,
Chevalier de la Légion d'honneur,
Officier de l'ordre national du Mérite,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment l'article L. 121-5 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 4 janvier 2016 déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) sur les territoires des communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole, applicables aux communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory, ainsi que du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrétefonds ;

Vu le jugement du tribunal administratif de Toulouse du 15 juin 2018, annulant l'arrêté précité ;

Vu l'arrêt de la cour administrative d'appel de Bordeaux du 12 mars 2020, annulant le précédent jugement ;

Vu la décision du conseil d'État n° 441011 du 23 avril 2021, refusant l'admission du pourvoi formé devant lui contre l'arrêt précité ;

Vu le courrier la direction territoriale Occitanie de SNCF Réseau en date du 6 juillet 2022, sollicitant la prorogation des effets de la déclaration d'utilité publique susvisée ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne,

Bureau de l'Utilité Publique
1, place Saint-Étienne
31038 TOULOUSE CEDEX 9
Tél. : 05 34 45 34 45
Site internet : www.haute-garonne.gouv.fr

1/2

Arrête :

Art.1^{er} : Sont prorogés, pour une durée de cinq ans, les effets de l'arrêté préfectoral du 4 janvier 2016 déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur le territoire des communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds et approuvant la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole, applicables aux communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory, ainsi que du plan local d'urbanisme de la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

Les éventuelles expropriations nécessaires à la réalisation du projet devront être effectuées dans ce délai.

Art. 2. : SNCF Réseau est autorisée à acquérir soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation, dans les formes prescrites par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les immeubles ou portions d'immeubles nécessaires à la réalisation du projet.

Art. 3. : La présente prorogation deviendra caduque à l'expiration du délai mentionné supra.

Art. 4. : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Toulouse dans un délai de 2 mois à compter de sa publication. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens », accessible par le site internet www.telerecours.fr. Cet arrêté peut faire l'objet, dans le même délai, d'un recours gracieux auprès de l'autorité qui l'a pris.

Art. 5. : Le présent arrêté sera affiché, pendant le délai de deux mois, à la préfecture de la Haute-Garonne, au siège de Toulouse Métropole et aux mairies de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds.

Le présent arrêté sera, en outre, inséré au recueil des actes administratifs des services de l'Etat en Haute-Garonne et publié sur le site internet des services de l'Etat en Haute-Garonne : www.haute-garonne.gouv.fr

Art. 6. : Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne, le président de Toulouse Métropole, les maires de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds, et la directrice territoriale de SNCF Réseau sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Toulouse, le 29 août 2022.

Étienne GUYOT

2/2

5.2.2. Bilan sur la maîtrise foncière des terrains au 31/01/2023

L'enquête parcellaire des AFNT s'est déroulée du 30 mai au 24 juin 2022. Le rapport de la commission d'enquête a été publié fin juillet 2022. L'arrêté de cessibilité est attendu pour **avril 2023**.

SNCF Réseau privilégie la phase d'acquisition amiable. Pendant puis après l'enquête parcellaire, les échanges avec les propriétaires se sont accélérés, et certains propriétaires de bâtis ou de foncier ont signé une promesse de vente, d'autres sont en cours de négociation.

Un géomètre a été désigné pour réaliser les DMPC (Document Modificatif du Parcellaire Cadastral) et ainsi pouvoir acter les ventes auprès du notaire.

Sur les bâtis nécessitant d'être démolis, l'ensemble des propriétaires sont en contact avec SNCF Réseau, et certains sont déjà acquis.

Sur le foncier ne comprenant pas de destruction de bâti, les négociations sont menées prioritairement sur les parcelles pour lesquelles les travaux vont démarrer dès 2024. De nombreux échanges ont lieu avec les propriétaires et occupants des fonciers devant être acquis sur l'avenue des Etats-Unis (M820), car celle-ci concentre plusieurs commerces et cet enjeu nécessite une anticipation plus importante avec les propriétaires et les occupants des locaux.

L'**Annexe 1** présente le détail des acquisitions foncières nécessaires ainsi que l'état des acquisitions et négociations à la date du 31/01/2023.

5.2.3. Accord de Voies Navigables de France pour la réalisation des travaux en berges

Afin de permettre l'insertion des nouvelles voies, l'opération prévoit des **travaux de reconfiguration des berges du canal latéral à la Garonne**, sur sa partie Est, et sur un linéaire de **3,36 km impactant le miroir d'eau**.

Outre ces impacts sur le miroir d'eau, il est également envisagé, lorsque le chemin de service sera utilisé pour le compte des travaux, un confortement de la berge pour permettre la circulation d'engins lourds sans risque d'affecter celle-ci. A ce stade il est identifié un besoin de renforcement sur **un maximum de 1,36 km**.

Voies Navigables de France (VNF), en tant que gestionnaire du canal, a donné son accord de principe pour la réalisation de ces travaux :

Accord de VNF pour la réalisation des travaux de reconfiguration des berges du canal latéral à la Garonne (courrier du 27/01/2023)



Direction
territoriale
Sud-Ouest

Service Territorial
Toulouse
Haute-Garonne



Toulouse, le 27 janvier 2023

Monsieur le Directeur
Agence projets Midi-Pyrénées
2, Esplanade Compans-Caffarelli
Immeuble Toulouse 2000
31000 Toulouse

Objet : **Projet AFNT : autorisation travaux**
Référence **STTHG/2023**
Affaire suivie par David Baichère, Chef du Service Territorial Toulouse/Haute-Garonne
Tél 05 62 15 11 91 - courriel : david.baichere@vnf.fr

Monsieur le Directeur,

Depuis plusieurs années, VNF soutient SNCF Réseau sur le projet des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT). Cette collaboration s'est traduite par l'autorisation qui vous a été donnée de réaliser les acquisitions de données topographiques et géotechniques nécessaires au projet AFNT, par la transmission par VNF des données techniques à sa disposition sur les ouvrages dont VNF est gestionnaire, par la préparation de travaux préalables à la réalisation du projet (déplacement des mécanismes de commande des écluses de Bordeneuve et de Lespinasse, par voie de convention), par la participation à de nombreuses réunions de partage sur la nature et le planning des travaux d'extension des emprises à réaliser par SNCF Réseau sur la berge est du canal latéral à la Garonne.

VNF s'inscrit ainsi dans une logique d'entière coopération sur ce projet AFNT et je vous confirme bien sûr l'autorisation de principe de réalisation de travaux sur le Domaine Public Fluvial sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Parallèlement à la préparation des travaux, VNF et SNCF Réseau doivent mettre à profit l'année 2023 pour définir les modalités administratives, techniques et financières de leur réalisation. Celles-ci seront fixées dans une convention sur laquelle nos services travaillent et qui sera à partager dans les tout prochains mois.

Dans cet esprit de coopération, je vous renouvelle mon souhait que la réalisation de ces travaux soit également l'occasion de mettre en œuvre des approvisionnements du chantier par voie fluviale comme vous l'évoquiez déjà dans votre courrier du 7 octobre 2021.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Henri BOUYSES

Directeur Territorial Sud-ouest

Service Territorial Toulouse/Haute-Garonne - CS68506 - 115 bis rue des amidonniers - 31 685 TOULOUSE
cedex6
Tel : 05 62 15 11 91 Fax : 05 62 15 11 99 www.vnf.fr

Établissement public de l'État à caractère administratif,
article L 4311-1 du code des transports TVA intracommunautaire FR 89 130 017 791
SIRET 130 017 791 00083, Compte bancaire: DRFIP Rhône-Alpes et du Rhône
n° 10071 6000 00001004270 58, IBAN FR76 1007 1690 0000 0010 0427 058, BIC n°TRPUPFRP1

En raison du statut domanial des parcelles et des ouvrages concernés par l'opération, ces derniers ne peuvent donner lieu à aucune cession. En l'espèce, il s'agira plutôt d'organiser un changement d'affectation qui est de la seule responsabilité de l'Etat. En effet, les biens du domaine public fluvial, dont la gestion a été confiée à VNF, appartiennent à l'Etat et continueront à lui appartenir une fois qu'ils seront attribués à SNCF Réseau par décret ministériel, conformément aux dispositions du décret n°2019-1516 du 30 décembre 2019⁴.

Sur le fondement des dispositions prévues à l'article L.2422-12 du code de la commande publique, SNCF Réseau et VNF ont décidé de désigner SNCF Réseau comme maître d'ouvrage des travaux nécessités par l'opération AFNT sur le domaine public fluvial.

Ainsi, SNCF Réseau et VNF se sont accordés sur l'établissement d'une **convention** dont l'objectif est de présenter :

- ▶ la nature des travaux réalisés sur le domaine public fluvial ;
- ▶ les responsabilités des deux parties sur le suivi des ouvrages pendant la réalisation des travaux et en situation cible (notamment en termes de surveillance, d'exploitation et d'entretien des ouvrages) ;
- ▶ et les modalités de transfert des ouvrages réalisés à l'issue des travaux.

Ainsi, les parties s'accordent sur le fait que tous les travaux de défrichement et de génie civil réalisés dans l'espace entre les emprises ferroviaires existantes et le canal (voire sur le miroir d'eau de ce dernier) sont réalisés sous MOA SNCF Réseau.

La consistance des études et des travaux a fait l'objet d'un partage entre SNCF Réseau et VNF, depuis les premières études préliminaires réalisées au début des années 2010.

Le transfert de maîtrise d'ouvrage de VNF vers SNCF Réseau prend effet dès l'engagement des premiers travaux en 2024, après obtention de l'autorisation environnementale.

Il prend fin à la date la plus tardive entre :

- ▶ la livraison des ouvrages réalisés sur la digue via la remise des dossiers d'ouvrages exécutés, toutes réserves émises lors de la réception des ouvrages étant levées,
- ▶ la fin de l'emprunt, par les camions et autres engins lourds de la digue pour les travaux dimensionnants de génie civil (terrassment, ouvrages d'art, génie civil de signalisation).

Le projet de convention est joint en **Annexe 4**.

⁴ Décret n° 2019-1516 du 30 décembre 2019 relatif aux règles de gestion domaniale applicables à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports

CHAPITRE 6. OBJET DE LA DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

6.1. Objet de l'enquête

Le présent dossier est établi en vue de la réalisation de l'enquête publique concernant l'opération des **aménagement ferroviaires au nord de Toulouse**.

L'opération de réalisation des AFNT a d'ores et déjà fait l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration de projet, à la déclaration d'utilité publique, et d'une enquête parcellaire.

L'opération des AFNT est soumise à l'organisation d'une enquête publique relative à l'autorisation environnementale.

Cette enquête a pour objectif :

- ▶ de présenter au public, l'opération et les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil notamment grâce à l'étude d'impact sur l'environnement ;
- ▶ d'assurer de la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement (autorisation environnementale comprenant la loi sur l'eau, la dérogation espèces protégées et le défrichement).

Objet de la présente enquête publique
Assurer l'information et la participation du public
Garantir la prise en compte de l'environnement et des intérêts des tiers lors de l'élaboration des dossiers réglementaires
Obtenir les autorisations administratives préalablement à la réalisation des travaux, comprenant l'obtention de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale

La présente enquête publique est donc régie par les réglementations suivantes :

- ▶ Articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du code de l'environnement : l'opération étant soumise à **évaluation environnementale** systématique au titre de la rubrique 5 de l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement, celle-ci est de facto **soumise à enquête publique au titre du code de l'environnement**. L'étude d'impact sur l'environnement est présentée dans la pièce F du présent dossier d'enquête publique.
- ▶ Articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement : l'opération requiert une **autorisation Loi sur l'eau** (au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement détaillant la nomenclature Loi sur l'eau). De fait, l'opération entre dans le champ d'application de l'**autorisation environnementale**. Cette

dernière a pour but de rassembler l'ensemble des autorisations environnementales pour simplifier les démarches administratives et environnementales amonts d'un projet. Pour la présente opération, l'autorisation environnementale regroupera au sein de la même procédure les demandes d'autorisation suivantes : Loi sur l'eau (en pièce C), dérogation au principe de protection des espèces protégées (en pièce D) et défrichement (en pièce E). L'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale ne peut être délivré qu'après enquête publique au titre du code de l'environnement.

Les conditions d'insertion de l'opération, les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de sa réalisation sont traités dans l'étude d'impact (Pièce B du présent dossier) dont le contenu est codifié par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

La pièce F est l'**actualisation de l'étude d'impact initiale du projet GPSO**, produite en Juin 2014 qui a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) le 22 janvier 2014⁵.

NOTA : l'étude d'impact actualisée reprend de façon synthétique les **éléments relatifs à la thématique de l'eau** : eaux souterraines, eaux de surfaces, risques liés aux inondations...

Ces derniers sont en effet abordés de façon détaillée dans le **Dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (Pièce C)** qui est « autoportant », et intègre en propre l'étude d'incidence environnementale, prévue à l'article R. 181-14 du code de l'environnement.

Ainsi, conformément à la législation en vigueur, le présent dossier d'enquête publique comporte les pièces suivantes :

- ▶ Pièce A – Présentation du dossier d'autorisation environnementale unique
- ▶ Pièce B – Note de présentation non technique
- ▶ Pièce C – Demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau
- ▶ Pièce D – Demande de dérogation CNPN
- ▶ Pièce E – Demande d'autorisation de défrichement
- ▶ Pièce F – Etude d'impact
- ▶ Pièce G – Demande d'Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres
- ▶ Pièce H – Avis émis sur l'opération et mémoires en réponse

6.2. Cadre juridique de l'autorisation environnementale

6.2.1. Présentation

Un même projet peut relever simultanément de plusieurs autorisations au titre du code de l'environnement. L'absence d'approche intégrée de ces différentes procédures, conduites en parallèle, ne favorise pas l'analyse globale des projets et induit des délais et une charge supplémentaire pour les porteurs de projet et les services instructeurs.

Ainsi, dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et des chantiers de simplification, le gouvernement a décidé de mettre en place, après une phase d'expérimentation, le principe d'une **autorisation environnementale unique** pour les projets soumis à autorisation au titre de la « police de l'eau » (article L. 214-3 du code de l'environnement).

Cette autorisation environnementale poursuit plusieurs objectifs :

- ▶ Une simplification des procédures sans diminuer le niveau de protection environnementale ;
- ▶ Une intégration des enjeux environnementaux pour un même projet ;
- ▶ Une anticipation, une lisibilité et une stabilité juridique accrue pour le porteur de projet.

Pour les installations, ouvrages, travaux et activités (dits IOTA) soumis à autorisation au titre de la « police de l'eau », une procédure intégrée a été mise en œuvre, conduisant à une décision unique de l'autorité administrative compétente, pouvant regrouper l'ensemble des décisions de l'État relevant (article L.181-2 du Code de l'Environnement) :

- ▶ Du code de l'environnement :
 - Absence d'opposition à déclaration « Loi sur l'eau »,
 - Autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre,
 - Autorisation spéciale au titre des législations des réserves naturelles nationales,
 - Autorisation au titre de la législation des sites classés ou en instance de classement,
 - Dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés,
 - Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;
 - Récépissé de déclaration ou d'enregistrement ICPE ;
 - Agrément ou déclaration pour l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés ;
 - Agrément pour le traitement des déchets ;

⁵ Avis délibéré AE 2013-121, n°2013-122 et n°2013-123 du 22 janvier 2014 sur le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse

- Dérogation motivée à l'interdiction de détérioration des masses d'eau ou non atteinte du bon état ou PIGM (projets d'intérêt général majeur) ;
- Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres ;
- ...
- ▶ Du code forestier : autorisation de défrichement ;
- ▶ Du code de l'énergie : autorisation d'exploiter une installation de production d'électricité ;
- ▶ Du code du patrimoine : autorisations des projets d'infrastructure terrestre linéaire de transport routières et ferroviaires « Etat » qui sont dispensées de permis d'aménager.

L'« Autorisation Environnementale Unique » a ainsi été codifiée au Code de l'Environnement via l'**Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale** et les **décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale, entrés en vigueur au 1^{er} Mars 2017.**

6.2.2. Texte de référence

L'autorisation environnementale est ainsi portée par les articles L. 181-1 à 31 et R. 181-1 à 56 du Code de l'environnement. Il y est notamment énoncé :

Article L.181-1

« L'autorisation environnementale, dont le régime est organisé par les dispositions du présent livre ainsi que par les autres dispositions législatives dans les conditions fixées par le présent titre, est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire :

1° **Installations, ouvrages, travaux et activités** mentionnés au I de l'article L. 214-3, y compris les prélèvements d'eau pour l'irrigation en faveur d'un organisme unique en application du 6° du II de l'article L. 211-3 ;

2° **Installations classées pour la protection de l'environnement** mentionnées à l'article L. 512-1.

3° **Travaux de recherche et d'exploitation des substances de mines, des gîtes géothermiques et des substances de carrières contenues dans les fonds marins du domaine public, sur le plateau continental, et dans la zone économique exclusive, soumis à autorisation en application des articles L. 133-6, L. 162-1, L. 162-3 et L. 162-6 du code minier, à l'exclusion des travaux relevant de l'article L. 112-2 de ce code et des autorisations d'exploitation mentionnées à l'article L. 611-1 du même code, et travaux mentionnés à l'article L. 211-2 du code minier, lorsque ces derniers ne relèvent pas du 2° du présent article.**

Elle est également applicable aux projets mentionnés au deuxième alinéa du II de l'article L.122-1-1 lorsque l'autorité administrative compétente

pour délivrer l'autorisation est le préfet, ainsi qu'aux projets mentionnés au troisième alinéa de ce II.

L'autorisation environnementale inclut les équipements, installations et activités figurant dans le projet du pétitionnaire que leur connexité rend nécessaires à ces activités, installations, ouvrages et travaux ou dont la proximité est de nature à en modifier notablement les dangers ou inconvénients.
[...]

L'opération des AFNT n'est pas soumise à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement

Article L.181-2

« I. - L'autorisation environnementale tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite :

1° **Absence d'opposition à déclaration d'installations, ouvrages, travaux et activités** mentionnés au II de l'article L. 214-3 ou arrêté de prescriptions applicable aux installations, ouvrages, travaux et activités objet de la déclaration ;

2° **Autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre** en application de l'article L. 229-6 ;

3° **Autorisation spéciale au titre des réserves naturelles** en application des articles L. 332-6 et L. 332-9 lorsqu'elle est délivrée par l'Etat et en dehors des cas prévus par l'article L. 425-1 du code de l'urbanisme où l'un des permis ou décisions déterminés par cet article tient lieu de cette autorisation ;

4° **Autorisation spéciale au titre des sites classés ou en instance de classement** en application des articles L. 341-7 et L. 341-10 en dehors des cas prévus par l'article L. 425-1 du code de l'urbanisme où l'un des permis ou décisions déterminés par cet article tient lieu de cette autorisation ;

5° **Dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats** en application du 4° de l'article L. 411-2 ;

6° **Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000** en application du VI de l'article L. 414-4 ;

7° **Récépissé de déclaration ou enregistrement d'installations** mentionnées aux articles L. 512-7 ou L. 512-8, à l'exception des déclarations que le pétitionnaire indique vouloir effectuer de façon

distincte de la procédure d'autorisation environnementale, ou arrêté de prescriptions applicable aux installations objet de la déclaration ou de l'enregistrement ;
[...]

9° **Agrément pour le traitement de déchets** en application de l'article L. 541-22 ;
[...]

11° **Autorisation de défrichement** en application des articles L. 214-13, L. 341-3, L. 372-4, L. 374-1 et L. 375-4 du code forestier ;
[...]

15° **Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres** prévue à l'article L.350-3.

16° **Donné acte ou définition des prescriptions relatives aux travaux miniers** objets d'une déclaration en application des articles L. 162-1 et L. 162-10 du code minier.

6.2.3. Contenu règlementaire du dossier d'Autorisation Environnementale

La présente demande **d'Autorisation Environnementale** intègre les exigences réglementaires concernant le contenu d'une étude d'impact, le contenu d'une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, d'une demande d'autorisation de défrichement et d'une demande de dérogation espèces protégées.

La présente demande **d'Autorisation Environnementale** intègre les éléments mentionnés dans l'article R181-13 du Code de l'Environnement.

Aussi, l'étude d'impact est-elle établie conformément aux dispositions du **code de l'environnement** dans leur version applicable au projet :

- ▶ Partie législative : articles L. 122-1 à L. 122-3-4 (Livre Ier : Dispositions communes, Titre II : Information et participation des citoyens, Chapitre II : Évaluation environnementale, Section 1 : Études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements) ;
- ▶ Partie réglementaire : articles R. 122-1 à R. 122-14 (Livre Ier : Dispositions communes, Titre II : Information et participation des citoyens, Chapitre II : Évaluation environnementale, Section 1 : Études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements).

Elle tient lieu de **dossier d'évaluation des incidences Natura 2000** en application de l'article R. 414-22 du code de l'environnement. Elle comporte donc les éléments demandés à l'article R. 414-23 du code de l'environnement.

Elle prend en compte les éléments contenus dans les documents publiés pour l'application des textes réglementaires et dans les guides méthodologiques relatifs à l'étude d'impact. Son contenu est « proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine » (1 de l'article R. 122-5 du code de l'environnement).

Elle intègre également les éléments exigés par l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées par **demande de dérogation espèce protégée**.

Elle intègre également les éléments exigés par la procédure de demande **d'autorisation de défrichement** définis à l'article R. 341-1 du nouveau code forestier.

6.2.4. Les procédures visées dans le cadre des AFNT

Les procédures visées dans le cadre du présent dossier et nécessitant la sollicitation d'une autorisation environnementale sont les suivantes :

- ▶ **Autorisation au titre de la police de l'eau**, en application des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement, pour l'ensemble de l'opération des AFNT.

L'opération est concernée par cette autorisation notamment car il induit le **rejet d'eaux pluviales** dans les eaux superficielles, la surface de bassin versant associée **étant supérieure à 20 ha**. L'ensemble de l'opération est concerné (y compris les voies nouvelles, les plateformes, les quais ainsi que les bases travaux).

Des pompes temporaires dans les eaux souterraines sont également prévus, en **zone de répartition des eaux (ZRE)**. Ceux-ci dépassent le seuil de l'autorisation en phase travaux.

Par ailleurs, le réaménagement des berges du canal latéral à la Garonne, sur un linéaire d'environ 4,7 km, conduit à une modification substantielle des berges classées « barrage » au titre de la rubrique 3.2.5.0.

L'opération va impacter **0,57 ha d'habitats humides** dont 0,38 ha concernent les habitats linéaires en berges du canal latéral. Des mesures compensatoires sont prévues.

L'ensemble des rubriques IOTA visées par l'opération sont précisées en suivant :

- ▶ Au seuil de l'autorisation, les rubriques : 1.3.1.0 / 2.1.5.0 / 3.2.5.0 ;

- ▶ Au seuil de la déclaration, les rubriques : 1.1.1.0 / 2.2.1.0 / 3.1.2.0 / 3.1.4.0 / 3.1.5.0 / 3.2.2.0 / 3.3.1.0

Le périmètre de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau porte sur l'ensemble du linéaire de l'opération AFNT.

Les pièces justificatives de cette demande d'autorisation au titre de la police de l'eau sont présentées dans la **Pièce C « Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

Le dossier Loi sur l'Eau présenté en Pièce C est « autoportant », et intègre en propre l'étude d'incidence environnementale, prévue à l'article R. 181-14 du code de l'environnement dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la police de l'eau.

- ▶ **Dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats**, en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

L'opération est concernée par cette demande de dérogation car des espèces protégées sont impactées par les différents aménagements (liste non exhaustive) :

- Flore (Mousse fleurie)
- Arthropodes (Grand Capricorne, Gomphe de Graslin)
- Amphibiens (Crapaud épineux, Triton marbré, grenouille rieuse),
- Reptiles (Couleuvre helvétique, Coronelle girondine, Lézard à deux raies, Couleuvre vipérine, tarente de Maurétanie, Couleuvre verte et jaune, Lézard des murailles),
- Oiseaux (Rousserolle turdoïde, Bouscarle de cetti, Cisticole des joncs, Fauvette grisette, Bruant proyer, Bergeronnette grise, Gobemouche gris, ...),
- Mammifères (Campagnol amphibie, Hérisson d'Europe, genette commune, Loutre d'Europe, Musaraigne aquatique, Ecureuil roux),
- Chiroptères (barbastelle d'Europe, Murin de Bechstein, Murin de Daubenton, Pipistrelle commune, Petit Rhinolophe, grand Rhinolophe...).

Les impacts concernent la destruction, la capture ou la détérioration d'habitats et d'individus (pour la flore, les insectes, l'avifaune, les chiroptères, les amphibiens et les reptiles) en phase travaux, et enfin la perturbation intentionnelle de tous les groupes en phase exploitation.

La majorité des enjeux et des impacts est recensée au niveau du **Canal latéral à la Garonne et de ses berges** (présence de zones humides, zone de chasse et de déplacement des chiroptères, zone de reproduction d'insectes, de refuge pour les reptiles, de nidification pour les oiseaux, présence potentielle de la Loutre...), le **cours de l'Hers et ses abords** (corridor et refuge pour les mammifères semi-aquatiques) et, à proximité

de l'opération, les **gravières de Saint-Caprais et de la Gravette** (intérêt ornithologique majeur et habitats terrestres pour certaines espèces d'amphibiens).

La demande de dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, dit aussi dossier « CNPN » ou dossier « DEP » (dérogation espèces protégées), est constituée par la **Pièce D « Demande de dérogation CNPN »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

- ▶ **Autorisation de défrichement**, en application de l'article L. 341-3 du code forestier, pour les infrastructures et ouvrages situés en zones boisées au sens du code forestier.

Seuls un boisement est concerné. Il s'agit du boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory, impacté à hauteur de 3,03 ha.

Le périmètre de l'autorisation porte uniquement sur ce boisement.

La demande d'autorisation de défrichement est constituée par la **Pièce E « Demande d'autorisation de défrichement »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

- ▶ **Autorisation de porter atteinte aux allées d'arbres et alignements d'arbres**, en application de l'article L.350-3 du code de l'Environnement.

L'opération nécessite l'abattage de 14 arbres d'alignement :

- ▶ 2 arbres seront abattus pour la passerelle de Lacourtenourt, au droit d'un alignement de platanes longeant le chemin de halage du canal latéral à la Garonne, côté Ouest ;
- ▶ 12 arbres seront abattus dans le cadre des travaux au droit du PEM de la halte de Lalande l'Eglise.

Cette demande d'autorisation est constituée par la **Pièce G « Demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignement d'arbres »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

6.2.5. Les procédures embarquées non visées dans le cadre des AFNT et leurs justifications

Les procédures **non visées** dans le cadre du présent dossier et leurs justifications sont les suivantes :

- ▶ **Autorisations prévues aux articles L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine pour les projets d'infrastructure terrestre linéaire de transport liée à la circulation routière ou ferroviaire réalisés pour le compte d'Etats étrangers ou d'organisations internationales, de l'Etat, de ses établissements publics et concessionnaires**

Cette procédure n'est pas concernée pour deux raisons :

- Depuis le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau n'est plus un établissement public de l'Etat mais une société anonyme à capitaux publics.
- L'opération traverse uniquement le périmètre de protection du château de Saint-Jory mais **sans aucune covisibilité. Les travaux ne sont donc pas susceptibles de modifier l'aspect extérieur de cet immeuble protégé au titre des abords.**

De plus, aucun site patrimonial remarquable n'est présent sur le tracé de l'opération.

La procédure n'est donc pas requise dans le cadre de ce dossier de demande d'autorisation.

En outre, les procédures embarquées suivantes sont **sans objet** dans le cadre de la présente opération :

- ▶ Code de l'environnement :
 - Autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre,
 - Autorisation spéciale au titre des législations des réserves naturelles nationales,
 - Autorisation spéciale au titre de la législation des sites classés ou en instance de classement,
 - Récépissé de déclaration ou d'enregistrement ICPE (**pas d'Autorisation** au titre des installations classées dans le cadre de ce dossier) ;
 - Agrément ou déclaration pour l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés ;
 - Agrément pour le traitement des déchets ;
- ▶ Code de l'énergie : autorisation d'exploiter une installation de production d'électricité ;
- ▶ Autorisations spécifiques nécessaires pour les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent ;
- ▶ Autorisation en lien avec les espaces maritimes (17° et 18° de l'article L.181-2 du Code de l'environnement)

6.2.6. La mise en compatibilité effective des documents d'urbanisme

Une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) de Castelnau-d'Estrétefonds, Fenouillet, Saint-Jory, Lespinasse et Toulouse, a déjà été réalisée dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de l'opération des AFNT (enquête d'utilité publique du projet des AFNT du 14 octobre 2014 au 07 janvier 2015).

Aussi, plus aucune incompatibilité ne subsiste à ce jour et l'ensemble des emplacements réservés nécessaires à l'opération des AFNT et leurs aménagements connexes y sont définis. Il est également à noter qu'aucun espace boisé classé n'est impacté par l'opération, suite à cette MECDU.

Le PLUi-H de Toulouse Métropole, qui comprenait les communes de Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet, *Aucamville* et Toulouse, et avait été approuvé le 11 avril 2019, a été annulé suite aux décisions du Tribunal Administratif de Toulouse en date des 30 mars et 20 mai 2021.

En conséquence les PLU et POS communaux antérieurs, déjà mis en compatibilité en 2014-2015 pour l'opération des AFNT, sont redevenus applicables à partir du 20 mai 2021 et servent de référence à l'instruction des autorisations d'urbanisme.

6.3. Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative à l'opération

Cette partie décrit la façon dont la présente enquête publique unique s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération des AFNT, et les modalités d'instruction de l'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement. La procédure d'enquête sera conduite suivant les modalités définies aux articles L.123-3 et suivants du code de l'environnement.

6.3.1. La phase d'examen

Le Préfet délivre un accusé de réception dès le dépôt de la demande d'autorisation lorsque le dossier comprend l'ensemble des pièces exigées par le code de l'environnement.

Lorsque l'instruction fait apparaître que le dossier n'est pas complet ou régulier, ou ne comporte pas les éléments suffisants pour en poursuivre l'examen, le préfet invite le demandeur à compléter ou régulariser le dossier dans un délai qu'il fixe.

Le délai de la phase d'examen est de quatre mois. Ce délai est porté à 5 mois lorsqu'est requis l'avis de la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable en application de l'article R. 122-6, l'avis du Conseil national de la protection de la nature en application de l'article R. 181-28 notamment. (Article R181-17 du code de l'environnement).

Dans ce délai, le préfet consulte si nécessaire :

- ▶ les services et les établissements publics de l'Etat concernés (Art.R181-17-1 du code de l'environnement) ;
- ▶ le directeur général de l'agence régionale de santé de la ou des régions sur le territoire desquelles cette opération est susceptible, compte tenu de son impact sur l'environnement, d'avoir des incidences notables sur la santé publique. (Art. R181-18 du code de l'environnement) ;
- ▶ la commission locale de l'eau (Art. R181-22 du code de l'environnement) ;
- ▶ l'architecte des bâtiments de France (Art. R181-23 du code de l'environnement) ;
- ▶ le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (Art. R181-28 du code de l'environnement) ;
- ▶ Etc.

Le préfet saisit, au plus tard quinze jours suivant la date d'achèvement de la phase d'examen, le président du tribunal administratif en vue de la désignation du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête,

dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article R. 123-5 du code de l'environnement.

6.3.1.1. Les avis requis dans le dossier d'enquête publique unique

6.3.1.1.1. L'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes qui y sont soumis, c'est-à-dire, pour les projets l'avis porte sur l'étude d'impact, et pour les plans et programmes (mise en compatibilité des documents d'urbanisme), l'avis porte sur le rapport environnemental.

L'autorité environnementale compétente émet un avis sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Cet avis vise à éclairer le public et la commission d'enquête sur les enjeux environnementaux du projet et sur son utilité publique. Par ailleurs, cet avis incite également le maître d'ouvrage à modifier ou améliorer son projet le cas échéant.

Pour les projets, l'autorité environnementale compétente est désignée à l'article R.122-6 du code de l'environnement. Pour le présent projet, l'autorité environnementale compétente est l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

L'autorité environnementale émet son avis dans les deux mois suivant la réception du dossier (Article R.122-7 II du code de l'environnement). L'avis est porté à la connaissance du public par sa publication sur le site internet de l'Autorité environnementale compétente mais également par sa consultation dans le présent dossier d'enquête publique unique (pièce H).

Cet avis fait l'objet d'un mémoire en réponse de la part du Maître d'ouvrage. Ce mémoire en réponse est également joint au présent dossier d'enquête publique unique (pièce H).

6.3.1.1.2. Avis des collectivités territoriales intéressées par le projet

Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet (article L.122-1 du code de l'environnement).

Les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés sont les communes d'implantation du projet, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire. Les collectivités territoriales et leurs groupements disposent d'un délai de deux mois pour

émettre leur avis (article R.122-7 II du code de l'environnement). Leurs avis sont joints au présent dossier d'enquête publique. Les avis émis par les collectivités territoriales et leurs groupements sont joints au présent dossier en pièce H.

6.3.1.1.3. Avis du conseil national pour la protection de la nature

Pour engager les travaux, il est nécessaire de disposer d'une dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées.

La procédure de demande de dérogation requiert l'avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN), qui porte sur la prise en compte de la biodiversité dans le projet et sur la pertinence des mesures proposées pour préserver les espèces protégées présentes.

L'avis du CNPN est joint au présent dossier d'enquête publique unique (pièce H).

6.3.2. L'Enquête Publique

La présente opération de réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse nécessite l'organisation d'une enquête publique.

La présente procédure d'enquête sera conduite suivant les modalités définies à l'article R123-1 et suivants du code de l'environnement.

Ce paragraphe décrit les modalités d'organisation de la présente enquête publique à laquelle est soumise l'opération.

6.3.2.1. Ouverture de l'enquête publique

L'enquête publique unique est ouverte et organisée par le Préfet de la Haute-Garonne conformément à l'article L.123-1 et suivants du code de l'environnement.

Le préfet de la Haute-Garonne saisit, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête, le Président du tribunal administratif. Celui-ci ou celle-ci est désigné dans un délai de 15 jours par le Président du tribunal administratif à partir d'une liste d'aptitudes.

Le préfet précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et après concertation avec le commissaire-enquêteur :

Commissaire enquêteur

Le Commissaire enquêteur est indépendant et impartial.

C'est une personne compétente, qualifiée, et désignée par le Président du Tribunal Administratif.

Le Commissaire enquêteur est garant du bon déroulement de l'enquête publique.

- ▶ l'objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet ainsi que l'identité de la ou des personnes responsables du projet ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
- ▶ en cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête, où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;
- ▶ l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête, ainsi que, le cas échéant, l'adresse du site internet comportant le registre dématérialisé sécurisé mentionné à l'article L. 123-10 ;
- ▶ les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- ▶ le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- ▶ la durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- ▶ l'arrêté d'ouverture de l'enquête précise, s'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable des différents éléments du projet soumis à enquête.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir la communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête. Le dossier d'enquête publique est par ailleurs mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête. Il reste consultable, pendant cette même durée, sur support papier en un ou plusieurs lieux déterminés dès l'ouverture de l'enquête publique. Un accès gratuit au dossier est également garanti par un ou plusieurs postes informatiques dans un lieu ouvert au public. Un arrêté portant les indications de la décision d'ouverture de l'enquête est publié dans la presse régionale ou locale diffusée dans le département concerné, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci.

L'arrêté d'enquête publique est également affiché dans les mairies concernées par le projet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, ainsi que sur les lieux situés au voisinage de l'aménagement projeté.

Par ailleurs, l'arrêté d'enquête publique est publié sur le site Internet des maîtres d'ouvrage.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

6.3.2.2. Déroulement de l'enquête

Pendant l'enquête, les observations, propositions et contre-propositions du public peuvent être :

- ▶ directement consignées sur les registres d'enquête ;
- ▶ adressées par correspondance au siège de l'enquête, au commissaire enquêteur ;
- ▶ le cas échéant, adressées par des moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

En outre, les observations écrites et orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur aux lieux, jours et heures qui auront été fixés.

Le Commissaire enquêteur peut :

- ▶ entendre toute personne qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à l'enquête publique ;
- ▶ visiter les lieux concernés par le projet ;
- ▶ faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public. Lorsque de tels documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau est joint au dossier d'enquête et mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête ;
- ▶ organiser une réunion d'information et d'échange avec le public. Il en informe les maîtres d'ouvrage et définit, en concertation avec eux, les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion. La durée de l'enquête peut alors être prolongée de 15 jours sur décision motivée.

Le commissaire enquêteur conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

6.3.2.3. Fin de l'enquête publique

À l'expiration de la durée de l'enquête, qui ne pourra être inférieure à 30 jours, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur qui le clôt.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans la huitaine, les maîtres d'ouvrage et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Les maîtres d'ouvrage disposent d'un délai de quinze jours pour produire leurs observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête (sauf demande justifiée de prolongation de délai par le commissaire enquêteur).

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, les conditions de déroulement de l'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations des maîtres d'ouvrage en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve, ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur transmet au Préfet l'exemplaire du dossier d'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Toulouse.

Le Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) est consulté (au titre du dossier d'autorisation Loi sur l'eau).

Le préfet de la Haute-Garonne adresse dès réception, copie du rapport et des conclusions aux maîtres d'ouvrage du projet.

6.4. Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et autorités compétentes pour prendre la décision

Pour rappel, l'opération a déjà fait l'objet :

- ▶ **D'une déclaration de projet,**
- ▶ **D'une déclaration d'utilité publique,**
- ▶ **D'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.**

Par arrêté en date du 04 janvier 2016.

Le préfet prendra un arrêté d'autorisation environnementale dans les 3 mois à compter du jour de l'envoi par le Préfet au maître d'ouvrage du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur en application de l'article R. 123-21 du code de l'environnement.

L'arrêté d'autorisation environnementale vaudra autorisation loi sur l'eau, dérogation au principe de protection stricte des espèces protégées et autorisation de défrichement.

Il fixera des prescriptions portant sur les mesures et moyens à mettre en œuvre lors de la réalisation du projet, au cours de son exploitation, au moment de sa cessation et après celle-ci, notamment les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables sur l'environnement et la santé.

L'arrêté d'autorisation environnementale peut être déféré à la juridiction administrative :

- ▶ par les pétitionnaires ou exploitants, dans un délai de deux mois à compter du jour où la décision leur a été notifiée ;
- ▶ par les tiers intéressés, dans un délai de quatre mois à compter de l'affichage en mairie ou de la publication de la décision sur le site internet de la préfecture (le délai court à compter de la dernière formalité accomplie. Si l'affichage constitue cette dernière formalité, le délai court à compter du premier jour d'affichage de la décision).

L'arrêté d'autorisation environnementale peut également faire l'objet d'un recours gracieux ou hiérarchique dans le délai de deux mois. Ce recours administratif prolonge de deux mois les délais contentieux cités ci-dessus.

L'arrêté d'autorisation environnementale cesse de produire effet lorsque le projet n'a pas été mis en service ou réalisé soit dans le délai fixé par l'arrêté d'autorisation soit dans un délai de trois ans à compter du jour de la notification de l'autorisation.

6.5. Mention des textes régissant l'enquête publique

Il s'agit d'une liste non exhaustive des principaux textes en vigueur à la date du 4 novembre 2022 pour chacune des thématiques concernées.

Textes relatifs à l'autorisation environnementale

- ▶ L'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale
- ▶ La loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale
- ▶ La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets
- ▶ La loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique
- ▶ Le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable » ;

- ▶ Le décret n° 2022-422 du 25 mars 2022 relatif à l'évaluation environnementale des projets ;
- ▶ Le décret n° 2021-1000 du 30 juillet 2021 portant diverses dispositions d'application de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique et de simplification en matière d'environnement ;
- ▶ Le décret n° 2021-807 du 24 juin 2021 relatif à la promotion d'une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau, en application de l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;
- ▶ Le décret n° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas ;
- ▶ Le décret n° 2019-1352 du 12 décembre 2019 portant diverses dispositions de simplification de la procédure d'autorisation environnementale ;
- ▶ Le décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale ;
- ▶ Les articles L181-1 à 181-32 du code de l'environnement ;
- ▶ Les articles R181-1 à D181-57 du code de l'environnement.

Textes relatifs à l'enquête publique

- ▶ L'ordonnance n° 2022-536 du 13 avril 2022 modifiant le modèle minier et les régimes légaux relevant du code minier.
- ▶ l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ;
- ▶ la loi n° 2018-148 du 2 mars 2018 ratifiant les ordonnances n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes et n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ;
- ▶ le décret n° 2021-1000 du 30 juillet 2021 portant diverses dispositions d'application de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique et de simplification en matière d'environnement
- ▶ le décret n° 2021-837 du 29 juin 2021 portant diverses réformes en matière d'évaluation environnementale et de participation du public dans le domaine de l'environnement ;
- ▶ le décret n° 2019-1352 du 12 décembre 2019 portant diverses dispositions de simplification de la procédure d'autorisation environnementale ;
- ▶ le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes ;

- ▶ les articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-23 du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- ▶ l'article R181-36 du code de l'environnement s'agissant de l'autorisation environnementale ;
- ▶ les articles L.153-54 à L.153-53 et R.153-14 à R.153-17 du code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération faisant l'objet d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ;
- ▶ les articles L.1511-2 à L.1511-4 et R.1511-1 et suivants du code des transports, s'agissant d'une opération constituant un grand projet d'infrastructure de transport soumis à évaluation économique et sociale ;
- ▶ Les articles L.110-1 et suivants et R.111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatif à l'enquête publique préalable à la DUP ;
- ▶ Les articles L.131-1 et R.131-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatif à l'enquête parcellaire ;
- ▶ Les articles L.122-6 et L.132-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatif aux immeubles en copropriété ;
- ▶ L'article R. 2123-18 du code général de la propriété des personnes publiques ;
- ▶ L'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Textes relatifs à l'évaluation environnementale

- ▶ la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- ▶ la directive n°2003/4/CE du parlement européen et du conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil ;
- ▶ la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;
- ▶ la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique ;
- ▶ la loi n°2018-148 du 2 mars 2018 ratifiant les ordonnances n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes et n°2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ;
- ▶ l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes modifiant les articles L122-1 et suivants du code de l'environnement ;

- ▶ Décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable » ;
- ▶ le décret n° 2022-422 du 25 mars 2022 relatif à l'évaluation environnementale des projets.
- ▶ le décret n° 2021-1345 du 13 octobre 2021 portant modification des dispositions relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme et des unités touristiques nouvelles ;
- ▶ le décret n° 2021-1000 du 30 juillet 2021 portant diverses dispositions d'application de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique et de simplification en matière d'environnement ;
- ▶ le décret n° 2021-837 du 29 juin 2021 portant diverses réformes en matière d'évaluation environnementale et de participation du public dans le domaine de l'environnement ;
- ▶ le décret n° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas ;
- ▶ le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ;
- ▶ l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;
- ▶ les articles L.122-1 à L.122-3-3 du code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- ▶ les articles R.122-1 à R.122-14 du code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement ;
- ▶ les articles L.122-13 à L.122-14 relatifs aux procédures communes et coordonnées d'évaluation environnementale ;
- ▶ les articles R.122-26 à R.122-28 du code de l'environnement relatifs aux procédures communes et coordonnées d'évaluation environnementale ;
- ▶ la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale.

Textes relatifs à la protection de la faune et de la flore

- ▶ la convention de Berne, adoptée le 19 septembre 1979, relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe ;
- ▶ la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- ▶ la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
- ▶ la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ;

- ▶ l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale ;
- ▶ le décret n° 2018-686 du 1er août 2018 modifiant diverses dispositions de la partie réglementaire du code de l'environnement relatives à la protection de la nature ;
- ▶ le décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale ;
- ▶ le décret n°2017-82 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale ;
- ▶ le décret n°2017-342 du 17 mars 2017 relatif au Conseil national de la protection de la nature ;
- ▶ le décret n°2017-339 du 15 mars 2017 relatif au Comité national de la biodiversité ;
- ▶ le décret n°2017-176 du 13 février 2017 relatif aux zones prioritaires pour la biodiversité ;
- ▶ le décret n°2016-1619 relatif aux modalités de contribution obligatoire à l'inventaire du patrimoine naturel et modifiant le code de l'environnement ;
- ▶ le décret n°2015-1201 du 29 septembre 2015 relatif aux dérogations aux mesures de protection de la faune et de la flore et aux conseils scientifiques régionaux du patrimoine naturel ;
- ▶ l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies à l'article L.411-2 du code de l'environnement (modifié par l'arrêté du 12 janvier 2016) ;
- ▶ l'arrêté du 18 décembre 2014 fixant les conditions et limites dans lesquelles des dérogations à l'interdiction de capture de spécimens d'espèces animales protégées peuvent être accordées par les Préfets pour certaines opérations pour lesquelles la capture est suivie d'un relâcher immédiat sur place ;
- ▶ les articles L.411-1 à L.411-6 et R.411-1 et suivants du code de l'environnement.

Textes relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques

- ▶ la directive 2014/80/UE du 20 juin 2014 modifiant l'annexe II de la directive 2006/118/CE du Parlement européen et du Conseil sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration ;
- ▶ la directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 (DCE) établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;
- ▶ la directive 2006/118/CE du 12 décembre 2006 sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration, modifiée par la directive n° 2014/80/UE du 20/06/14 ;
- ▶ la directive 2008/105/CE du 16 décembre 2008 établissant des normes de qualité environnementale dans le domaine de l'eau ;
- ▶ la directive Inondations 2007/60/CE ;
- ▶ la directive 2013/39/UE du 12 août 2013 modifiant les directives 2000/60/CE et 2008/105/CE en ce qui concerne les substances prioritaires pour la politique dans le domaine de l'eau ;

- ▶ la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique ;
- ▶ la loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- ▶ la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ;
- ▶ le décret n° 2022-422 du 25 mars 2022 relatif à l'évaluation environnementale des projets ;
- ▶ le décret n° 2022-989 du 4 juillet 2022 relatif à la procédure de déclaration en matière de police de l'eau.
- ▶ le décret n° 2021-1000 du 30 juillet 2021 portant diverses dispositions d'application de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique et de simplification en matière d'environnement ;
- ▶ le décret n° 2021-837 du 29 juin 2021 portant diverses réformes en matière d'évaluation environnementale et de participation du public dans le domaine de l'environnement ;
- ▶ l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale ;
- ▶ le décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale ;
- ▶ le décret n°2017-82 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale ;
- ▶ l'arrêté du 30 septembre 2014 fixant les prescriptions techniques générales applicables aux IOTA soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 3.1.5.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement ;
- ▶ les articles L.214-1 à L.214-11 du code de l'environnement ;
- ▶ les articles R.214-1 à R.214-56 du code de l'environnement définissent la nomenclature et les dispositions applicables aux « installations, ouvrages, travaux ou activités (IOTA) » soumis à autorisation ou déclaration ainsi que les articles R.216-1 à R.216-17 relatifs aux sanctions administratives et pénales ;
- ▶ la circulaire du 23 octobre 2006 relative à la mise en œuvre de la réforme de la nomenclature et des procédures au titre de la Police de l'eau.

Textes relatifs à la protection des espaces naturels et aux corridors écologiques

- ▶ le décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- ▶ les articles L.411-1 et suivants du code de l'environnement ;
- ▶ les articles R.411-1 et suivants du code de l'environnement ;
- ▶ les articles L.371-1 et suivants et R.371-1 et suivants du code de l'environnement.

Textes relatifs à la prévention des risques naturels

- ▶ la directive du 23 octobre 2007 (2007/60/CE) relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation ;
- ▶ les articles L.561-1 à L.566-13 du code de l'environnement ;
- ▶ les articles R.561-1 à R.566-18 du code de l'environnement.

Textes relatifs à la protection des sites Natura 2000

- ▶ la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- ▶ la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
- ▶ les articles L.414-1 à L.414-7 et articles R.414-1 à R.414-29 du code de l'environnement, relatifs à la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages ;
- ▶ la circulaire du 26 décembre 2011 relative au régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000 ;
- ▶ la circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- ▶ la circulaire du 27 avril 2012 relative à la gestion contractuelle des sites Natura 2000 majoritairement terrestres en application des articles R.414-8 à 18 du code de l'environnement.

Textes relatifs aux Espaces Boisés Classés

- ▶ les articles L.113-1 à L.113-7 du code de l'urbanisme ;
- ▶ les articles R.113-1 à R.113-14 du code de l'urbanisme.

Textes relatifs à la protection contre le bruit

- ▶ la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;
- ▶ l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- ▶ l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
- ▶ l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires ;
- ▶ le décret 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- ▶ les articles L.571-9 à L.571-10-1 du code de l'environnement relatifs aux aménagements et infrastructures de transports terrestres ;

- ▶ les articles R.571-44 à R.571-52-1 du code de l'environnement relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres ;
- ▶ l'instruction ministérielle du 28 février 2002 relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures existantes ;
- ▶ la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Textes relatifs à la protection de l'air

- ▶ la constitutionnalisation par la charte de l'environnement du principe du droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ;
- ▶ la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;
- ▶ le règlement 2037/2000 du 29 juin 2000 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone ;
- ▶ la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite LAURE, codifiée aux articles L.220-1 et suivants du code de l'environnement ;
- ▶ les articles R.221-1 et suivants du code de l'environnement ;
- ▶ la circulaire n°98-36 du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement.

Textes relatifs aux sites inscrits et classés

- ▶ la convention du 16 novembre 1972 pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel ;
- ▶ les articles L.341-1 à L.341-22 du code de l'environnement ;
- ▶ les articles R.341-1 à R.341-31 du code de l'environnement.

Textes relatifs aux paysages

- ▶ la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ;
- ▶ les articles L.350-1 A à L.350-3 du code de l'environnement ;
- ▶ les articles R.350-1 à R.350-15 du code de l'environnement ;
- ▶ l'article L.123-1-5 7 du code de l'urbanisme.

Textes relatifs à la protection du patrimoine

- ▶ la convention du 16 novembre 1972 pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel ;
- ▶ la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique ;

- ▶ la loi n°2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine ;
- ▶ le décret n° 2017-456 du 29 mars 2017 relatif au patrimoine mondial, aux monuments historiques et aux sites patrimoniaux remarquables ;
- ▶ les articles L.611-1 et s et R.621 et s du Code du patrimoine ;
- ▶ les articles L.621-1 à L.621-33 du code du patrimoine relatifs aux monuments historiques et leurs abords ;
- ▶ les articles R.621-1 à R.621-97 du code du patrimoine ;
- ▶ les articles L.630-1 à L.632-3 relatifs aux sites patrimoniaux remarquables ;
- ▶ les articles R.631-1 à D.632-1 du code du patrimoine.

Textes relatifs aux autorisations d'urbanisme

- ▶ les articles L.421-1 à 9 et R.421-1 à 29 du code de l'urbanisme relatifs au champ d'application des autorisations d'urbanisme et de la déclaration préalable ;
- ▶ les articles L.425-1 à 15 et R.425-1 à 31 du code de l'urbanisme relatifs aux opérations soumises à un régime d'autorisation prévu par une autre législation ;
- ▶ les articles L.423-1 et R.423-1 à 74 du code de l'urbanisme relatifs au dépôt et à l'instruction des demandes de permis et des déclarations.

Textes relatifs à l'évaluation économique et sociale

- ▶ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
- ▶ le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;
- ▶ les articles L.1511-2 à L.1511-4 du code des transports ;
- ▶ l'article L.1511-6 du code des transports (bilan socio-économique) ;
- ▶ les articles R.1511-1 et suivants du code des transports.

Textes relatifs à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport

- ▶ les articles L.1611-1 à L.1614-3 et L.1631-1 à L.1632-3, relatifs à la sécurité et à la sûreté des transports du code des transports ;
- ▶ les articles R.1612-1 à R.1612-2 et R.1631-1 à R.1632-6 du code des transports.

Textes relatifs au défrichement

- ▶ la loi n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique
- ▶ l'ordonnance n° 2012-92 du 26 janvier 2012 relative à la partie législative du Code Forestier ;
- ▶ le décret n° 2022-422 du 25 mars 2022 relatif à l'évaluation environnementale des projets ;
- ▶ le décret n° 2018-575 du 3 juillet 2018 relatif aux délais de prorogation de la durée de validité des autorisations de défrichement
- ▶ le décret n° 2017-1411 du 27 septembre 2017 modifiant le code forestier et le code rural et de la pêche maritime
- ▶ le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes
- ▶ le décret n° 2012-836 du 29 juin 2012 relatif à la partie réglementaire du Code Forestier ;
- ▶ les articles L.214-13 à L.214-14 et R.214-30 à L.214-31 du Code Forestier relatifs aux défrichements des bois et forêts des collectivités territoriales et de certaines personnes morales ;
- ▶ les articles L.341-1 à L.342-1 et R.341-1 à R.341-9 du Code Forestier relatifs aux défrichements des bois et forêts des particuliers ;
- ▶ la circulaire DGPAAT/SDFB/C2012-3016 du 21 février 2012 réécriture du Code Forestier - partie législative ;
- ▶ la circulaire DGPAAT/SDFB/C2012-3063 du 23 juillet 2012 relative à la recodification du Code Forestier-partie réglementaire ;
- ▶ décret n° 2013-1030 du 14 novembre 2013 relatif aux études d'impact des projets de défrichement.

Textes relatifs à la protection des allées et alignements d'arbres

- ▶ la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ;
- ▶ La loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale dite loi « 3DS » (article 194) ;
- ▶ l'article L350-3 du Code de l'Environnement ;
- ▶ le décret n°2023-384 du 19 mai 2023 relatif au régime de protection des allées d'arbres et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique.

En résumé : les grandes caractéristiques de l'opération

Caractéristiques de l'opération :

Ligne existante :

- ▶ Mise à quatre voies de l'infrastructure ferroviaire existante, par l'ajout d'une à deux voies entre le raccordement de la ligne nouvelle au nord de Saint-Jory jusqu'à la gare de Toulouse Matabiau soit approximativement sur 19 km
- ▶ Création d'un terminus partiel central des TER à Castelnau-d'Estrétefonds ;
- ▶ Réaménagement et mise en accessibilité des gares et haltes de Castelnau-d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet / Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande-l'église, Route de Launaguet

Ligne nouvelle : réalisation des fondations et piédroits du futur ouvrage saut-de-mouton, dans la zone du raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante, sur la commune de Saint-Jory

Les ouvrages :

- ▶ Un ouvrage de protection sur les 2 voies côté Est, à la traversée du périmètre de danger du site Seveso seuil haut Total Marketing France
- ▶ L'adaptation des ouvrages de franchissement des voies existantes (ponts-routes) et du pont-rail de Maltemps
- ▶ La construction de murs de soutènement le long du parcours
- ▶ La mise en place de murs antibruit ou de protections acoustiques de façades en cohérence avec les résultats de l'étude acoustique

Points particuliers :

- ▶ La sous-station de Saint-Jory sera renforcée et une nouvelle sous-station sera construite au droit de l'actuelle halte de Lacourtenourt
- ▶ La berge Est du Canal latéral à la Garonne sera réaménagée sur un linéaire d'environ 4,7 km (dont 3,36 km d'impact sur le miroir d'eau)
- ▶ L'ensemble du linéaire de l'opération à l'interface avec la berge Est du Canal latéral à la Garonne fera l'objet d'un aménagement paysager

Vitesse des trains voyageurs :

- ▶ Trains n'assurant pas de desserte de proximité : 160 km/h ;
- ▶ Trains assurant une desserte de proximité : 130 km/h, avec réduction à l'entrée de Toulouse.

Vitesse des trains de marchandises : 100 km/h

CHAPITRE 7. PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OPÉRATION

Les caractéristiques détaillées des infrastructures ferroviaires actuelles et projetées dans le cadre des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse sont décrites ci-après.

7.1. Description géographique d'ensemble en situation existante

Entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse, la ligne ferroviaire de Bordeaux à Sète dite « Transversale Sud » s'inscrit globalement sur un axe Nord-Sud depuis Montauban. Elle traverse les 5 communes suivantes :

- ▶ Castelnau d'Estrétefonds,
- ▶ Saint-Jory,
- ▶ Lespinasse,
- ▶ Fenouillet,
- ▶ Toulouse.

Cette section de ligne entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse traverse la gare de Castelnau d'Estrétefonds et la gare de marchandises de Saint-Jory.

Elle traverse également 5 haltes voyageurs intermédiaires :

- ▶ Saint-Jory,
- ▶ Fenouillet Saint-Alban,
- ▶ Lacourtenourt,
- ▶ Lalande-l'église,
- ▶ Route de Launaguet.

Les haltes de Fenouillet Saint-Alban, Lalande-l'église et Route de Launaguet ne sont plus desservies depuis 2016.

La section de ligne ferroviaire actuelle entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds est caractérisée par une plateforme de 2 ou 3 voies qui accueillent au quotidien le trafic suivant :

Comptage des circulations ferroviaires actuelles (Source : SNCF Réseau, Données 2022)

Type de matériel roulant	Castelnau d'Estrétefonds – gare de triage Saint-Jory	Gare de triage Saint-Jory – Matabiau
	Nombre total de trains comptabilisés par jour (y compris trains de nuit) Moyenne annuelle 2022	
TAGV – TET - Intercités	44	44
TER	59	59
Marchandises	16	23

La plateforme à deux voies est relativement rectiligne, même si elle emprunte parfois des courbes de grand rayon de courbure qui favorisent les circulations à la vitesse maximale tolérée sur les lignes équipées de passages à niveau, soit 160 km/h, sur la majorité du parcours.

⁶ Lors de la DUP de 2016 la gare de marchandises de Saint-Jory, abritait jusqu'alors deux industries classées Seveso Seuil haut (Total Énergies Marketing France et Finagaz, respectivement au niveau des

Seule la zone de franchissement de l'Hers fait l'objet d'une réduction de la vitesse à 130 km/h, compte tenu des rayons de courbes du tracé, plus serrés sur une zone de 1,1 km entre la gare de Castelnau d'Estrétefonds et la halte de Saint-Jory.

Les trains amorcent leur décélération environ 2 km en amont de la gare Matabiau, en raison des tracés de voies et de la densité des installations ferroviaires (aiguillages).

Si les deux voies de Bordeaux à Sète ont été créées en 1856, ce n'est qu'en 1943 qu'est née la 3^{ème} voie, dite « Voie de Liaison » ou « Voie Banale », qui prend naissance au sud de la gare marchandises de Saint-Jory. La vitesse de circulation sur cette voie est limitée à 90 km/h, puis à 60 km/h environ 4 km avant la gare Matabiau.

Ces 2 ou 3 voies constituent le plateau de voies principales (désignant les voies circulées généralement à plus de 30 km/h).

S'agissant du trafic de marchandises, de nombreuses installations sont connectées aux voies principales :

- ▶ Au niveau du Km 235 (en gare de Castelnau d'Estrétefonds), côté est : **l'installation terminale embranchée (ITE) Eurocentre** qui n'est plus desservie par le trafic ferroviaire ;
- ▶ Du Km 243 au Km 247, côté est : **la gare marchandise dite de Saint-Jory** (bien que située sur les communes de Lespinasse et Fenouillet), ancienne gare de triage de wagons dont la fonction de tri a cessé en 2005 et qui est aujourd'hui la seule gare de relais entre les triages de Marseille-Miramas et Bordeaux-Hourcade. Outre cette fonction, cette gare abrite aujourd'hui un volume important de transbordement de trafic et en particulier celui lié à la desserte ferroviaire de l'installation terminale embranchée du client **Total Marketing France** (dépôt d'hydrocarbures). Cette industrie est classée **Seveso Seuil Haut**⁶ et la proximité avec l'opération apporte des contraintes importantes à la réalisation des AFNT.
- ▶ Au niveau du Km 251, côté ouest : **l'ITE dite « des Magasins Généraux de France (MGF) »** qui est aujourd'hui une voie mère pour la desserte du client Esso qui stocke des hydrocarbures sur la commune de Toulouse ;
- ▶ Au niveau du Km 252, côté ouest : **l'ITE du Marché d'Intérêt National (MIN)**, sur lequel le trafic s'est arrêté dans les années 1990.

Le contexte urbain des emprises ferroviaires peut être caractérisé en deux zones particulières du nord au sud :

- ▶ Une zone de 16 km où la plateforme ferroviaire est encadrée par le **canal latéral à la Garonne** présent à une dizaine de mètres côté

communes de Lespinasse et Fenouillet). Finagaz a cessé son activité en 2018 (Plan de Prévention des Risques Technologiques abrogé par arrêté du 19 octobre 2018)

ouest **et la M820**, légèrement plus éloignée côté est (entre 20m et quelques centaines de mètres).

Si le canal est omniprésent dans cette zone et que cette proximité constitue l'une des contraintes fortes de l'opération, des disparités existent côté est, avec la traversée de zones rurales, des centres-bourgs (Saint-Jory et Lespinasse) et des zones industrielles et commerciales (Saint-Jory, Fenouillet et le nord de Toulouse) qui se densifient au fur et à mesure que l'on approche de l'agglomération toulousaine ;

- ▶ Une zone de 4 km à l'urbanisation très dense dans Toulouse intra-muros.

Dans le contexte urbain précité, le canal latéral et ses abords présentent quelques caractéristiques environnementales de faible importance. Toutefois, il est important de noter qu'une prise d'eau pour l'alimentation en eau potable (AEP) de la population y existe au nord de Saint-Jory.

Aucun passage à niveau n'est présent sur le tracé de l'opération.

7.2. Voies ferrées – tracés de voies

7.2.1. Infrastructures existantes

Sur ce secteur, la ligne ferroviaire comprend aujourd'hui :

- ▶ **2 voies principales (voie 1 et voie 2)**

Le tracé des voies ferrées existantes date de la création de la ligne, il longe le Canal latéral à la Garonne sur un profil topographique très plat.

Au fur et à mesure des différents renouvellements, les voies principales rapides ont acquis un armement⁷ « moderne », fait de longs rails soudés (LRS) posés sur traverses en béton (monobloc ou bi-blocs). Les derniers renouvellements de voies ont été réalisés :

- en 1998 sur la voie 1 ;
- en 2009 (au nord de la gare marchandises) et 1995 (au sud de la gare marchandises) sur la voie 2.
- ▶ **1 voie de liaison (dite voie « banale »)** qui relie le sud de l'ex-gare de triage à la gare de Toulouse-Matabiau

Elle est elle aussi équipée en LRS et posée sur traverse béton, datant de 1977. Son profil en long est particulier :

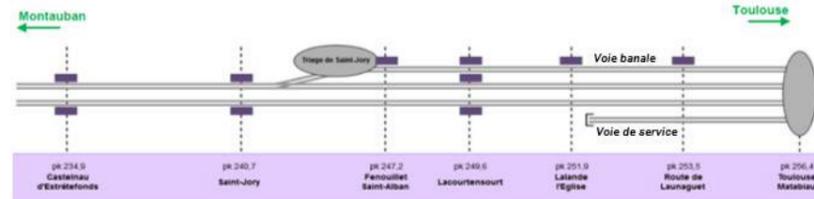
- plat de la sortie de la gare marchandises au niveau du Km 246+800 au Km 252+600 ;
- en rampe ascendante de 12,8 mm/m du Km 252+600 au Km 253+500 (halte de Launaguet) ;

⁷ Armement : partie constituant la structure générale de la voie ferrée constituée par le rail, les attaches et les traverses.

- en pente descendante de 5 mm/m du Km 253+500 au Km 254+000, point de jonction avec la Voie 1bis de la gare Matabiau.

- ▶ **1 voie de service (voie « Lalande »)**, actuellement utilisée pour la desserte des Installations Terminales Embranchées (ITE) depuis le quartier de Lalande jusqu'à Toulouse-Matabiau.

Schéma des voies existantes au droit de l'opération (Source : SNCF Réseau)



7.2.2. Travaux projetés

Le principe retenu à l'issue de la mise à 4 voies des infrastructures ferroviaires est le suivant :

- ▶ Les deux voies les plus à l'ouest (côté canal) seront les voies dites « rapides » (V2R et V1R)
- ▶ Les deux voies les plus à l'est seront les voies dites « lentes » (V2 et V1).

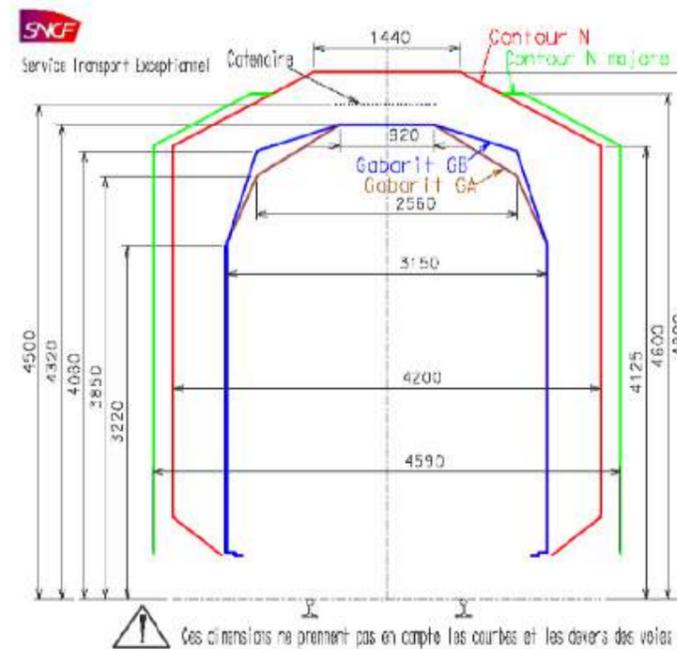
Le tracé constitue la première étape de construction de l'opération conditionnant les autres métiers. Il vise à positionner l'axe de la voie future dans le respect des contraintes :

- ▶ d'environnement : *ouvrages d'art, voiries adjacentes, bâtis, canal latéral, ...*
- ▶ de sécurité : *courbes encadrées de raccordement progressif pour éviter le déraillement, adaptation des rayons de courbes aux vitesses d'exploitation, ...*
- ▶ de gabarit : *les matériels roulants doivent pouvoir passer partout y compris les matériels particuliers selon la nature de la ligne.*

Sur la portion AFNT, c'est le gabarit « GB » qui est à dégager systématiquement et, sur un maximum de voies, le gabarit « GB1 » pour certains convois exceptionnels.

Le tracé a été conçu de façon à dégager sur au moins un itinéraire, l'ensemble des cotes et conditions d'implantation d'éléments le long des voies, représenté par le **contour N majoré**.

Caractéristiques géométriques du contour N majoré (Source : SNCF Réseau)

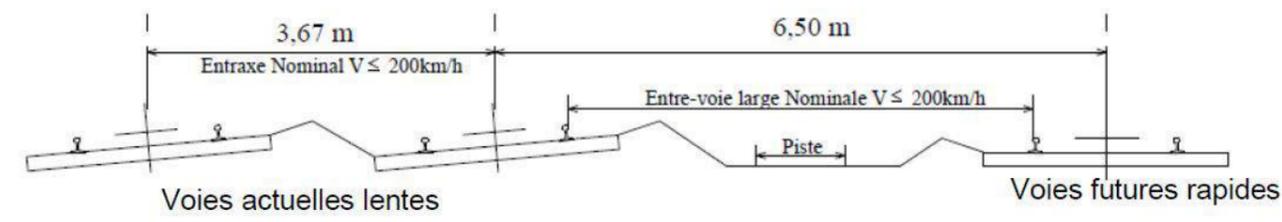


Concernant les espacements entre les voies, matérialisés par les entraxes, ils sont aujourd'hui de :

- ▶ 3,67 m entre les voies actuelles 1 et 2 ;
- ▶ 5,50 m minimum entre la voie 1 et la voie banale.

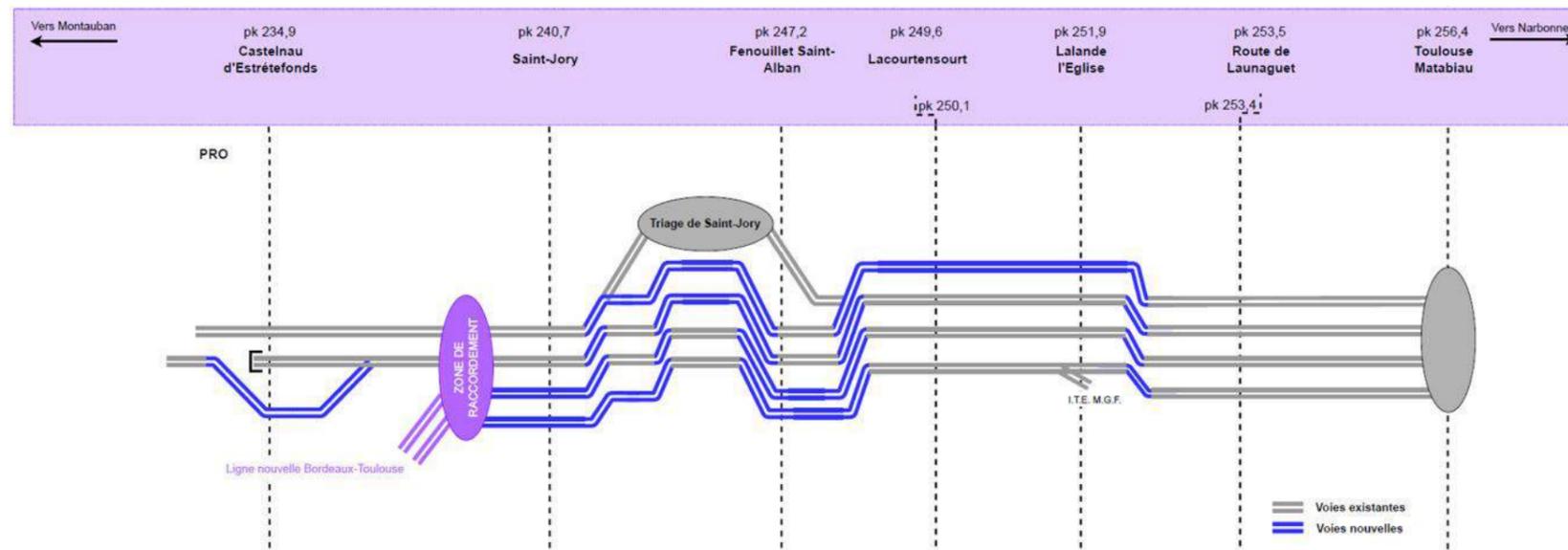
Dans le cadre de l'opération, les nouvelles voies créées auront un **entraxe réglementaire de 3,80 m** (norme actuelle) et l'opération cherche à ménager aussi souvent que cela est possible un **espace entre voies lentes et voies rapides de 6,50 m**, permettant d'inscrire une piste de cheminement et de garage du personnel de maintenance (*impact moindre sur le trafic lors de la phase travaux et maintenance plus sécuritaire en phase exploitation*), afin d'apporter un maximum de sécurité aux intervenants ultérieurs.

Configuration de la plateforme à plus de deux voies (Source : SNCF Réseau)



L'opération des AFNT comprend les opérations suivantes, retenues dans le cadre de la comparaison des variantes :

Schéma des voies futures au droit de l'opération (Source : SNCF Réseau)

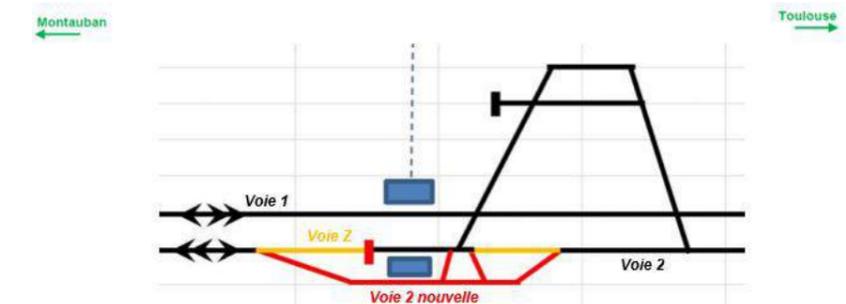


7.2.2.1. Zone de Castelnaud d'Estrétefonds

L'opération AFNT prévoit de doubler la voie 2 actuelle (côté canal) en 2 voies aux fonctionnalités différentes :

- ▶ une voie Z en terminus (pour permettre le retournement des trains), circulée à 60 km/h, qui permet la desserte TER de la gare de Castelnaud d'Estrétefonds et éventuellement le positionnement de rames TER à quai en cas de difficultés de circulation. Le tracé de cette voie correspond, au niveau des quais de Castelnaud d'Estrétefonds, à la voie 2 actuelle afin de minimiser les travaux.
- ▶ une voie 2 circulée à 130 km/h (pour sauvegarder le pont de la RD29) et implantée entre l'extension et l'élargissement du quai 2 et le canal latéral à la Garonne.

Schéma de principe de la création du terminus à Castelnaud (Source : SNCF Réseau)



7.2.2.2. Zone de raccordement (Km 237+500 au Km 240)

Au droit de la zone de raccordement, au sud du pont-rail de l'Hers, l'opération AFNT prévoit la création de :

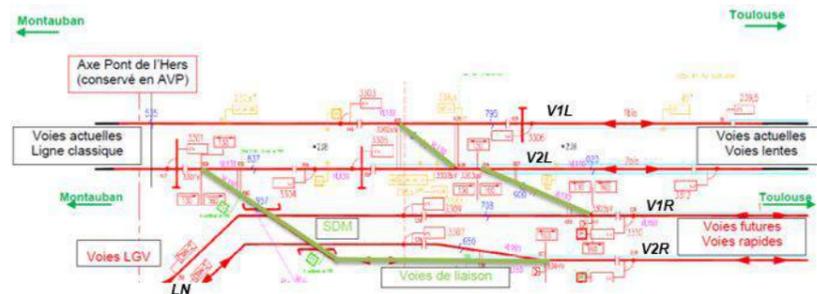
- ▶ 2 voies lentes (V1 et V2), dans la continuité des deux voies existantes depuis Montauban et Castelnaud d'Estrétefonds, exploitables dans les deux sens à 130 km/h,
- ▶ 2 voies rapides (V1R et V2R), dans la continuité des futures voies LN arrivant dans cette zone, exploitables dans les deux sens à 160 km/h.

Pour laisser la place à l'arrivée des voies LN par l'ouest, il est nécessaire de **décaler les voies actuelles vers l'est**.

Des liaisons supplémentaires sont mises en place pour assurer les mouvements entre les voies rapides et les voies lentes. Ces liaisons sont assurées :

- ▶ par des appareils et portions de voies traversant la voie 2 lente pour la liaison entre voie 1 lente et voie 1 rapide,
- ▶ par des appareils et portions de voies passant sous LN pour la liaison entre voie 2 lente et voie 2 rapide, afin de ne pas créer de conflit potentiel avec les circulations de TAGV sur la voie 1 rapide.

Schéma de principe du tracé de la zone de raccordement (Source : SNCF Réseau)



Le passage des voies rapides de la LN sur les voies existantes se fera grâce à un ouvrage de type « saut-de-mouton ». Pour rappel (cf. paragraphe 3.2.4), cet ouvrage sera porté par l'opération des lignes nouvelles (GPSO).

Des aménagements spécifiques (réalisation anticipée des fondations et piédroits du saut-de-mouton, afin d'éviter toute modification ultérieure de la voie de liaison nouvellement créée) sont toutefois inclus dans le périmètre du présent Dossier de demande d'autorisation environnementale (voir détails au paragraphe 7.11.1).

À partir de la zone de raccordement de la ligne nouvelle GPSO, la plateforme future sera à 4 voies.

7.2.2.3. Zone de Saint-Jory village à Saint-Jory triage (Km 240 au Km 247)

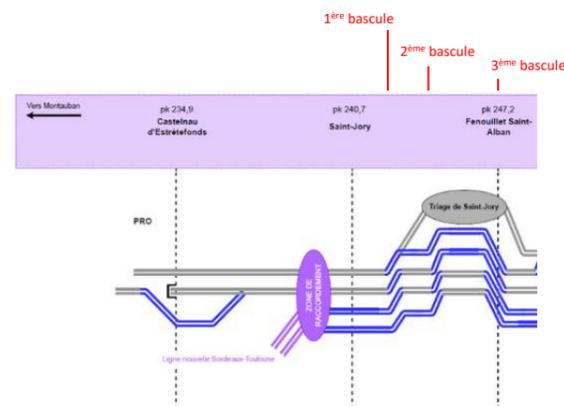
L'opération prévoyait initialement dans cette zone une configuration assez continue avec l'insertion de deux voies nouvelles côté ouest des voies actuelles.

À l'issue des études d'AVP optimisé, ce secteur a fait l'objet d'un remaniement avec trois zones distinctes, afin d'optimiser les emprises existantes et diminuer l'impact sur le canal :

- ▶ insertion de **2 voies nouvelles à l'ouest** des voies existantes depuis le raccordement de la Ligne Nouvelle, en passant par la halte de Saint-Jory puis jusqu'au Km 241+800.
- ▶ 1^{ère} zone de bascule : insertion de **2 voies nouvelles, chacune de part et d'autre des voies existantes** depuis le Km 241+800 jusqu'au Km 244+200. Les voies nouvelles sont implantées à un entraxe de 6 m de part et d'autre des voies existantes.
- ▶ 2^{ème} zone de bascule : insertion de **2 voies nouvelles à l'est** des voies existantes (côté triage) à partir du Km 244+200, à l'extrémité nord de la gare de marchandises. Cette configuration tient jusqu'au Km 246+400. Dans cette zone, la paire de voies nouvelles est implantée à un entraxe de 6 m minimum de la paire de voies existantes.

À partir du Km 246+500, une 3^{ème} zone de bascule permet aux voies nouvelles de revenir côté canal.

Vue schématique des zones de bascule au droit du triage (Source : SNCF Réseau)

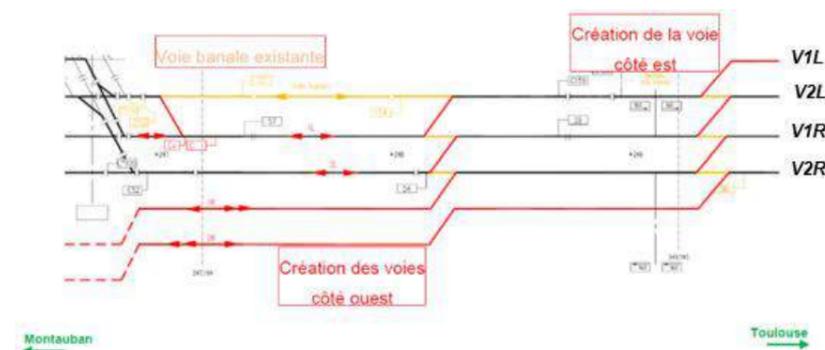


7.2.2.4. Zone de Fenouillet à Lacourtenourt (Km 247 au Km 249+500)

Dans la continuité de la zone précédente, ce secteur prévoit, tout d'abord, le positionnement des 2 voies nouvelles à l'ouest des voies existantes, en partie nord de cette section, depuis la sortie sud de la gare marchandises et jusqu'au sud de l'écluse de Pourrenque (ou de Fenouillet).

L'opération prévoit ensuite une zone de bascule intermédiaire, au Km 248, entraînant la **réutilisation, côté est, de la « voie banale » existante**, qui démarre sur ce secteur et qui devient donc la future voie 1 lente (V1L) et la mise en œuvre d'une unique voie nouvelle côté ouest. Cette voie nouvelle unique est alors la voie 2 rapide (V2R).

Bascule entre la création des voies côté ouest et côté est – Stade EP (Source : SNCF Réseau)



Après le Km 249, une nouvelle zone de bascule (amorcée au nord du pont-route de Lacourtenourt) permet la création de l'unique voie nouvelle côté est (côté M820). La voie banale existante devient ainsi la future voie 2 L et la voie nouvelle unique est alors la future voie 1 L.

7.2.2.5. Zone de Lacourtenourt à Route de Launaguet (Km 249+500 au Km 253+500)

L'opération vise à créer, dans cette zone, **une seule voie supplémentaire par insertion d'une nouvelle voie à l'est** du plateau existant de 3 voies (Voie banale-V1-V2), le long de la M820, jusqu'à la halte de Lalande-l'église (Km 252).

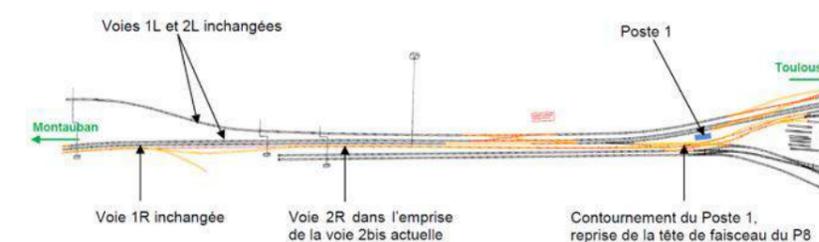
Une dernière bascule est ensuite opérée au nord de la halte de Lalande-l'église, pour permettre l'inscription de la 4^{ème} voie côté ouest, **dans l'emprise de la voie de service Lalande existante** (du Km 251+800 au Km 253,500) qui démarre à ce niveau. Cette voie est donc renouvelée en LRS sur traverses béton, et son tracé rectifié pour être apte à V160 km/h (future V2R) alors que la voie de service est circulée aujourd'hui à 30 km/h maxi.

7.2.2.6. Zone de Launaguet à Matabiau (Km 253+500 au Km 254+500)

Au droit de la future halte de la Route de Launaguet, l'opération consiste à adapter le plateau de 4 voies actuelles (Voie Banale – V1 – V2 – Voie de Lalande) pour permettre l'inscription des quais nécessaires à la desserte de la halte « Route de Launaguet ».

Le tracé prévu dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, avec passage de la voie 2 lente au-dessus des voies rapides (*permettant la mise en œuvre des voies lentes de part et d'autre des voies rapides*) via l'emprunt du saut-de-mouton de Launaguet remanié pour l'occasion, est abandonné. Les deux voies lentes restent ainsi côté est à l'entrée de la gare Matabiau. Le saut-de-mouton de Launaguet existant est conservé.

Configuration des voies en entrée de gare Matabiau – AVP optimisé (Source : SNCF Réseau)



7.3. Terrassements et mise en œuvre des plateformes

7.3.1. Infrastructures existantes

Sur la quasi-totalité du parcours, les voies actuelles (V1 et V2) sont posées sur un léger déblai de hauteur variable de 0 à 1,50 m et sont, le plus souvent, au niveau du terrain naturel environnant. Les seules particularités sont situées :

- ▶ dans la zone du Km 236 au Km 237+500 où les voies 1 et 2 sont posées sur un remblai de 5 m de haut par rapport au terrain naturel avant d'emprunter le pont-rail de l'Hers ;
- ▶ dans la zone du Km 248+000 au Km 249+000 où les voies 1 et 2 sont posées sur un remblai de 2 à 3 m de haut.

La voie banale utilise une plateforme commune avec les voies 1 et 2 actuelles sauf dans une zone spécifique située autour de la halte de Launaguet (entre les Km 252+600 et Km 254+000).

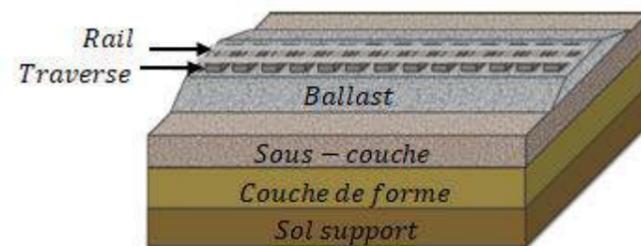
Dans cette zone, la voie banale (future voie V1) s'écarte de manière importante des voies 1 et 2 et prend de la hauteur en montant à plus de 6 m par rapport à l'altitude des voies 1 et 2 (point le plus haut au Km 253+500) pour redescendre ensuite.

7.3.2. Travaux projetés

Eu égard à l'aménagement de la plateforme ferroviaire, le profil en long projeté est calé sur le profil en long des voies existantes. En fonction du calage du profil en long, l'opération se situe en léger déblai ou en léger remblai.

La structure d'assise, sous le ballast, d'une épaisseur de 60 à 80 cm, est constituée d'une sous-couche et d'une couche de forme rapportées, placées au-dessus du sol naturel compacté. Dans certaines conditions, un géotextile est nécessaire sous la couche de forme en fonction des matériaux présents.

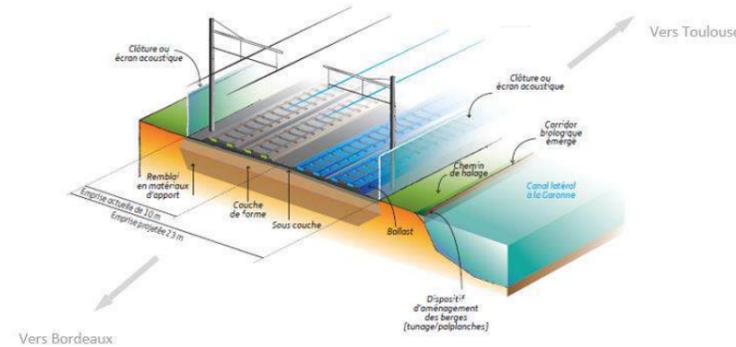
Schéma de la structure d'assise d'une voie ferrée (Source : SNCF Réseau)



Le profil en travers type suivant correspond à l'insertion de **deux voies nouvelles à l'Ouest** des voies existantes (valable au droit de Saint-Jory par

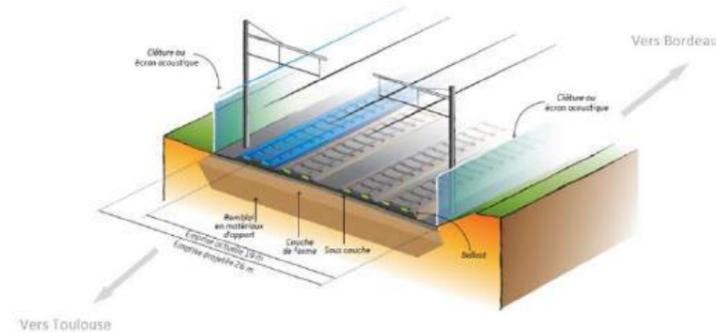
exemple). Dans cette configuration, la **largeur minimale de l'emprise ferroviaire s'établit à 23 m environ**.

Schéma d'un profil type pour l'insertion d'une voie nouvelle à l'ouest des voies existantes (Source : SNCF Réseau)



Le profil en travers type suivant correspond à l'insertion **d'une voie nouvelle à l'Est** des voies existantes (valable au droit de Lacourtenourt par exemple). Dans cette configuration, **la largeur minimale de l'emprise ferroviaire future s'établit à 26 m environ**.

Schéma d'un profil type pour l'insertion d'une voie nouvelle à l'Est des voies existantes (Source : SNCF Réseau)



7.4. Ouvrages d'assainissement

Les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse prévoient, en lien avec les travaux de terrassements afférents aux voies nouvelles et aux ouvrages d'art, le drainage des emprises de l'opération et la réalisation de bassins de hydrauliques de rétention ou d'infiltration.

Les éléments exposés dans ce paragraphe présentent les principes généraux retenus pour la gestion des eaux pluviales du secteur d'étude. Des éléments plus détaillés sont présents dans la **Pièce C « Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

7.4.1. Infrastructures existantes

Les ouvrages hydrauliques de la zone de l'opération fonctionnent en grande majorité sur le principe de l'infiltration. La plupart des portions de ces ouvrages ont une pente moyenne située entre 0mm/m et 1mm/m. Ces ouvrages sont globalement en bon état hormis quelques ouvrages de traversée des voies qui sont suivis spécifiquement. Aucun problème lié aux aspects hydrauliques n'a été recensé au cours des dix dernières années sur le périmètre de l'opération.

7.4.2. Travaux projetés

L'élargissement de la plateforme ferroviaire va entraîner une augmentation de la surface de ruissellement des eaux. Cette imperméabilisation nouvelle créée par les nouvelles infrastructures est compensée par la mise en œuvre d'ouvrages de gestion des eaux pluviales.

Les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse prévoient ainsi, en lien avec les travaux de terrassements afférents aux voies nouvelles et aux ouvrages d'art, le **drainage des emprises de l'opération** et la **réalisation de bassins hydrauliques de rétention ou d'infiltration**, dimensionnés de façon générale pour une **période de retour de pluie de 20 ans**.

Les principes retenus en matière d'assainissement sont explicités ci-après.

Il faut distinguer deux cas de figures :

- ▶ Réaménagement de faisceau de voies existant ou substitution de la plate-forme existante :
 - Dans le cas où aucune plate-forme n'est nouvellement imperméabilisée, les principes d'assainissement actuels sont conservés ;
 - Dans le cas où le drainage déjà présent serait à remplacer, à l'identique, en raison d'une impossibilité de réaliser les travaux sans l'endommager, il n'y a pas de modification finale du principe de fonctionnement existant.

- ▶ Élargissement ou création d'une plate-forme nouvelle :
 - L'opération prévoit la mise en place d'un nouveau système de collecte et d'écroulement de ses eaux pluviales.
 - L'opération prévoit de tamponner les plateformes anciennes ainsi que les apports de bassins versants extérieurs qui seraient interceptés par les dispositifs de gestion des eaux pluviales nouvellement créés.

Le choix des dispositifs d'assainissement pluvial a été adapté sur chaque secteur de l'opération en fonction de la configuration (déblai, remblai, mur de soutènement), des conditions hydrauliques et hydrogéologiques ainsi que des particularités géotechniques et des emprises disponibles.

En effet, certains dispositifs d'assainissement, comme la mise en œuvre de fossés terres, sont rendus difficiles sur certains secteurs ciblés, compte tenu de la proximité du canal et des emprises souvent très limitées (chemin de halage, murs acoustiques).

De manière générale et afin de respecter les préconisations des services de l'état, l'infiltration des eaux pluviales est retenue si une épaisseur minimale d'un mètre est observée entre le toit de la nappe et le fil d'eau.

Il est à noter également la prise en compte **de préconisations spécifiques vis-à-vis de la présence de périmètre de protection de captages** situés au niveau du canal latéral à la Garonne à Saint-Jory (prise d'eau superficielle) et dans les gravières de Lagarde et Capy. La présence de ces zones sensibles limite en effet les possibilités d'infiltration ou de rejet au canal sur certains secteurs.

La probabilité d'accident ferroviaire étant extrêmement faible et jamais constatée sur ce périmètre, il est considéré qu'il n'y pas de risque de pollution accidentelle par déversement de produits polluants. Toutefois, et par précaution des équipements spécifiques sont prévus sur la ligne ferroviaire :

- ▶ **Tous les bassins de rétention (ne permettant pas l'infiltration des eaux) seront équipés de systèmes de confinement** des eaux (vannes de sectionnement en sortie de bassin lorsque le rejet est gravitaire ou confinement dans les postes de relevage) ;
- ▶ 3 bassins d'infiltration seront **mis en œuvre avec une membrane dépolluante (permettant l'infiltration mais retenant les pollutions aux hydrocarbures)**, au vu de la réception d'eaux pluviales en provenance de BV extérieurs et de leur situation respective :
 - *Le bassin de Saint-Jory (Pk 239+900) compte tenu de la proximité des périmètres de protection. Ce dernier sera également équipé d'une vanne de confinement en entrée de bassin,*

- *Le bassin de Lespinasse (Pk 242+500) compte tenu de la proximité du lac de Peyraillès (usages de pêche)*
- *Le bassin à proximité du PRO du moulin (Pk 244+400) compte tenu de sa situation à proximité directe de la gare de triage.*

De même, le risque de pollution chronique des eaux pluviales au droit des infrastructures ferroviaires est jugé très faible (*trains à énergie électrique, ballast des voies ferrées classé inerte dans le cadre de caractérisations chimiques, politique forte en faveur de l'environnement de SNCF Réseau vis-à-vis de l'utilisation de produits phytopharmaceutiques de biocontrôle*).

Un risque de pollution aux hydrocarbures sera toutefois à prendre en compte au niveau des parvis multimodaux (parkings).

Les risques majeurs de pollution seront observés lors de la phase travaux. Toutes les mesures nécessaires seront donc prises pour éviter toute pollution des milieux aquatiques, tout au long du projet.

7.5. Gares et pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)

7.5.1. Contexte et périmètres de MOA

L'opération intègre le réaménagement et la mise en accessibilité des points d'arrêts de Castelnau-d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet/Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande-l'église et Route de Launaguet en **Pôles d'Échanges Multimodaux**.

Le réaménagement des points d'arrêt sera l'occasion de faciliter l'accès et l'usage de l'infrastructure ferroviaire pour les usagers et les riverains.

Les aménagements envisagés porteront sur :

- ▶ les quais qui seront déplacés, allongés et réaménagés pour améliorer le confort des usagers et la qualité du service ;
- ▶ la création de passerelles ou souterrains pour permettre l'accès aux quais des piétons et PMR (via ascenseurs et/ou rampes) 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).

Ces aménagements sont sous le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, pour le compte de SNCF Gares & Connexions.

- ▶ la création de parvis multimodaux permettant d'accueillir les modes doux/actifs, les bus et les véhicules individuels.

L'opportunité de confier, via une convention, les études et la réalisation des travaux à la commune de Castelnau d'Estrétefonds et à Toulouse Métropole est en cours d'étude par SNCF Réseau.

Pour rappel, le présent dossier d'Autorisation Environnementale est déposé hors aménagement des parvis multimodaux, qui ne sont à ce jour par assez aboutis pour présenter les périmètres portés par chaque maître d'ouvrage.

Les surfaces des parvis multimodaux dans les emprises de l'opération sont toutefois prises en compte dans le dossier dérogation espèces protégées (pièce D) et dans le dossier défrichement (pièce E) car leurs emprises ont fait partie du périmètre d'étude, et sont comptabilisées dans l'impact de l'opération. En revanche, pour le dossier loi sur l'eau (pièce C), les aménagements ne sont pas encore assez précis pour être détaillés.

Ainsi, les parvis multimodaux feront l'objet d'un porté à connaissance ultérieur. La description des aménagements prévus à ce stade de l'étude est toutefois présentée en suivant.

Dans le prolongement de certains parvis multimodaux, Toulouse Métropole prévoit également des aménagements urbains qui sont hors du périmètre des AFNT et seront traités comme projets connexes.

Pour l'ensemble des haltes et des PEM, les interfaces chantier entre les projets seront traités en cohérence tout au long de la phase de conception.

7.5.2. Gare de Castelnau-d'Estrétefonds

7.5.2.1. Infrastructures existantes

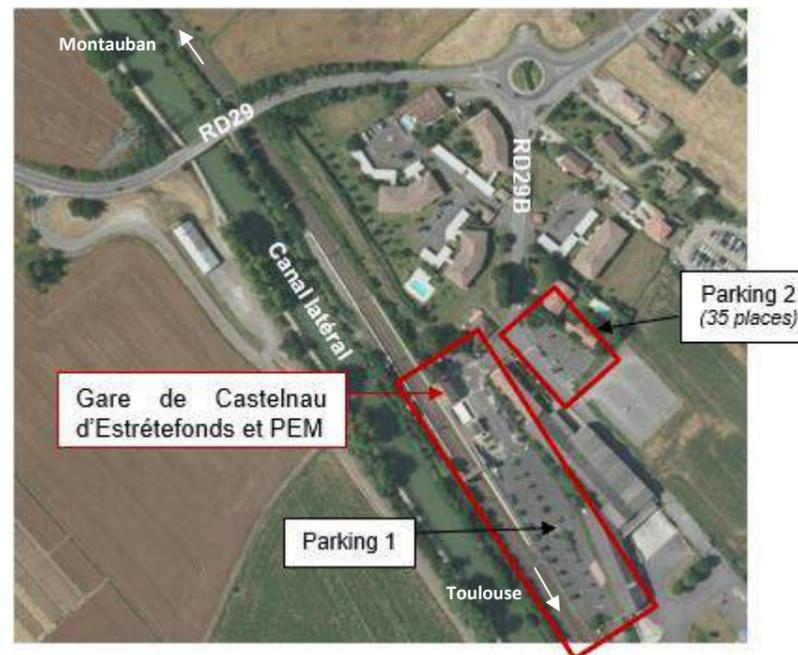
Situation et accès

La halte de Castelnau d'Estrétefonds se situe à l'ouest de la commune et de la RD820 et au sud de la RD29 (Route d'Ondes). Elle ne constitue pas un point de passage par lequel transitent les voies de liaison routière.

Elle est implantée à l'est de la ligne ferroviaire et du canal latéral à la Garonne qui constitue l'élément paysager naturel principal du site. La RD29B (ou chemin de la gare) permet l'accès à la halte.

Les aménagements urbains (parking, modernisation gare, mise en accessibilité PMR...) sont récents et sont concentrés entre la voie ferrée et un ensemble de bâtiments industriels et d'habitation.

Vue aérienne du site de la gare de Castelnau-d'Estrétefonds (Source : Géoportail - 2019)



Équipements de quai

La halte est desservie par les deux voies principales Bordeaux-Sète, encadrées par deux quais latéraux de 166 m. L'accès aux quais s'effectue via une passerelle équipée d'escaliers et d'ascenseurs.

Vue de la passerelle, des cages d'ascenseurs et escaliers à Castelnau-d'Estrétefonds



Le quai 1 (côté bâtiment voyageurs ou BV) est muni d'un abri en verre au sud ainsi que d'un abri vélos (offre de 6 arceaux).

Le quai 2 (côté canal) est muni d'un abri en dur. Il possède un accès pour les véhicules de secours depuis le pont-route de la RD29 permettant une évacuation des PMR en cas de panne des ascenseurs.

Infrastructures du pôle d'échange multimodal

Le parvis multimodal de Castelnau d'Estrétefonds a fait l'objet de travaux de voirie importants en 2010.

Le site comprend un parking de proximité, parallèle à la voie ferrée, comprenant 160 places de stationnement réservées aux seuls véhicules légers et divisé en deux poches : la première avec des places perpendiculaires à la voie et comprenant les emplacements réservés PMR et une seconde plus importante avec des places en épi.

Un second parking plus récent et plus sommaire est proposé, 50m plus à l'écart, à l'est des bâtiments le long de l'impasse Bordeneuve.

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.

Vue du parvis multimodal à Castelnau d'Estrétefonds (Source : SNCF)



Enfin, pour les transports en commun (bus type navette) et taxis, un emplacement est réservé chemin de la gare juste avant d'arriver sur le bâtiment voyageurs (BV). Les bus du Conseil Régional (Lignes liO n°377) desservent la gare via un arrêt plus en amont sur la RD.

7.5.2.2. Travaux projetés

Les prévisions de trafic publiées dans le dossier de DUP initial évoquent une affluence de plus de 580 000 voyageurs annuels, soit plus de 1 700 montées / descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base) à l'horizon de la mise en service AFNT.

Corps de quai et équipements de quai

Les travaux au droit des quais de Castelnau d'Estrétefonds consistent à :

- ▶ L'allongement des quais : le quai de la voie 1 sera allongé à **220 ml**, le quai de la voie 2 sera transformé en quai central. Celui-ci fera **280 ml** au total pour apporter 220 ml de quai utile pour chaque voie,
- ▶ Quai 1 (côté BV) : élargissement du quai pour mise aux normes PMR, ajout d'un abri à une seule paroi au nord du quai, ajout de mobilier de quai divers,
- ▶ Quai 2 : Avec l'aménagement prévu du terminus partiel, le quai 2 devient un quai central entre la future voie de desserte du terminus en impasse et la nouvelle voie 2 créée côté canal,
- ▶ Reprise de toute la signalétique des quais,
- ▶ Conservation de la passerelle piétonne en l'état.

⁸ Outil de validation des titres de transports en commun du réseau urbain de l'agglomération Toulousaine (métro, bus ainsi que certains trains SNCF)

Télécommunications et information des voyageurs

L'opération prévoit, pour toutes les gares, l'uniformisation du système d'information des voyageurs (modification des périphériques d'affichage existants...).

Les périphériques de vente et de validation des titres de transport (distributeur de billets régionaux DBR, composteur et valideur Pastel⁸) sont conservés.

Infrastructures du pôle d'échange multimodal

Dans le cadre de l'opération AFNT, une réflexion sur des aménagements du parvis multimodal a été envisagée au stade de la DUP et de l'AVP. Toutefois, la mairie de Castelnau d'Estrétefonds a souhaité mener une étude plus large que l'opération AFNT, en concertation avec les acteurs du territoire, afin de replacer l'aménagement du pôle d'échange dans un projet urbain plus global, prenant en compte des enjeux de mobilités, de stationnement, de lien vers le centre-ville, etc...

Ainsi, les aménagements et en particulier l'offre de stationnement seront pensés à l'échelle du futur quartier de gare, pour une meilleure insertion et en prenant en compte les usages à venir offerts par ce futur quartier.

L'étude est en cours et devrait aboutir à des propositions d'aménagements qui seront portées par la mairie : elles rentreront dans un projet urbain dont elle aura la maîtrise d'ouvrage.

Ainsi, aucune modification du parvis multimodal de Castelnau d'Estrétefonds n'est donc envisagée dans le cadre des procédures portées par ce dossier AFNT.

7.5.3. PEM de Saint-Jory

7.5.3.1. Infrastructures existantes

Situation et accès

La halte de Saint-Jory se situe au sud de la commune, à l'ouest de la M820 et au sud de la M20. Elle se trouve à environ 17 km au nord-ouest de Toulouse.

La halte est implantée à l'est de la ligne ferroviaire et du canal latéral à la Garonne qui constitue l'élément paysager naturel principal du site. Elle est desservie par les deux voies principales Bordeaux-Sète.

Vue aérienne du site de la halte de Saint-Jory (Source : Géoportail)



Équipements de quai

La halte est desservie par deux voies encadrées par deux quais latéraux de longueur 166 m. Le parvis multimodal se situe aujourd'hui côté voie 1 (Est).

L'accès au quai 2 (côté canal) se fait via une passerelle équipée d'escaliers et d'ascenseurs, réalisée en 2017 (prévue initialement dans le cadre des AFNT, les travaux ont été anticipés par SNCF Réseau suite à un accident mortel survenu en 2014). La fondation du support côté ouest et le tablier de la traversée ont été conçus en prévision du prolongement ultérieur de la passerelle prévu dans le cadre des AFNT.

Vue de la passerelle, des cages d'ascenseurs et escaliers à Saint-Jory (Source : SNCF)



Le quai 1 (côté M820) est muni de deux abris en métal, d'un afficheur, d'un valideur Pastel, d'un composteur et d'un distributeur de billets régionaux.

Le quai 2 est muni d'un abri en dur, d'un afficheur et d'un valideur Pastel.

Infrastructures du Pôle d'Échange Multimodal

Le parvis multimodal de Saint-Jory se limite à un parking goudronné de 50 places qui s'avère insuffisant aujourd'hui.

Les voyageurs se garent en dehors du parking du PEM, sur une parcelle privée de l'autre côté de la M820 mais également côté quai 2, sur une parcelle SNCF, entre le canal et les voies (accessible depuis le pont-route de Saint-Jory/M20).

Deux casiers individuels sécurisés et 6 arceaux sous abri sont proposés pour les vélos. La ligne de bus Tisséo 59 dessert la halte depuis août 2022.

7.5.3.2. Travaux projetés

Les prévisions de trafic publiées dans le dossier de DUP initial évoquent une affluence de plus de 320 000 voyageurs annuels, soit plus de 2 300 montées / descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base) à la mise en service.

Corps de quai et équipements de quai

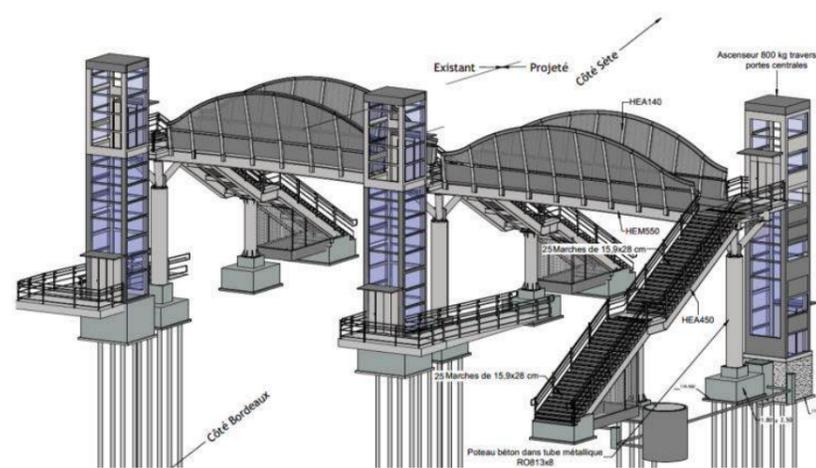
Les travaux au droit des quais de Saint-Jory consistent à :

- Quai 1 (côté parking) : allongement du quai à **220 ml** côté nord (de façon à centrer au maximum la passerelle), ajout de mobilier de quai divers,
- Quai 2 (côté canal) : allongement du quai à **220 ml** côté nord, ajout de mobilier de quai divers. La configuration du quai 2 reste

celle d'un quai latéral desservant uniquement la voie existante (*pas de nouveau quai pour les deux voies nouvelles*). Les deux quais seront réhaussés en quai mi-haut,

- Reprise de toute la signalétique des quais,
- Prolongement de la passerelle piétonne au-dessus des voies nouvelles uniquement**, pour permettre aux voyageurs d'accéder à la gare depuis les quartiers situés à l'ouest du canal. L'opération prévoit ainsi l'aménagement d'un chemin d'accès le long des voies depuis le pont-route de Saint-Jory. Les places de parking pour véhicules légers et PMR improvisées à l'ouest des voies actuelles seront ainsi supprimées pour permettre l'implantation des deux voies nouvelles.

Vue 3D de la passerelle de Saint-Jory prolongée au-dessus des voies rapides (Source : SNCF Réseau)



Télécommunications et information des voyageurs

L'opération prévoit, pour toutes les gares, l'uniformisation du système d'information des voyageurs (modification des périphériques d'affichage existants...).

Les périphériques de vente et de validation des titres de transport (distributeur de billets régionaux DBR, composteur et valideur Pastel) sont conservés, leurs positions exactes dépendront du projet de Maîtrise d'Œuvre.

Nota : les paragraphes suivants sont des esquisses fournies par Toulouse Métropole dans sa vision de parvis multimodal urbain. Ils dépassent le cadre du périmètre de l'opération AFNT.

Présentation générale de l'aménagement proposé par Toulouse Métropole

Les aménagements projetés sur ce site à fort enjeu urbain s'inscrivent, pour Toulouse Métropole, dans la continuité du Grand Parc Canal et de la requalification du centre-ville de Saint-Jory en s'appuyant sur trois grands principes :

- La dilatation du Grand Parc Canal avec des aménagements paysagers et jardinés aux abords du canal : à Saint-Jory, par la transformation de la bretelle d'accès au pont M20, et du parvis de la gare en grands jardins aménagés pour assurer les continuités qualitatives entre le canal, le centre bourg et la gare.
- La création d'une entrée de ville paysagée structurée par des éléments bâtis urbains : une pergola qui fait l'interface avec le centre-bourg, un bâtiment au programme mixte recevant parking, commerces et services qui donne une façade et apporte de la vie à la place.
- Redonner une échelle humaine à ce site qui, aujourd'hui, est un vaste parking et terrain vague dominé par la voiture. La pergola, le traitement du rez-de-chaussée du bâtiment au Sud de la parcelle, le dessin des cheminements à travers le jardin et de l'allée de platanes existante et des mobiliers urbains transforment l'espace et le remettent en rapport avec les piétons, les poussettes et les cyclistes, à la recherche d'un café ou de leur train.

Plan d'aménagement du parvis multimodal de Saint-Jory (Source : D'Une Ville à l'Autre - DVA)



Infrastructures souhaitées par Toulouse Métropole autour du pôle d'échange multimodal

Les aménagements projetés se traduisent par l'installation de quais de terminus bus, du stationnement minute et des emplacements vélos dans un environnement planté paysagé marqué par des éléments bâtis, pergola et bâtiment mixte, qui restructurent cet ancien terrain vague et forment la nouvelle entrée Sud de la commune.

Vue paysagère du futur parvis multimodal de Saint-Jory (Source : Toulouse Métropole)



Le site s'organiserait alors de la façon suivante :

- un **parvis multimodal** s'appuyant sur la végétation existante : une allée de platanes qui était historiquement le chemin d'accès à la gare. Cette dernière s'épaissit vers le nord par la création d'un jardin et d'une pergola à l'échelle de ce nouvel espace public urbain, créant le lien avec le centre-bourg et gage d'un confort et d'une qualité d'usage certains,
- un jardin qui "déborde" et vient attraper la M820 avec la reprise du rond-point dans le cadre des aménagements anticipés de la M820, nouvelle entrée de ville,
- deux quais de terminus bus et desserte au passage, stationnement et dépose-minute, proche de l'accès aux quais, accessibles en sens unique depuis le rond-point, sur les pourtours du jardins (voir schéma de circulation ci-après),
- la pergola urbaine qui reçoit des bancs pour attendre le bus, des stationnements vélos à couvert : 24 places box et 50 places sur arceaux et un local pour chauffeurs,
- un **parking en R+3 de 480 places** sur l'emprise actuelle de la Maison des Jeunes, intégrant 10 places PMR, des emplacements de garage de motos et 12 bornes électriques (24 places), nouvelle façade urbaine donnant forme à cette place paysagère,
- 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.

Rappel : ces aménagements dépassent le cadre de l'opération AFNT et la délimitation du périmètre de chaque maîtrise d'ouvrage n'est à ce jour pas encore connue. En particulier, l'offre de stationnement par un parking à silo n'est pas incluse dans le périmètre financier de l'opération AFNT.

Accès modes actifs

Les accès sont repensés tout autour du PEM :

- réaménagement du pont de la M20 avec une zone mixte piéton cycle et une bande piéton,
- requalification du cheminement existant depuis le pont de la M20 vers la maison éclusière et la passerelle, accès Ouest aux quais de train,
- création d'un nouvel accès depuis le pont de la M20 au plus proche de la promenade piétonne centre-bourg-gare,
- requalification de l'intérieur de la bretelle d'accès au pont M20 en jardin, épaississement du Grand Parc Canal et accompagnant la promenade piétonne depuis le cœur du village et la rive Ouest du Canal vers la gare,
- requalification de la rue de la Résistance, qui rejoint la place Ivan Paul Laffont au centre de Saint-Jory, en espace partagé et sens unique vers le Sud,
- la pergola qui filtre les flux piétons du centre-ville, vélos et propose un abri pour les personnes attendant leurs bus,
- le jardin central pour attendre, au milieu des plantes et des odeurs et à l'ombre des arbres, son train ou son bus ou la personne qui vient nous récupérer,
- l'esplanade sous l'alignement de platanes historique conservé et replanté (pour les arbres manquants) comme grand espace piéton devant l'accès à la gare, bordé de commerces et pouvant s'animer d'une terrasse de café...
- le réaménagement des cheminements piétons et cycles de la M820.

Nota : l'ensemble de ces aménagements est porté par Toulouse Métropole dans un projet urbain, en dehors de l'opération AFNT.

Schéma de circulation du PEM de Saint-Jory (Source : DVA)



7.5.4. PEM de Fenouillet-Saint-Alban

7.5.4.1. Infrastructures existantes

Situation et accès

La halte de Fenouillet-Saint-Alban se situe au nord-est de la commune de Fenouillet, à l'ouest de la M14A (rue Seveso) et au sud du Pont de la Tournelle. La halte se trouve à l'est de la ligne ferroviaire et du canal latéral à la Garonne.

Les aménagements actuels sont très sommaires. L'accessibilité est possible depuis la rue Seveso par un point d'entrée/sortie exigü, mal signalé et très peu mis en valeur.

Vue aérienne du site de la halte de Fenouillet-Saint-Alban (Source : Géoportail)



Historiquement desservie depuis la Voie Banale par deux allers et retours quotidiens, elle ne l'est plus depuis 2016.

Équipements de quai

La halte est desservie via un quai unique, implanté à l'est de la voie banale et accessible via un souterrain étroit. Ce quai est équipé d'un abri en métal sans parois.

Infrastructures du Pôle d'Échange Multimodal

Aucune infrastructure type parvis multimodal n'est à l'heure actuelle disponible hormis une zone de parking avec des emplacements non délimités.

Vue sur le parking de la halte de Fenouillet-Saint-Alban et vue de l'accès souterrain (Source : SNCF)



7.5.4.2. Travaux projetés

Corps de quai et équipements de quai

Les travaux permettront ainsi :

- ▶ la création de **deux quais latéraux de longueur 220 ml, desservant les deux futures voies lentes** (*pas de nouveau quai pour les deux voies nouvelles*), équipés de mobilier de quai et de signalétique divers.
- ▶ La **construction d'une passerelle piétonne, accessible aux PMR**, connectant le parvis multimodal (à l'est) et les quais. Le lien entre le parvis et la passerelle s'effectuera via un escalier, des rampes PMR et un ascenseur.

La passerelle enjambera également les deux voies nouvelles, pour permettre aux voyageurs d'accéder à la halte depuis les quartiers situés à l'ouest du canal, via le pont-route du canal, l'impasse des anciens abattoirs puis un chemin d'accès parallèle aux voies nouvelles.

La passerelle enjambe également le **merlon de terres polluées**, issues de la dépollution de la couche superficielle des sols occupés précédemment par la société Total-Grande Paroisse (Site Soferti – cf. paragraphe 7.10.2). La longueur totale de l'ouvrage sera ainsi de 118 m.

Télécommunications et information des voyageurs

L'opération prévoit, pour toute les gares, l'uniformisation du système d'information des voyageurs (modification des périphériques d'affichage existants...).

Des périphériques de vente et de validation des titres de transport (distributeur de billets régionaux DBR, composteur et valideur Pastel) sont implantés le long des cheminements.

Les prévisions de trafic publiées dans le dossier de DUP initial évoquent une affluence de plus de 520 000 voyageurs annuels, soit plus de 1 700

montées / descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base) à l'horizon de la mise en service AFNT.

Nota : les paragraphes suivants sont des esquisses fournies par Toulouse Métropole dans sa vision de parvis multimodal urbain. Ils dépassent le cadre du périmètre de l'opération AFNT.

Présentation générale de l'aménagement proposé par Toulouse Métropole

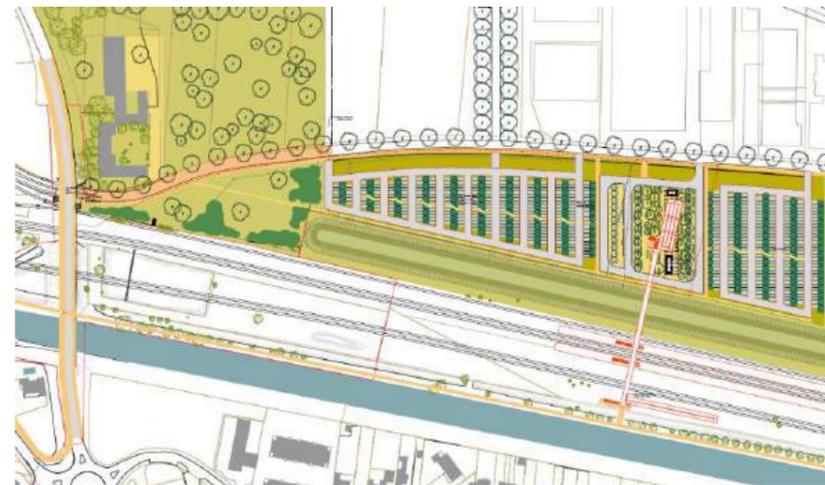
La halte est **déplacée vers le sud**, d'environ 370 m, afin d'être intégrée dans un projet urbain plus large.

Les aménagements proposés s'inscrivent dans la trame du parcellaire et ont pour objectif de valoriser les éléments remarquables du site (le château La Tournelle et le merlon) tout en insérant les stationnements dans un parc paysager.

Le site s'organiserait de la façon suivante :

- ▶ La pointe du site, un espace paysager entièrement libéré du stationnement afin de valoriser le château qui lui fait face et permettre des usages de loisir,
- ▶ deux poches de stationnement paysagères autour d'un parvis central où arrive la passerelle permettant l'accès aux quais. Cette poche est en cours de dimensionnement et pourrait être agrandie.

Plan d'aménagement du PEM de Fenouillet (Source : DVA)



Afin d'offrir une ambiance de parc sur ces deux (ou 3) poches de stationnement conséquentes, des buttes plantées prennent place entre les rangées de stationnement, permettant la plantation de grands arbustes. L'objectif est de valoriser également le merlon enherbé de terre polluée Paroisse (Site SOFERTI – cf. paragraphe 7.10.2), qui longe le site en insérant une strate basse de végétation devant la clôture. Un

cheminement piéton entouré de végétation permettra de rejoindre le parvis central depuis les stationnements en longeant le merlon.

Croquis d'ambiance du futur PEM de Fenouillet-Saint-Alban (Source : DVA)



Toujours dans cet objectif de réduire l'impact paysager des aménagements, en particulier en limitant la mise en œuvre de revêtements bitumineux, les places de stationnement seront réalisées dans un matériau perméable. Le site étant imperméable sur le vivier (bâche retenant les terres polluées du site Soferti – cf. paragraphe 7.10.2), les eaux de pluies seront récupérées par des noues et acheminées vers la rue Seveso.

Le parvis central accueillera également un jardin avec des arbres offrant de l'ombre et un îlot de fraîcheur aux usagers du PEM. L'objectif est également d'insérer la passerelle dans ce "jardin" afin d'en limiter l'impact visuel.

Infrastructures du pôle d'échange multimodal souhaité par Toulouse Métropole

Le pôle d'échange comporterait ainsi :

- ▶ Un « parvis » multimodal central pour les transports en commun, modes actifs avec :
 - une aire d'accueil des voyageurs en pied de passerelle avec bancs et espace végétalisé ;
 - des emplacements pour les vélos : 40 box et 80 places sur arceaux ;
 - 7 quais d'accueil des bus à la desserte et en terminus autour du parvis ainsi que son local conducteur ;
- ▶ Deux à trois poches pour le stationnement des véhicules légers de particuliers, pour un volume global de 695 places environ dont des places spécifiques (10 PMR, co-voiturage, 26 places véhicules électriques (13 bornes), 10 places pour deux roues motorisés)

avec des emplacements de dépose minute au plus près du parvis sur la poche nord.

L'ensemble des poches de stationnement est financé hors opération AFNT.

Rappel : ces aménagements dépassent le cadre de l'opération AFNT et la délimitation du périmètre de chaque maîtrise d'ouvrage n'est à ce jour pas encore connue. En particulier, l'offre de stationnement n'est pas dimensionnée comme tel dans le périmètre financier de l'opération AFNT.

Accès modes actifs

La rue Seveso (M14A) sera réaménagée pour permettre l'accès aux modes actifs au PEM depuis la M820 et le pont de la Tournelle en supprimant la bande de stationnement ouest (inutile avec la création du P+R).

Le pont de la Tournelle sera réaménagé avec l'intégration d'un itinéraire réseau express vélo (REV) sur l'ensemble des ouvrages ainsi que de nouveaux cheminements piétons accessibles.

Nota : l'ensemble de ces aménagements est porté par Toulouse Métropole dans un projet urbain, en dehors de l'opération AFNT.

7.5.5. PEM de Lacourtsourt

7.5.5.1. Infrastructures existantes

Situation et accès

La halte de Lacourtsourt se situe sur la commune de Toulouse, dans son secteur nord, en limite de la commune de Fenouillet, à l'ouest de la M820 (Avenue des Etats-Unis) et au nord du carrefour M820 / M64 (Avenue Salvador Allende). Elle longe par l'est la ligne ferroviaire et le canal latéral à la Garonne.

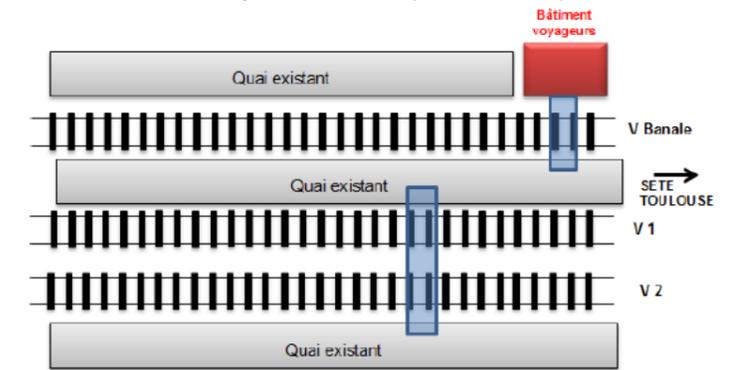
Vue aérienne du site de la halte Lacourtsourt (Source : Géoportail)



Équipements de quai

La halte est desservie par trois voies, les deux voies de la ligne Bordeaux-Sète et la voie de liaison entre Matabiau et le triage de Saint-Jory (voie banale) sur les trois quais correspondants.

Schéma de desserte des quais de la halte (Source : SNCF)



L'accès aux quais s'effectue via des traversées des voies pour le public (TVP). Un abri en dur est disponible sur chaque quai. Le valideur ainsi qu'un distributeur de billets régionaux (DBR) sont implantés en bordure du quai côté BV.

Vue de la halte de Lacourtsourt et de la TVP (Source : SYSTRA)



Infrastructures du Pôle d'Échange Multimodal

La halte propose 3 arceaux pour les motos et 2 arceaux vélos, elle dispose de 25 places de parking. L'accès est connecté directement sur la M820, en face de l'établissement Liebherr.

Un arrêt de bus est situé sur la M820 au droit de la halte et permet l'intermodalité.

7.5.5.2. Travaux projetés

Les prévisions de trafic publiées dans le dossier de DUP initial évoquent une affluence de plus de 90 000 voyageurs annuels, soit plus de 400 montées / descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base) à l'horizon de la mise en service AFNT.

Corps de quai et équipements de quai

Les travaux permettront ainsi :

- ▶ la création d'un **quai central de longueur 225 ml, desservant les deux futures voies lentes** (*pas de quai pour les deux voies nouvelles rapides*), équipés de mobilier de quai et de signalétique divers.
- ▶ La **construction d'une passerelle piétonne**, accessible aux PMR (ascenseurs), connectant le parking (à l'est) et les quais.
- ▶ La passerelle enjambera également les deux voies nouvelles ainsi que le canal, pour permettre aux voyageurs d'accéder à la halte depuis les quartiers à l'ouest de celui-ci. La longueur totale de l'ouvrage sera de 70 m.
Le passage sur la passerelle sera traité de manière à faire descendre les cyclistes de leur vélo avec un enjeu d'espace partagé sécurisé piétons-cycles.

Vue 3D de la passerelle de la halte de Lacourtenourt (Source : SNCF)



Télécommunications et information des voyageurs

L'opération prévoit, pour toutes les gares, l'uniformisation du système d'information des voyageurs (modification des périphériques d'affichage existants...).

Des périphériques de vente et de validation des titres de transport (distributeur de billets régionaux DBR, composteur et valideur Pastel) sont implantés le long des cheminements.

Nota : les paragraphes suivants sont des esquisses fournies par Toulouse Métropole dans sa vision de parvis multimodal urbain.

Présentation générale de l'aménagement proposé par Toulouse Métropole

Conformément aux orientations de l'opération des AFNT définies par décision ministérielle du 30 mars 2012 et inscrites dans la DUP de 2014, la halte est **déplacée vers le sud**, d'environ 500 m, dans le prolongement de l'avenue Salvador Allende.

Le site de Lacourtenourt est particulier dans le sens où la Garonne forme un coude qui la rapproche du canal latéral.

Le site se situera à proximité immédiate de la base de loisir métropolitaine de Sesquières et dans le prolongement d'Allende qui permet de rejoindre le grand Parc Canal par le réseau express vélo (REV). L'enjeu sur ce site en entrée de ville est de permettre une liaison stratégique entre les 3 grands parcs pour les modes actifs. Il s'agit également de valoriser une entrée majeure sur le grand Parc canal.

Si aujourd'hui, la proximité du Canal et la présence du végétal se fait peu ressentir à cause du caractère routier des aménagements et de la présence d'entrepôts et concessionnaires, les aménagements conjoints de la M820 et AFNT pourront participer à la valorisation de l'entrée de ville et du canal et favoriser une continuité paysagère sur cette séquence.

Schéma des connexions cyclistes au droit de la halte de Lacourtenourt (Source : Toulouse Métropole)



L'interface entre les projets M820 et AFNT est telle que les aménagements du parvis multimodal sont directement impactés par les choix qui seront effectués sur le carrefour entre Allende et M820. Le choix présenté ici est celui du carrefour en T.

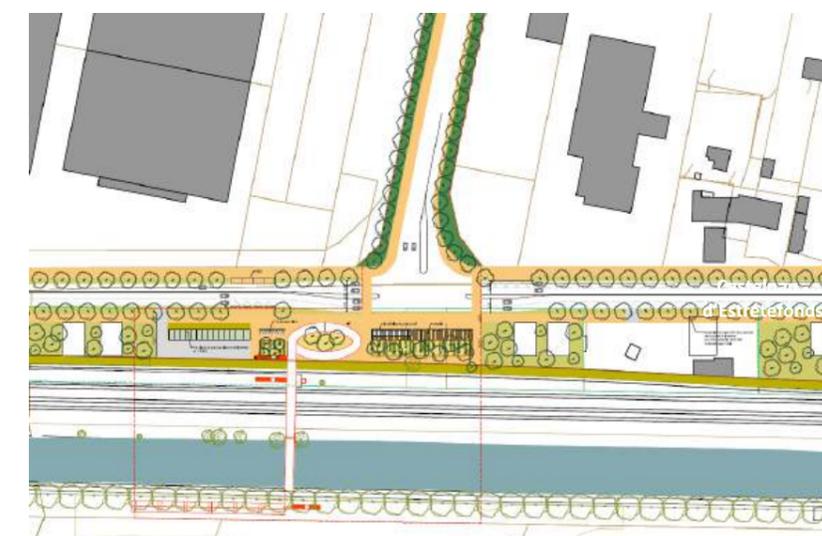
L'enjeu sur cette halte est de mettre en valeur la perspective sur le canal et offrir un espace public accueillant et confortable, facilement accessible aux modes actifs depuis l'avenue Allende.

Un espace disponible aux abords de la voie ferrée plus conséquent permettrait une réelle dilatation du Grand Parc Canal au niveau du PEM. La perspective sur l'entrée du Grand Parc Canal par le PEM serait mise en valeur depuis l'avenue Allende avec un renforcement de la continuité paysagère au niveau des espaces publics.

L'interface avec le projet de requalification de la M820 doit limiter l'emprise de la route et donner plus d'ampleur au parvis multimodal en simplifiant la forme de l'espace public pôle d'échange.

L'objectif est d'avoir un espace public correctement dimensionné pour répondre aux enjeux d'accueil des modes actifs avec la possibilité de créer sur le parvis une rampe hélicoïdale confortable permettant l'accès à la passerelle. L'objectif est de permettre une lecture claire et simplifiée du parcours pour les modes actifs. Les services pour les piétons et cycles seraient localisés à proximité.

Plan d'aménagement du PEM de Lacourtenourt (Source : Toulouse Métropole)



Vue paysagère du parvis multimodal de Lacourtenourt depuis l'avenue Allende (Source : DVA)

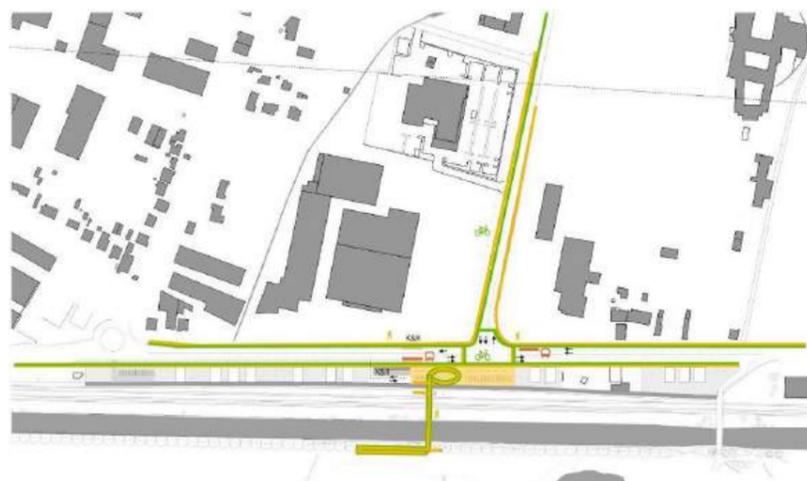


Infrastructures du pôle d'échange multimodal souhaité par Toulouse Métropole

Les aménagements projetés, et repris sur la figure suivante, consistent à créer :

- ▶ un parvis multimodal combinant zone végétalisée et zone passante ;
- ▶ une aire d'accueil des voyageurs en pied de passerelle avec bancs et espace végétalisé ;
- ▶ 10 places sur arceaux pour vélos ;
- ▶ une zone de 2 quais de bus avec desserte en passage sur la M820, accessible en sens unique depuis le rond-point réaménagé à cet effet (au nord) ;
- ▶ des emplacements de dépose minute de l'autre côté de la M820 (4) pour permettre aux véhicules allant vers le Nord de déposer des passagers sans avoir à rentrer dans le PEM ;
- ▶ un **parking de 14 places** intégrant uniquement 2 places PMR (pour les titulaires d'une carte de stationnement), 5 emplacements de garage de motos, 2 bornes électriques (4 places) ;
- ▶ un accès au parking côté nord permettant une entrée et une sortie sur la M820 avec un minimum d'impact vis-à-vis du carrefour avec le boulevard Salvador Allende.

Extrait du plan d'aménagement du parvis multimodal de Lacourtenourt (Source : DVA)



7.5.6. PEM de Lalande l'église

7.5.6.1. Infrastructures existantes

Situation et accès

La halte de Lalande-l'église se situe sur la commune de Toulouse, à l'est de la ligne ferroviaire et de la M120N (avenue des Etats-Unis). Elle fait face à l'église de Lalande et est composée d'une placette et d'un parking dont les aménagements urbains sont de belle composition, en bon état et qualitatifs.

Un passage public souterrain étroit permet la traversée des emprises ferroviaires, sans fonction pour la halte (ni parking ni d'aire d'attente côté ouest des voies).

Il constitue un lien urbain plutôt confidentiel entre d'une part, l'Avenue des Etats-Unis et le quartier du Marché d'Intérêt National (MIN), et d'autre part, l'église et le cimetière de Lalande ainsi que le quartier résidentiel qui les entoure.

Historiquement desservie depuis la voie Banale par deux allers et retours quotidiens, elle ne l'est plus depuis 2016.

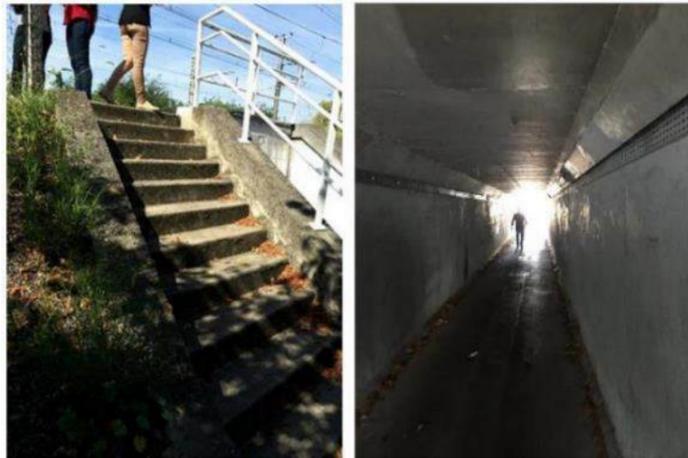
Vue aérienne du site de la halte de Lalande-l'église (Source : Géoportail)



Équipements de quai

La halte est dotée d'un quai unique implanté à l'est de la Voie Banale, accessible depuis le parking au moyen d'un escalier. Le quai est équipé d'un abri en métal sans parois.

Vue de l'escalier d'accès au quai et du passage public souterrain (Source : SNCF)



Infrastructures du Pôle d'Échange Multimodal

La halte propose un arceau pour les vélos et dispose de 35 places de parking. L'accès s'effectue depuis la rue du Chemin de l'église de Lalande et n'est pas très lisible dans son environnement.

Aucun arrêt de bus ne figure à proximité de la halte.

7.5.6.2. Travaux projetés

Les prévisions de trafic publiées dans le dossier de DUP initial évoquent une affluence de plus de 220 000 voyageurs annuels, soit plus de 500 à 600 montées / descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base) à l'horizon de la mise en service AFNT.

Corps de quai et équipements de quai

Les travaux au droit des quais de la halte de Lalande consistent à :

- ▶ la reconfiguration du quai existant en tant que **quai central, desservant les deux futures voies lentes** (*pas de quai pour les deux voies nouvelles rapides*), équipé de mobilier de quai divers.
- ▶ l'allongement du quai à une longueur de **220 ml**,
- ▶ la reprise de toute la signalétique des quais,
- ▶ **l'élargissement à 4m du passage souterrain existant**. L'accès au quai central s'effectue via un escalier et une rampe PMR depuis le souterrain. Ce dernier sert également de liaison entre les parties est et ouest de la halte et à un itinéraire cyclable

REV entre le nord toulousain intra-rocade et la rue de la glacière, le canal latéral à la Garonne et la base de loisirs de Sesquières. Le passage sous les voies ferrées sera traité de manière à faire descendre les cyclistes de leur vélo avec un enjeu d'espace partagé sécurisé piétons-cycles.

Télécommunications et information des voyageurs

L'opération prévoit, pour toutes les gares, l'uniformisation du système d'information des voyageurs (modification des périphériques d'affichage existants...).

Nota : les paragraphes suivants sont des esquisses fournies par Toulouse Métropole dans sa vision de parvis multimodal urbain.

Présentation générale de l'aménagement proposé par Toulouse Métropole

Les aménagements projetés sur ce site au caractère bucolique et intime marqué par l'église et ses jardins, à enjeu urbain de liaisons modes doux entre le parc de Sesquières, le canal latéral et les quartiers nord de Toulouse s'appuie sur trois principes :

- ▶ Protéger le caractère intime du passage sous-voies de chemin de fer et des abords de l'église, côté est, porte du cœur de quartier de Lalande, sa mairie, sa poste, ses commerces et écoles. Pour se faire : s'inscrire dans la continuité des jardins existants, pacifier les devantes de l'église et les abords du parvis multimodal en sortant le stationnement et en créant à la place des espaces paysagers permettant l'accès tout public aux trains.
- ▶ Préserver les jardins existants, très empruntés de par leur situation et leur calme, bordé de résidences, en marge de l'activité du cœur de quartier, protégés par la façade de l'église et le mur du cimetière en briques et galets et le talus planté de la voie ferrée ;
- ▶ Organiser et paysager les liaisons modes doux vers le canal latéral et de part et d'autre de l'église permettant les connexions vers les quartiers de Lalande, la Vache... l'intérieur du nord Toulousain. Pacifier la connexion sous-voies très empruntée pour assurer la sécurité et la qualité de l'usage.

Plan d'aménagement du parvis multimodal de Lalande-l'église (Source : DVA)



Infrastructures du pôle d'échange multimodal souhaité par Toulouse Métropole

Les aménagements projetés, et repris sur la figure suivante, consistent à créer :

- ▶ deux parvis multimodaux de part et d'autre des voies ferrées composés de petits jardins intimes en partie existants ;
- ▶ 30 box pour le stationnement des vélos, disposés de part et d'autre des voies ;
- ▶ 3 emplacements de parking en épi pour véhicules particuliers intégrant 2 places PMR côté ouest (pour les titulaires d'une carte de stationnement) et 3 emplacements de parking en longitudinal côté est.

Croquis depuis la sortie du passage sous voies, perspective sur l'église - parvis multimodal de Lalande-l'église (Source : DVA)



Accès modes actifs

Les accès modes actifs sont repensés :

- ▶ l'aménagement d'un nouveau jardin et cheminement PMR en pente rejoignant le niveau d'accès du souterrain à l'emplacement de l'actuel parking côté église,
- ▶ l'aménagement d'un nouveau jardin côté canal qui accompagne le cheminement piéton-cycle,
- ▶ l'élargissement du passage sous-voie et son traitement de manière à sécuriser les piétons et les cycles,
- ▶ l'aménagement des cheminements piétons-cycles vers le Sud et le reste du quartier.

Vue du passage souterrain élargi du PEM de Lalande-l'église (Source : DVA)



7.5.7. PEM de la Route de Launaguet

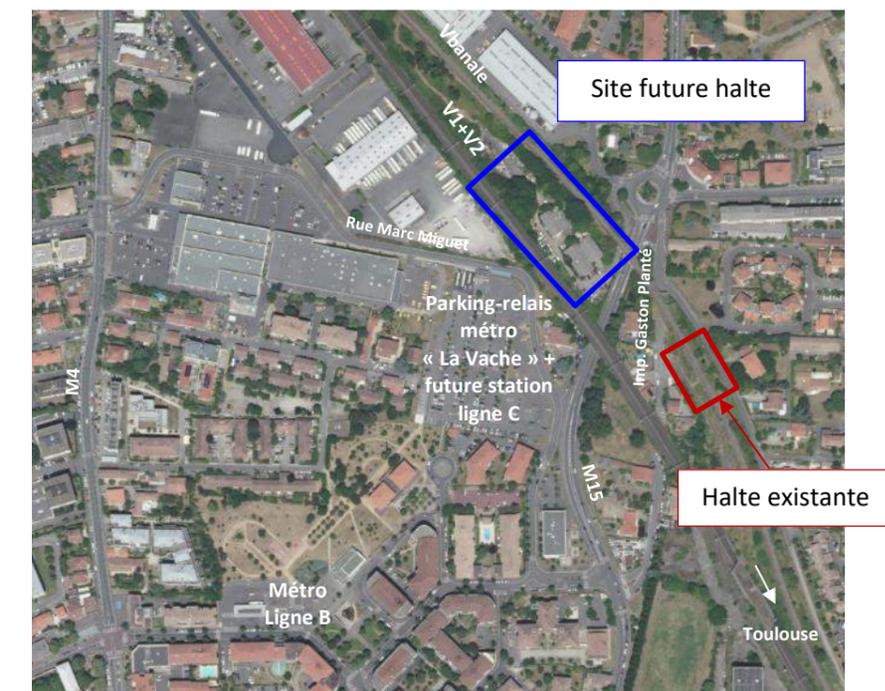
7.5.7.1. Infrastructures existantes

Situation et accès

L'actuelle halte de la Route de Launaguet se situe sur la commune de Toulouse, à l'est de la M4 (avenue de Fronton) et au croisement de la M15 (route de Launaguet) et de la voie ferrée. Elle se trouve à proximité de la ligne B du métro et de la station La Vache (à environ 700m à pied). Elle est très peu lisible dans son environnement.

Comme à Fenouillet-Saint-Alban et Lalande-l'Église, les TER ont cessé de desservir cette halte en 2016.

Vue aérienne du site de la halte de la Route de Launaguet (Source : Géoportail)



Équipements de quai

La halte n'est desservie que par la Voie Banale. L'accès au quai s'effectue par une rampe non PMR depuis l'impasse Gaston Planté. Elle est équipée d'un abri sans parois.

Infrastructures du Pôle d'Échange Multimodal

La halte ne propose aucun service de parking ou d'emplacement pour les vélos. L'accès s'effectue depuis l'impasse Gaston Planté.

7.5.7.2. Travaux projetés

Les prévisions de trafic publiées dans le dossier de DUP initial évoquent une affluence de plus de 980 000 voyageurs annuels, soit plus de 3200 montées / descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base) à l'horizon de la mise en service AFNT.

La halte future sera **la seule du périmètre AFNT à disposer de 4 quais**, un pour chaque voie. Cette particularité est justifiée par **l'arrêt de l'ensemble des TER Intervilles dans cette halte**, alors qu'ils ne s'arrêtent dans aucune autre gare traversée par 4 voies.

Rappel :

- ▶ Trafic sur les voies rapides : TGV, TET, TER Intervilles et trains de fret sans arrêt sur la gare de triage dite « de Saint-Jory »,
- ▶ Trafic sur les voies lentes : TER de maillage régional (omnibus) et trains de fret avec arrêt sur la gare de triage dite « de Saint-Jory ».

Corps de quai et équipements de quai

La halte est déplacée de 100 m vers le nord, au droit d'un site aujourd'hui occupé par un garage automobile, afin de permettre une meilleure « interconnexion » avec la station de métro « La Vache », située sur la ligne B du réseau de métro Tisséo, et sur le tracé de la future ligne C du projet « Toulouse Aerospace Express ».

Comme évoqué ci-dessus, la spécificité de cette halte réside dans le fait qu'elle sera **desservie sur les 4 voies**, lentes et rapides, en lien avec le fort transbordement prévu au droit de la station « La Vache » à terme.

Les travaux permettront ainsi :

- ▶ La création d'un quai latéral de longueur **220 ml**, côté ouest, pour la future voie V2R,
- ▶ La création d'un quai de longueur **220 ml**, commun aux futures voies V1R et V2,
- ▶ La création d'un quai latéral de longueur **220 ml**, côté ouest, pour la voie V1 (actuelle voie banale).
Tous seront équipés de mobilier de quai et de signalétique divers.
- ▶ Un passage souterrain, de 6 m de large, sera créé sous le faisceau des voies V2-V1R-V2R.
- ▶ Sous la future V1, le passage actuel sous le pont (accès au garage) sera réutilisé et réaménagé.
- ▶ Tous les accès aux quais sont proposés avec des rampes PMR et des escaliers.

Télécommunications et information des voyageurs

L'opération prévoit, pour toutes les gares, l'uniformisation du système d'information des voyageurs (modification des périphériques d'affichage existants...).

Des périphériques de vente et de validation des titres de transport (distributeur de billets régionaux DBR, composteur et valideur Pastel) sont implantés le long des cheminements.

Vision 3D du futur PEM de la halte de la Route de Launaguet (Source : SNCF)



Nota : la liaison piétonne vers le métro B, ne sera pas réalisée dans le cadre de l'opération AFNT, puisque le projet de ligne C du métro se situe dans cette emprise.

Infrastructures du pôle d'échange multimodal projeté

Les aménagements projetés dans le cadre de l'opération AFNT, et repris sur la figure suivante, consistent à créer un PEM en 2 zones :

- ▶ **Zone Est :**
 - deux zones de dépose minute ;
 - des box pour 16 emplacements vélos ;
 - un petit parvis d'accueil végétalisé avec des bancs
- ▶ **Zone centrale :**
 - un espace végétalisé plus important avec des bancs ;
 - des cheminements en rampe PMR pour les accès aux quais ;
 - un chemin d'accès pour la maintenance des infrastructures au milieu de la lentille ;
 - un cheminement traversant en direction du métro ;

Extrait du plan d'aménagement du PEM de la Route de Launaguet (Source : SNCF Réseau)



La liaison piétonne en rampe en direction de la station de métro actuelle (côté ouest) sera réalisée par Toulouse Métropole dans le cadre de la création de la future station. Son tracé sera légèrement revu avec la création de la station de métro de la ligne C au milieu du parking relais existant, à égales distances de la halte ferroviaire et de l'actuelle station de métro de la ligne B.

La rue Marcel Miguet sera réaménagée dans le cadre des AFNT pour être compatible avec les futurs aménagements. La traversée piétonne pour accéder aux quais passera sous la rue et sous les voies.

Comme évoqué plus haut (cf. paragraphe 3.2.5), SNCF Réseau propose la réalisation anticipée des aménagements permettant la desserte au passage, dès la fin de l'année 2026, de la halte. La desserte sera possible grâce au quai qui sera réalisé dès 2026 entre les actuelles V1 et V2 (qui deviendront ensuite la V2L et la V1R) et la création du passage sous voies d'ouverture 6 mètres.

7.6. Ouvrages d'art

Ce chapitre traite, du nord au sud, les ouvrages principaux de franchissement présents entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse ; il ne reprend pas les petits ouvrages hydrauliques (buses ou dalots) passant sous les voies.

On distingue sur le linéaire de l'opération :

- des ponts-rails (PRA) où la voie ferrée passe au-dessus de la route,
- des ponts-routes (PRO) où la route passe au-dessus de la voie ferrée,
- un saut-de-mouton où une voie ferrée passe au-dessus d'une autre,
- des murs de soutènements.

Les ouvrages dénivelés présents dans les haltes (passerelles...) sont traités dans le chapitre spécifique précédent relatif aux haltes.

Les aménagements ferroviaires à mettre en œuvre nécessitent la création voire la démolition d'ouvrages d'art courants et non-courants, notamment des ponts-routes, pour permettre l'élargissement de la plateforme ferroviaire au droit des différents franchissements jalonnant l'itinéraire.

Dans la mesure où l'état général des ouvrages d'art de la ligne ferroviaire est globalement satisfaisant, il a été privilégié la conservation des ouvrages existants et l'insertion d'ouvrages nouveaux pour la ou les voies nouvelles implantées dans les remblais contigus aux ouvrages existants.

7.6.1. Pont-Route de Bordeneuve (Pk 234+775)

7.6.1.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage est situé sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds sur la **Route d'Ondes (RD29)**, environ 200 m au nord de la gare.

Vue aérienne du pont-route de Bordeneuve (Source : SNCF Réseau)



Il est situé au Km 234+775 et enjambe les deux voies de Bordeaux-Sète. Son ouverture droite (largeur ferroviaire utile) est de 8,90 m et la voirie portée est constituée d'une chaussée de 5,50 m bordée de 2 trottoirs de 1 m (non comptées les surlargeurs présentes pour la circulation des réseaux).

Entre les voies actuelles et le canal, une rampe côté sud de l'ouvrage permet d'accéder au quai 2 et ainsi de secourir une PMR dans le cas d'une panne d'ascenseur.

7.6.1.2. Travaux projetés

Pour rappel, les travaux de réaménagement de la gare de Castelnau d'Estrétefonds prévoient de dédoubler la voie 2 actuelle (côté canal) en 2 voies aux fonctionnalités différentes :

- ▶ une voie Z centrale (correspondant au tracé de la voie 2 actuelle) constituant le futur terminus partiel ;
- ▶ une nouvelle voie 2 implantée entre le quai 2 élargi et le canal latéral à la Garonne.

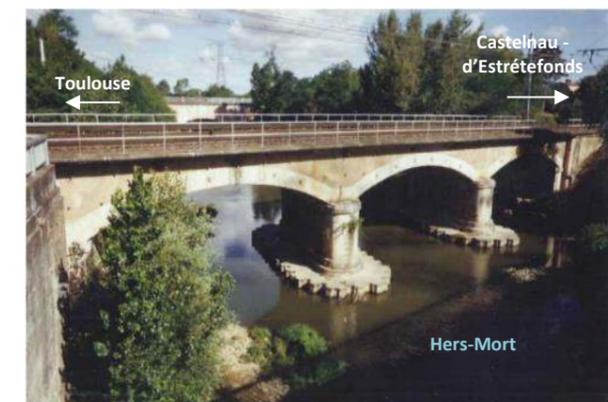
Les études techniques de détail menées sur les tracés de voies permettent de dévier la voie 2 au sud du pont-route et non plus dans son emprise. Cette optimisation a permis de sauvegarder l'ouvrage en l'état, **qui ne sera donc pas impacté par les travaux.**

7.6.2. Pont-Rail de L'Hers mort (Pk 237+502)

7.6.2.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage est un viaduc important de longueur 60 m, situé à la frontière des communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory. Il marque l'extrémité nord de la zone de raccordement et de la mise à 4 voies.

Vue du pont-rail de l'Hers (Source : SNCF Réseau)



Il est situé au Km 235+502, au milieu de la zone de courbes dite « des 3 ponts » (pont canal, pont ferroviaire, pont RD 820) et le tracé des voies à cet endroit est tel qu'il justifie un ralentissement des trains de 160 km/h à 130 km/h sur une longueur de près de 1100 m, du Km 236,948 au Km 238,040.

7.6.2.2. Travaux projetés

La solution de nouveau tracé des voies, pour permettre de lever le ralentissement à 130 km/h existant à la traversée de l'ouvrage, proposée en études préliminaires et impliquant la démolition et la reconstruction d'un ouvrage neuf a été remise en question en phase AVP.

La recherche d'économies et d'impacts moindres sur le milieu naturel (rivière Hers) ont conduit à écarter cette solution et maintenir le tracé de voies sur l'ouvrage existant, avec maintien de la réduction locale de la vitesse (perte de temps de quelques secondes). **L'ouvrage n'est donc pas impacté par les travaux.**

7.6.3. Pont-Route de Saint-Jory (Pk 240+465)

7.6.3.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage est situé sur la commune de Saint-Jory et supporte la **Route de Saint-Caprais (RD20 devenue M20)**, environ 200 m au nord de la halte. Ouvrage à 4 travées, il franchit non seulement les voies ferrées au Km 240+465 mais également la rue de la Résistance.

Vue aérienne du pont-route de Saint-Jory (Source : SNCF Réseau)

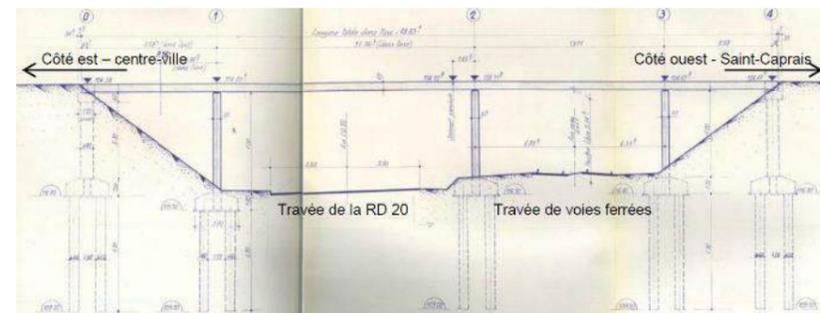


Au franchissement du pont-route, la voirie est portée à une largeur de 13 m (chaussée véhicules de 6,20 m, bordée de part et d'autre d'une voie cyclable de 2m et d'un trottoir de 1,40 m). Entre les voies ferrées et le canal latéral, l'ouvrage est équipé d'une rampe côté sud (impasse de l'écluse) qui permet d'accéder à la berge Est de l'écluse du canal, au boulo-drome situé au nord du pont, à la cour de gare de Saint-Jory et à l'ex-maison de garde de passage à niveau, toujours habitée.

7.6.3.2. Travaux projetés

Comme le montre le plan ci-après, l'ouvrage dans sa configuration actuelle ne permet pas l'insertion côté ouest des 2 voies supplémentaires projetées dans le cadre des AFNT :

Élévation du pont-route de Saint-Jory (Source : SNCF Réseau)



Ces deux nouvelles voies devront être éloignées de façon significative pour éviter de trop importants travaux sur la dernière travée de l'ouvrage existant.

La création de deux voies ferrées supplémentaires côté canal impose la **construction d'un autre ouvrage**, de **type portique**, avec une traverse supérieure clavée sur des parois moulées de profondeur 20 m.

L'ouvrage futur a une ouverture de 10,30 m, la cote nécessaire à l'inscription de pistes de cheminement de part et d'autre de la double voie nouvelle.

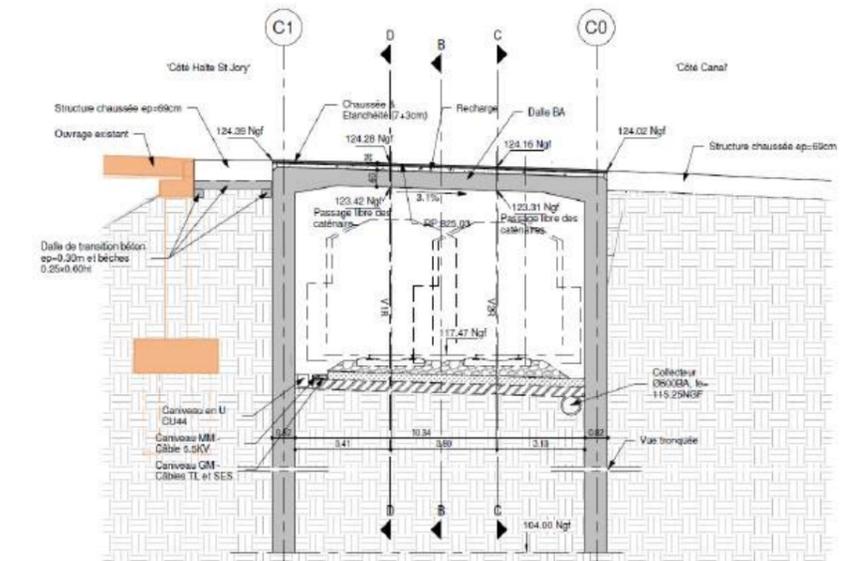
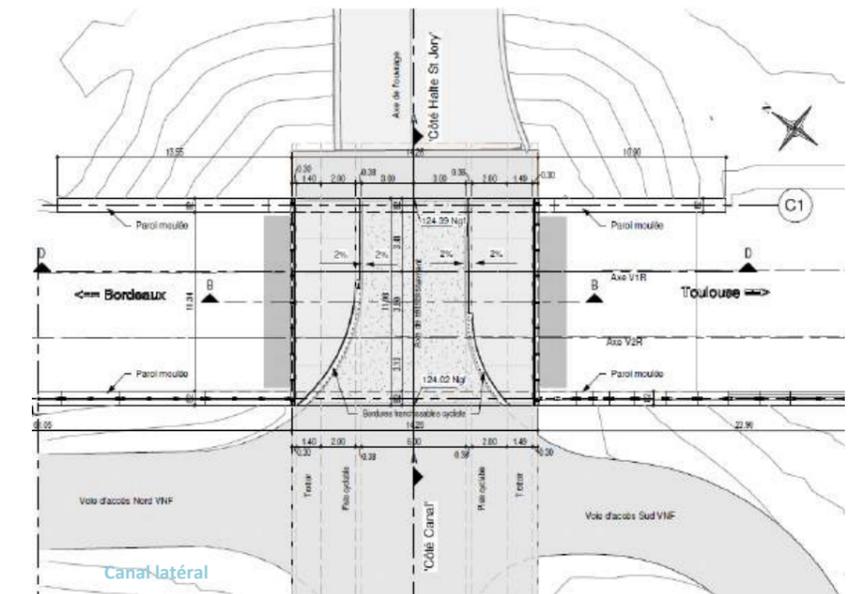
Entre les voies nouvelles et le canal, la construction est accompagnée de rampes côté nord et côté sud qui permettront les accès comme aujourd'hui à la berge est du canal et aux voies ferrées, pour les travaux mais également pour les interventions de maintenance et de secours en situation définitive.

En partie supérieure, l'ouvrage futur a une largeur de 15,70 m, afin de permettre l'insertion des itinéraires « modes doux » (piétons et cycles).

Vision 3D du futur pont-route de Saint-Jory (Source : SNCF Réseau)



Vue en plan et coupe de l'ouvrage futur (Source : SNCF Réseau)



7.6.4. Pont-Route de Lespinasse (Pk 244+164)

7.6.4.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage, situé sur la commune de Lespinasse, supporte la **M63 dite « route de la Plage »**. Ouvrage à 2 travées, il franchit non seulement les voies ferrées au Km 244+164 mais également le canal latéral.

La largeur de la travée au-dessus des voies ferrées est de 22 m et la voirie portée a une largeur de 9 m (chaussée de 6 m bordée de 2 trottoirs de 1,50 m).

Vue du pont-route de Lespinasse (Source : SNCF Réseau)



7.6.4.2. Travaux projetés

La configuration du PRO est telle qu'il permet l'inscription des deux voies supplémentaires de part et d'autre des voies ferrées actuelles, sans avoir à modifier le génie civil de l'ouvrage.

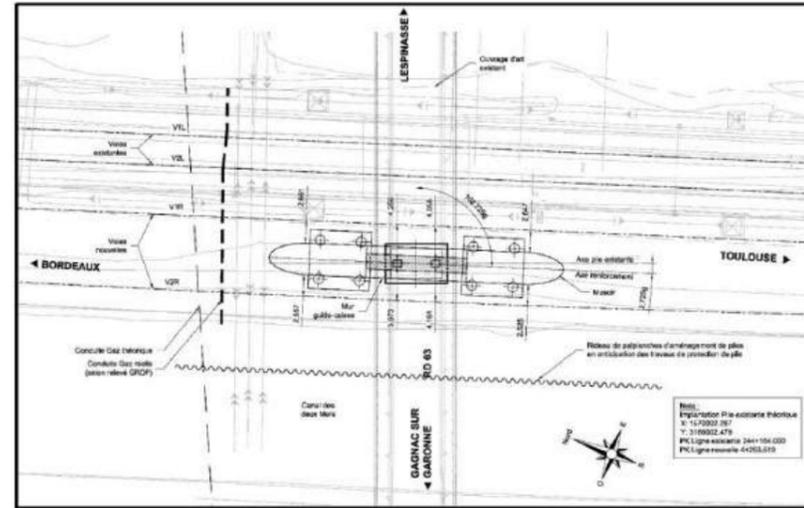
La réglementation⁹ impose de protéger les éléments d'ouvrage d'art présents à **moins de 5 m de l'axe d'une voie** et qui, en cas de heurt par un convoi suite à déraillement, pourraient entraîner l'effondrement de la voirie portée et mettre en danger la vie d'autrui.

Dans notre cas, l'axe des de la voie nouvelle ouest se situe à environ 4 mètres de la pile intermédiaire et il est donc préconisé de mettre en place un **musoir de protection et de guidage** au nord et au sud de cette pile.

Un musoir est une structure en béton positionnée généralement en amont d'une pile d'appui d'un ouvrage d'art. Il est conçu pour assurer une fonction de déviation maximale du véhicule déraillé et doit pouvoir supporter une déformation importante, sans endommager l'appui d'un ouvrage. Il est systématiquement couplé à un mur guide-caisse entourant le fût si le musoir n'est pas en mesure d'assurer par lui-même la fonction de guidage escomptée.

⁹ Réglementation UIC 777-2, Constructions situées au-dessus des voies ferrées - dispositions constructives dans la zone des voies

Vue en plan des musoirs et murs de guidage de part et d'autre de la pile intermédiaire du PRO de Lespinasse (Source : SNCF Réseau)

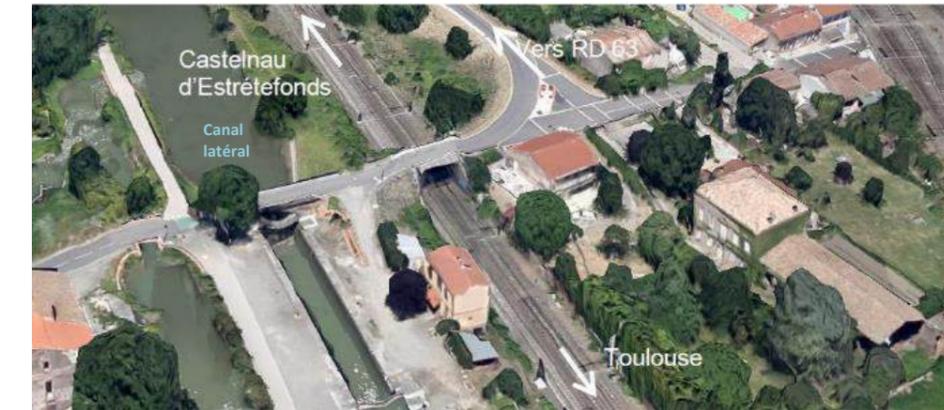


7.6.5. Pont-Route du Moulin (Pk 244+295)

7.6.5.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage est situé sur la commune de Lespinasse, à 150 m au sud du pont-route de Lespinasse, il supporte la **Rue du moulin (RD63 devenue M63H)**.

Vue aérienne du pont-route du Moulin (Source : SNCF Réseau)



Au franchissement de l'ouvrage, la rue du moulin a une largeur de 3,40 m, constituée d'une chaussée de 2,7 m (sens privilégié de l'ouest vers l'est) et d'un trottoir unique de 0,70 m côté sud.

Entre les voies et le canal, deux rampes (nord et sud) permettent d'accéder à la berge pour assurer la maintenance des installations de l'écluse de Lespinasse.

7.6.5.2. Travaux projetés

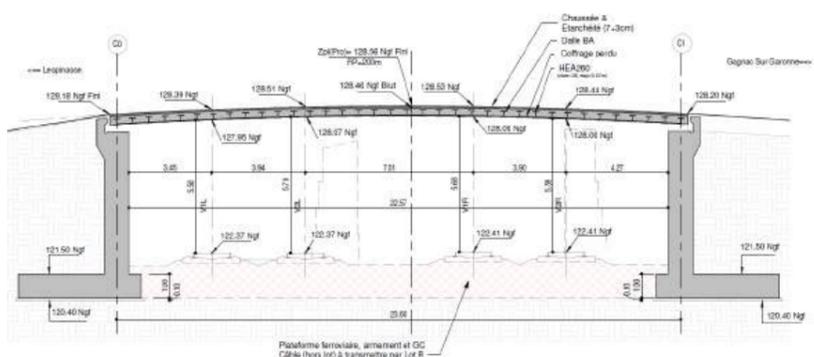
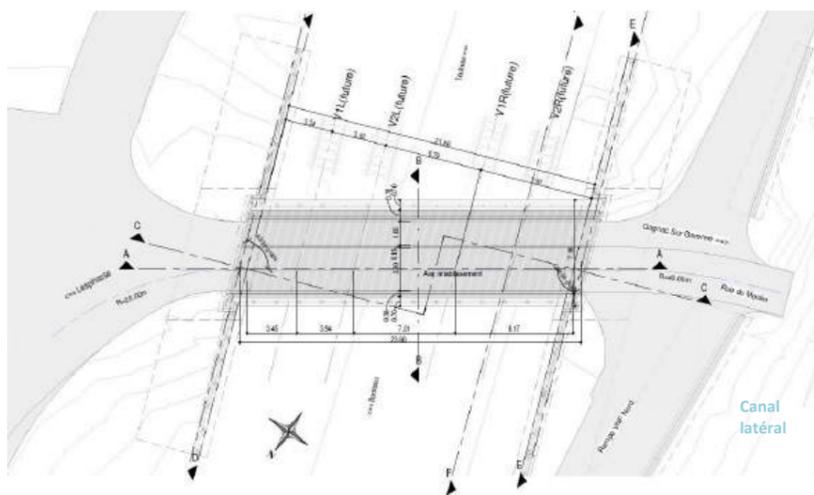
Situé au Km 244+295, son ouverture droite (largeur ferroviaire utile) est de 8 m. L'emprise existante entre les voies existantes et le canal d'une part, le profil en long de la rue du moulin au franchissement des voies ferrées et du canal d'autre part, ne permettent pas la conservation de l'ouvrage existant et l'inscription d'un nouvel ouvrage côté ouest.

En conséquence, l'ouvrage existant est démolé et remplacé par un ouvrage 4 voies, d'ouverture 23 m et de largeur utile 4,80 m.

Vision 3D du futur pont-route du Moulin à Lespinasse (Source : SNCF Réseau)



Vue en plan et coupe de l'ouvrage futur (Source : SNCF Réseau)



La voirie est portée à une largeur de 4,50m (chaussée véhicules de 3,10 m et un trottoir de 1,40 m côté sud). Elle est mixte « véhicules à moteurs / piétons », la signalisation routière et les abords de l'ouvrage sont modifiés en conséquence. Les rampes existantes d'accès à la berge Est sont reconstituées.

7.6.6. Pont-Route de Fenouillet (Pk 247+298)

7.6.6.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage, également appelé « Pont de la Tournelle », est situé sur la commune de Fenouillet et supporte l'avenue des sports.

Vue aérienne du pont-route de Fenouillet (Source : SNCF Réseau)



Ouvrage à 2 travées, il franchit les deux voies ferrées de la ligne Bordeaux-Sète au Km 247+195, mais également l'amorce de la 3ème voie (voie banale) qui commence ici en direction de Toulouse et une voie de tiroir sud du triage de Saint-Jory.

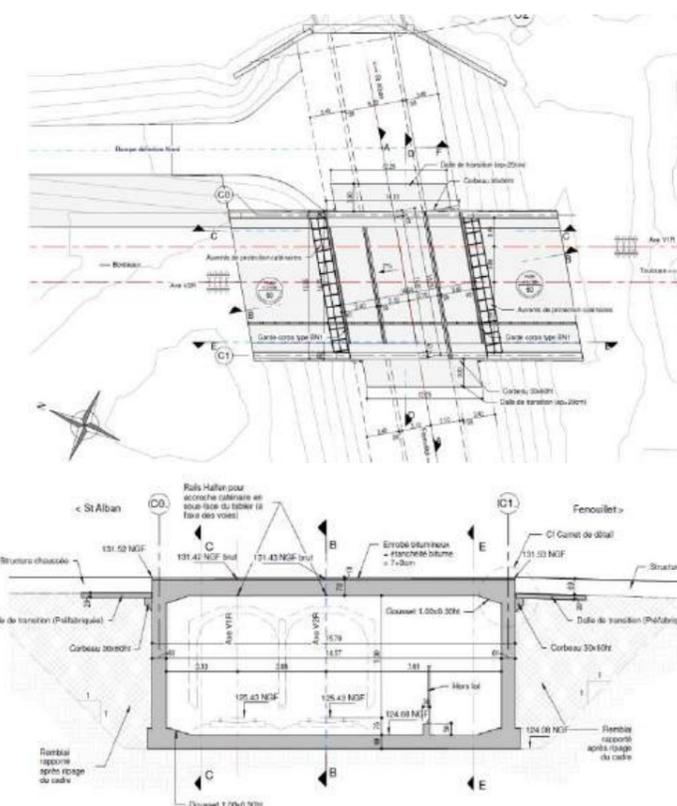
Au droit de l'ouvrage, l'avenue des sports est constituée d'une chaussée de 6,20 m agrémentée de deux trottoirs latéraux de 1,30 m.

7.6.6.2. Travaux projetés

L'ouvrage ne permet pas l'inscription, côté ouest (côté canal), des deux voies futures. L'opération prévoit ainsi la mise en œuvre d'un cadre en béton armé, d'une ouverture utile de 14,60 m et de largeur utile 14,6 m.

À cet endroit la distance entre les voies ferrées et le canal atteint 50 mètres. Cette largeur importante est mise à profit pour éloigner les deux voies futures des voies actuelles de façon à créer une zone d'accès et de retournement d'engins lourds ferroviaires définitive, au milieu de la plateforme de 4 voies, côté nord (une zone d'accès temporaire sera également créée côté sud pour les besoins de travaux).

Vues en plan et coupe de l'ouvrage futur (Source : SNCF Réseau)



La dimension de la chaussée reste inchangée par rapport à l'existant (6,20 m), les deux trottoirs sont légèrement élargis à 1,40 m pour permettre l'inscription des rampes et des espaces de giration et deux pistes cyclables de largeur 2m sont créées. Une signalisation routière définitive est mise en place pour signaler la présence de la rampe d'accès au centre des 2 faisceaux de voies.

Vision 3D du futur pont-route de Fenouillet (Source : SNCF Réseau)



7.6.7. Pont-Route de Lacourtenourt (Pk 249+195)

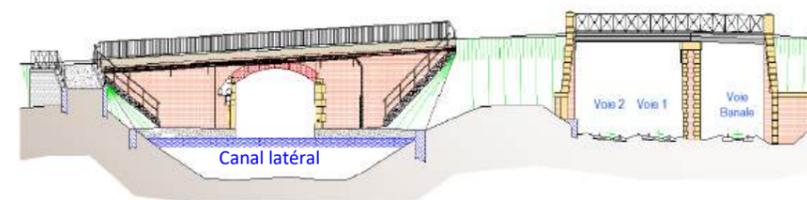
7.6.7.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage est situé sur la commune de Fenouillet et porte la **M64 (route de Lacourtenourt)**. C'est un ouvrage à deux travées, situé au Km 249+195, l'une de largeur 7,90 m franchit les 2 voies rapides de Bordeaux-Sète, l'autre de largeur 4,80 m franchit la voie banale de Saint-Jory à Toulouse.

Vue aérienne du pont-route de Lacourtenourt (Source : SNCF Réseau)



Élévation de l'ouvrage de franchissement du canal et du pont-route de Lacourtenourt existants (Source : SNCF Réseau)



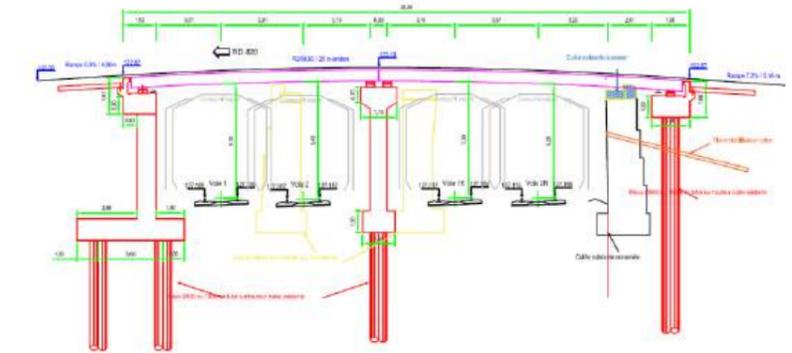
Au franchissement du pont, la route de Lacourtenourt est caractérisée par une largeur de chaussée de 3,10 m bordée de 2 trottoirs de 0,70 m.

7.6.7.2. Travaux projetés

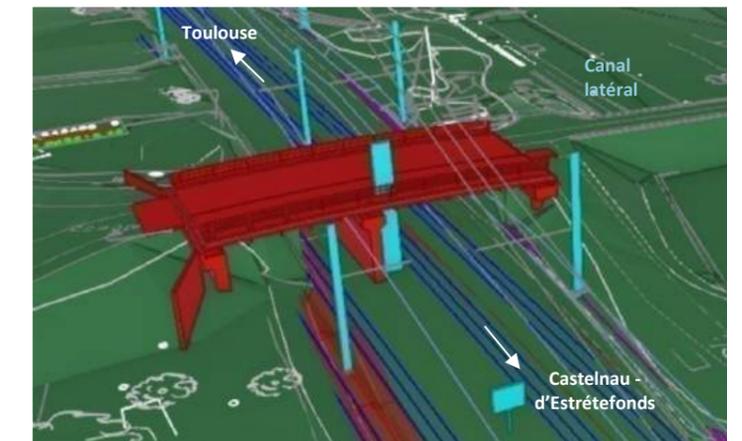
L'ouvrage actuel ne permet pas, dans sa configuration actuelle, l'inscription côté M820 de la 4^{ème} voie prévue dans le cadre de l'opération (zone de bascule du tracé de voie amorcée au nord du PRO de Lacourtenourt).

En conséquence, l'ouvrage existant est démolé et remplacé par un ouvrage 4 voies à deux travées et deux tabliers, d'ouverture 10,6 m et 13,3 m.

Coupe de l'ouvrage futur (Source : SNCF Réseau)



Vision 3D du futur pont-route de Lacourtenourt (Source : SNCF Réseau)



Au franchissement du pont-route, la voirie est portée à une largeur de 10,6 m (chaussée véhicules de 6,20 m, une voie cyclable de 3m et un trottoir de 1,40 m côté nord).

Les travaux impliquent le rétablissement de la chaussée côté M820 (à la charge de Toulouse Métropole). L'accès à la berge est du canal est également recréé.

7.6.8. Pont-Rail de Maltemps (Pk 249+330)

Les éléments de ce paragraphe concernent l'extension d'un ouvrage pont-rail existant, par lequel transite le ruisseau de Maltemps. Les impacts potentiels et mesures relatifs à ces travaux spécifiques sont explicités en détail dans la **Pièce C « Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau »** du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

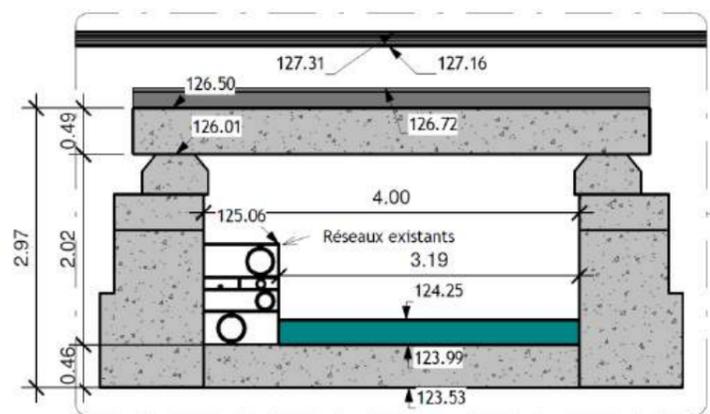
7.6.8.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage est un gros ouvrage hydraulique enterré d'ouverture 4 m, situé au Km 249+330, soit dans la zone à trois voies entre Saint-Jory et Toulouse, au-dessus du ruisseau qui lui donne son nom.

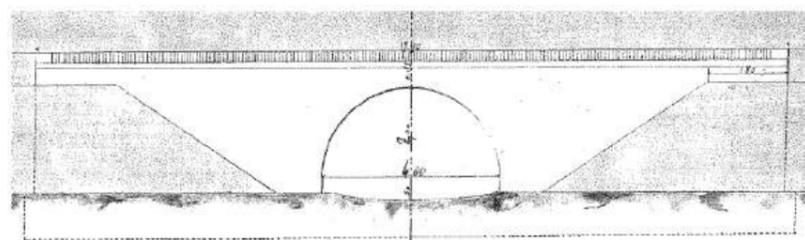
Il marque la limite entre les communes de Fenouillet et Toulouse, à 130 m au sud du pont-route de Lacourtenourt.

Il traverse la voie ferrée en souterrain sur une largeur de 13 m environ. Il s'agit d'un important ouvrage hydraulique enterré d'ouverture 4 m par 2,42 m de hauteur, dans la zone actuellement à trois voies (actuelles voies V1, V2 et voie banale) entre Saint-Jory et Toulouse.

Élévation de l'ouvrage sous voies ferrées (Source : SNCF Réseau)



Élévation de l'ouvrage sous berge VNF (Source : SNCF Réseau)



Le ruisseau de Maltemps franchit ensuite le canal latéral via pont voute maçonné de 3,16m par 2,2m de hauteur. Il se jette ensuite dans la Garonne au niveau du lieu-dit « La Roque ».

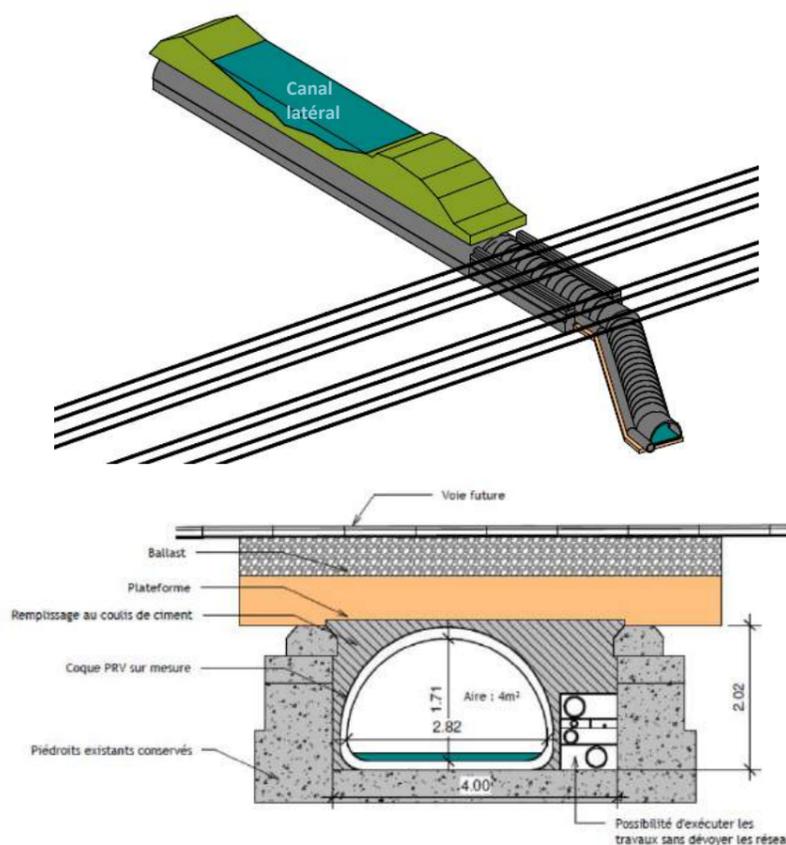
En amont des voies ferrées, l'ouvrage franchit également, en souterrain, un terrain privé via un pont voute de dimensions plus limitées (1,61m par 1,20m de hauteur), démontrant une disparité des capacités d'écoulement du cours d'eau sur ce secteur.

7.6.8.2. Travaux projetés

L'implantation de la nouvelle voie côté M820, qui se fera à un niveau altimétrique inférieur à l'existant, nécessite un **renforcement et une adaptation de l'ouvrage**.

L'opération prévoit ainsi le rétablissement de l'écoulement du Maltemps, sur un linéaire de **38,5 ml**, via la mise en œuvre d'une coque PRV (polyester renforcé de fibre de verre) entre les piédroits de l'OH existant sous voie ferrée, y compris sous le terrain privé en amont.

Vue 3D et coupe de la solution coque PRV au droit du franchissement existant (source : SNCF Réseau)



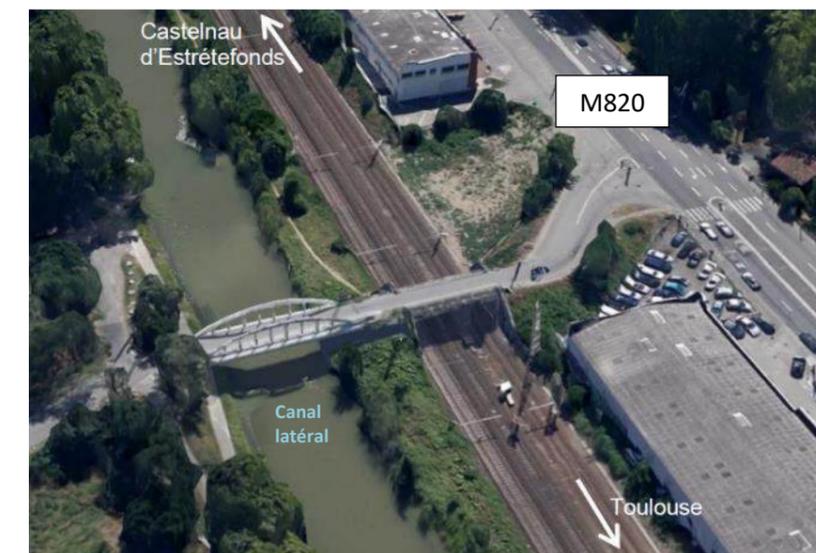
7.6.9. Pont-Route de Rupé (Pk 250+604)

7.6.9.1. Infrastructures existantes

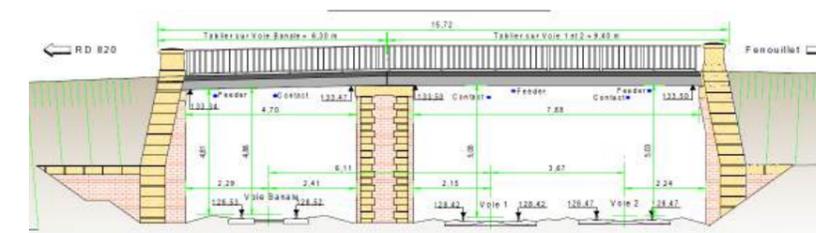
Cet ouvrage est situé sur la commune de Toulouse et porte une voie communale (**chemin de la route de Rupé**). Implanté au Km 250+604, c'est un ouvrage à deux travées, l'une de largeur 7,90 m qui franchit les 2 voies rapides de Bordeaux-Sète, et l'autre de largeur 4,70 m qui franchit la voie banale de Saint-Jory à Toulouse.

Au franchissement du pont, le chemin de Rupé est caractérisé par une largeur de chaussée de 2,70 m bordée de 2 trottoirs de 0,80 m.

Vue aérienne du pont-route de Rupé (Source : SNCF Réseau)



Élévation du pont-route de Rupé (Source : SNCF Réseau)



7.6.9.2. Travaux projetés

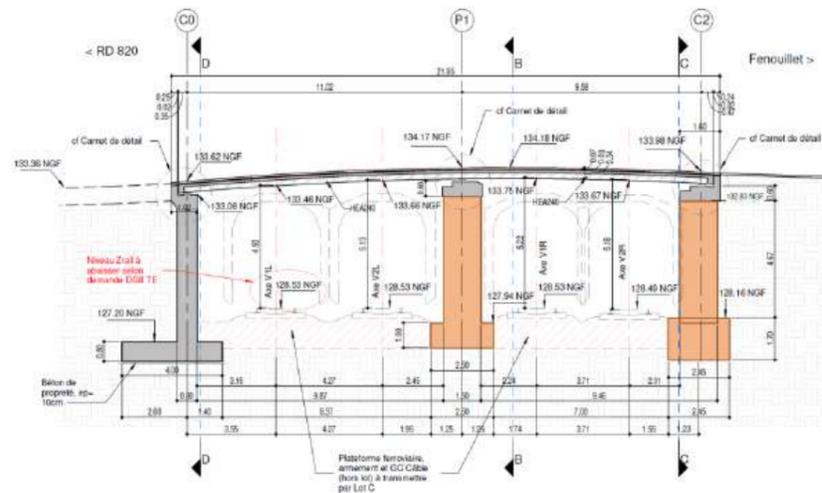
À ce niveau l'extension de l'emprise ferroviaire s'effectue côté Est (côté M820).

Le choix de l'ouvrage futur s'est porté vers un remaniement de l'ouvrage existant, avec :

- ▶ démolition de la culée existante et construction d'une nouvelle culée côté est ;
- ▶ remplacement du tablier existant par un tablier de franchissement des 4 voies, tout en conservant l'appui intermédiaire de l'ouvrage existant.

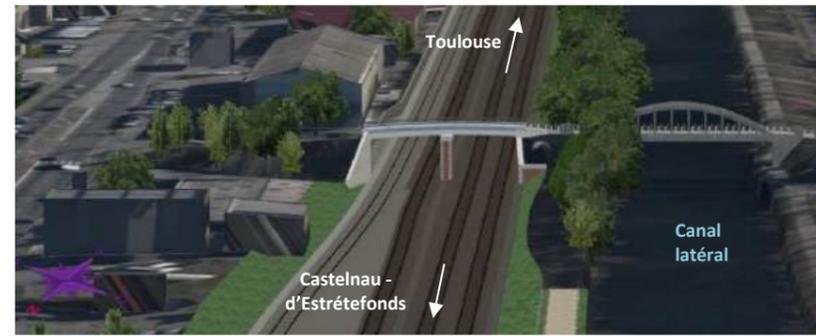
L'ouvrage futur a une ouverture inchangée de 8,00m environ pour la travée empruntée par les voies rapides (actuelles V1 et V2) et une ouverture augmentée à 9,32m pour les futures voies lentes. Sa largeur utile est de 6,60 m (largeur hors tout du tablier).

Vue en coupe de l'ouvrage futur (Source : SNCF Réseau)



En partie haute, la largeur de la chaussée est portée à 3 m et les deux trottoirs sont élargis à 1,40 m.

Vision 3D du futur pont-route de Rupé (Source : SNCF Réseau)



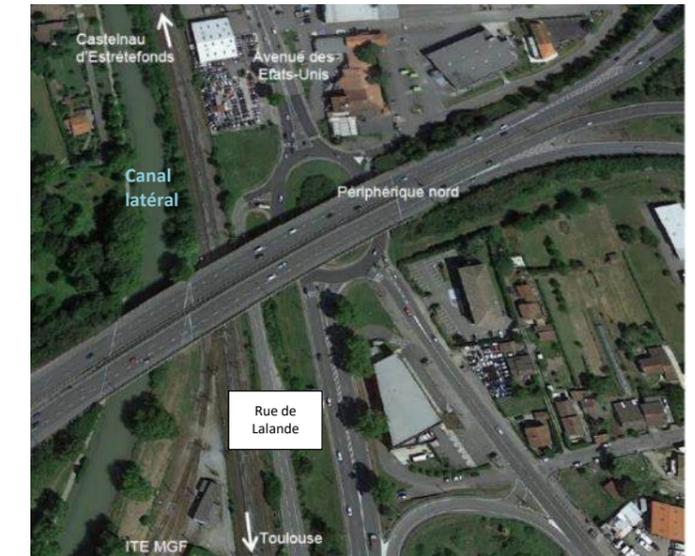
7.6.10. Pont-Route du périphérique

7.6.10.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage est situé sur la commune de Toulouse et supporte le boulevard périphérique.

Ouvrage à deux travées et de grande portée, il franchit non seulement les voies ferrées au Km 251+210 mais également le canal latéral.

Vue aérienne du pont-route du périphérique (Source : SNCF Réseau)



Vue sous l'ouvrage (Source : SNCF Réseau)



7.6.10.2. Travaux projetés

Sa configuration est telle qu'il permet, sans intervention sur l'ouvrage, l'inscription de la 4^{ème} voie côté est de la plateforme existante, moyennant un élargissement de l'emprise ferroviaire et un léger décalage de la rue de Lalande.

7.6.11. Pont-Route de Lalande (Pk 251+496)

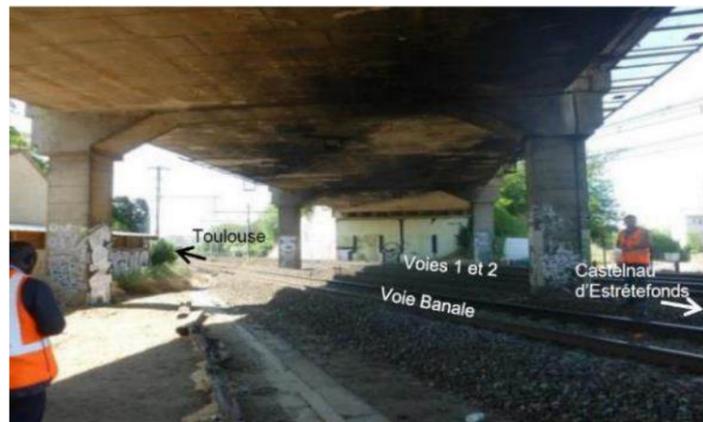
7.6.11.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage est situé sur la commune de Toulouse et supporte la M820 à son entrée dans Toulouse intra-muros, sous la forme de l'avenue des Etats-Unis.

Vue aérienne du pont-route de Lalande (Source : SNCF Réseau)



Vue sous l'ouvrage (Source : SNCF Réseau)



Ouvrage à une travée unique situé au Km 251+496, son tablier est supporté par quatre piles intermédiaires dont deux sont implantées entre les voies rapides de Bordeaux-Sète et la voie banale.

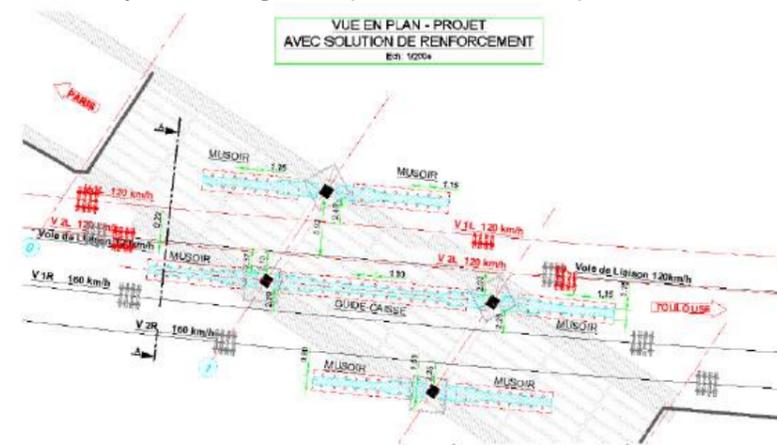
7.6.11.2. Travaux projetés

Sa configuration est telle qu'il permet l'inscription de la 4^{ème} voie côté est de la plateforme existante, moyennant un élargissement de l'emprise ferroviaire et des acquisitions foncières côté est.

La réglementation impose de protéger les éléments d'ouvrage d'art présents à moins de 5 m de l'axe d'une voie. Dans notre cas, l'axe de la voie nouvelle se situe à moins de 3 m des piles de l'ouvrage existant, ce qui est le cas des 3 autres voies.

La mise en conformité de l'ouvrage consiste donc à réaliser des musoirs de protection et de guidage au nord et au sud de chacune des 4 piles (voir définition au paragraphe 7.6.4.2).

Vue en coupe de l'ouvrage futur (Source : SNCF Réseau)



7.6.12. Pont-Route de l'avenue de Fronton (Pk 252+660)

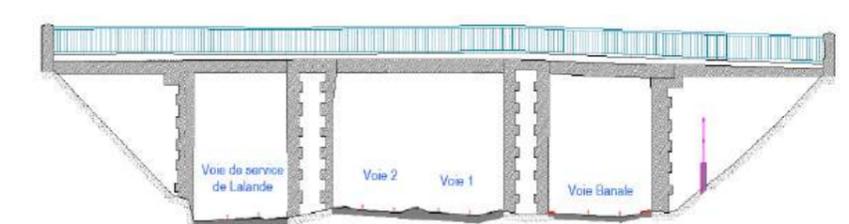
7.6.12.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage est situé sur la commune de Toulouse et porte l'avenue de Fronton (RD4).

Vue aérienne du pont-route de l'avenue de Fronton (Source : SNCF Réseau)



Élévation du pont-route de l'avenue de Fronton (Source : SNCF Réseau)



Ouvrage multi-travées, il franchit, d'ouest en est, une voie de service dite voie de Lalande (travée de 4,30 m), les voies de Bordeaux-Sète (travée de 8,20 m) et la voie banale (travée de 4,90 m).

Au franchissement du pont, l'avenue de Fronton est caractérisée par une largeur de chaussée de 7,50 m bordée de deux trottoirs de 1 m.

7.6.12.2. Travaux projetés

Au vu de l'inscription de la 4^{ème} voie, côté ouest, dans l'emprise de la voie de service Lalande existante (pas de mise en œuvre de voie nouvelle), **l'ouvrage n'est impacté par l'opération.**

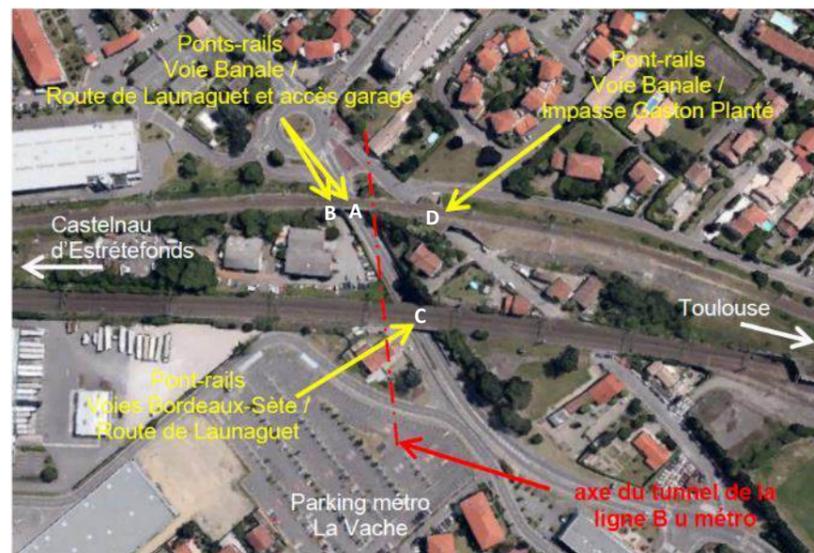
7.6.13. Ponts-Rail autour de la Route de Launaguet (Pk 253+374)

7.6.13.1. Infrastructures existantes

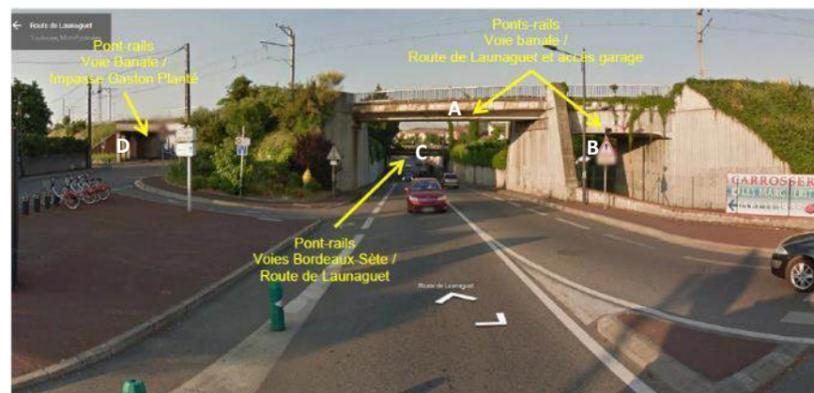
On distingue quatre ponts-rail dans la zone de la route de Launaguet :

- ▶ A - le pont-rail qui supporte la voie banale au-dessus de la route de Launaguet ;
- ▶ B - le pont-cadre qui jouxte le précédent et permet l'accès au garage implanté dans le milieu de lentille entre les voies ;
- ▶ C - le pont-rail sous les voies actuelles rapides de Bordeaux-Sète ;
- ▶ D - le pont-rail qui supporte la voie banale au-dessus de l'impasse Gaston Planté.

Vue aérienne de la zone des ponts-rail de la zone « Route de Launaguet » (Source : SNCF Réseau)



Vue des ouvrages depuis le rond-point côté est (Source : SNCF Réseau)



Les trois premiers ouvrages (A, B et C) ont été construits en 1986, à la suppression du passage à niveau qui franchissait les voies rapides au bout de l'impasse Gaston Planté.

L'ouvrage D, a été construit en 1942, à la création de la voie banale au-dessus de l'impasse Gaston Planté.

7.6.13.2. Travaux projetés

Étant donné la configuration des voies prévue au droit de la future halte de la route de Launaguet (passage des voies), revue en phase AVP avec 4 voies dans l'emprise des voies existantes, **aucun des ouvrages n'est plus impacté par l'opération.**

7.6.14. Saut-de-mouton de Launaguet

7.6.14.1. Infrastructures existantes

Cet ouvrage a été construit en 1942, au-dessus des voies de Bordeaux-Sète. Il a une ouverture droite de 8,80 m et une longueur de couverture de 60 m réalisée par le biais d'un tablier à poutrelles enrobées. Les plans d'archives montrent qu'il devait recevoir 2 voies en partie supérieure mais celles-ci n'ont jamais été posées.

Vue aérienne du saut-de-mouton de Launaguet (Source : SNCF Réseau)



L'ouvrage a fait l'objet de quelques reprises de fissures et est aujourd'hui de qualité moyenne.

7.6.14.2. Travaux projetés

À l'origine des études, il était prévu de le démolir et de reconstruire un ouvrage du même type pour accueillir une des deux voies lentes, qui devait franchir les voies rapides dans cette zone.

À l'issue des AVP, il n'est plus question de redistribuer les voies lentes de part et d'autre des voies rapides et il n'est donc plus besoin d'un saut-de-mouton.

Cependant, plutôt que de le démolir, le choix économique et ménageant l'avenir a été fait de sauvegarder l'ouvrage avec contournement de sa culée ouest par la voie 2 rapide.

7.6.15. Murs de soutènement

L'opération des AFNT va nécessiter, outre les soutènements nécessaires aux différents ouvrages d'art décrits ci-avant, la mise en œuvre de divers ouvrages GC de soutènement afin de conforter des routes ou terrains bâtis riverains du projet.

Les besoins sont récapitulés en suivant :

Récapitulatif des besoins en construction de soutènement, par type (Source : SNCF Réseau)

Murs de soutènement (MSO) / parois moulées (PM) hors OA

PK voie ferrée		Ouvrage		Longueur (km)
Début	Fin	Type	Côté	
234+920	235+480	MSO	ouest	0,56
243+850	243+900	MSO	est	0,05
248+565	248+665	PM	est	0,10
248+884	249+166	PM	est	0,282
250+340	250+618	MSO	est	0,278
250+618	250+656	MSO	est	0,038
250+656	250+931	PM	est	0,275
250+931	251+006	MSO	est	0,075
251+006	251+057	PM	est	0,051
251+057	251+153	MSO	est	0,096
251+153	251+422	MSO	est	0,269
251+540	251+587	MSO	est	0,047
251+729	251+920	MSO	est	0,191
252+235	252+360	MSO	ouest/est	0,125
252+700	252+900	MSO	ouest	0,20
253+786	254+309	MSO	ouest	0,523
Total :				MSO : 2,45 km PM : 0,71 km

La pose d'un linéaire d'environ **8 km d'écrans acoustiques** est également prévue dans le cadre de l'opération. Les détails sont présentés au paragraphe 7.11.3.

Le **confortement des berges du canal latéral** est évoqué dans le paragraphe dédié 7.11.2.

7.7. Installations de traction électrique

7.7.1. Infrastructures existantes

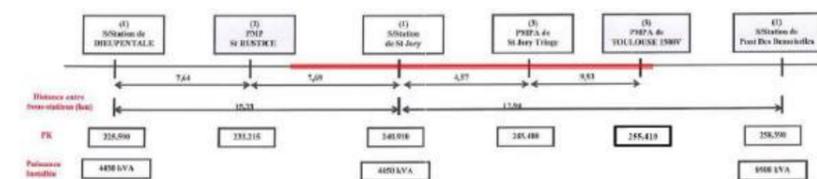
Dans le domaine de la traction électrique, il y a lieu de distinguer les postes dits « sous-stations » qui délivrent ou conduisent le courant de traction, des caténaires qui constituent les équipements posés au-dessus des voies et qui véhiculent la tension d'alimentation.

La section de ligne de Montauban à Toulouse a été électrifiée en 1935.

Les sous-stations électriques permettent de transformer le courant de haute tension délivré par RTE (en général 63 kV) en une tension 1500V en courant continu qui alimente les rames automotrices et locomotives électriques.

Ces sous-stations sont espacées de 15 à 20 km maximum pour éviter les trop grandes pertes de tension liées à la résistance des conducteurs en cuivre. Ce découpage est permis par l'intercalage entre 2 sous-stations de postes de mise en parallèle (PMP), tous les 5 à 10 km qui permettent d'équilibrer la tension entre les deux voies et renforcer la tension sur une voie en cas de demande forte d'un engin de traction.

Schéma du réseau d'alimentation électrique 1500V sur la zone de l'opération (Source : SNCF Réseau)



(——— = périmètre AFNT)

Ces sous-stations sont commandées depuis un Central Sous-Stations (CSS), basé dans le bâtiment voyageurs (BV) de la gare Matabiau et dont les missions principales sont de :

- ▶ veiller à la bonne tension d'alimentation permanente des circulations ;
- ▶ assurer les mesures de sécurité dites « consignations », de mise hors tension des caténaires pour permettre les travaux à réaliser à proximité ;
- ▶ prendre les mesures conservatoires lors des incidents (défauts d'alimentation RTE, défaillance d'un groupe de transformation, rupture de caténaire, ...).

Vue du CSS de Toulouse (Source : SNCF Réseau)



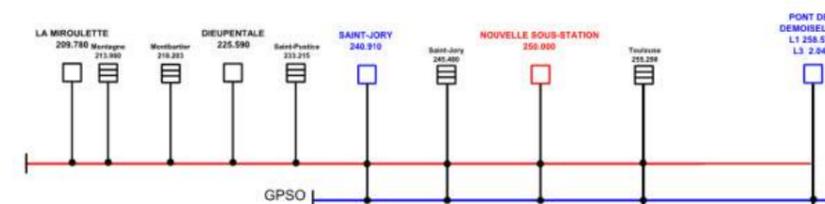
7.7.2. Travaux projetés

L'augmentation du trafic prévu à l'horizon des AFNT nécessite un renforcement des installations d'alimentation électrique et l'implantation, sur l'ensemble des voies à créer, de caténaires.

Dans le cadre de l'opération :

- ▶ la sous-station de Saint-Jory est modifiée et redimensionnée via le rajout d'un groupe de transformation de puissance 7,3 MVA à celui existant (4,45 MVA),
- ▶ une sous-station est créée dans la zone de l'actuelle halte de Lacourtenourt avec la mise en place d'un unique groupe de puissance 7,3 MVA à l'intérieur d'un bâtiment en lieu et place de l'actuel bâtiment voyageur.

Synoptique des installations d'équipements aériens de lignes électriques (EALE) projetées (Source : SNCF Réseau)



De plus, le poste de mise en parallèle (PMP) de Saint-Jory est modifié et le tableau de commande et de contrôle du CSS réadapté aux nouvelles infrastructures créées.

7.8. Système d'exploitation et de signalisation

Les aménagements projetés nécessitent d'importantes modifications de la signalisation sur la section concernée. Ils consistent en la création/modification de postes d'aiguillages et l'adaptation de la signalisation latérale (feux, panneaux, balises, ...) pour intégrer les nouvelles voies.

7.8.1. Infrastructures existantes

Les 2 ou 3 voies existantes ne sont pas équipées aujourd'hui des mêmes systèmes d'exploitation :

- ▶ au nord de Saint-Jory, les deux voies sont équipées d'Installations Permanentes de Contre-Sens (IPCS) qui permettent, en situation perturbée sur une voie (détresse d'un train par exemple), de faire circuler en toute sécurité les trains sur l'autre voie dans le sens inverse au sens normal, moyennant l'échange de procédures de sécurité entre les gares encadrantes,
- ▶ au sud de Saint-Jory, les deux voies sont orientées et ne permettent la circulation que dans un sens. En cas d'incident sur l'une des deux voies, les circulations sont basculées vers la « Voie C3 du triage » ou vers la « Voie de liaison » (dite « Voie banale ») qui sont banalisées, c'est-à-dire équipée d'un système d'exploitation et d'espacement plus performant que les IPCS.

Les 20 kilomètres de ligne entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds sont jalonnés d'un grand nombre de postes d'aiguillage (ou poste de signalisation permettant la commande des appareils de voies et des signaux ferroviaires), de faible rayon d'action et dont la densité s'explique par la présence de l'ex-gare de triage de Saint-Jory.

Maillage des postes d'aiguillage entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds : situation existante (Source : SNCF Réseau)



Du fait de leur technologie ancienne, le plus souvent des appareillages mécaniques ou électromécaniques, la quasi-totalité des postes sont commandés à pied d'oeuvre par des agents exploitation (dits « agents circulation »). Seules les installations du poste 1 de Castelnau d'Estrétefonds, en technologie informatique, sont commandées à distance par l'agent circulation du poste 12 de Saint-Jory.

À Toulouse, sur le site de la gare de Raynal, a débuté en 2015 la construction du bâtiment destiné à accueillir la commande centralisée du réseau (CCR) qui permettra de gérer, à terme, toutes les installations de

commande et de contrôle des installations de signalisation sur l'étoile ferroviaire de Toulouse, avec des limites variables selon les lignes.

Bâtiment de la CCR de Toulouse (Source : SNCF Réseau)



En octobre 2017 a été mise en service la 1^{ère} phase de la CCR (zone d'action de Empalot (Ex) à Muret).

En octobre 2020 a été mise en service la 2^{ème} phase (télécommande du nouveau poste de Toulouse Matabiau et ajout des zones d'action de Toulouse à Empalot et de Toulouse à Castelnau)

En mai 2022 a été mise en service la 3^{ème} phase (extension de la zone d'action de la CCR jusqu'au poste de Cazères)

7.8.2. Travaux projetés

Dans le cadre de l'opération des AFNT, les exploitants de SNCF Réseau ont acté une uniformisation du système d'exploitation sur le principe de la **banalisation généralisée** de l'ensemble du faisceau de voies, permettant une gestion plus efficace des situations perturbées.

Le bâtiment actuel doit être agrandi à l'horizon 2025 pour permettre l'intégration des systèmes de commande des autres branches de l'étoile, dont la branche AFNT.

Concernant les postes de signalisation sur le tracé, la majorité va être déposée pour mettre en œuvre des postes de technologie plus récente, informatisée dite « ARGOS », afin de permettre la télécommande depuis la CCR de Toulouse.

L'opération des AFNT prévoit ainsi la création d'un poste de signalisation (N1 ARGOS) dans l'enceinte de la CCR avec des centres N2 ARGOS répartis sur l'ensemble du linéaire entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds.

Ces centres N2 seront au nombre de 16, avec des tailles pouvant aller de 28 m² jusqu'à près de 60 m² environ dans le cas de zones d'action importantes. A cet équipement et en fonction des postes, devront être ajoutés : des équipements télécom supplémentaires, une clôture périphérique, un poste HT/BT (12 m² environ), une dalle destinée à accueillir un groupe électrogène de secours.

7.9. Installations de télécommunications

Les travaux des AFNT seront l'occasion d'assurer une modernisation et une réorganisation complète des systèmes de télécommunication et d'alimentation en énergie associées. On peut citer par exemple :

- ▶ La mise en caniveaux des deux lignes 5,5 kV actuellement en aérien (alimentation des installations de signalisation et autres du domaine du tertiaire),
- ▶ Déploiement de nouvelles artères de câbles (fibre optique) et sécurisation des liaisons de télécommande et télécontrôle,
- ▶ Desserte des nouvelles installations de signalisation (CCR et centres N2) pour permettre leur commande et les télésurveiller
- ▶ Mise en œuvre de systèmes de communication de dernière génération,
- ▶ Extension du réseau radio TETRA existant, pour assurer les communications pendant les travaux.

7.10. Interface avec des sites industriels

7.10.1. Ouvrage de protection du site Total Marketing France (Lespinasse)

Sur la commune de Lespinasse, au droit du Km 243+100, les voies ferrées sont longées côté est par le site industriel de Total Marketing France, classé « Seveso seuil haut ».

L'opération AFNT intervient après la signature par le Préfet de Haute-Garonne du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de ce site de dépôt d'hydrocarbures. Celui-ci impose à tous les aménageurs d'infrastructures ou bâtiments nouveaux de mettre en œuvre des **ouvrages de protection** afin de protéger le public contre les risques industriels générés par l'activité du site.

Vue des zones enveloppes de danger liées aux effets de surpression (Source : Étude de danger du dépôt d'hydrocarbures de Total - Lespinasse)



Afin de se mettre en conformité par rapport aux prescriptions de ce PPRT, l'opération des AFNT prévoit ainsi la construction, au droit du site, d'un ouvrage de section rectangulaire **couvrant les 2 voies lentes à l'est** (situées du côté du site industriel), dans le but de protéger les voyageurs empruntant la ligne SNCF.

Sur la base d'études réalisées par l'INERIS et de réflexions engagées avec l'industriel sur le réaménagement du site (dépenses portées par l'opération AFNT) permettant de réduire la vulnérabilité du tronçon de voie ferrée, il est ainsi envisagé un ouvrage de longueur 220 m (protection contre les effets irréversibles et létaux), prolongé d'un mur de protection contre les bris de vitre, de longueur 100 m et hauteur 8 m.

Vision 3D du futur ouvrage de protection Total marketing France (Source : Maquette 3D de l'opération AFNT)



Nota : l'ouvrage proposé à l'issue des études préliminaires et présenté dans le dossier d'enquête préalable à la DUP était un ouvrage au-dessus des 4 voies. Les études confiées à l'INERIS ont permis d'optimiser la consistance de l'ouvrage tout en obtenant les mêmes résultats de protection des trains et des voyageurs.

7.10.2. Site dit de la « friche Soferti » (Fenouillet)

Sur la commune de Fenouillet, les emprises ferroviaires sont bordées côté est par la friche dite « Soferti », propriété de Total (Grande Paroisse), qui produisait et stockait des fertilisants de type superphosphate et engrais granulés. Avant sa fermeture, l'usine était classée établissement Seveso seuil haut.

La cessation totale d'activité du site a été notifiée le 6 août 2004 par la société Grande Paroisse. RETIA (Groupe Total), a eu en charge la réhabilitation environnementale de cet ancien terrain industriel.

Le site a ainsi été dépollué en surface en 2014, via la création et le confinement in situ de terres polluées dans un merlon de longueur 600 m, largeur 30m en pied et hauteur 4 m, aux abords des emprises ferroviaires.

Vue de l'ancien site Soferti et du merlon de terre (Source : SNCF Réseau)



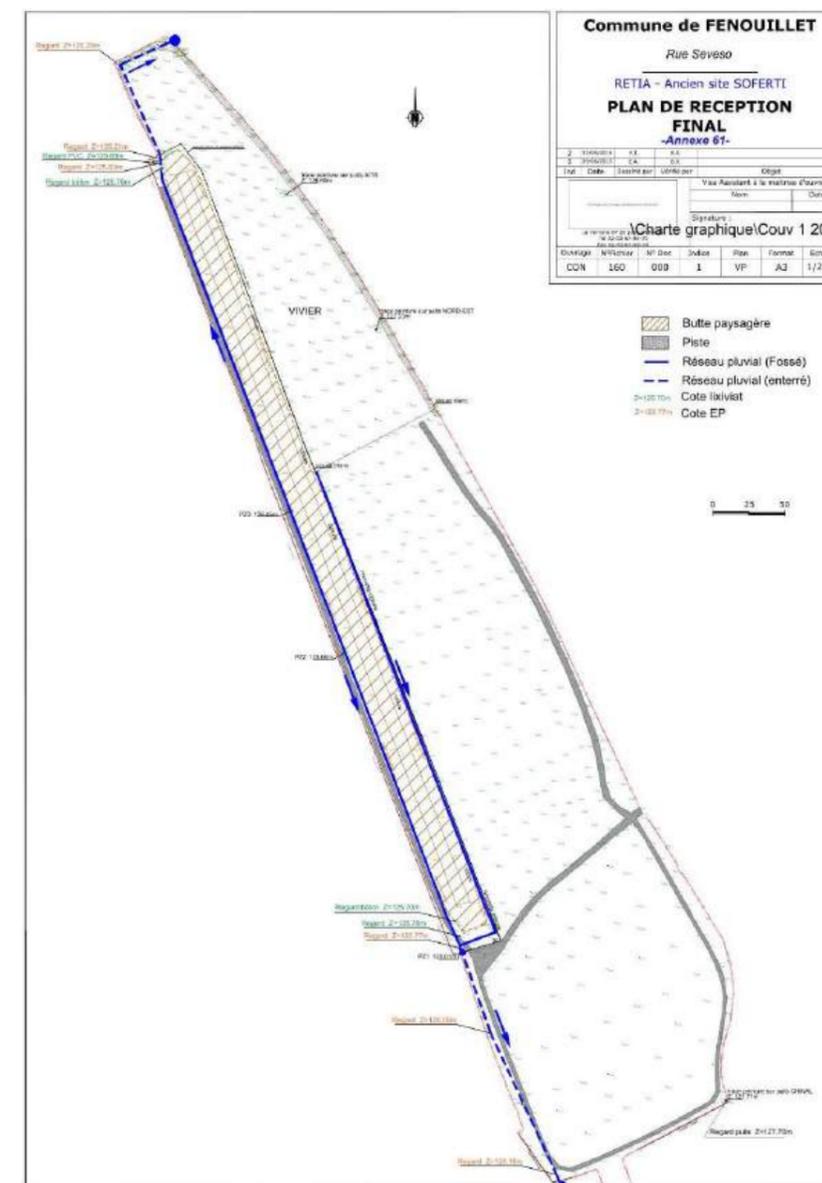
La partie nord du site correspond à une ancienne dépression naturelle dénommée « le vivier » comblée par des remblais de natures diverses. Dans le cadre de la réhabilitation, le vivier a été isolé de la surface et recouvert en totalité par une **membrane géotextile étanche et une couche de 50 cm de terre non polluée**. Ce revêtement supprime le contact direct entre les polluants et les futurs usagers et limite leur diffusion dans les eaux souterraines en aval hydraulique ; les sols de surface ont été préparés pour un usage futur de parking pour véhicules légers.

La partie sud correspond à d'anciennes dépressions comblées par des remblais de natures diverses ; dans le cadre de la réhabilitation, les matériaux non naturels ont été purgés et une couche de matériaux sains a été apportée.

Ce merlon, et l'ancienne nature du site Soferti, constituent une contrainte pour l'opération AFNT et en particulier pour la création de la halte de Fenouillet Saint-Alban et du PEM (cf. paragraphe 7.5.4), qui sera construite sur les emprises encore partiellement polluées.

Un arrêté de servitude a été pris le 6 décembre 2017 par la Préfecture de Haute-Garonne concernant l'usage des terrains de la friche et ses environs. Ce dernier est présenté en annexe de la présente pièce A et de la pièce F4.12.

Plan de l'annexe 2 de l'arrêté délimitant les zones de la friche SOFERTI



L'arrêté instaure des restrictions d'usage sur les parcelles appartenant à Grande Paroisse, ainsi que sur plusieurs parcelles dont les terrains sont dans l'emprise du panache de pollution présent dans les eaux souterraines en aval hydraulique.

- Sur le merlon, sont seulement autorisés les travaux d'entretien de la végétation et de l'étanchéité du confinement mis en place, ou éléments permettant d'assurer l'entretien des clôtures, portail, cuves enterrées...

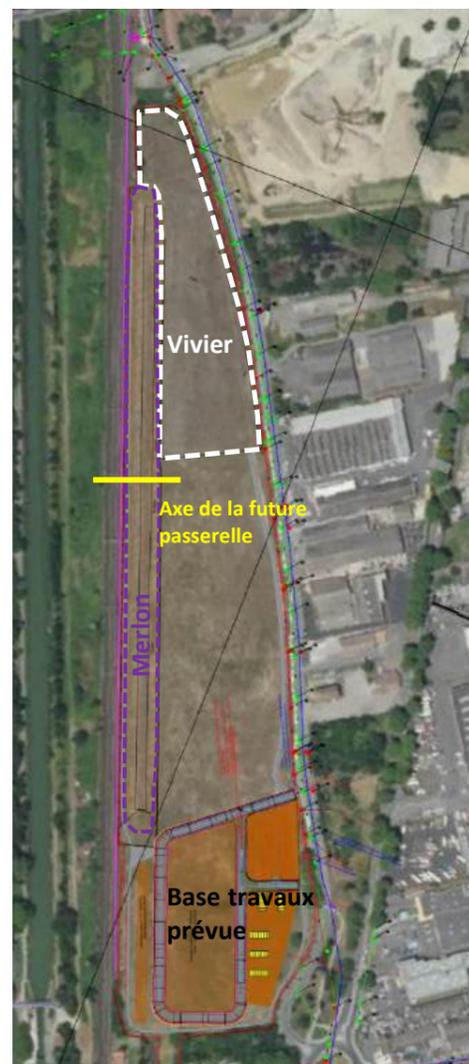
- Une membrane étanche a été installée de manière définitive sur la partie nord du site afin de ne pas disperser la pollution encore présente sur le sol. Ce terrain grevé par cette servitude est appelé « le vivier » dans l'arrêté préfectoral. Y sont autorisés les travaux de réalisation de parking de surface pour véhicules légers, les travaux de réfection de la couverture des terres en cas d'érosion. Entre autres, il interdit par défaut la circulation des véhicules lourds sur le vivier.
- Sur la plate-forme restante au sud du vivier, il est indiqué dans l'arrêté que les travaux de réalisation des activités doivent tenir compte de la présence sous la couche de protection (30 cm de terres saines ou recouvrement minéral ou recouvrement macadam) de pollutions résiduelles telles que décrites dans l'annexe 4-1 de l'arrêté. Ainsi, si des interventions sont prévues au-delà de cette couche de protection, les terres et matériaux extraits doivent être caractérisés puis évacués selon les filières autorisées. En cas de travaux mineurs, les terres excavées peuvent être réutilisées en remblais sous conditions.

La base vie/travaux principale de l'opération (voir paragraphe 7.13) est prévue au sud de la parcelle, hors vivier.

En revanche, le pôle d'échange de Fenouillet Saint-Alban se situe en grande partie sur le nord du site, donc sur la partie vivier.

Les travaux du PEM ne remettront en cause ni le merlon, ni le confinement du vivier. Il est ainsi prévu des aménagements de surface pour véhicules légers, et les aménagements paysagers se feront grâce à des apports de terre (cf. paragraphe 7.5.4). La passerelle permettant d'accéder aux quais de la halte et de franchir le merlon sera située hors emprise du vivier et du merlon, afin de ne pas remettre en cause l'étanchéité des membranes de confinement.

Vue des emprises de l'opération prévus au droit du site SOFERTI (Source : SNCF Réseau)



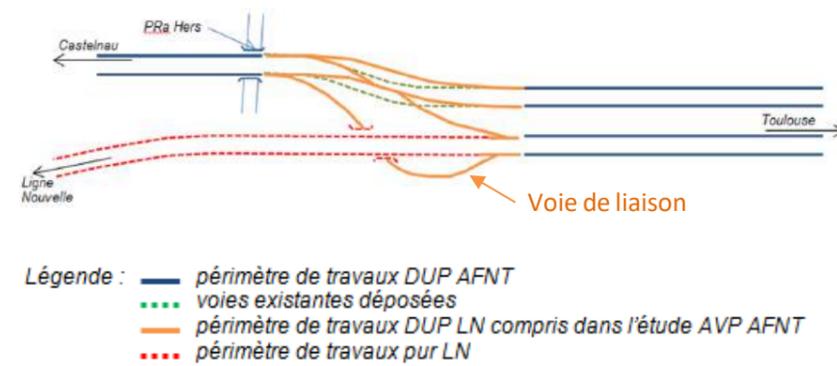
7.11. Aménagements spécifiques envisagés

7.11.1. Mise en œuvre des fondations du futur saut-de-mouton (PK 237+750) de la ligne nouvelle

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse se raccordera sur la ligne existante Bordeaux-Sète au nord de la commune de Saint-Jory, au PK 239+666 (zone de transition de vitesse de 160 km/h à 220 km/h).

Comme évoqué précédemment, il faut noter la particularité de cette « zone de raccordement » de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, au nord de Saint-Jory, matérialisée en couleur orange sur le schéma suivant et qui s'étend sur une longueur d'environ 2,3 km : les aménagements prévus sur cette zone sont repris dans le dossier d'enquête d'utilité publique de l'opération des lignes nouvelles (GPSO) et financés par cette opération.

Schéma de la répartition des périmètres des opérations AFNT et Lignes Nouvelles (Source : SNCF Réseau)



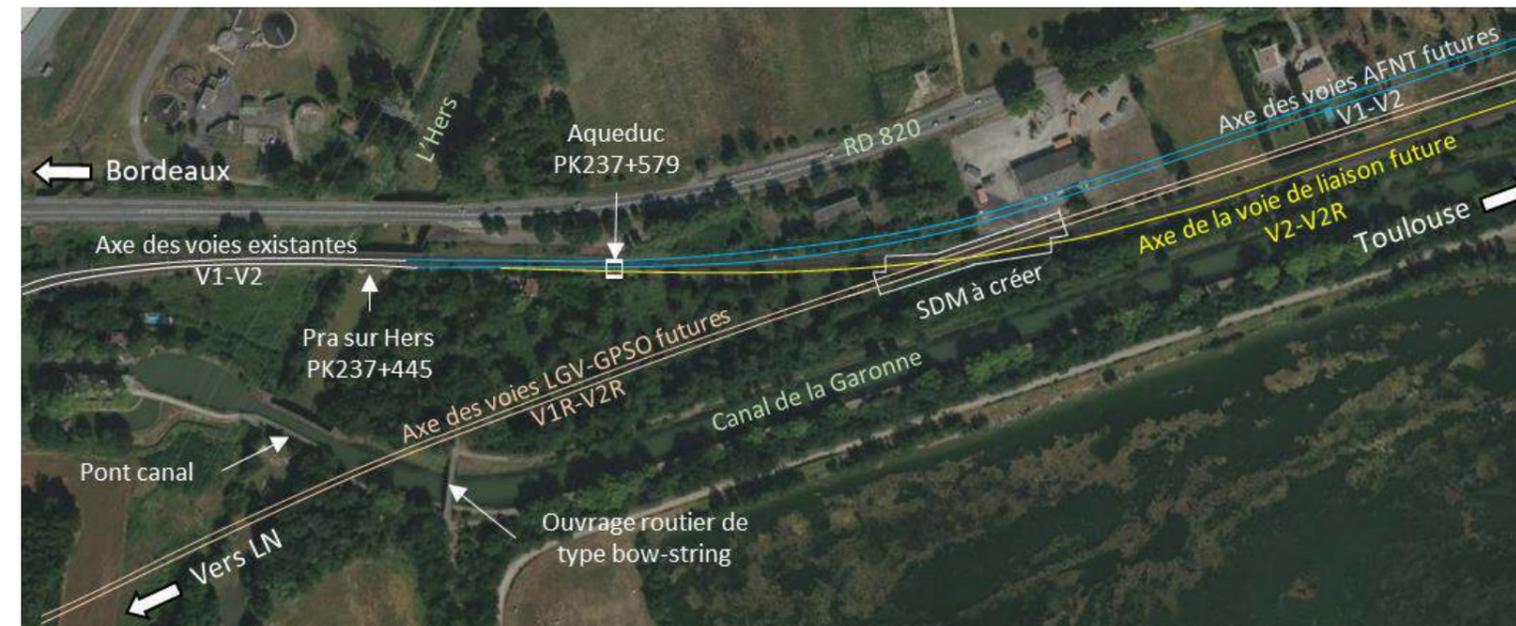
Toutefois, des aménagements spécifiques liés à ce raccordement doivent être réalisés dans le même calendrier que les travaux des AFNT, afin d'optimiser le coût, l'impact et les délais des travaux et permettre la mise en service des AFNT indépendamment du calendrier de mise en service de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.

Les travaux des AFNT prévoient ainsi la réalisation anticipée des fondations et piédroits du futur ouvrage « saut-de-mouton » (SDM) sous la voie de liaison (entre voies rapides et lentes). Cette anticipation permet d'éviter, à l'arrivée de la ligne nouvelle, d'avoir à refaire la voie de liaison à cette interface.

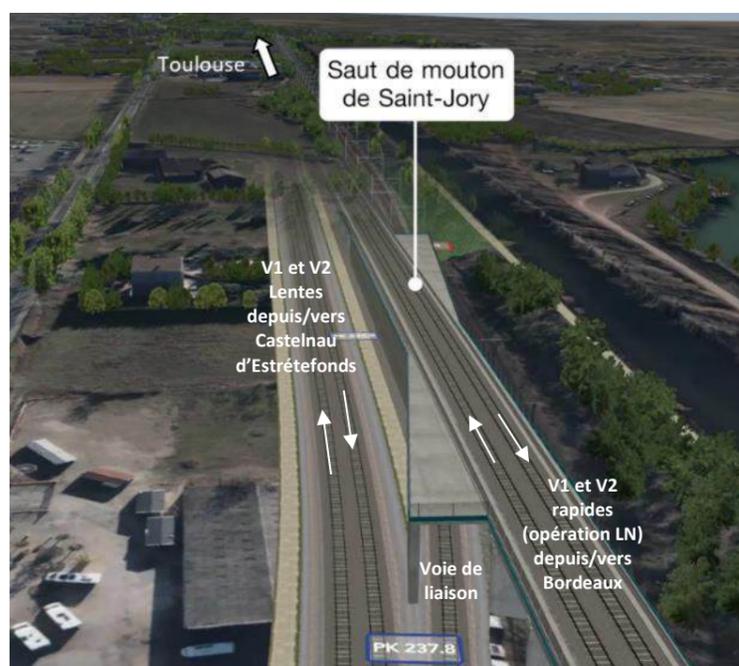
Vue en plan de la future zone de raccordement : Situation pour la construction d'une partie des fondations et des appuis du SDM – Projet AFNT (Source : SNCF Réseau)



Vue en plan de la future zone de raccordement : Situation cible après la mise en service de la LN (Source : SNCF Réseau)



Vue 3D du saut-de-mouton et ses environs (Source : SNCF Réseau)



L'ouvrage saut-de-mouton sera de type portique en béton armé, composé de trois lignes d'appuis qui suivent les tracés de voies franchies et futures voies portées (LN).

Les travaux des AFNT intégreront ainsi la création des fondations profondes (type pieux forés) et semelles de l'ouvrage, ainsi que la mise en œuvre des voiles (jusqu'au niveau fini, à savoir sous la future traverse du SDM pour éviter de coffrer les voiles avec la voie de liaison circulée) de part et d'autre de la future voie de liaison.

La mise en œuvre de l'ouvrage implique une emprise travaux clôturée évaluée à environ 4554 m².

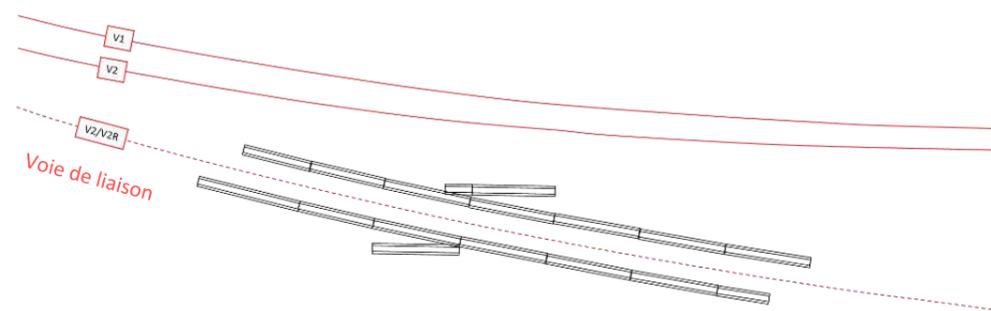
Le détail des phases intégrées à la présente opération sont les suivantes :

- ▶ La réalisation des pieux : 72 pieux en tout (37 côté est et 35 côté ouest) de diamètre 1200mm et de profondeur 15 m ;
- ▶ Le terrassement (surface d'environ 2150 m²) ;
- ▶ Le recépage des pieux ;
- ▶ Le coffrage, ferrailage, bétonnage des semelles par plot ;
- ▶ Le coffrage, ferrailage, bétonnage des voiles par plot ;
- ▶ Le remblaiement à une côte de restitution des travaux.

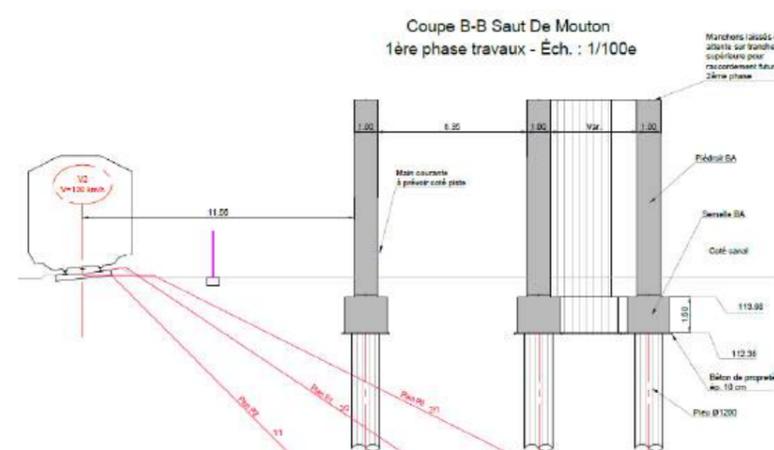
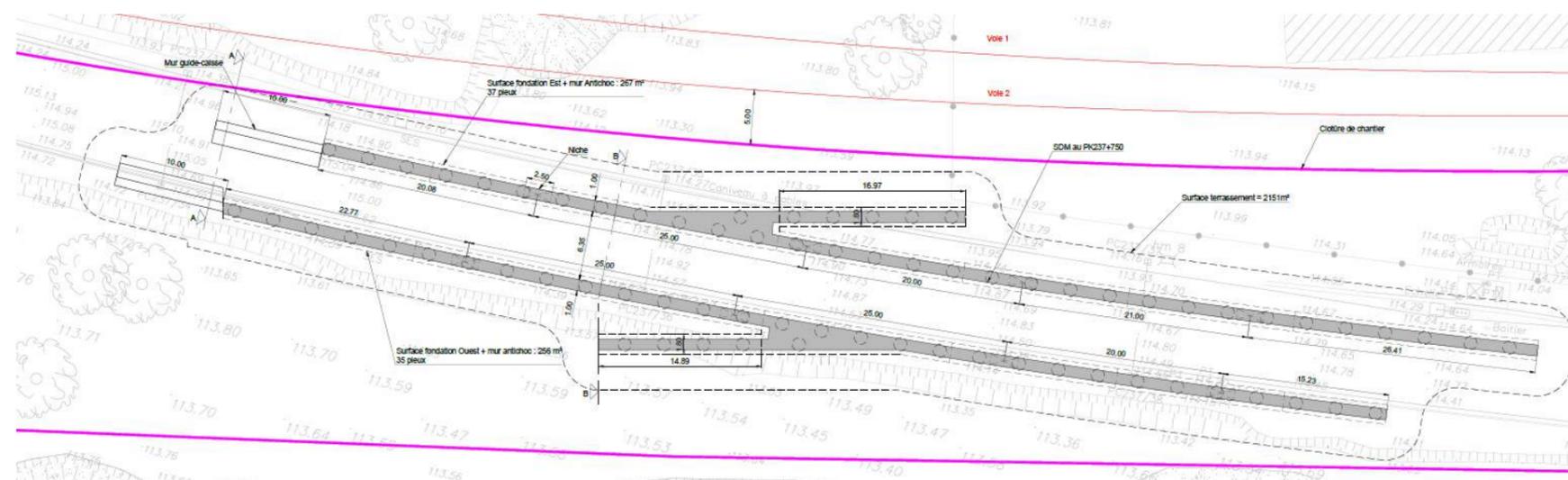
L'ouvrage implique ainsi une **surface au sol totale des fondations de 523 m²** (267 m² côté est et 256 m² côté ouest).

Les parties d'ouvrages du SDM réalisées par anticipation sont présentées dans les figures suivantes :

Partie d'ouvrage à réaliser avant la mise en service de la V2 de liaison (Source : SNCF Réseau)



Vue en plan et coupe technique des ouvrages à réaliser avant la mise en service de la V2 de liaison (Source : SNCF Réseau)



7.11.2. Réaménagement des berges du canal latéral à la Garonne

7.11.2.1. Classement « barrage » de la berge Est du canal latéral au titre de la sécurité des ouvrages hydrauliques

Afin de permettre l'insertion des nouvelles voies, l'opération prévoit des **travaux de reconfiguration des berges du canal latéral à la Garonne**, sur sa partie Est, et sur un linéaire de **3,36 km impactant le miroir d'eau**.

Outre ces impacts sur le miroir d'eau, il est également envisagé, lorsque le chemin de service sera utilisé pour le compte des travaux, un confortement de la berge pour permettre la circulation d'engins lourds sans risque d'affecter celle-ci. A ce stade, il est identifié un besoin de renforcement sur un **maximum de 1,36 km**.

Le classement d'une digue de canal est déterminé par l'article R. 214-112 du code de l'environnement et l'arrêté ministériel du 17 mars 2017 précisant les modalités de détermination de la hauteur et du volume des barrages et ouvrages assimilés.

Par arrêté préfectoral du 10/10/2014, certaines berges côté est du canal latéral ont été **classées « barrage »**. Sont concernés par des travaux sur l'opération AFNT, les biefs suivants :

- ▶ le bief d'Embalens (commune de Castelnau d'Estrétefonds) ;
- ▶ le bief de l'Hers (communes de Castelnau d'Estrétefonds, Grenade et Saint-Jory) ;
- ▶ le bief de Bordeneuve (commune de Lespinasse) ;
- ▶ le bief de Lespinasse (communes de Lespinasse et Fenouillet) ;
- ▶ le bief de Fenouillet (communes de Fenouillet).

En situation cible comme en situation de travaux, l'opération veillera à ne pas affecter la fonction barrage de la berge Est sur chacun de ces biefs.

Les études et travaux sur la berge Est font et feront l'objet d'un contrôle extérieur exercé par une maîtrise d'œuvre unique agréée chargée de vérifier que la fonctionnalité digue de la berge n'est altérée à aucun moment de la phase travaux. Ces études seront, à chaque phase, présentées à la DREAL – service de contrôle des ouvrages hydrauliques.

Voies Navigables de France (VNF), en tant que gestionnaire du canal, a donné son accord de principe pour la réalisation de ces travaux (voir paragraphe 5.2.3).

Sur le fondement des dispositions prévues à l'article L.2422-12 du code de la commande publique, SNCF Réseau et VNF ont décidé de désigner SNCF Réseau comme maître d'ouvrage des travaux nécessités par l'opération AFNT sur le domaine public fluvial.

Ainsi, SNCF Réseau et VNF se sont accordés sur l'établissement d'une **convention** dont l'objectif est de présenter :

- ▶ la nature des travaux réalisés sur le domaine public fluvial,
- ▶ les responsabilités des deux parties sur le suivi des ouvrages pendant la réalisation des travaux et en situation cible (notamment en termes de surveillance, d'exploitation et d'entretien des ouvrages)
- ▶ et les modalités de transfert des ouvrages réalisés à l'issue des travaux.

Le projet de convention est joint en **Annexe 4**.

Des éléments techniques détaillés sur l'opération et relatifs à l'entretien et la surveillance des ouvrages sont présentés dans la **Pièce C – Dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau**.

7.11.2.2. Principe général de renforcement des berges du canal latéral à la Garonne

L'implantation des voies nouvelles pour la mise à 4 voies nécessite, sur certains secteurs bien identifiés, de **reprenre la berge Est du Canal latéral à la Garonne**. Un travail en concertation avec VNF a ainsi été engagé dès le démarrage des études.

Sur certains secteurs, un empiètement sur le canal de plus de 2 m peut être nécessaire. **Ces zones ne viennent jamais amputer le couloir de navigation** représenté par un rectangle théorique de 13 m de large par 1,80 m de profondeur.

Outre ces impacts sur le miroir d'eau, il est également envisagé, lorsque le chemin de service sera utilisé pour le compte des travaux, un confortement de la berge pour permettre la circulation d'engins lourds sans risque d'affecter celle-ci.

En études préliminaires et en AVP, il avait été distingué plusieurs cas, selon l'importance de l'empiètement sur le canal :

- ▶ Cas n°1 : Empiètement inférieur 1,2 m sur le miroir d'eau : pieux/tunage bois pour soutenir les plantations de reconstitution du corridor écologique
- ▶ Cas n°2 : Empiètement compris entre 1,2m et 2m : palplanche ou tunage bois et apport de terre pour reconstitution du chemin de halage et du corridor écologique
- ▶ Cas n°3 : Empiètement supérieur à 2 m : rideau de palplanche pour soutenir le chemin de halage, doublé d'un tunage devant la palplanche permettant entre les deux la mise en œuvre du corridor écologique.

Les solutions de tunage bois ont fait l'objet de réserves fortes de la part de VNF, quant à leur durabilité. Il a alors été convenu entre la SNCF et VNF, dans le cas d'un impact du miroir d'eau, de mettre en œuvre exclusivement une solution de type palplanche.

Dans les secteurs de renforcement du chemin sans impact sur le miroir d'eau, plusieurs solutions ont été étudiées. **Le renforcement par de la palplanche a été également été retenu** sur la totalité des linéaires impactés afin de garantir la stabilité de la digue.

Ainsi, on peut résumer le besoin de réaménagement des berges à deux cas distincts :

- ▶ Lorsque les emprises de l'infrastructure ferroviaire nouvelle **impactent directement le miroir d'eau du canal (sur 3,36 km)** : après calage en transversal des contraintes, notamment liées à l'aménagement de la plateforme, l'hydraulique, les caténaires, les murs acoustiques, le corridor écologique (1m) et le chemin de contre-halage (3m)... le principe retenu de réaménagement de la berge est la solution de **stabilisation par un système de palplanches**.
- ▶ Lorsque le chemin de contre halage (berge Est) est nécessaire pour la circulation des engins pendant les travaux dans les zones très contraintes, un **renforcement structurel** du chemin est parfois nécessaire, afin de ne pas déstabiliser la berge. A ce stade il est identifié un besoin de renforcement sur **1,36 km**. Le principe retenu de réaménagement de la berge est là encore, la solution de **stabilisation par un système de palplanches**.

Les linéaires de la berge est du Canal devant être repris pour l'implantation d'une à deux voies supplémentaires sont les suivants :

Linéaires de berges Est du canal latéral impactés (Source : SNCF Réseau)

PK voie ferrée		Nature impact	Longueur (km)
Début	Fin		
234,800	235,550	Impact miroir d'eau	0,750
235,550	235,610	Renforcement piste	0,060
235,610	235,630	Impact miroir d'eau	0,020
235,630	235,670	Renforcement piste	0,040
235,670	235,690	Impact miroir d'eau	0,020
235,690	235,890	Renforcement piste	0,200
239,690	239,800	Renforcement piste	0,110
239,800	240,060	Impact miroir d'eau	0,260
240,060	240,230	Renforcement piste	0,170
240,320	240,445	Renforcement piste	0,125
240,990	241,100	Renforcement piste	0,110
241,100	241,500	Impact miroir d'eau	0,400
241,500	241,810	Impact miroir d'eau	0,310
242,890	244,090	Impact miroir d'eau	1,200
244,240	244,290	Renforcement piste	0,050
246,320	246,460	Renforcement piste	0,140
246,460	246,720	Impact miroir d'eau	0,260
246,720	246,860	Renforcement piste	0,140
248,800	248,950	Renforcement piste	0,150
248,950	249,093	Impact miroir d'eau	0,143
249,093	249,166	Renforcement piste	0,073
		Linéaire Total	~ 4,7 km
		Dont impact miroir d'eau	3,36 km
		Dont renforcement piste	1,36 km

A noter que des optimisations ont été réalisées au cours des études PRO :

- grâce à la recherche de profils en travers optimisés permettant de mutualiser certaines fondations des poteaux caténaux avec celles des murs de soutènement, permettant ainsi de réduire les emprises nécessaires au chantier ;
- grâce à une organisation de chantier permettant de créer la piste de chantier, quand cela est possible, sur la plateforme future et non sur la berge.

Ces optimisations se trouvent en particulier autour des PK 239, 241 et 242.

Les paragraphes suivants détaillent les deux solutions techniques retenues :

7.11.2.3. Cas 1 : impact sur le miroir d'eau

Lorsque les emprises de l'infrastructure ferroviaire nouvelle **impactent directement le miroir d'eau du canal**, le principe retenu de réaménagement de la berge est donc la solution de **stabilisation par un système de palplanches**.

Phase 1 : phase travaux

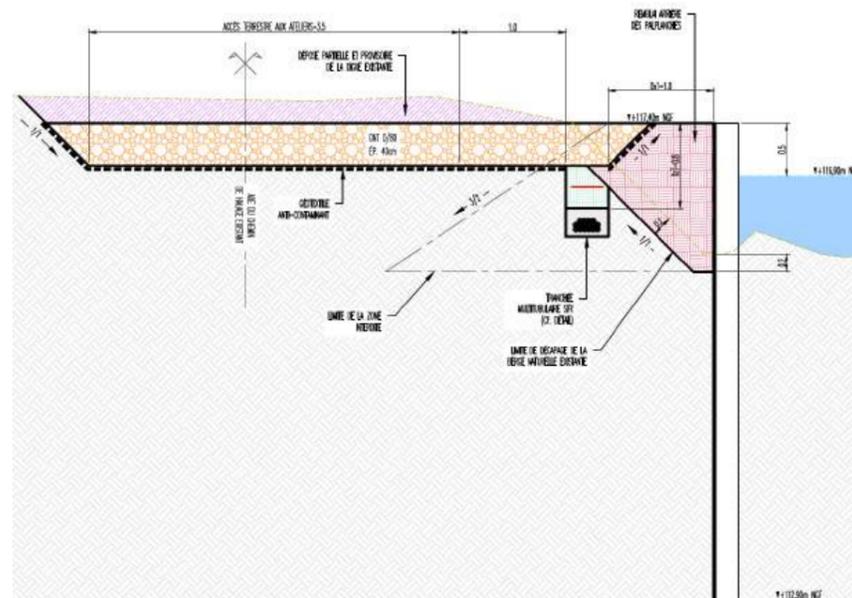
Une première phase consiste, pour fin 2024, à prévoir une configuration provisoire, le temps des travaux. Dans cette configuration transitoire, **la palplanche est calée à la cote du chemin existant**, et le remblaiement est mené jusqu'à la palplanche.

Ce choix a été fait afin de libérer une emprise maximale côté SNCF pendant la phase travaux.

En effet, mettre en œuvre la palplanche au niveau du miroir d'eau puis monter le talus en 2H/1V comme cela sera le cas dans la configuration définitive (voir ci-après), ferait perdre 1 m d'emprise chantier.

Nota : une optimisation de la cote haute de la palplanche est proposée sur deux secteurs présentant un chemin de halage très haut : secteur au nord du pont de la Tournelle et au nord de Lacourtenourt.

Coupe de principe de l'alignement de la palplanche à la berge en situation transitoire (Source : SNCF Réseau)



Les palplanches nécessaires sont de type AU14, avec des hauteurs (entre le haut de la palplanche calée à la cote du chemin et le bas de la palplanche immergé dans le canal) comprises **entre 3 et 5,5 m**. La hauteur entre le haut de la palplanche et le miroir d'eau sera de **50 cm a minima**.

Phase 2 : configuration définitive

La configuration définitive est la configuration à l'issue de l'ensemble des travaux AFNT de la SNCF, prévus d'être finalisée en 2031.

Cette configuration cible vise à conserver une **bande de 4 m de largeur au minimum** entre le miroir d'eau du canal et la voie ferrée constituée de :

- 1 m de **corridor écologique**, sur la base de plantes héliophytes ;
- 3 m de reconstitution du **chemin de contre-halage**, circulables par des engins légers de maintenance et de secours (VNF, SNCF, SFR, SDIS, ...).

Dans cette configuration définitive :

- Le rideau de palplanche est calé à la **cote du miroir d'eau +30 cm environ**,
- Le corridor écologique présente une **pente de 2H/1V** (variable selon la cote du chemin).

Il sera donc nécessaire de mettre en œuvre un peu de terrassement pour dégager le haut de la palplanche, taluter la berge au droit du corridor écologique et recéper la palplanche **30 cm** au-dessus du miroir d'eau.

SNCF Réseau s'est engagé à soigner le traitement environnemental de la berge Est et de veiller à son intégration paysagère sur tout le linéaire de l'opération.

Le chemin dit-de contre-halage, sur la berge Est, fait également l'objet du projet de Grand Parc Canal porté par Toulouse Métropole et qui vise à valoriser la berge par la création d'un cheminement pour modes doux.

Ainsi les interventions seront réalisées de manière à maintenir les fonctionnalités du canal et de sa berge Est (navigation, corridor biologique) à l'issue des travaux.

Pour cela, des plantations seront réalisées (fascines, petits arbustes bas...) et des héliophytes seront disposés en fonction des différents profils. Les arbres seront proscrits derrière les palplanches afin de ne pas déstabiliser les ouvrages par leur système racinaire.

7.11.2.4. Cas 2 : renforcement structurel de la berge pour la piste de chantier

Sur les tronçons qui feront l'objet d'un renforcement de la berge pour le chantier, les palplanches seront alignées à la berge : le bord côté canal de la palplanche sera au niveau de la limite actuelle du miroir d'eau. La palplanche vient renforcer la structure de la berge afin de ne pas l'endommager pendant les travaux (cheminement de camions sur la berge).

Pendant la durée d'utilisation de la berge comme « piste de chantier », le roulage des véhicules et engins de chantier est prévu à une distance minimale de 1m en retrait du rideau de palplanches et de 1,50 m de la berge si elle n'est pas renforcée. Cette limite sera matérialisée physiquement pendant la durée d'utilisation de la piste.

Nota : Les palplanches ne sont pas dimensionnées pour permettre, pendant la phase de travaux, la circulation d'engins lourds alors que le canal est en chômage. En effet, VNF n'a pas prévu, à ce jour, de vidange de ces biefs du canal en 2024. En conséquence, si une vidange du canal, programmée ultérieurement ou inopinée, devait avoir lieu pendant les travaux, SNCF Réseau interdirait la circulation d'engins lourds sur le chemin de contre-halage, existant ou reconstitué.

Les fonctionnalités du corridor écologiques seront restaurées à l'issue des travaux d'intervention sur la zone.

7.11.3. Mise en place de protections acoustiques

Afin de garantir que les seuils réglementaires liés à la propagation du bruit ne soient pas dépassés à horizon de l'opération (configuration de circulation en 2055), une modélisation du bruit généré par le trafic ferroviaire a été réalisée afin d'apprécier les besoins en protections phoniques (Conseil Ingénierie Acoustique – CIA – Rapport d'étude acoustique phase PRO, Octobre 2022).

Ces protections seront mises en place pour la mise en service de l'opération d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

Linéaires de protection acoustique mise en œuvre sur l'opération AFNT (Source : SNCF Réseau)

Commune	PK voie ferrée		Longueur (m)
	Début	Fin	
Côté Ouest de la voie ferrée			
Saint-Jory	239+850	242+110	2 260
Lespinasse	243+850	244+285	435
Lespinasse	244+340	244+610	270
Fenouillet	246+450	248+090	1640
Toulouse	253+320	253+640	320
Côté Est de la voie ferrée			
Saint-Jory	239+900	240+460	560
Toulouse	252+615	254+850	2 235
Total :			7,72 km

Certaines protections pourront être installées au début des travaux afin de limiter les nuisances sonores en phase chantier.

Pour les bâtiments ne pouvant être protégés techniquement par une protection à la source, des isolations acoustiques (dites « de façade ») de chaque logement impacté seront réalisées, en particulier en remplaçant les menuiseries existantes par des menuiseries acoustiques plus performantes.

7.12. Projet d'enfouissement des réseaux RTE

Source : Les données de ce paragraphe sont issues du dossier de concertation de la mise en souterrain d'une partie de la ligne aérienne 63 kV entre les postes électriques de Ginestous et Saint-Alban (MOA : RTE) Ces informations sont donc données à titre d'information mais sont en-dehors de la demande d'autorisation environnementale unique des AFNT, RTE portant ses propres procédures. Ces impacts ont toutefois été pris en compte dans l'étude d'impact AFNT.

7.12.1. Contexte et description générale du projet

La ligne aérienne à 63 000 Volts Ginestous - St Alban 1 fait partie du Réseau Public de Transport (RPT), sous maîtrise d'ouvrage de RTE.

Le poste 225/63/20 kV de Ginestous, situé sur la commune de Toulouse, participe directement à l'alimentation électrique du nord de l'agglomération toulousaine, avec les postes électriques de Balma et Léguevin.

Le poste de Saint-Alban contribue à garantir l'alimentation des postes électriques ENEDIS et Saint-Jory (Sous-station SNCF Réseau). Il dessert 15 communes du nord-est de Toulouse. Il alimente ainsi 60 700 habitants en basse tension, principalement du secteur résidentiel et des PME-PMI.

Il est alimenté par deux lignes électriques 63 kV issues du poste de Saint-Jory, et deux autres lignes du poste de Ginestous.

Schéma des lignes HTB du secteur d'étude (Source : RTE)



La ligne Ginestous - St Alban 1 longe le Canal latéral à la Garonne et la voie ferrée sur une longueur d'environ 3 km. 14 pylônes jalonnent cette ligne et sont implantés parfois à moins de 5 m de la plateforme ferroviaire.

Le futur tracé des voies ferrées des AFNT, à ce niveau, se situe sur l'axe de la ligne aérienne existante et nécessite donc une **mise en souterrain partielle des infrastructures**.

L'entreprise RTE (Réseau de Transport d'Electricité) projette ainsi la mise en souterrain d'une partie de ligne électrique aérienne de 63000 volts entre le poste électrique de Ginestous et le support n°19 de la ligne « Ginestous - St-Alban », sur les communes de Toulouse et Fenouillet, dans le département de la Haute-Garonne (31).

Ces travaux seront accompagnés de la dépose de la partie aérienne existante. La longueur de la ligne à créer s'élève à environ **4,5 kilomètres**.

Le projet se décompose en plusieurs opérations :

- ▶ une **mise en souterrain de la ligne aérienne 63 kV** Ginestous-Saint-Alban 1 entre le poste de Ginestous et le pylône n°19 (3 câbles avec des conducteurs aluminium de 1600 mm²),
- ▶ la **modification du pylône n°19 en aéro-souterrain** (transition entre la technique aérienne et souterraine). Le pylône aéro-souterrain est plus massif qu'un support aérien du fait des contraintes mécaniques supplémentaires et du besoin en équipements de protections contre les défauts électriques. Il peut atteindre une trentaine de mètres de hauteur et une emprise d'une vingtaine de m².
- ▶ la **dépose de la ligne aérienne (câbles et supports), du pylône n°6 au pylône n°18**. Les pylônes à déposer pèsent de 2 à 8 tonnes et s'élèvent à 26,5 mètres pour le plus bas et à 34,5 mètres pour le plus haut au-dessus des berges du Canal de Garonne.

La partie aérienne actuelle entre le pylône n°19 et le poste de St-Alban sera maintenue en technique aérienne sur un tronçon de 650 mètres pour les principales raisons ci-après :

- ▶ la présence de la gare de triage de SNCF Réseau, d'un centre commercial ainsi que la route M820 constituent des obstacles importants à la mise en souterrain du tronçon ;
- ▶ ce tronçon est en support commun avec la ligne aérienne 63 kV Saint Alban – Saint-Jory.

Les pylônes de la ligne Ginestous - Saint-Alban 1, du poste de Ginestous au pylône 5 sont également maintenus puisqu'ils supportent également la ligne aérienne Ginestous - Saint-Alban 2 ; cette portion de ligne étant en double ternes¹⁰.

¹⁰ Terne : Ensemble des trois câbles de transport d'une ligne aérienne triphasée

Pour les besoins de protection, indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble du nouvel ouvrage, la liaison sera équipée d'une fibre optique sur la totalité de son linéaire.

Dans le même temps, l'ajout des matériels d'équipement associés au traitement des données est également requis dans les postes d'extrémités, soit à Ginestous et St Alban.

7.12.2. Modalités générale de réalisation des travaux

Les câbles sont installés au fond de tranchées de 1,50 m environ de profondeur pour une largeur variant entre 0,40 m et 0,70 m selon la technique de pose. La fouille est ensuite remblayée et munie d'un grillage avertisseur.

Les câbles sont déroulés par tronçons d'environ 1 000 m et raccordés entre eux via des chambres de jonctions souterraines.

L'encombrement de la liaison souterraine dans le sous-sol pourra varier en fonction du milieu traversé, les autres réseaux à proximité et la technique de pose employée :

- ▶ Pose en fourreaux PEHD en milieu agricole, sous chemins, sous accotements, et sous voiries secondaires,
- ▶ Pose en fourreaux PVC enrobés de béton dans les autres zones et notamment sous voiries ou en zone urbanisées, en raison d'une emprise et d'une durée d'ouverture de tranchée plus réduites.

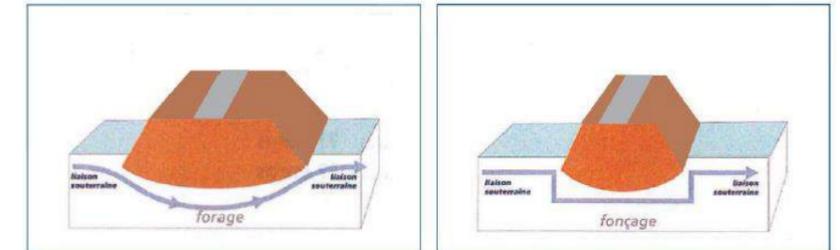
Vues de travaux de pose de ligne souterraines (Source : RTE)



Pour la traversée d'obstacles ponctuels (routes à grande circulation, voies ferrées, rivières, ponts, etc.), RTE a recours à plusieurs techniques :

- ▶ la technique du forage dirigé ou du fonçage. Ces deux techniques consistent à poser des fourreaux sans ouvrir de tranchée, par percement du sous-sol, puis à y introduire les câbles.
- ▶ La pose en encorbellement (en accroche sous la dalle de trottoir ou sur le tympan d'un pont)

Schéma de pose sans tranchée en sous-œuvre (Source : RTE)



Les travaux seront réalisés en 2 temps majeurs :

- ▶ 2023 : Travaux préparatoires à la mise en souterrain de la ligne 63 kV entre le poste de St Alban et Pylône 19 (fibre optique, équipement aéro-souterrain P19, préparation enfouissement, etc.)
- ▶ 2024 : Travaux de mise en souterrain de la ligne 63 kV, puis travaux de dépose de la ligne aérienne et dépose des pylônes 6 à 18 ».

Pour rappel, en application de l'article L.222-1 III du Code de l'Environnement, et de la notion de projet unique, les contraintes environnementales du projet RTE est étudié uniquement dans le cadre de l'étude d'impact (Pièce F).

RTE, Maître d'Ouvrage du projet d'enfouissement de la ligne électrique Ginestous-Saint-Alban, portera ainsi, en son nom propre, l'ensemble des autres procédures environnementales éventuellement nécessaires à son projet. Le projet RTE est donc exclu de la présente demande d'Autorisation Environnementale.

7.13. Déroulement général de la phase chantier

Les travaux seront réalisés préférentiellement en période de jour.

Certaines opérations nécessitant de travailler sur les voies circulées, ou à proximité immédiate de celles-ci, impliqueront de **couper momentanément la circulation des trains**. Selon la possibilité de recourir à des interruptions de trafics, certains types de travaux seront réalisés de nuit, voire pendant les week-ends (voir chapitre 3.2.5).

Le phasage des travaux sera réalisé de manière que ces besoins soient les plus réduits possibles. L'objectif étant :

- ▶ de minimiser autant que possible les gênes des riverains situés à proximité des zones de travaux (bruit, accès aux travaux) ;
- ▶ de minimiser les conséquences sur le niveau de service ferroviaire, service dont la continuité se verra être garantie ;
- ▶ de minimiser les coupures de réseaux (eau, gaz, électricité, téléphone) sauf nécessité impérieuse pour dévoiement préalable des réseaux et maintien de la sécurité des personnes ;
- ▶ de minimiser le coût des travaux.

Plus l'impact sur les circulations commerciales est important, plus le planning peut être resserré. L'impact sur l'ensemble de la ligne doit être regardé, aussi le travail est mené conjointement avec l'opération des AFSB (Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux). Initialement envisagé sur 10 ans, il a été demandé à SNCF Réseau de travailler sur un planning AFNT resserré sur **8 ans**.

Les grandes étapes des travaux devront se dérouler dans l'ordre suivant, certaines phases pouvant ou devant se chevaucher :

- ▶ déviation des réseaux ;
- ▶ réalisation des ouvrages d'art ;
- ▶ rétablissement des voiries ;
- ▶ terrassements ferroviaires ;
- ▶ pose de voies ferrées et de caténaires ;
- ▶ adaptation de la signalisation.

Le profil en long de la voie ferrée, parallèle au canal, est très plat et les profils en travers **n'amènent pas à des terrassements importants**, en raison des remblais et déblais de faible hauteur.

De plus, l'objectif de l'opération est de minimiser les mouvements de terres et de traiter les matériaux en place, dans la mesure où leur qualité le permettra.

Il est également projeté de mettre à profit le phasage du chantier pour pouvoir réutiliser, sur certaines zones, des matériaux excavés en un autre endroit du chantier. C'est le cas en particulier pour les déblais de Castelnau (BP1) qui pourront être récupérés et réutilisés sur Saint-Jory (BP2).

De plus, des réflexions pour l'utilisation de la voie d'eau sont en cours, avec une opportunité réelle d'acheminement de matériau par barges.

Les différents aménagements à mettre en œuvre vont nécessiter la mise en place d'**installations de chantier et de bases travaux**.

La localisation des principales installations de chantier nécessaires aux travaux de génie civil prévus sur le linéaire est décrite ci-après :

- ▶ les abords de la gare de Castelnau d'Estrétefonds ;
- ▶ une base travaux dans la zone sud-est de L'Hers-Mort (prévisionnel environ 32 560 m²), entre la M820 et les voies ferrées actuelles : zones de stockage matériaux, cantonnements, parkings engins et voitures, zone de préfabrication, etc. La base travaux initialement prévue, dans la zone enclavée du triangle de l'Hers entre voie ferrée et canal, n'est plus envisagée en raison de la sensibilité du milieu. Ce site nécessitera des travaux de réfection du pont sur le canal (prolongement de la route menant à l'usine de St Caprais) réalisés sous maîtrise d'ouvrage Toulouse Métropole (hors opération AFNT).
- ▶ les abords de la halte de Saint-Jory où il est envisagé d'utiliser une voirie d'accès au chantier accolée au Canal latéral à la Garonne en amont du PK 241, permettant l'accès aux installations de chantier, ainsi que d'implanter une aire de préfabrication au niveau du pont-route de Saint-Jory ;
- ▶ les abords de l'écluse de Lespinasse où seront aménagés une aire de préfabrication pour la réalisation du pont-route du Moulin et des installations de chantier sont prévus (cantonnements entreprise, parking, zone de stockage matériaux, zone de stockage benne, bassin de récupération de eaux) ;
- ▶ plusieurs zones de bases travaux liées aux équipements ferroviaires pour les travaux de voie, caténaires et signalisation sont envisagées côté est de la voie ferrée, en plein cœur de la gare de triage de Saint-Jory : site SOMEDAT à Lespinasse et réutilisation des voies 119 et 120 de la gare de triage pour du stockage de ballast. Leur situation ne risque pas de modifier de façon significative l'ambiance paysagère du site déjà fortement industrialisée ;
- ▶ les abords de la halte de Fenouillet où seront implantés une aire de préfabrication pour la réalisation du cadre pour le pont-route de Fenouillet et les installations de chantier pour ce même pont-route et pour les travaux en gare ; une voirie d'accès chantier accolée au Canal latéral à la Garonne sera également utilisée ;
- ▶ **Sur le site Soferti à Fenouillet** (cf. paragraphe 7.10.2), **une base vie et travaux principale** sera aménagée et raccordée au réseau ferré : bungalows de chantier, zone de stockage d'équipements ferroviaires, zone de traitement des terres issues du chantier... Une partie de ce site est également envisagé comme emprises provisoires du chantier d'enfouissement de la ligne RTE (stockage pylônes) ;

- ▶ les abords du pont-route de Lacourtenourt où seront aménagés une aire de préfabrication et les installations de chantier pour la réalisation du pont-route, ainsi qu'une voirie d'accès de chantier ; il sera également implanté, en direction de Toulouse, une installation de chantier pour le pont-rail sur le ruisseau de Maltemps ;
- ▶ les abords de la halte de Lacourtenourt avec la création d'installations de chantier pour les travaux en gare, et en direction de Toulouse, les installations de chantier et l'aire de préfabrication pour la réalisation du pont-route de Rupé ;
- ▶ les abords de la halte de Lalande-l'Église, avec côté Bordeaux, les installations de chantier pour les travaux en gare et les rétablissements routiers ;
- ▶ les abords de la halte Route-de-Launaguet ;
- ▶ sur le site de Toulouse-Raynal en début d'opération en attendant de pouvoir utiliser la base arrière de la suite-rapide de Saint-Jory-Triage.

Ces différentes occupations temporaires sont localisées sur la cartographies des emprises de l'opération au Chapitre 9.

Un plan de la base travaux SOFERTI est présentée en **Annexe 3**.

7.14. L'opération dans sa phase exploitation

7.14.1. Les prévisions de trafic

Les prévisions de trafic ont été présentées dans la pièce H « évaluation socio-économique » du Dossier d'enquête préalable à la DUP de 2014. Elles sont rappelées en Pièce F4.12.

La phase Avant-Projet a permis d'étudier particulièrement le volume de trafic de voyageurs à différents horizons, de 2025 (après la mise en service prévue pour les AFNT) jusqu'à 2055, avec intégration des augmentations attendues suite au développement urbain du nord de l'agglomération toulousaine.

La collaboration étroite avec la Région Occitanie, Toulouse Métropole et la Direction Déléguée TER SNCF a ainsi permis de définir les volumes de montées et descentes potentiels de voyageurs, non seulement dans les haltes desservies sur le périmètre des AFNT, mais également plus au nord et en gare Matabiau.

Elle a permis également de caractériser l'intermodalité attendue, avec en particulier, pour chacune des haltes, les modes de déplacement des voyageurs, en transport en commun routier, en véhicule particulier ou bien en mode doux. Ces éléments sont toutefois encore discutés avec Toulouse Métropole, en lien avec les projets urbains portés par la métropole aux abords des haltes.

Le tableau ci-après montre les perspectives de trafic de voyageurs dans les gares et haltes du périmètre AFNT, tels qu'étudiés en phase AVP :

Tableau des fréquentations de voyageurs attendues dans les haltes périurbaines de Toulouse (Source : AVP AFNT, SNCF Réseau)

Points d'arrêts	Gare/PANG	Nbre de dessertes par heure de pointe et par sens	Fréquentation JOB (Montées/Descentes)			% Voiture	% Transports en commun	% Mode doux	Arrêts de bus		Dépose minute	Taxi	Services
			2025	2035	2055				Terminus	Au passage			
Castelnau d'Estrétefonds	Gare	4	1704	2734	2977	43%	52%	5%	2	0	1	1	1
St Jory	PANG	4	1078	1745	1911	28%	30%	42%	2	1	1	1	1
Fenouillet	PANG	4	1798	3669	3998	48%	40%	12%	2	1+1	2	2	2
Lacourtenourt (déplacé)	PANG	4	331	367	400	10%	28%	62%	1	1	0	0	0
Lalande Eglise	PANG	4	386	446	489	4%	14%	82%	0	1	0	0	0
Route de Launaguet	PANG	6	3172	4223	4653	0% (faible)	85%	15%	0	1	1	1	0

Ces prévisions ont permis de dimensionner les pôles d'échanges multimodaux de chacune des haltes desservies, là encore sur la base d'hypothèses de calcul partagées, dont :

- 80% du trafic de voyageurs du quotidien concentré aux heures de pointe (6h30-8h30 le matin, 16h30-18h30 le soir),
- 50% de montées et descentes en halte de Route de Launaguet en interconnexion avec la Ligne B du métro.

7.14.2. Système de transport et matériel roulant

Les matériels roulants qui circuleront sur les infrastructures ferroviaires des Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse seront liés aux circulations de la ligne existante Bordeaux-Sète ainsi que celles de la ligne nouvelle.

Pour les services voyageurs, plusieurs types de matériels roulants sont ainsi envisagés à ce jour :

- les trains aptes à la grande vitesse (TAGV) pour assurer les relations à longues distances ;
- les trains d'équilibres du territoire (TET) et trains Intercités, circulant sur ligne nouvelle ou ligne classique selon l'aptitude du matériel roulant ;
- les matériels à voyageurs TER (Transport Express Régional), périurbains ou semi-directs, circulant uniquement sur le réseau classique.

Les vitesses de circulations des trains rapides (TAGV ou TET, Intercités, TER directs ou semi-directs) seront maintenues à **160 km/h maxi**.

La proximité des haltes et la systématisation des arrêts des TER omnibus entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds (5 arrêts intermédiaires sur 21 km) ne permettront pas aux TER omnibus de circuler à plus de **130 km/h**.

Schéma des infrastructures ferroviaires projetées et vitesses d'exploitation en km/h (Source : SNCF Réseau)



Pour le fret, deux types de matériels roulants pourront être observés :

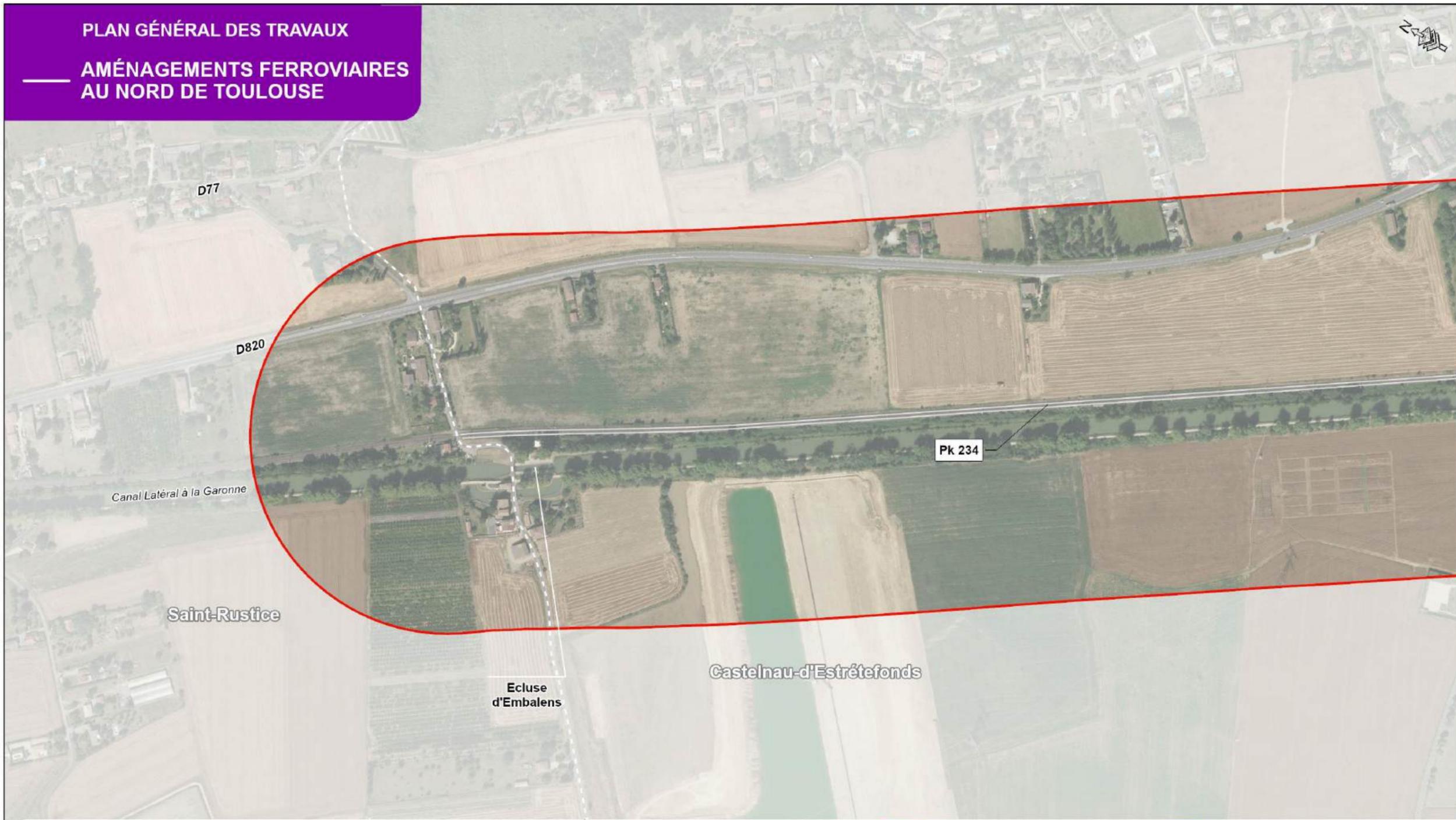
- les matériels classiques ;
- les matériels de fret messagerie.

Les circulations fret seront limitées à **100 km/h** sur le secteur.

CHAPITRE 8. PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

1 / 15

Echelle : 1:4 500

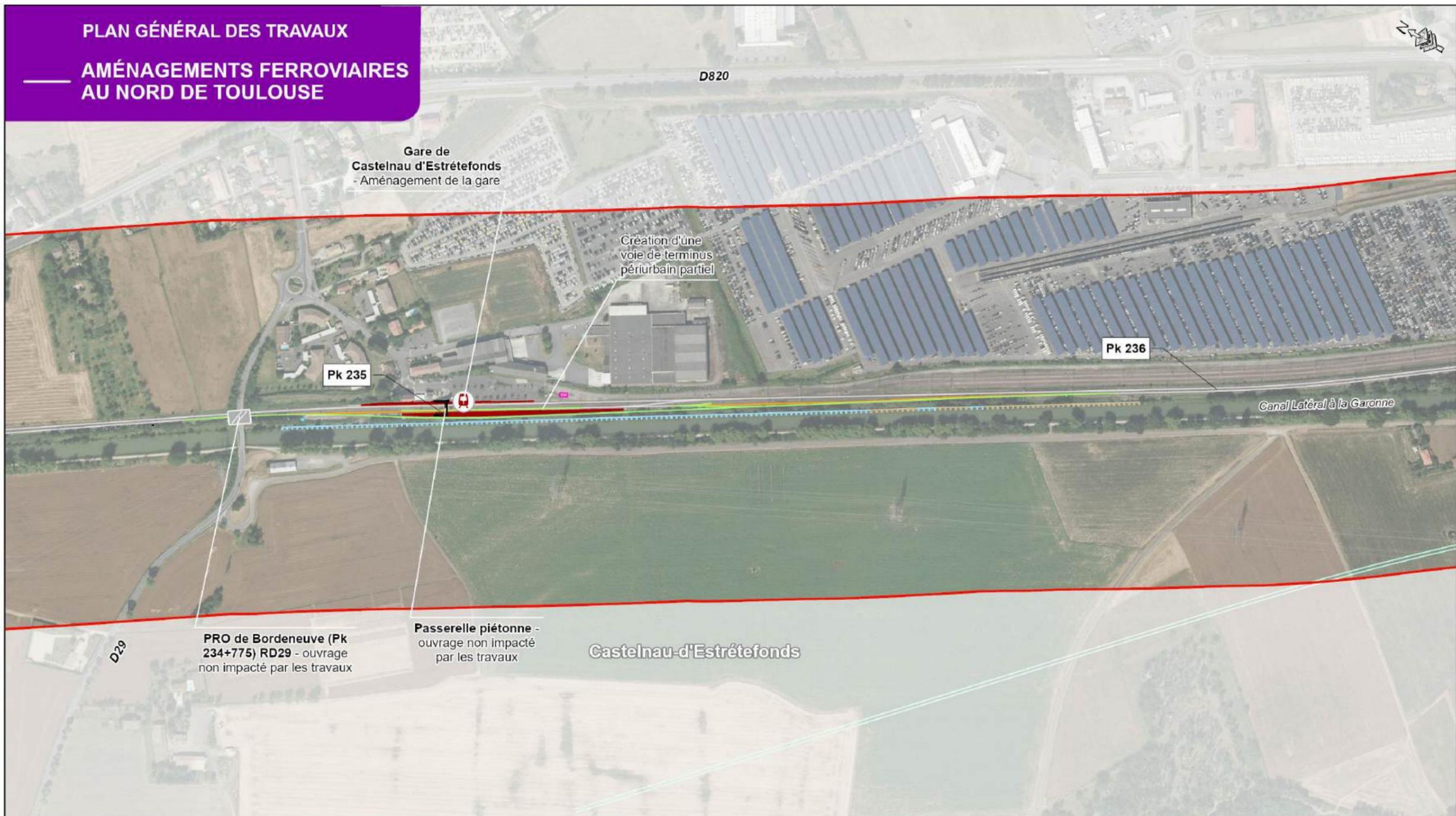
0 50 100 150 m

REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN

Limites communales	Aire d'étude (250m)	Point kilométrique	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Voie ferrée conservée en place	Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Voie ferrée existante déposée	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Voie de service	Voie d'accès	Aménagement routier	Mur acoustique
			Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
			Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
			Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
			Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
			Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage

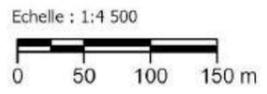
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

**AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE**



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

2 / 15



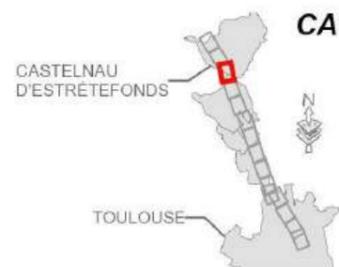
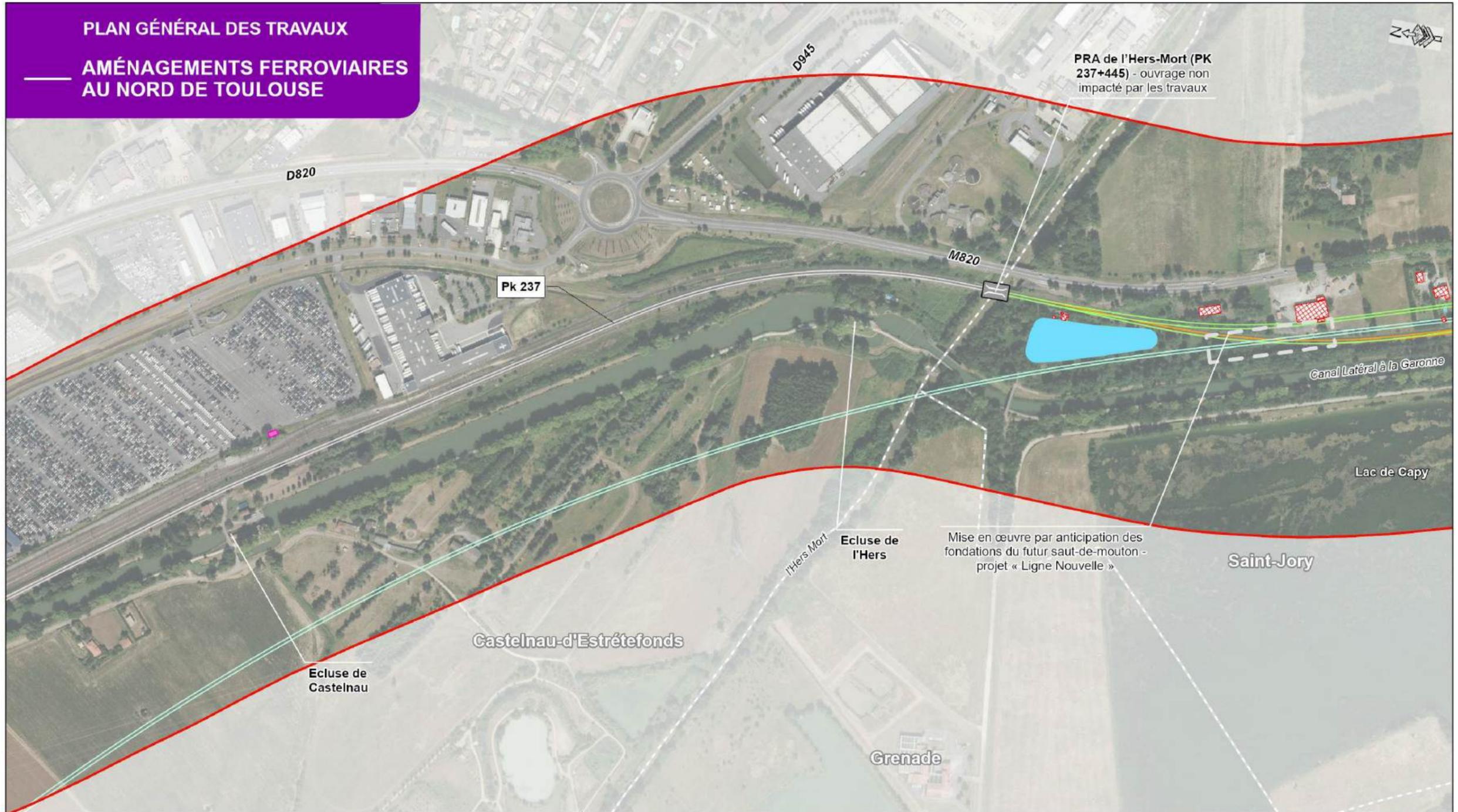
REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



Limites communales	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Aire d'étude (250m)	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Point kilométrique	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée conservée en place	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
Voie ferrée existante déposée	Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
Voie de service	Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage
Voie d'accès		

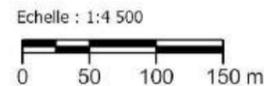
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

3 / 15

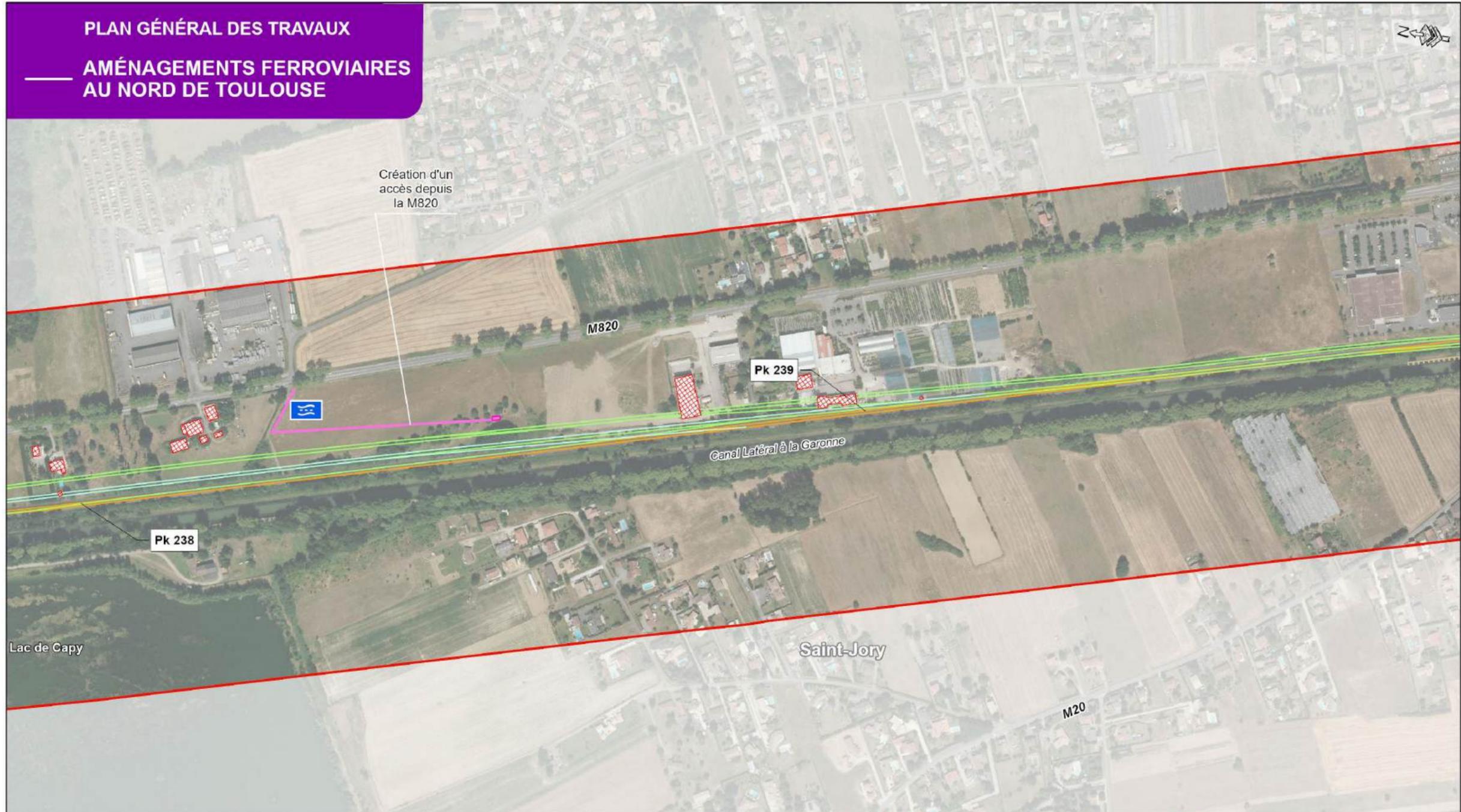


REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



Limites communales	Aire d'étude (250m)	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Point kilométrique	Voie ferrée conservée en place	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Voie ferrée existante déposée	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée existante déposée	Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Voie de service	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
Voie de service	Voie d'accès	Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
Voie d'accès		Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
		Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX
AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)

4 / 15

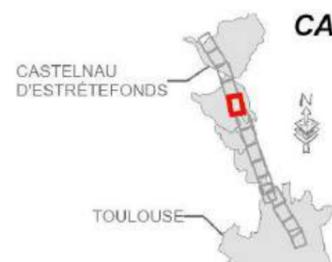
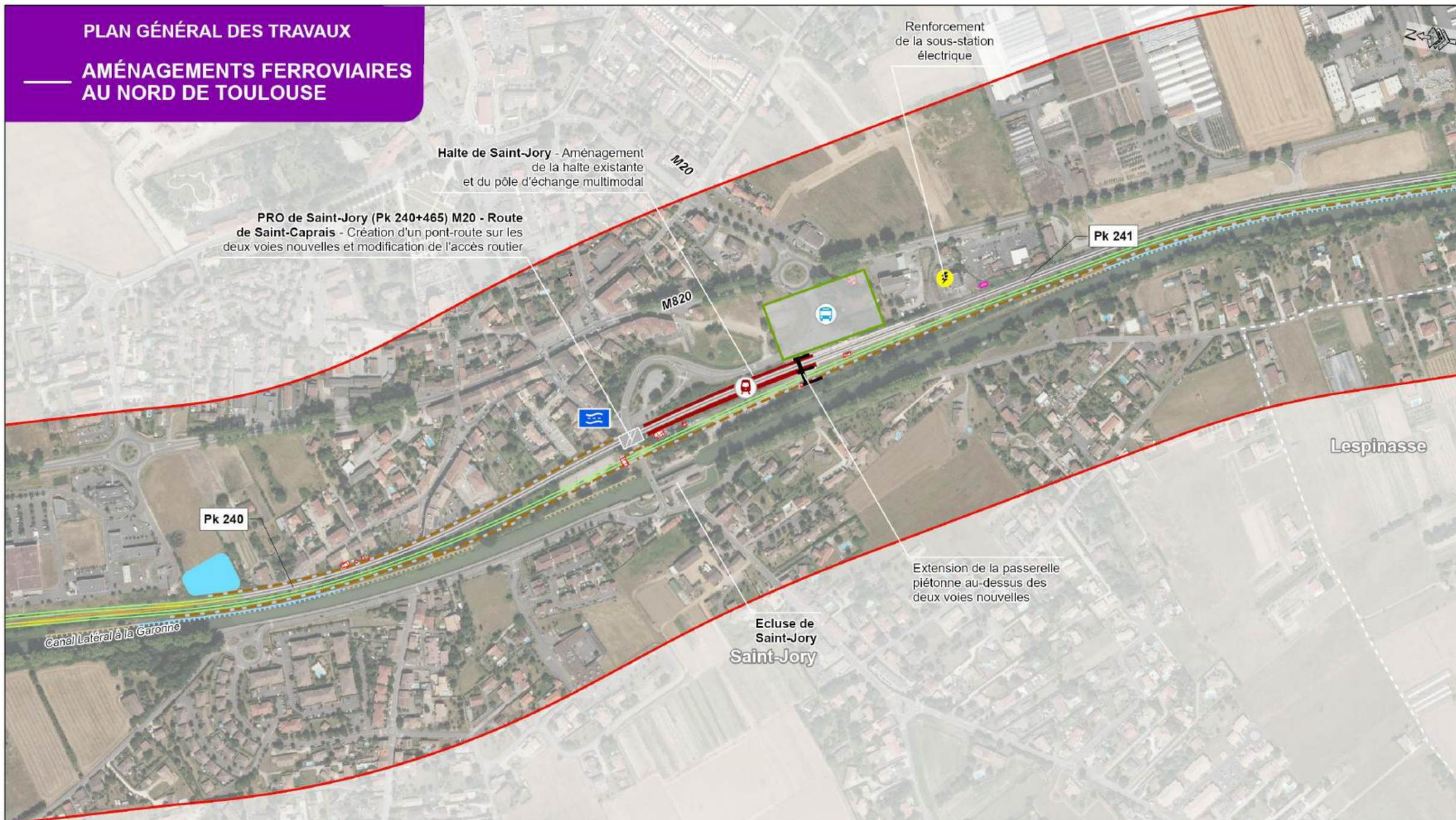
REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN

Echelle : 1:4 500

Limites communales	Aire d'étude (250m)	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Point kilométrique	Voie ferrée conservée en place	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Voie ferrée existante déposée	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée existante déposée	Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie de service	Voie d'accès	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
		Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
		Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
		Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage

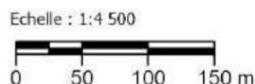
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

5 / 15

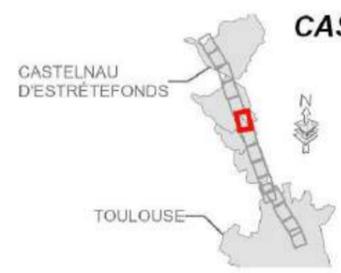


REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



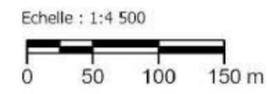
Limites communales	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Aire d'étude (250m)	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Point kilométrique	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée conservée en place	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
Voie ferrée existante déposée	Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
Voie de service	Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage
Voie d'accès		

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX
AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)

6 / 15



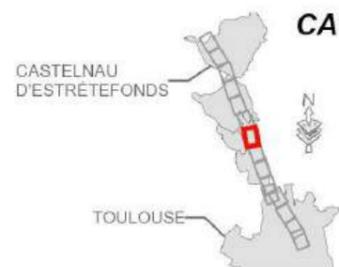
REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



Limites communales	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Aire d'étude (250m)	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Point kilométrique	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée conservée en place	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
Voie ferrée existante déposée	Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
Voie de service	Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage
Voie d'accès		

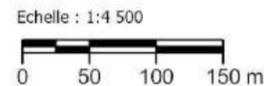
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

7 / 15



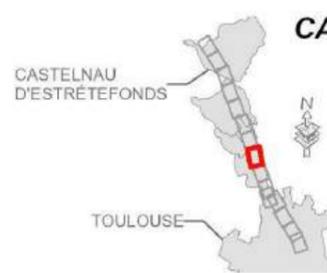
REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



Limites communales	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Aire d'étude (250m)	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Point kilométrique	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée conservée en place	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
Voie ferrée existante déposée	Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
Voie de service	Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage
Voie d'accès		

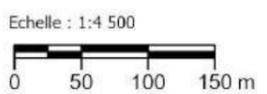
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

8 / 15



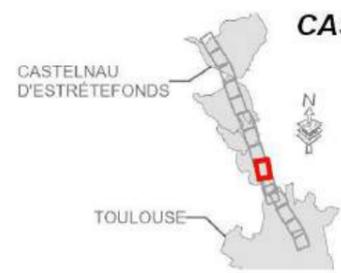
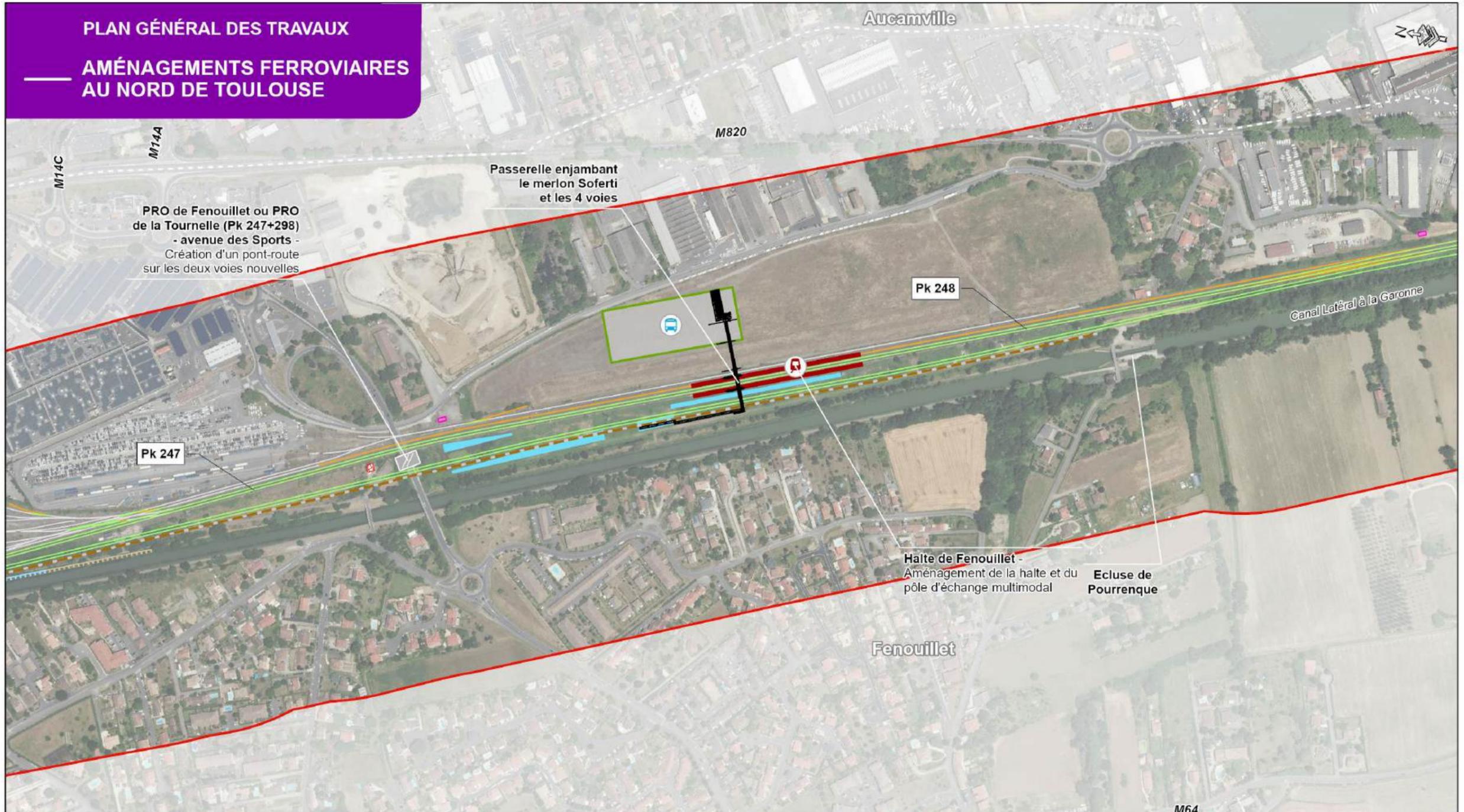
REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



Limites communales	Aire d'étude (250m)	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Point kilométrique	Voie ferrée conservée en place	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Voie ferrée existante déposée	Aménagement routier	Mur acoustique
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Voie de service	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie d'accès		Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
		Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
		Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
		Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage

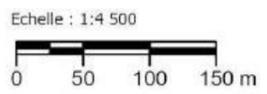
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)

9 / 15



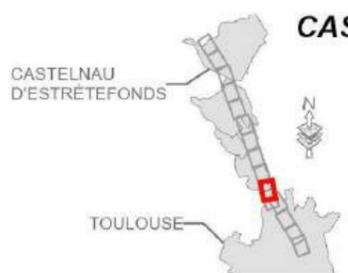
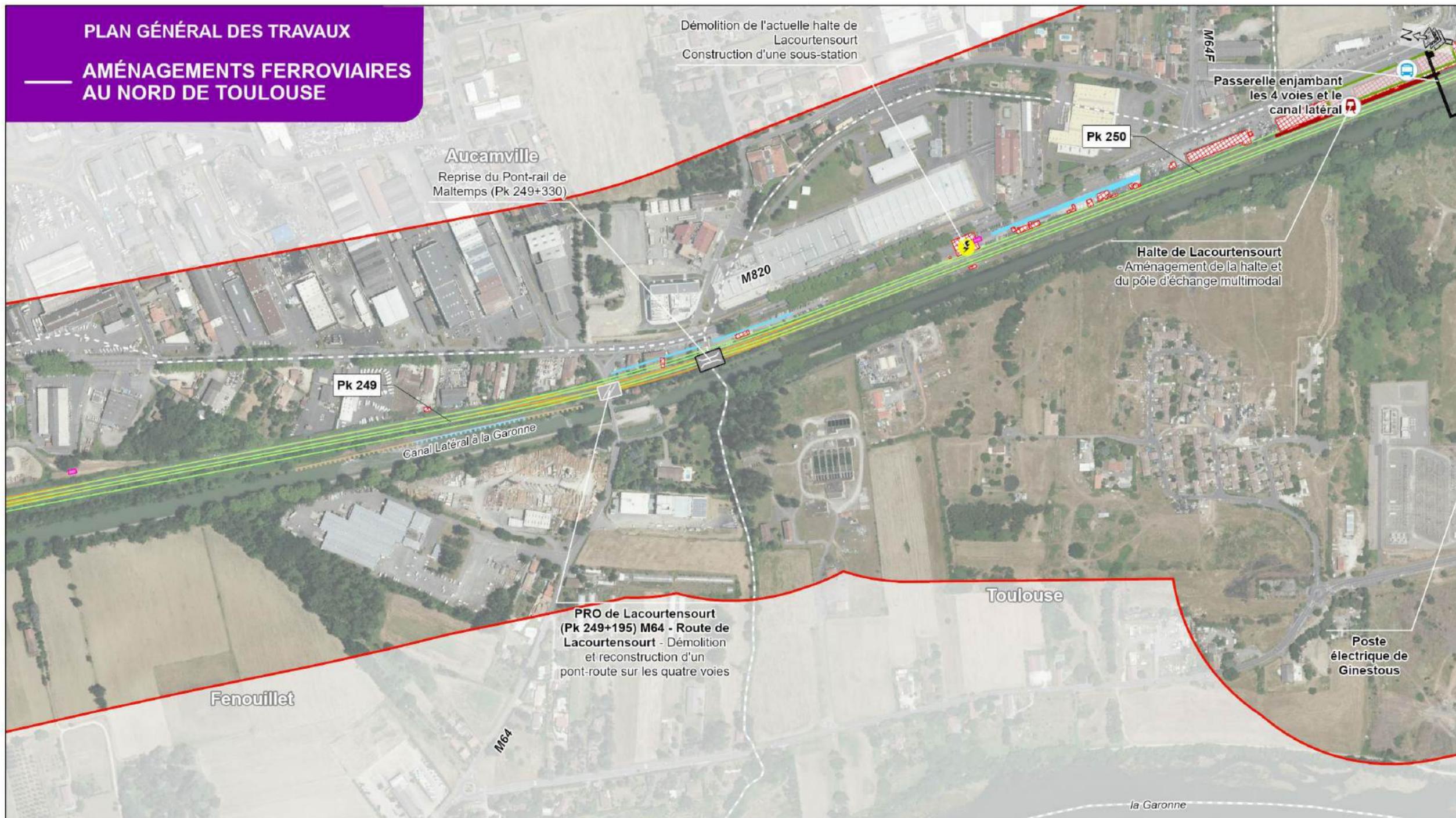
REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



Limites communales	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Aire d'étude (250m)	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Point kilométrique	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée conservée en place	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
Voie ferrée existante déposée	Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
Voie de service	Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage
Voie d'accès		

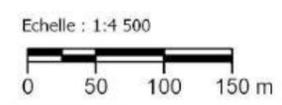
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)

10 / 15



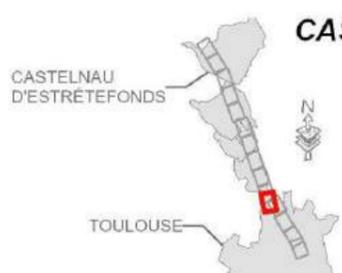
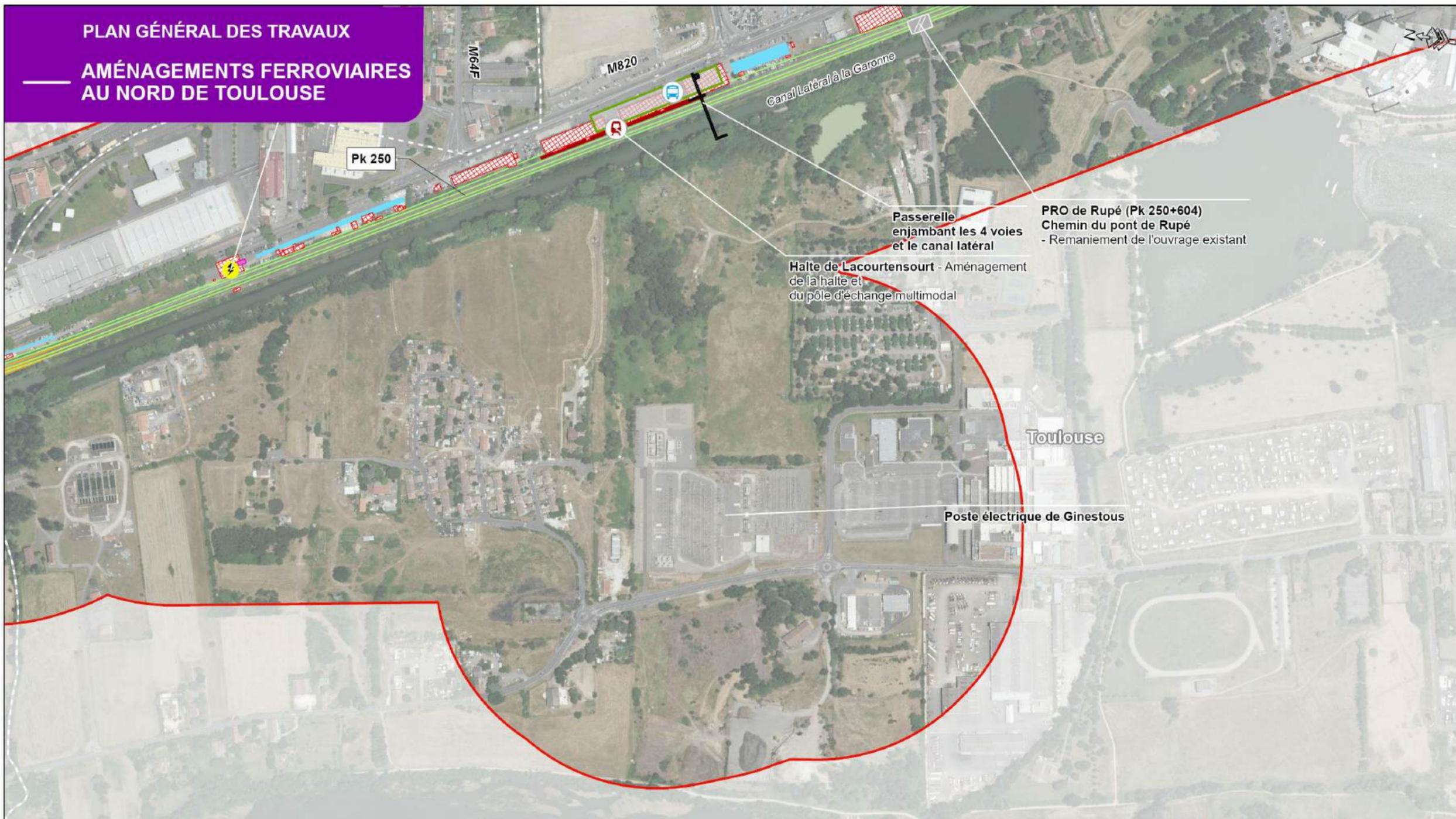
REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



Limites communales	Aire d'étude (250m)	Point kilométrique	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Voie ferrée conservée en place	Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Voie ferrée existante déposée	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Voie de service	Voie d'accès	Aménagement routier	Mur acoustique
			Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
			Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
			Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
			Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
			Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage

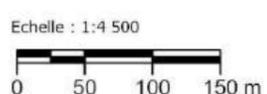
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)

11 / 15



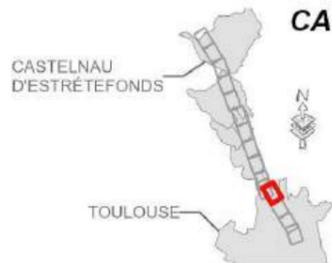
REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



Limites communales	Aire d'étude (250m)	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Point kilométrique	Voie ferrée conservée en place	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Voie ferrée existante déposée	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée existante déposée	Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie de service	Voie d'accès	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
		Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
		Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
		Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage

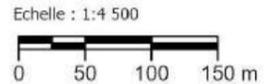
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

12 / 15



REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



Limites communales	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Aire d'étude (250m)	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Point kilométrique	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée conservée en place	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
Voie ferrée existante déposée	Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
Voie de service	Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage
Voie d'accès		

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

13 / 15

Echelle : 1:4 500

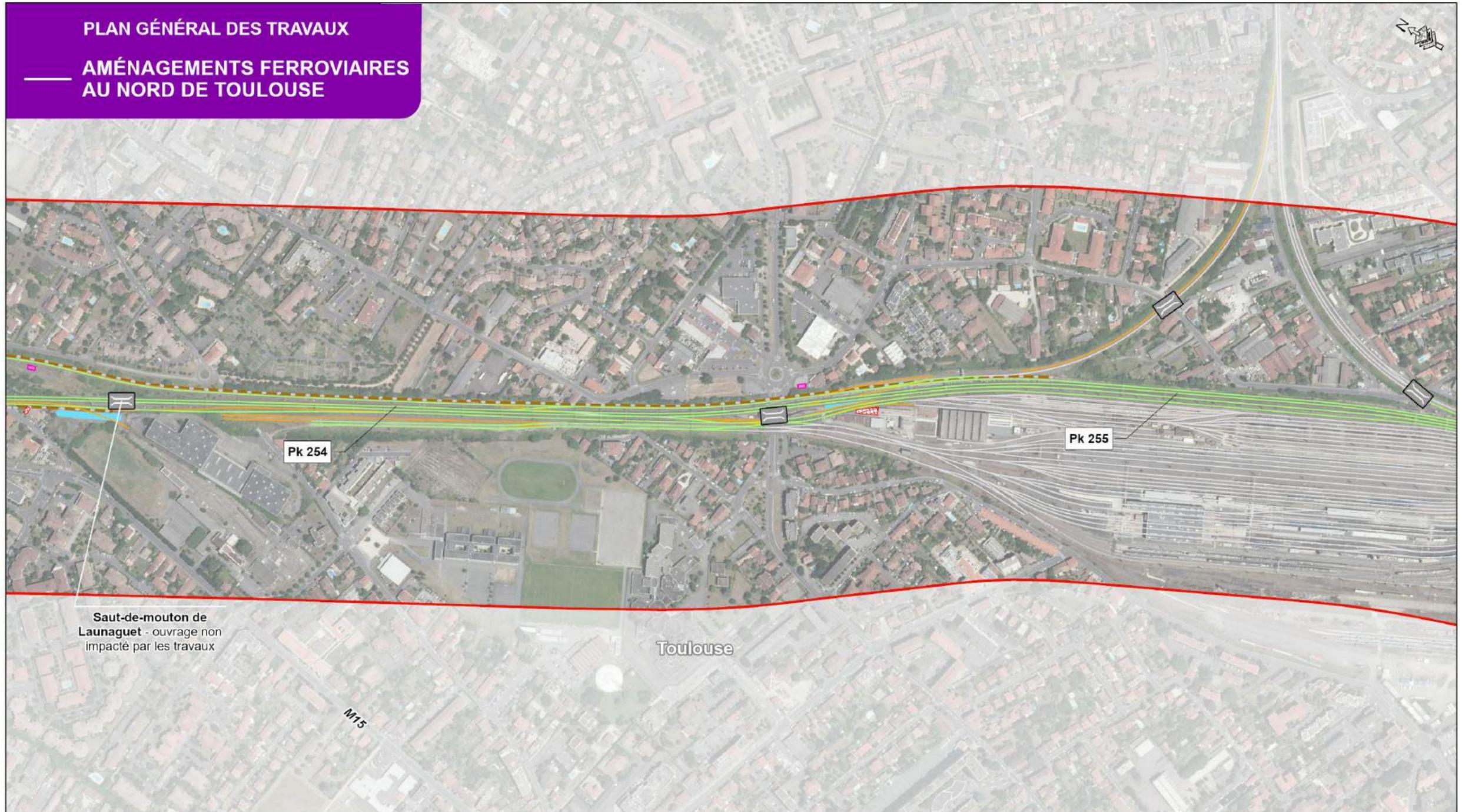
0 50 100 150 m

REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN

Limites communales	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Aire d'étude (250m)	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Point kilométrique	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée conservée en place	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
Voie ferrée existante déposée	Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
Voie de service	Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage
Voie d'accès		

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



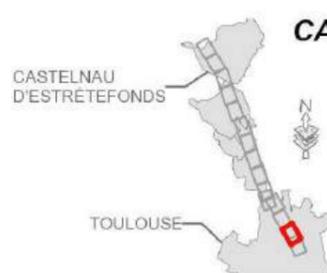
Saut-de-mouton de Launaguet - ouvrage non impacté par les travaux

Pk 254

Pk 255

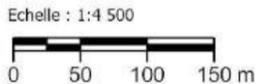
Toulouse

M15



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

14 / 15



REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN



Limites communales	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Aire d'étude (250m)	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Point kilométrique	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée conservée en place	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
Voie ferrée existante déposée	Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
Voie de service	Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage
Voie d'accès		

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

15 / 15

Echelle : 1:4 500
0 50 100 150 m

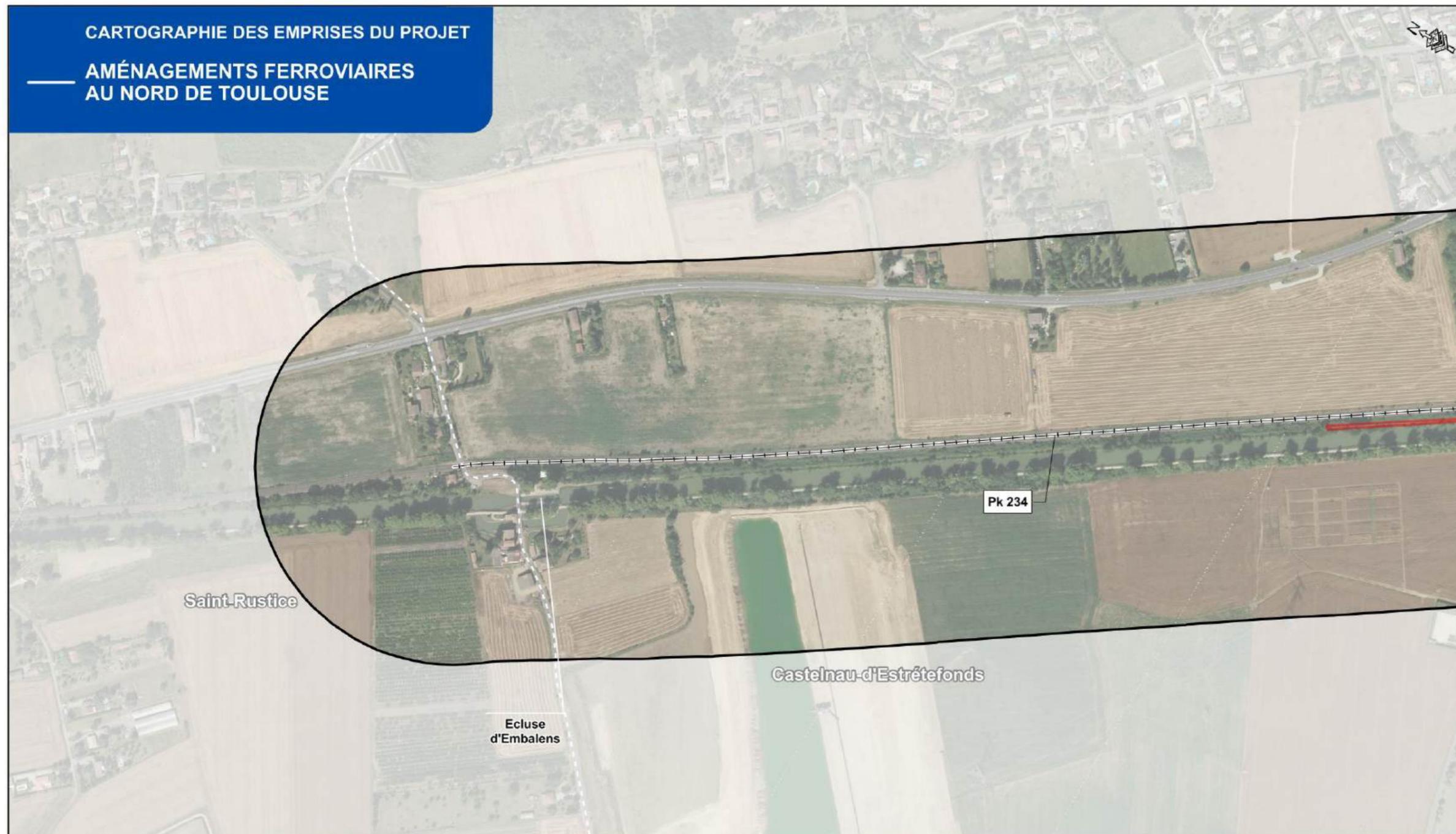
REALISATION: SYSTRA / 04/05/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau - Sandre BD topage - INPN

Limites communales	Halte et quai	Nouveaux postes de signalisation
Aire d'étude (250m)	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Point kilométrique	Aménagement routier	Mur acoustique
Voie ferrée conservée en place	Pont route (PRO)	Bâtiment à démolir
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Pont rail (PRA)	Bassin pluvial
Voie ferrée existante déposée	Passerelle piétonne	Impact sur les berges du canal
Ligne nouvelle (hors projet AFNT)	Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact miroir d'eau
Voie de service	Ouvrage de protection du site Seveso	Renforcement du chemin de contre-halage
Voie d'accès		

CHAPITRE 9. PLAN DES EMPRISES DÉFINITIVES ET PROVISOIRES DE L'OPÉRATION

CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



Saint-Rustice

Ecluse
d'Embalens

Castelnau-d'Estrétefonds

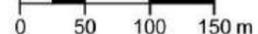


CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

1 / 15

Echelle : 1:4 500



REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

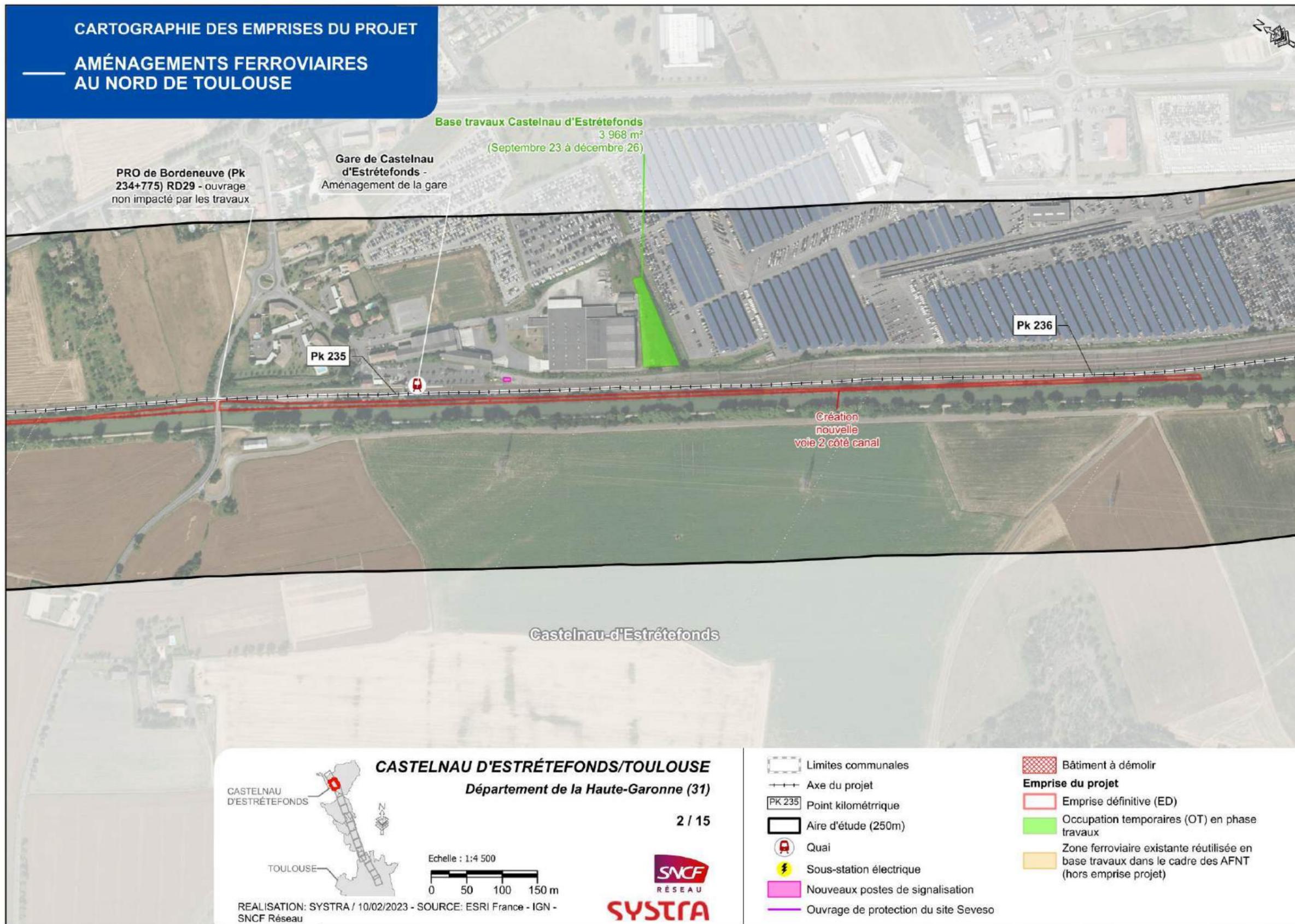


- Limites communales
- Axe du projet
- Point kilométrique
- Aire d'étude (250m)
- Quai
- Sous-station électrique
- Nouveaux postes de signalisation
- Ouvrage de protection du site Seveso

- Bâtiment à démolir
- Emprise du projet**
- Emprise définitive (ED)
- Occupation temporaires (OT) en phase travaux
- Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)

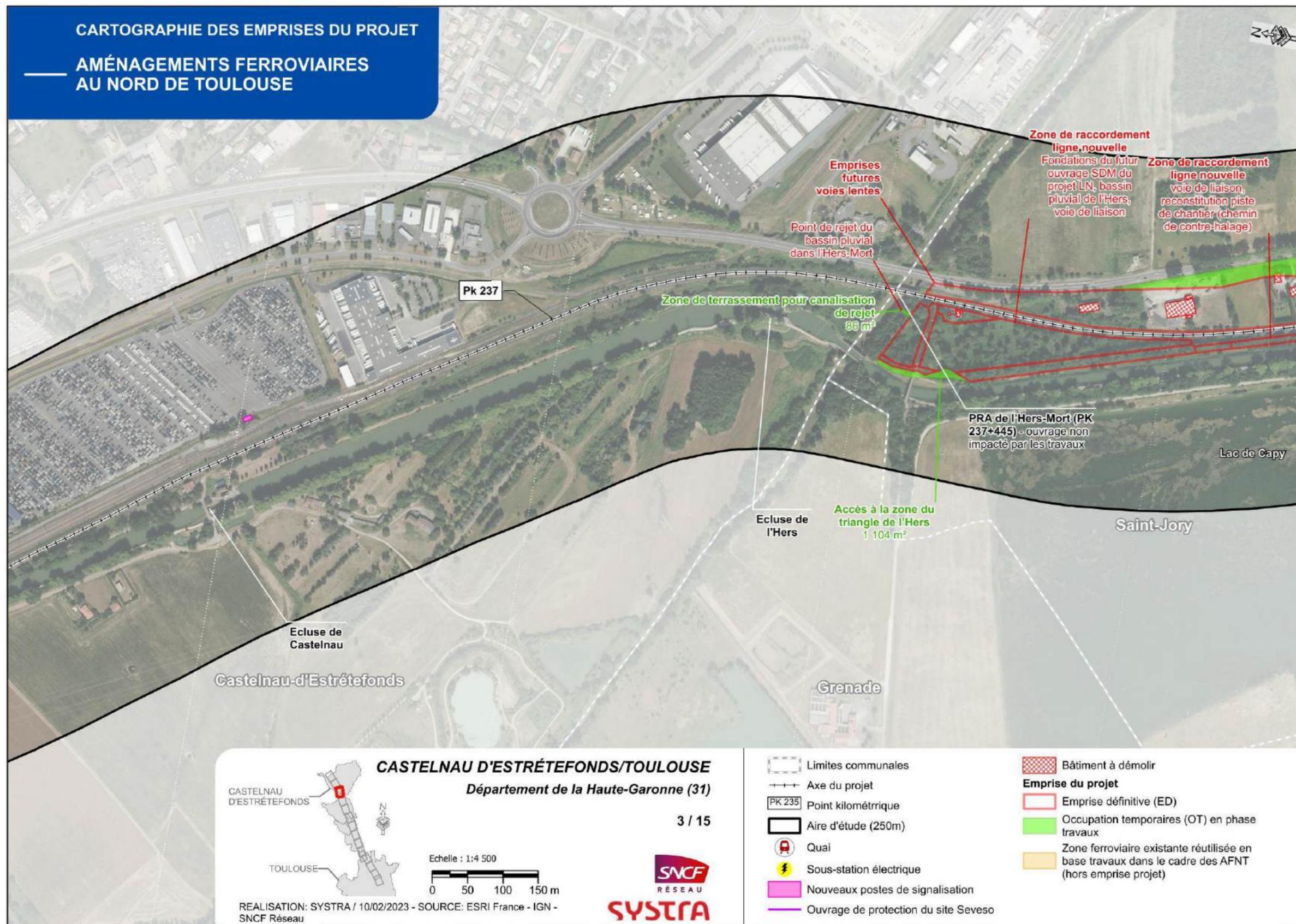
CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

3 / 15

Echelle : 1:4 500

0 50 100 150 m

REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

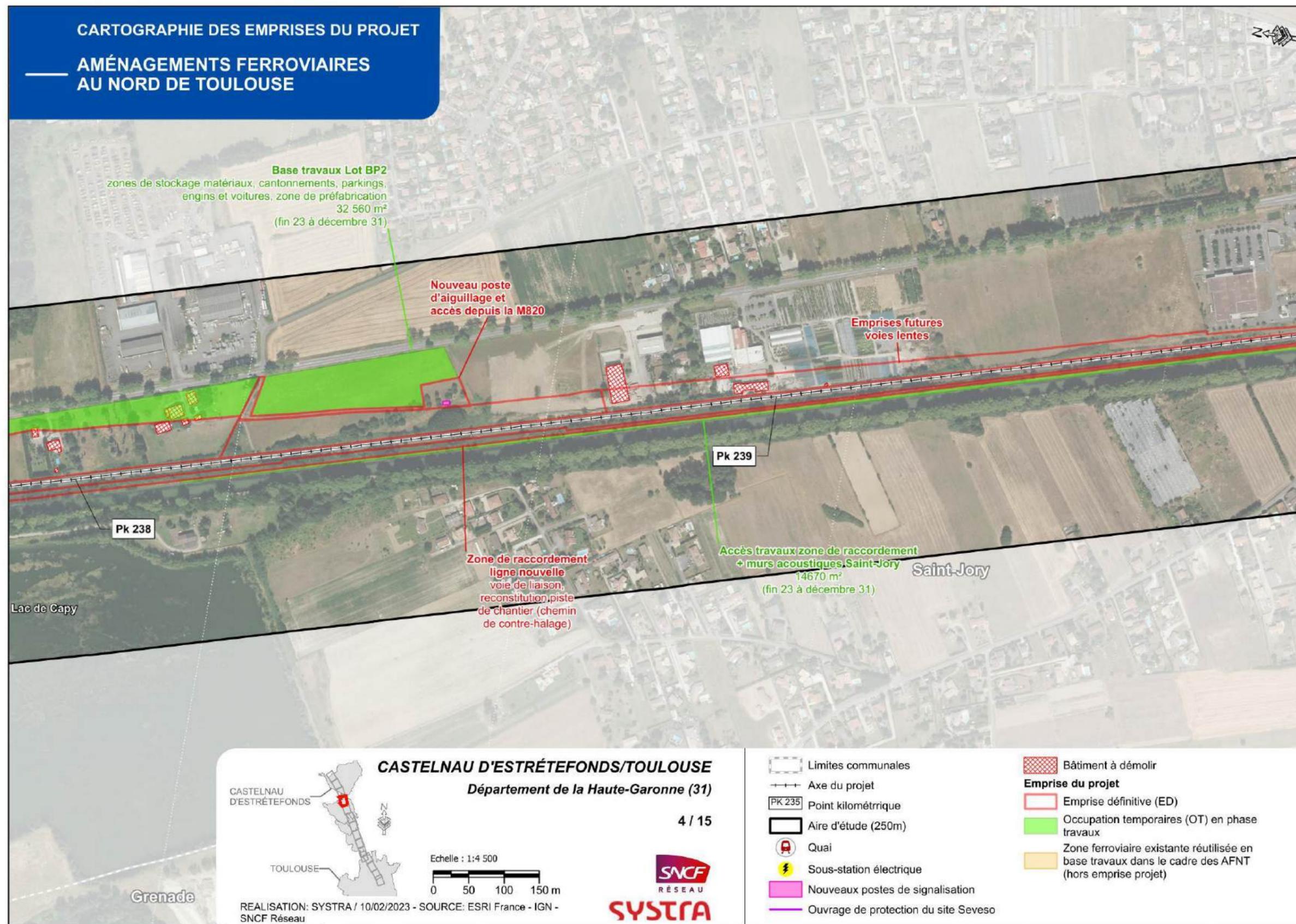
SNCF
RÉSEAU

SYSTRA

Limites communales	Bâtiment à démolir
Axe du projet	Emprise du projet
Point kilométrique	Emprise définitive (ED)
Aire d'étude (250m)	Occupation temporaires (OT) en phase travaux
Quai	Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)
Sous-station électrique	
Nouveaux postes de signalisation	
Ouvrage de protection du site Seveso	

CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)
 4 / 15

Echelle : 1:4 500

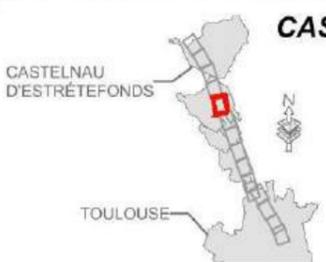
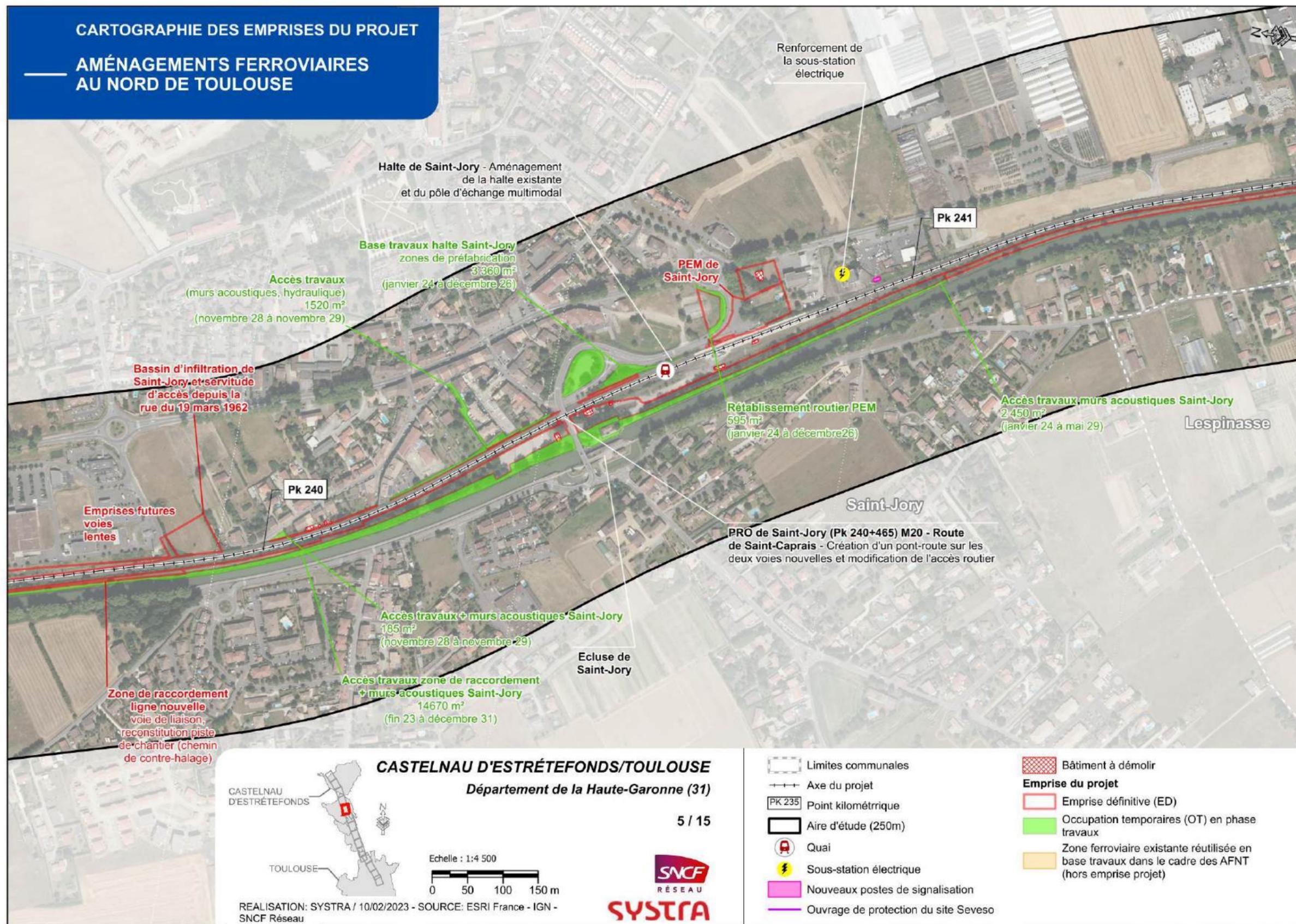
0 50 100 150 m

REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

- Limites communales
 - Axe du projet
 - Point kilométrique
 - Aire d'étude (250m)
 - Quai
 - Sous-station électrique
 - Nouveaux postes de signalisation
 - Ouvrage de protection du site Seveso
- Bâtiment à démolir
 - Emprise du projet**
 - Emprise définitive (ED)
 - Occupation temporaires (OT) en phase travaux
 - Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)

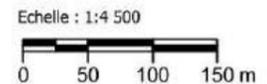
CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)

5 / 15



REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

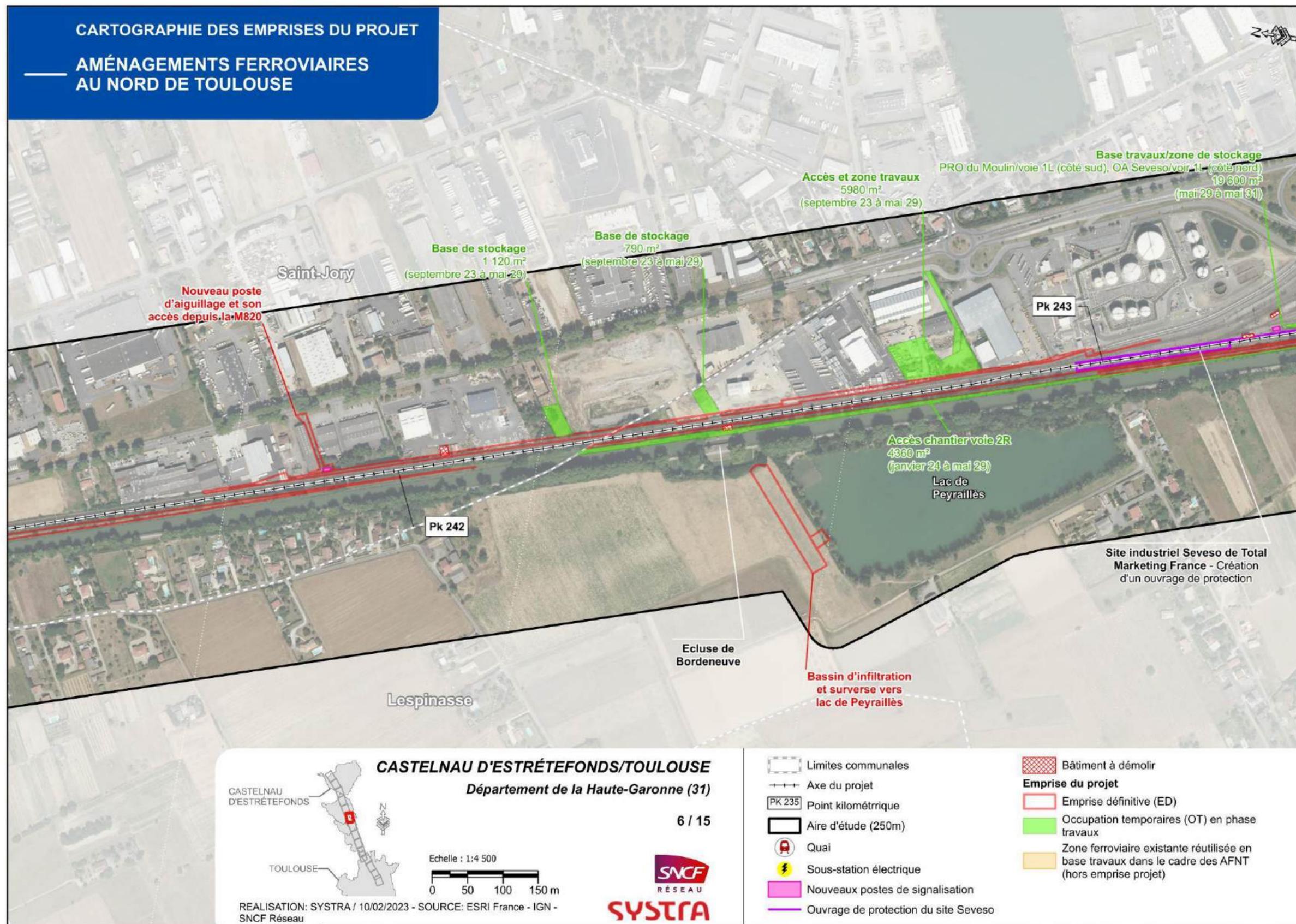


- Limites communales
- Axe du projet
- Point kilométrique
- Aire d'étude (250m)
- Quai
- Sous-station électrique
- Nouveaux postes de signalisation
- Ouvrage de protection du site Seveso

- Bâtiment à démolir
- Emprise du projet**
- Emprise définitive (ED)
- Occupation temporaires (OT) en phase travaux
- Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)

CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)
6 / 15

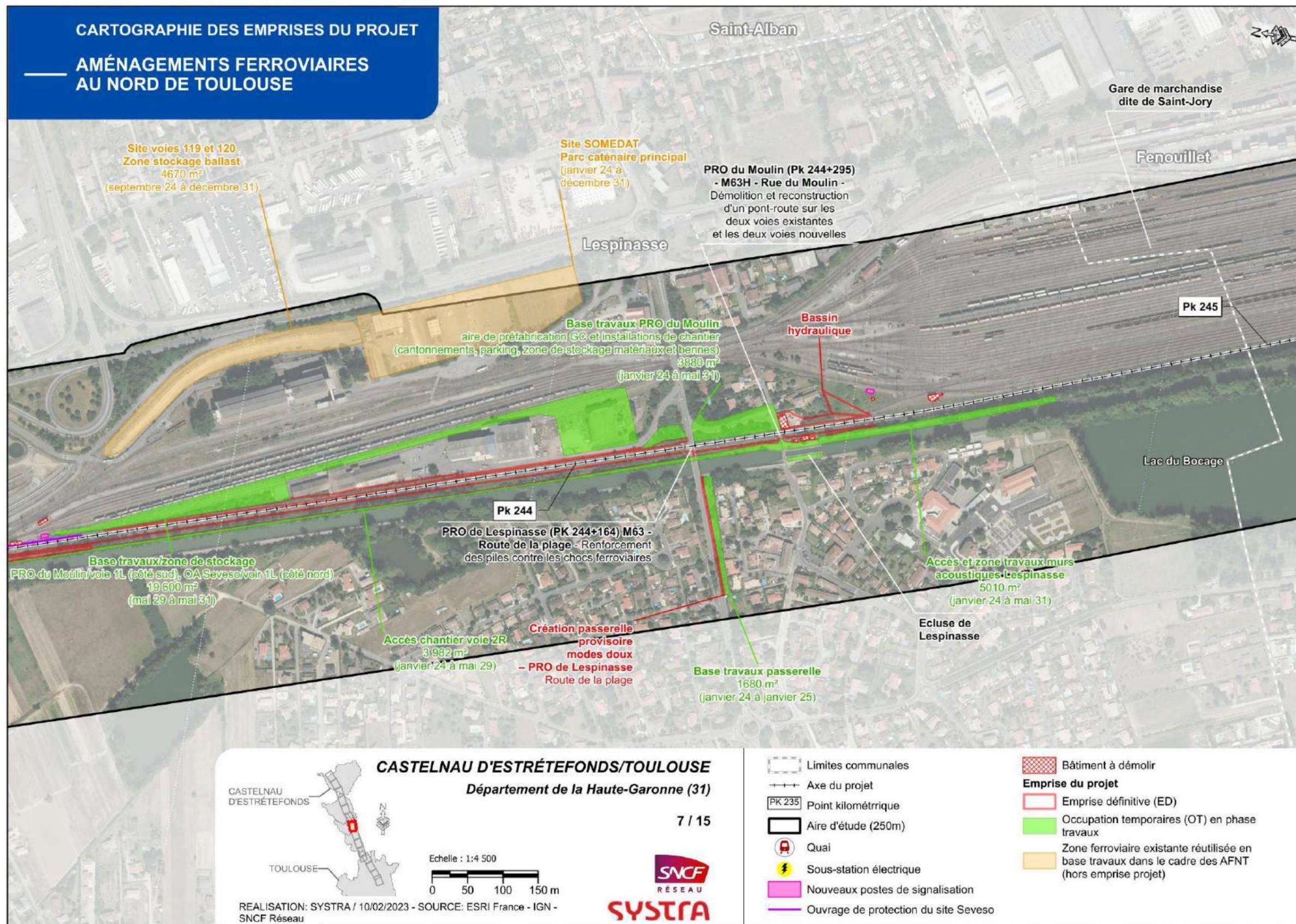
Echelle : 1:4 500

REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

Limites communales	Bâtiment à démolir
Axe du projet	Emprise du projet
Point kilométrique	Emprise définitive (ED)
Aire d'étude (250m)	Occupation temporaires (OT) en phase travaux
Quai	Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)
Sous-station électrique	
Nouveaux postes de signalisation	
Ouvrage de protection du site Seveso	

CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)
7 / 15

Echelle : 1:4 500
0 50 100 150 m

REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

- Limites communales
- Axe du projet
- Point kilométrique
- Aire d'étude (250m)
- Quai
- Sous-station électrique
- Nouveaux postes de signalisation
- Ouvrage de protection du site Seveso
- Bâtiment à démolir
- Emprise du projet**
- Emprise définitive (ED)
- Occupation temporaires (OT) en phase travaux
- Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)

CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET
AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)
 8 / 15

Echelle : 1:4 500

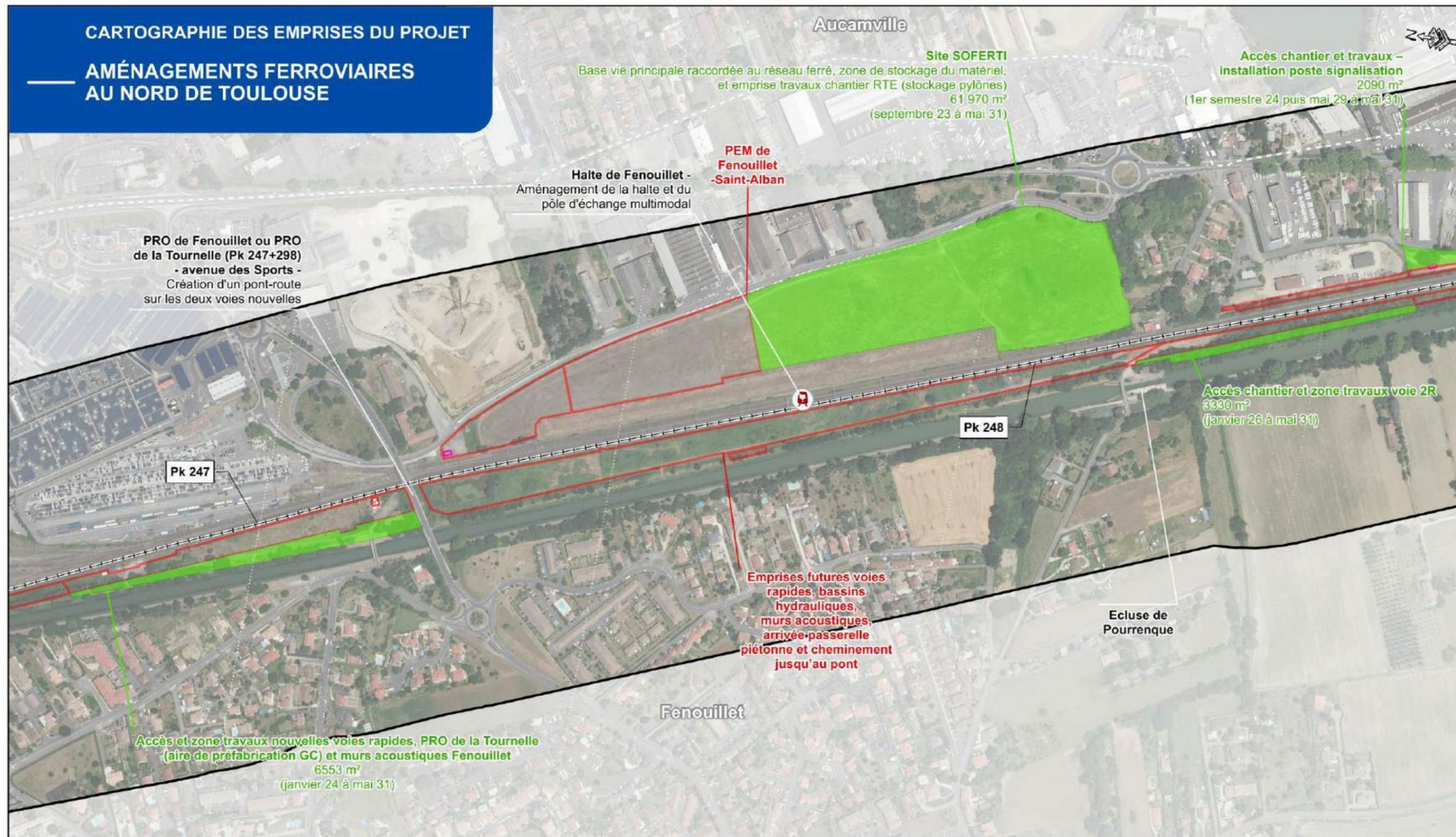
0 50 100 150 m

REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

- Limites communales
- Axe du projet
- Point kilométrique
- Aire d'étude (250m)
- Quai
- Sous-station électrique
- Nouveaux postes de signalisation
- Ouvrage de protection du site Seveso
- Bâtiment à démolir
- Emprise du projet**
- Emprise définitive (ED)
- Occupation temporaires (OT) en phase travaux
- Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)

CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

**AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE**



PRO de Fenouillet ou PRO de la Tournelle (Pk 247+298)
- avenue des Sports -
Création d'un pont-route sur les deux voies nouvelles

Site SOFERTI
Base vie principale raccordée au réseau ferré, zone de stockage du matériel, et emprise travaux chantier RTE (stockage pylônes)
61 970 m²
(septembre 23 à mai 31)

Accès chantier et travaux - installation poste signalisation
2090 m²
(1er semestre 24 puis mai 29 à mai 31)

Halte de Fenouillet - Aménagement de la halte et du pôle d'échange multimodal

PEM de Fenouillet - Saint-Alban

Accès chantier et zone travaux voie 2R
3330 m²
(janvier 26 à mai 31)

Emprises futures voies rapides, bassins hydrauliques, murs acoustiques, arrivée passerelle piétonne et cheminement jusqu'au pont

Accès et zone travaux nouvelles voies rapides, PRO de la Tournelle (aire de préfabrication GC) et murs acoustiques Fenouillet
6553 m²
(janvier 24 à mai 31)

CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
Département de la Haute-Garonne (31)
9 / 15

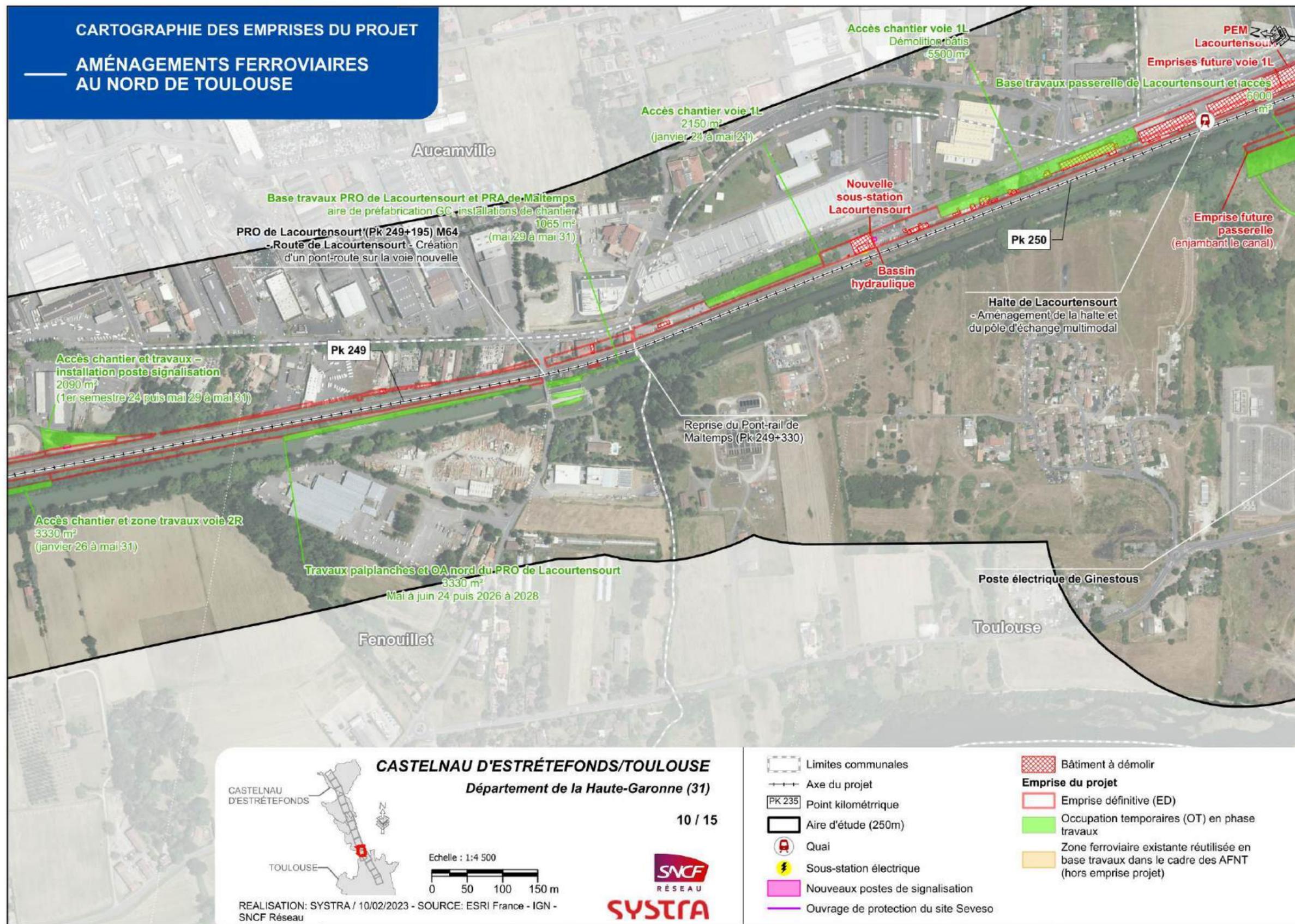
Echelle : 1:4 500
0 50 100 150 m

REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

- Limites communales
- Axe du projet
- Point kilométrique
- Aire d'étude (250m)
- Quai
- Sous-station électrique
- Nouveaux postes de signalisation
- Ouvrage de protection du site Seveso
- Bâtiment à démolir
- Emprise du projet**
- Emprise définitive (ED)
- Occupation temporaires (OT) en phase travaux
- Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)

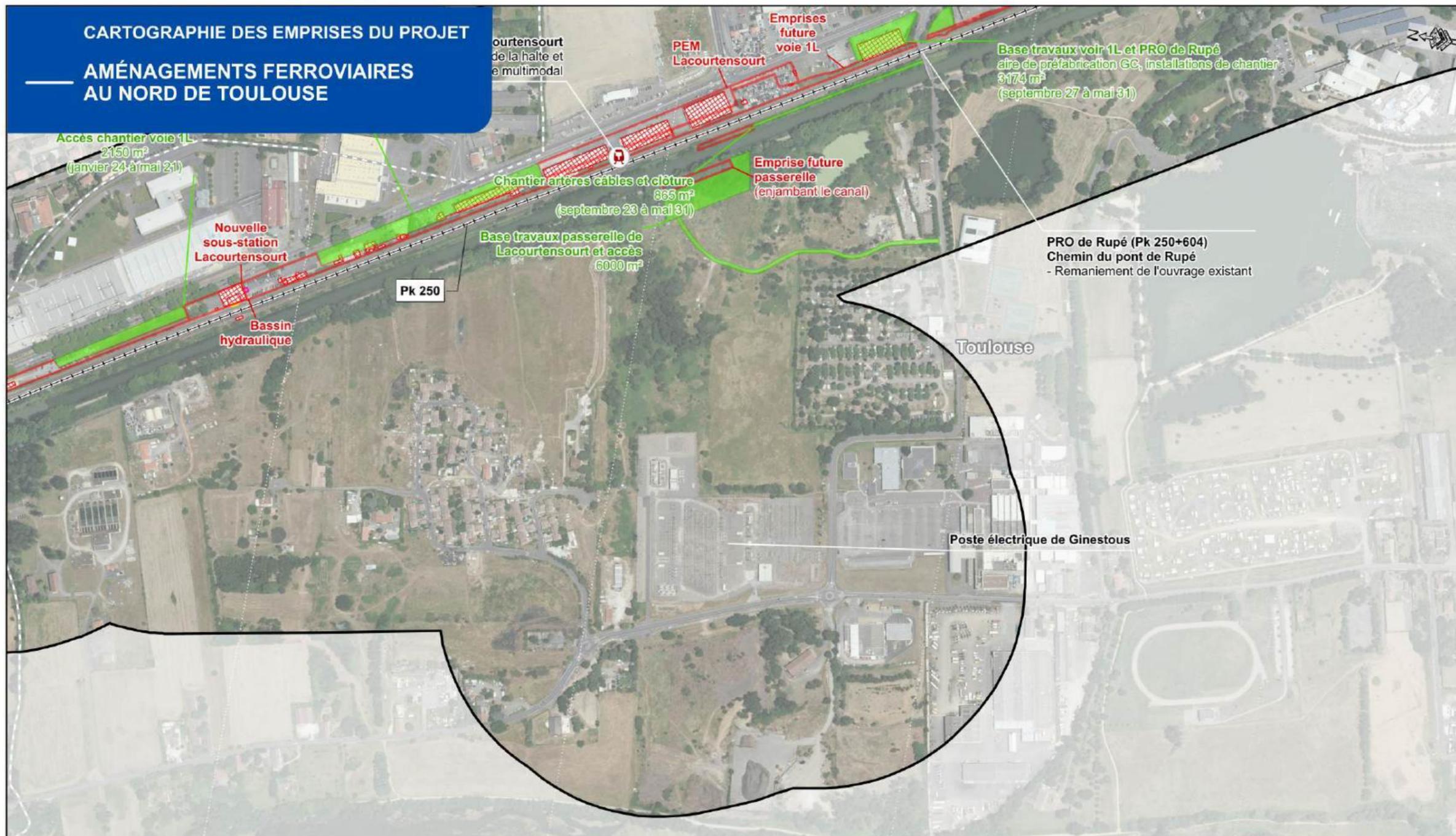
CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)
 11 / 15

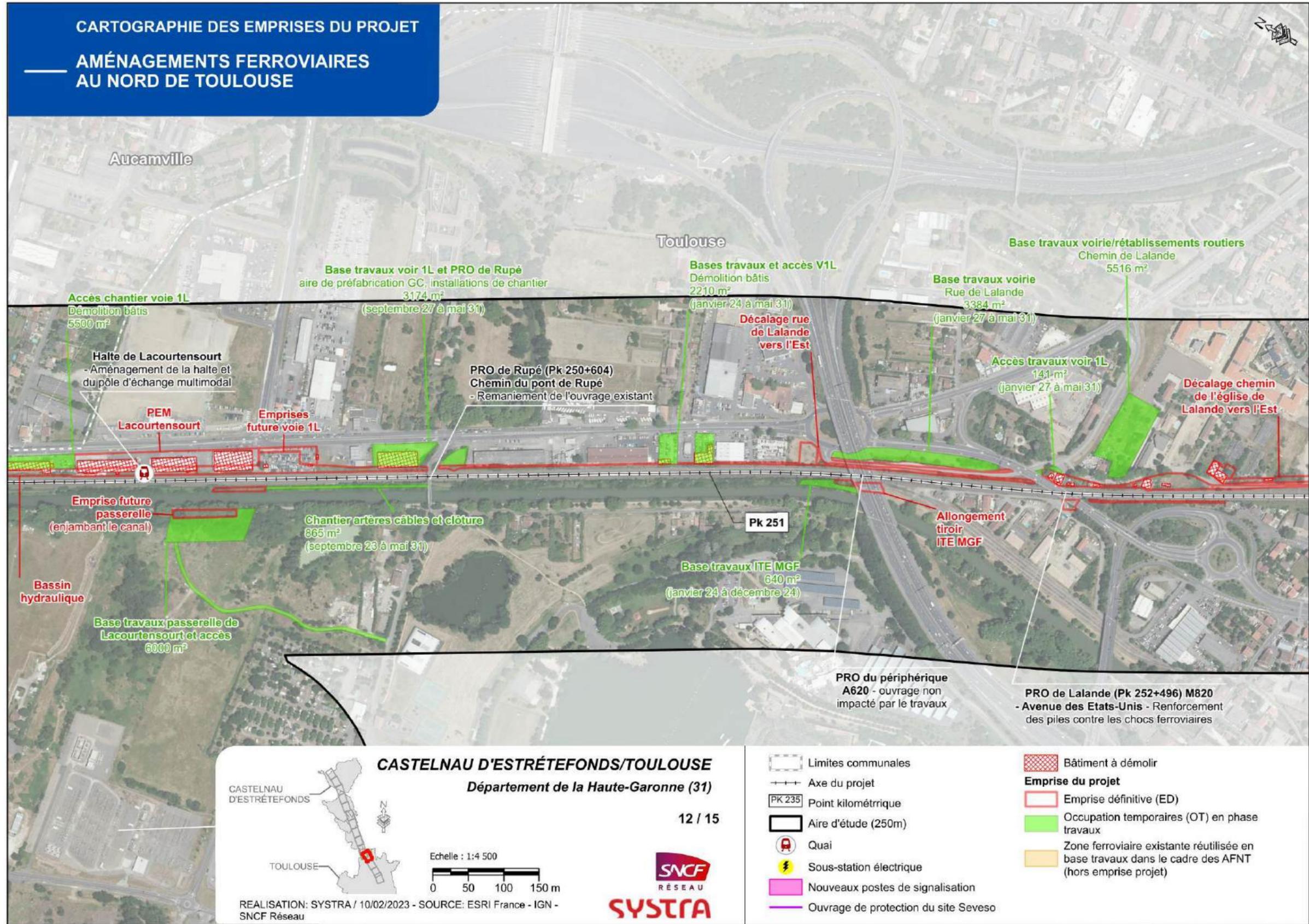
Echelle : 1:4 500

0 50 100 150 m

REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

Limites communales	Bâtiment à démolir
Axe du projet	Emprise du projet
Point kilométrique	Emprise définitive (ED)
Aire d'étude (250m)	Occupation temporaires (OT) en phase travaux
Quai	Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)
Sous-station électrique	
Nouveaux postes de signalisation	
Ouvrage de protection du site Seveso	

CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET
AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES
AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)
 12 / 15

Echelle : 1:4 500

0 50 100 150 m

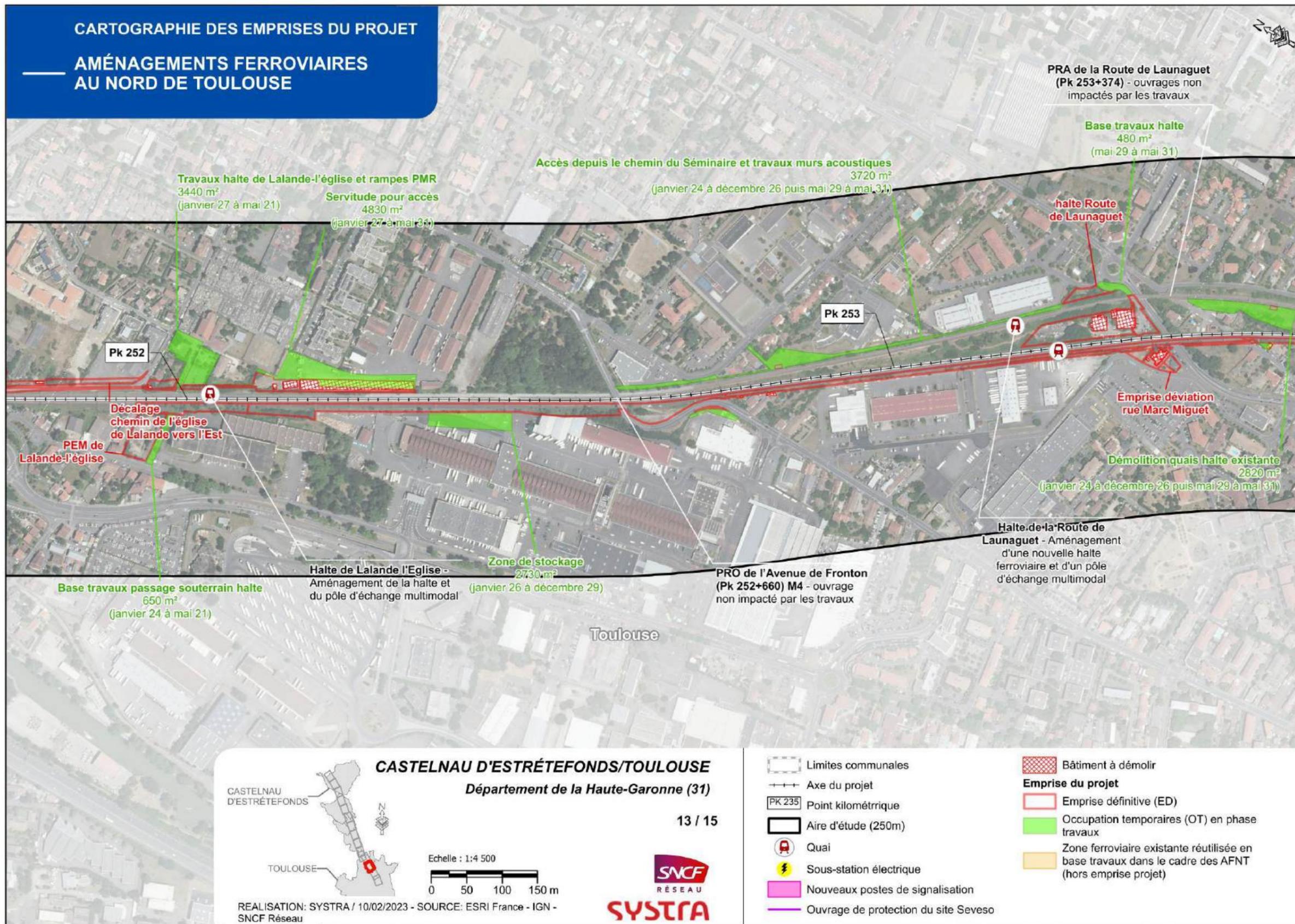
REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

SYSTRA

- Limites communales
- Axe du projet
- Point kilométrique
- Aire d'étude (250m)
- Quai
- Sous-station électrique
- Nouveaux postes de signalisation
- Ouvrage de protection du site Seveso
- Bâtiment à démolir
- Emprise du projet**
- Emprise définitive (ED)
- Occupation temporaires (OT) en phase travaux
- Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)

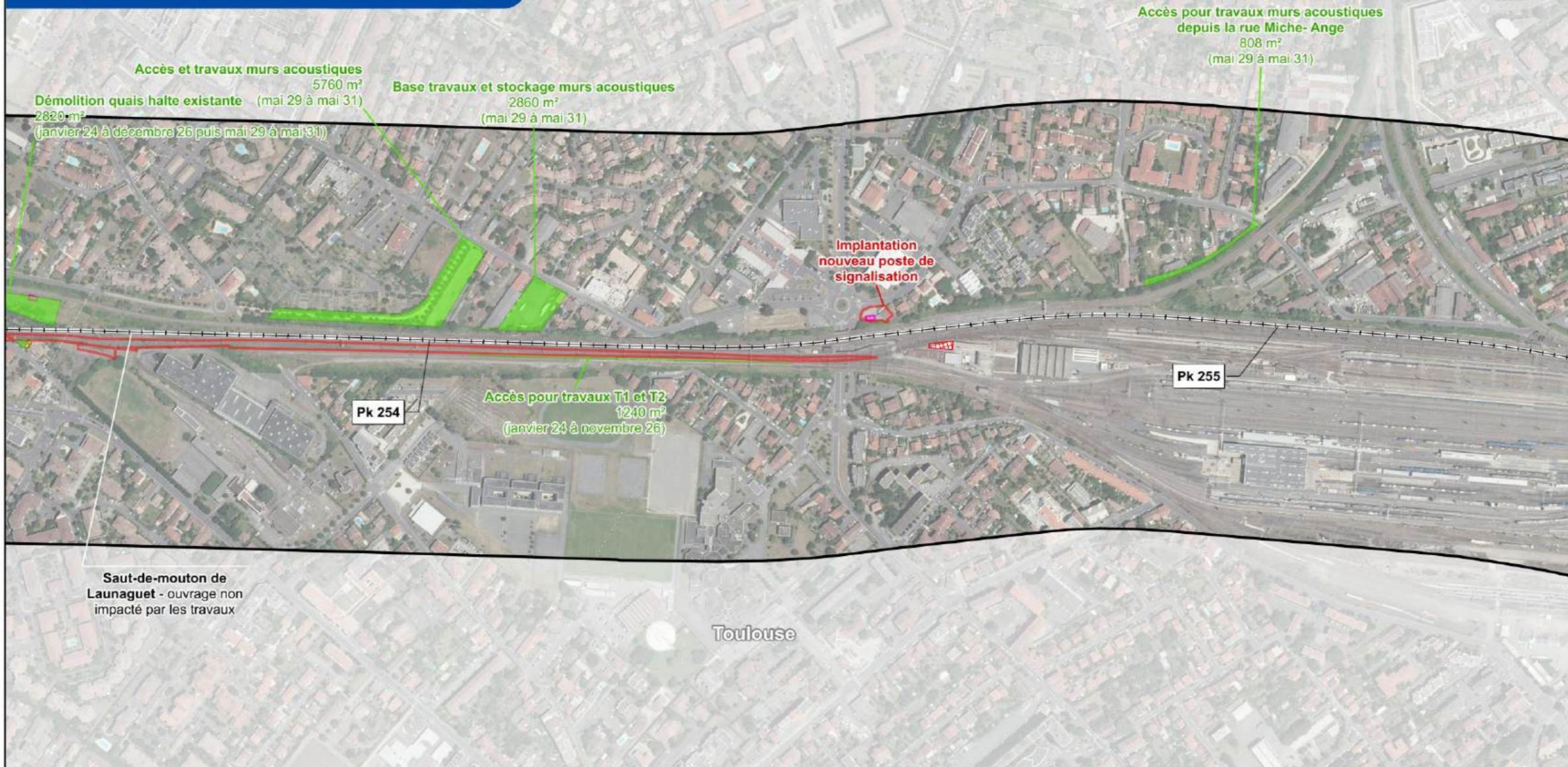
CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE
 Département de la Haute-Garonne (31)
 14 / 15

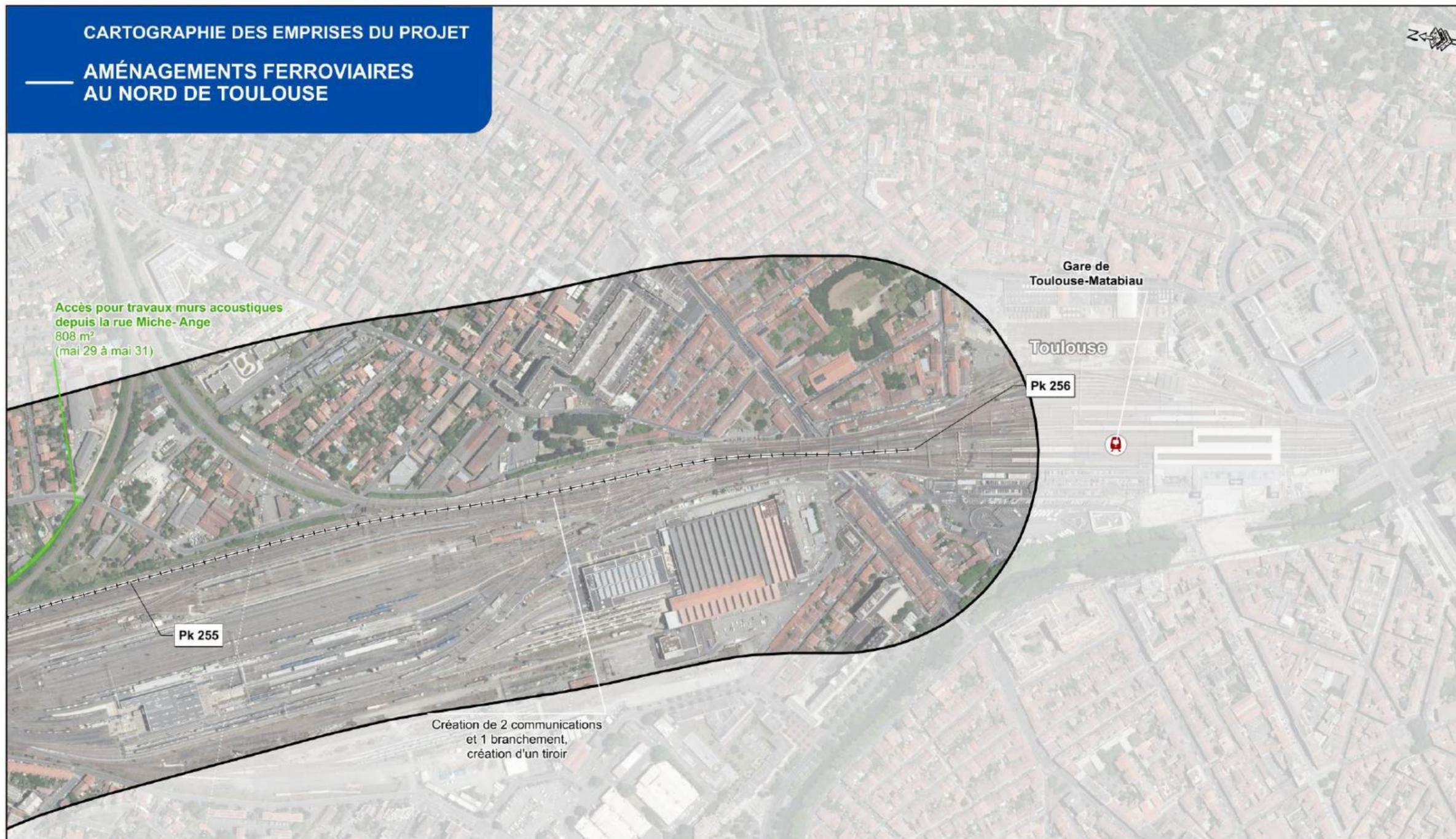
Echelle : 1:4 500
 0 50 100 150 m

REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

Limites communales	Bâtiment à démolir
Axe du projet	Emprise du projet
Point kilométrique	Emprise définitive (ED)
Aire d'étude (250m)	Occupation temporaires (OT) en phase travaux
Quai	Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)
Sous-station électrique	
Nouveaux postes de signalisation	
Ouvrage de protection du site Seveso	

CARTOGRAPHIE DES EMPRISES DU PROJET

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE



Accès pour travaux murs acoustiques depuis la rue Miche-Ange
808 m²
(mai 29 à mai 31)

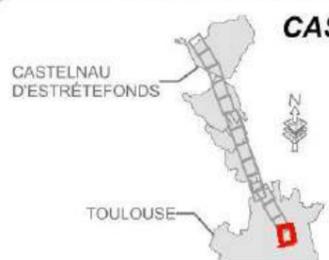
Pk 255

Création de 2 communications et 1 branchement, création d'un tiroir

Gare de Toulouse-Matabiau

Toulouse

Pk 256

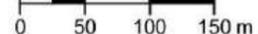


CASTELNAU D'ESTRÉTEFONDS/TOULOUSE

Département de la Haute-Garonne (31)

15 / 15

Echelle : 1:4 500



REALISATION: SYSTRA / 10/02/2023 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau



- Limites communales
- Axe du projet
- Point kilométrique
- Aire d'étude (250m)
- Quai
- Sous-station électrique
- Nouveaux postes de signalisation
- Ouvrage de protection du site Seveso

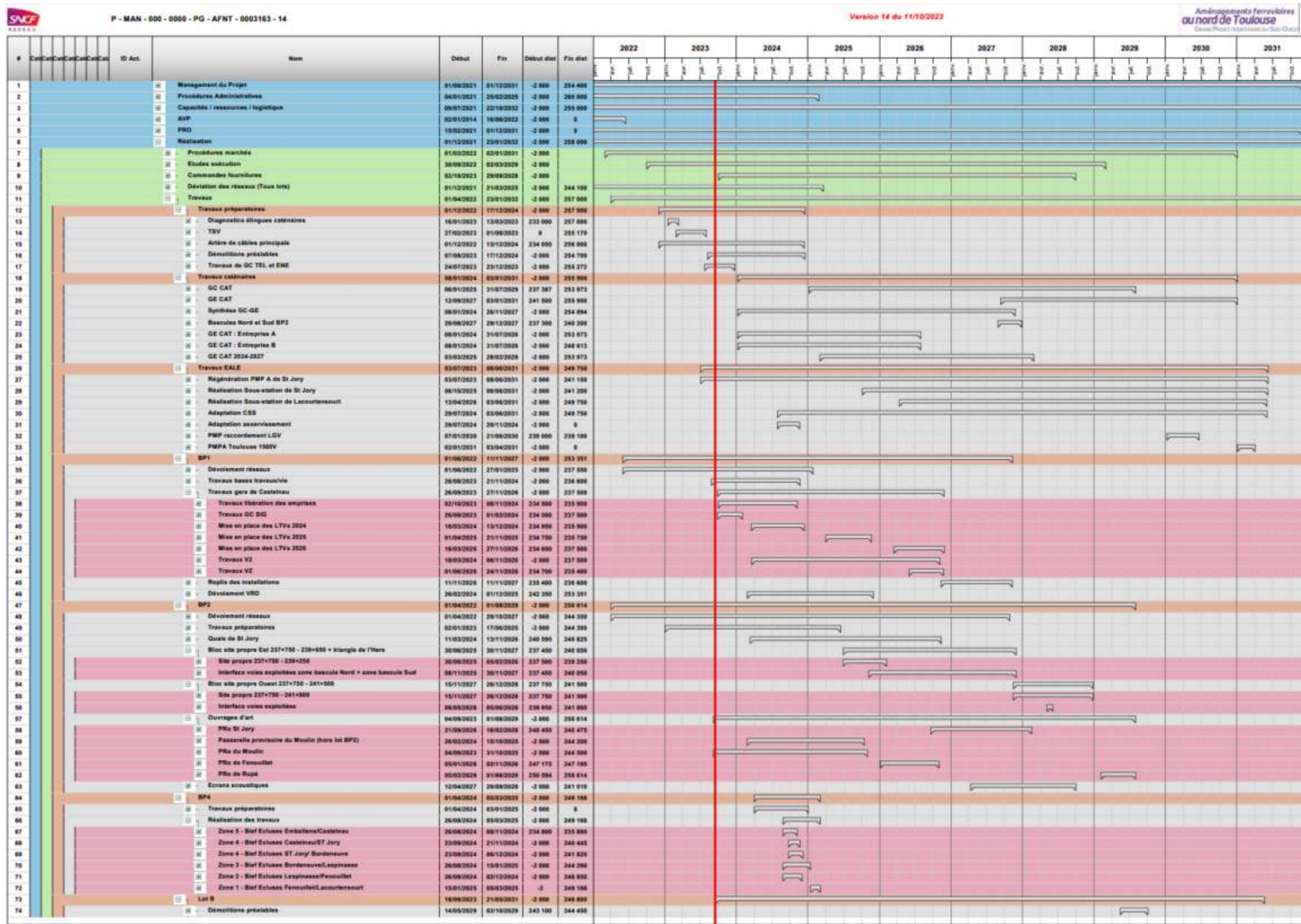
- Bâtiment à démolir
- Emprise du projet**
- Emprise définitive (ED)
- Occupation temporaires (OT) en phase travaux
- Zone ferroviaire existante réutilisée en base travaux dans le cadre des AFNT (hors emprise projet)

CHAPITRE 10. PLANNING DÉTAILLÉ DES TRAVAUX

NOTA : Les éléments de l'état « Projet », présentés dans la présente Pièce, sont issus des études de phase PRO de l'opération des AFNT, dont le tracé a été divisé en plusieurs lots, chacun étant affecté d'une maîtrise d'œuvre (MOE) différente.

Par soucis de compréhension, notamment en lien avec le planning détaillé fourni en suivant, nous détaillons ci-après les limites des lots de chaque MOE :

Lot	PK voie ferrée		Repérage géographique
	Début	Fin	
BP1	234+640	235+735	Zone Gare de Castelnau d'Estrétefonds
	PK 235+735 à 237+000 : pas de travaux de génie civil sur les voies existantes		
BP2	237+500	241+500	Zone entre l'Hers-Mort et le sud de la commune de Saint-Jory
B	241+500	246+000	Zone entre le sud de Saint-Jory et la limite sud de la gare de marchandise (communes de Lespinasse et Fenouillet)
C	246+000	254+220	Partie sud du tracé depuis la gare de marchandise jusqu'à Matabiau (communes de Fenouillet et Toulouse)
BP4	-	-	Lot de MOE en charge du confortement des berges du canal latéral



MES = Mise en service

Les informations complémentaires sur les mises en services de chaque phase sont présentées dans le tableau suivant :

Phase	Date	Consistance
Phase 1	Novembre 2026	Terminus partiel Castelnau + Halte de la Route de Launaguet, commande de Castelnau depuis le poste de signalisation n°12 Saint-Jory (Argos Phase 1)
Phase 2	Novembre 2027	Transfert des commandes des voies de service depuis les postes de signalisation 10-12-15 vers les postes 11 et 13 en technologie informatique
Phase 3	Mai 2029	Mise en service du poste de commande à distance (PCD) à la CCR (Argos phase 2), banalisation Toulouse-Saint-Jory (ex-poste 10), bascule génie civil simultanée des 3 zones
Phase 4	Mai 2030	Impacts concentrés sur Matabiau (P40, P8)
Phase 5	Juin 2031	Mise en service de la 4 voies AFNT et zone de raccordement, banalisation Saint-Jory (ex-poste 10) Castelnau, LPV (limitation permanente de vitesse) maintenues
Phase 5A	Décembre 2031	Levée des LPV

CHAPITRE 11. BILAN DE LA PROCÉDURE DE DÉBAT PUBLIC ET DE CONCERTATION PRÉALABLE

11.1. L'opportunité des projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et débats publics de 2005 et 2006

Le Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse du 1^{er} avril 1992 a inscrit les projets de lignes nouvelles vers Toulouse et vers l'Espagne.

L'origine des projets remonte au Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, avec le démarrage en 2004 des études préalables à la phase de débat public.

Deux débats publics ont été organisés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), pour chacune des liaisons ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne :

- ▶ le premier débat public s'est tenu sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse du 8 juin au 25 novembre 2005,
- ▶ le second débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne s'est déroulé du 30 août au 29 décembre 2006.

À l'issue des débats publics, 18 mois ont été nécessaires pour élaborer et organiser le programme de financement des études, avant leur lancement effectif.

Compte tenu des conclusions de ces débats publics, SNCF Réseau (anciennement RFF) a décidé de poursuivre les études des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, lors de ses conseils d'administration respectifs du 13 avril 2006 et du 8 mars 2007.

Les études de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, regroupées avec celles de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, ont été engagées dans le cadre du protocole cadre signé entre l'État, RFF et les anciennes Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées du 26 décembre 2007 sous l'appellation « **Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest** ».

Les études des lignes nouvelles ont permis par la suite d'intégrer celles portant sur l'amélioration des dessertes TER et des capacités de la ligne existante pour l'ensemble des besoins (TaGV, TER, Fret), au sud de Bordeaux et **au nord de Toulouse**. La capacité future de l'axe constitué de la LGV et de la ligne existante permet de développer les trafics à venir aussi bien TaGV, TER que Fret.

Ces études ont été menées en cohérence avec celles portant sur l'amélioration des dessertes TER et des capacités de la ligne existante pour l'ensemble des besoins (TaGV, TER, Fret) au Nord de Toulouse. Les études préliminaires des aménagements de la ligne existante au Nord de Toulouse ont fait l'objet d'une convention signée le 7 octobre 2009 dans le cadre du Contrat de Projets État Région (CPER) 2007-2013 fixant une gouvernance, un financement et une organisation spécifiques.

L'État, le Conseil Régional Midi-Pyrénées et RFF ont ainsi décidé, dans le cadre du CPER 2007-2013, d'engager les études préliminaires de la mise à 4 voies entre Saint-Jory et Toulouse et des aménagements de la gare Toulouse-Matabiau, ainsi que la concertation afférente.

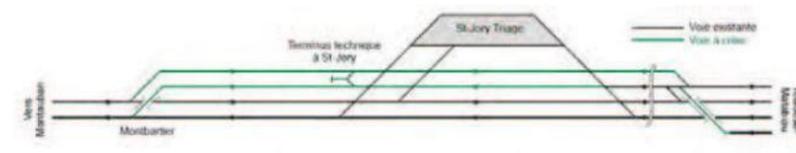
11.2. Les études préliminaires de l'opération des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et la définition du périmètre d'étude

Au cours des études préparatoires au débat public de la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, un diagnostic capacitaire de la ligne existante a été mené. Plusieurs scénarios ont été étudiés, dont celui de l'absence de réalisation d'une ligne nouvelle (situation dite de « référence »).

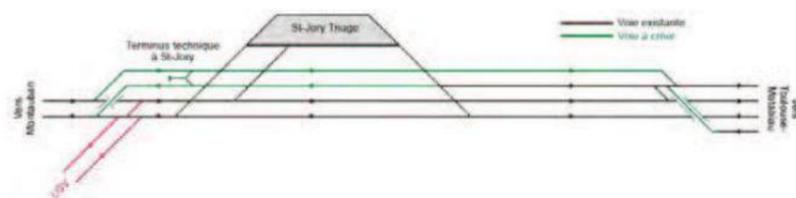
En l'absence de ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, la ligne existante ne peut pas supporter la densification et le cadencement du trafic TER envisagé par le Conseil Régional Midi-Pyrénées (aujourd'hui devenu Conseil Régional Occitanie), et l'évolution au fil de l'eau de la croissance des autres types de trafic (GL, TaGV, fret).

Dans ces conditions, l'étude capacitaire conclut à la nécessité :

- ▶ Soit de réduire l'offre de cadencement et la fréquence des TER entre Toulouse et Montauban, et de réduire en parallèle la vitesse des trains les plus rapides (TER sans arrêt et TaGV) pour faciliter leur insertion dans le trafic à l'approche de la gare Toulouse-Matabiau ;
- ▶ Soit de créer une section à quatre voies entre la gare Toulouse-Matabiau et Montbartier en l'absence de réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse :



- ▶ Soit de créer une section à quatre voies entre la gare de Toulouse-Matabiau et Saint-Jory, au niveau du raccordement entre la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et la ligne existante ;



À l'issue du débat public de la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, les études capacitaires concluent à la nécessité de réaliser des aménagements sur la ligne existante au nord de Toulouse qu'il y ait ou non la réalisation d'une ligne nouvelle.

Le périmètre d'études des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse a évolué au fur et à mesure de l'avancée des études du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

Avant les conclusions des débats publics relatifs aux deux projets de lignes nouvelles, il s'étendait de la gare de Toulouse-Matabiau à Montbartier.

L'aménagement de la voie ferrée existante au nord de Toulouse a l'objectif de proposer un service ferroviaire optimisé pour le nord de l'agglomération toulousaine, un territoire en plein essor démographique et au-delà, vers le nord de l'ancienne région Midi-Pyrénées ; mais aussi de permettre l'arrivée de la grande vitesse au cœur de Toulouse, dont le renforcement de desserte avec la LGV Tour-Bordeaux, sans conflit d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire entre les différentes activités (TaGV, GL, TER, fret). L'ensemble des aménagements de la ligne existante à mettre en œuvre intervient dans un environnement contraint déjà identifié à l'époque, avec, en particulier :

- ▶ La proximité immédiate du canal latéral à la Garonne, sur 17 km environ, de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées de la RD29 à Castelnaud d'Estrétefonds jusqu'à la rocade toulousaine ;
- ▶ Des zones d'habitat dense, notamment sur la commune de Saint-Jory, au niveau de l'impasse Bagnols, et à l'entrée nord de Toulouse, au niveau du quartier Lalande ;
- ▶ De nombreux sites industriels, dont 2 sites Seveso seuil haut (aujourd'hui, un seul site est à considérer suite à la fermeture de Total Gaz),
- ▶ Des zones d'activités, notamment au niveau de Lacourtenourt.

En particulier, l'opération entraine alors à l'époque dans le périmètre d'exposition aux risques de deux sites Seveso classés seuil haut : le site Total Gaz (sur la commune de Fenouillet au sud du triage de Saint-Jory à l'est des voies ferrées) et le site Total Raffinage Marketing (devenu Total marketing France, sur la commune de Lespinasse au nord du triage de Saint-Jory, à l'est des voies ferrées).

Les règlements (opposables ou en projet) des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) imposent le renforcement de la sécurité des installations aux abords de ces deux sites. Les études réalisées par RFF conduisent à envisager des ouvrages afin de protéger les usagers du train des effets d'un incident majeur. La définition du périmètre d'étude tient compte de ces enjeux.

À l'issue du débat public de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, et partant du principe que cette ligne nouvelle serait à terme réalisée, le **périmètre de l'opération des aménagements ferroviaires de la ligne existante au nord de Toulouse s'étend du raccordement entre la ligne**

nouvelle et la ligne existante à Saint-Jory et la gare de Toulouse-Matabiau. Il intègre aussi, dès lors, la réalisation d'un terminus TER partiel à Castelnau d'Estrétefonds. Il ne comprend pas le dévoiement de la ligne existante due au raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante à Saint-Jory. C'est pourquoi le calage fin du périmètre d'étude a été stabilisé à l'issue du comité de pilotage de cette opération en mars 2012.

Concernant la ligne nouvelle, suite aux débats publics et aux décisions du conseil d'administration (CA) de RFF du 13 avril 2006 et du 8 mars 2007, RFF a engagé l'étude spécifique de délimitation d'un périmètre d'études au sein duquel la recherche de fuseaux serait ensuite réalisée. Cette étude a été menée à l'automne 2008 à partir des options de passages issues des débats publics des projets de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, retenues par RFF, alors larges d'une dizaine de kilomètres.

Le processus de validation du pourtour du périmètre d'études sur l'ensemble des territoires desservis par le programme GPSO s'est déroulé entre janvier/février 2009 (présentation aux élus) puis avril 2009/septembre 2009 et janvier 2010 (pour la validation par le COPIL de l'ensemble du périmètre).

11.3. La concertation mise en œuvre

11.3.1. Les apports de la concertation sur l'opération des AFNT

La concertation mise en place avait pour objectif d'obtenir la participation active de l'ensemble des partenaires à la démarche de définition progressive du projet. Elle visait à l'appropriation et à l'enrichissement de l'opération par l'information et l'association du public, des habitants, des associations locales et de toutes les autres personnes concernées, de recueillir les observations et suggestions notamment sur les objectifs de l'opération et les solutions proposées.

Trois groupes de travail ont été mis en place :

- ▶ groupe de travail « Desserte Transports Territoires » : il s'est réuni trois fois, au cours des trois premières étapes des études, pour aborder les sujets liés à l'évolution des territoires, aux schémas de dessertes à mettre en œuvre...
- ▶ groupe de travail « Enjeux Techniques et Environnementaux » : il s'est réuni quatre fois, au cours des quatre étapes des études, pour aborder les sujets liés à l'environnement et aux orientations techniques proposées ;
- ▶ groupe de travail sur les points d'arrêts : il s'est réuni deux fois, pour partager les enjeux liés notamment aux reports modaux sur les points d'arrêts, l'insertion des objets dans l'espace disponible...

Chacun de ces groupes de travail a permis de partager et d'enrichir le projet. Ils ont fait l'objet de comptes rendus qui ont été partagés avec l'ensemble des participants.

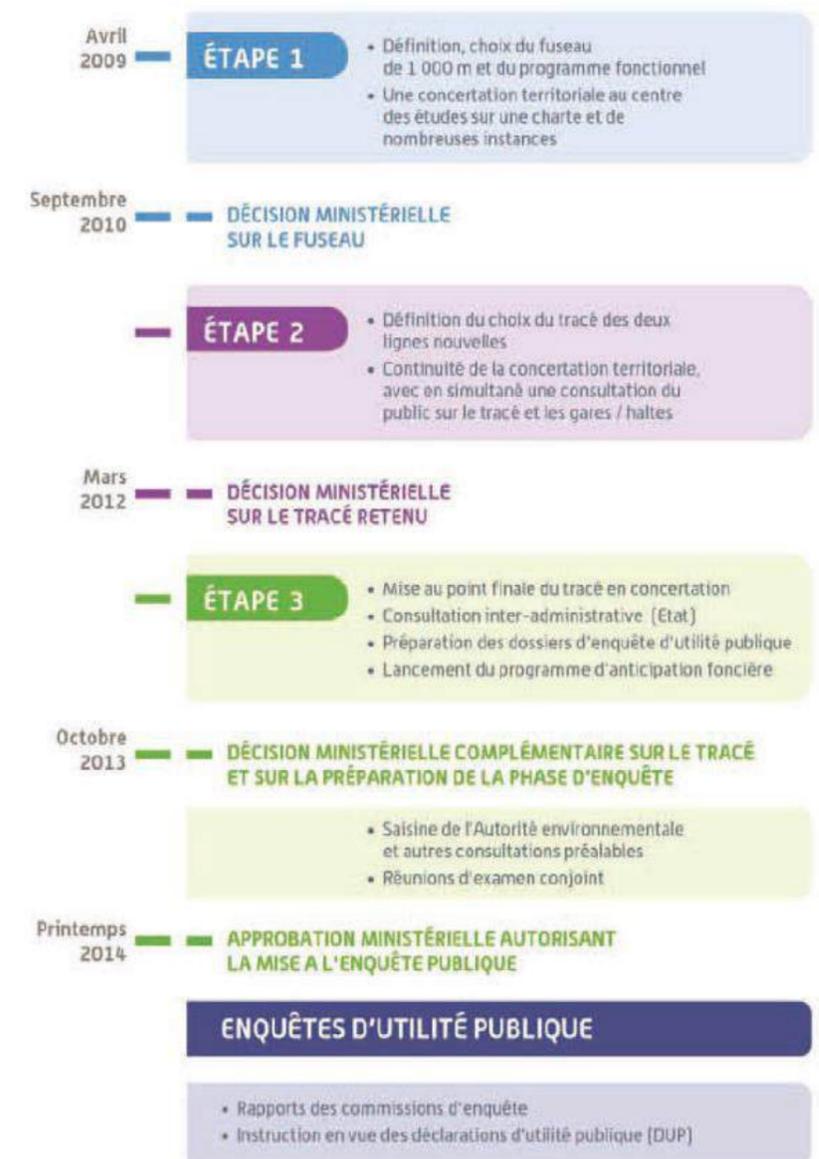
En application des articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du code de l'urbanisme, cette opération a fait l'objet d'une concertation préalable associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, au titre des investissements ferroviaires et routiers.

La concertation préalable s'est déroulée du 29 août 2011 au 29 septembre 2011, selon des modalités définies et arrêtées par RFF, après avis des communes. Elle a été l'occasion d'échanges directs entre les acteurs institutionnels du monde ferroviaire (État, Région, RFF) et la population. Elle a permis au public de mieux comprendre cette opération et ses implications, et de bien identifier RFF comme maître d'ouvrage, et donc comme l'interlocuteur responsable de la concertation et du projet.

Les informations et éclairages apportés par RFF et ses partenaires ont globalement permis de répondre à l'essentiel des demandes et inquiétudes.

Le processus d'études et de concertation pour l'ensemble du projet GPSO a été structuré en trois étapes, décrites par l'illustration suivante :

Les phases de la concertation du projet GPSO (Source : SNCF Réseau)



Ces étapes sont décrites plus précisément en suivant pour le projet des AFNT.

11.3.2. L'étape 1 (2009-2010) : la concertation pour définir un fuseau de passage

La méthode de concertation et d'étude a permis d'élaborer le projet dans le cadre fixé à l'issue du débat public de 2006.

Au sein du périmètre d'étude préalablement défini et validé par le comité de pilotage en 2009/2010, l'étape 1 du projet s'est fixé pour objectifs de préciser les services et fonctionnalités générales restant à définir et un fuseau de passage de 1000 m de large environ pour les lignes nouvelles.

Les principales séquences d'étude de cette étape ont été les suivantes :

- ▶ En 2009-2010 : définition de plusieurs fuseaux potentiels à l'intérieur du périmètre d'étude
- ▶ Au 1^{er} semestre 2010 : proposition d'un fuseau « ligne nouvelle ». Ce dernier résulte d'une analyse comparative multicritères rassemblant les thématiques environnementales, fonctionnelles et techniques, ainsi que la prise en compte de la concertation continue menée lors de cette étape 1.

Sur bon nombre des secteurs, les propositions de SNCF Réseau ont été validées par le **comité de pilotage de janvier 2010**. Le préfet coordonnateur a toutefois demandé que la concertation et les études se poursuivent jusqu'en mai 2010 sur certains territoires (sud de Castelsarrasin, traversée de l'Hers à l'ouest de Castelnaud d'Estrétefonds, sud de Bordeaux...). L'opération des AFNT n'a pas été concerné par ces compléments d'étude.

En ce qui concerne les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, et dans la continuité des études menées lors du débat public, le programme GPSO prévoit des aménagements de la ligne existante : aménagement de capacité avec la mise à 4 voies complète de la section, aménagement des points d'arrêt jalonnant le parcours et la gare de Matabiau.

L'opération doit permettre de répondre aux besoins de déplacement de long parcours (TaGV, Intercités), régionaux et périurbains du nord de la région (TER) mais aussi de renforcer la qualité des sillons pour le transport de marchandises (fret).

Sur les sections où il était nécessaire d'insérer deux voies nouvelles, les études préliminaires ont été conduites en construisant tout d'abord des « macro-scenarii » :

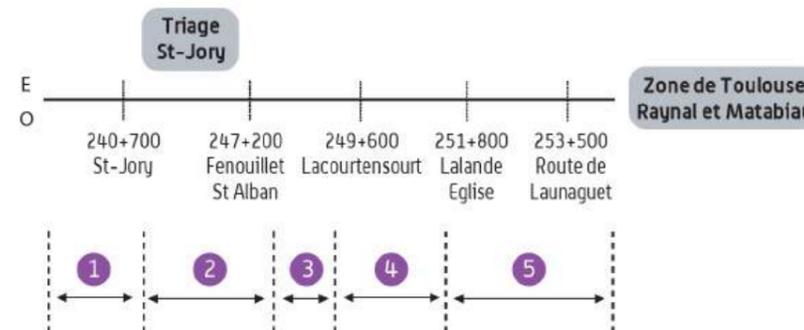
- ▶ 2 voies nouvelles à l'est des voies existantes, sur tout le linéaire,
- ▶ 1 voie nouvelle de part et d'autre des 2 voies existantes, sur tout le linéaire,
- ▶ 2 voies nouvelles à l'ouest des voies existantes, sur tout le linéaire.

De même, sur les sections à 3 voies actuellement, les deux solutions permettant d'insérer une 4^{ème} voie à l'est ou à l'ouest ont été étudiées.

L'ensemble des enjeux aussi bien environnementaux que techniques, a été identifié. Ces enjeux ont été hiérarchisés et analysés. Les 3 « macro-scenarii » ont été analysés au regard de tous les critères discriminants.

Pour faciliter l'analyse multicritères, le linéaire d'étude a été segmenté en cinq zones géographiques regroupant un linéaire pouvant être traité de manière homogène :

Représentation schématique des 5 tronçons d'analyse (Source : SNCF Réseau)



L'analyse multicritères des « macro-scenarii » va fait ressortir les points suivants :

- ▶ Pour les tronçons 1, 3 et 5, une option de tracé préférentielle ressort, en raison des enjeux présent majoritairement d'un des deux côtés de la plateforme existante
- ▶ Pour les tronçons 2 et 4, différentes possibilités restent envisageables, en raison de différents enjeux de sensibilité semblables de part et d'autre de la plateforme, d'où la construction de scenarii contrastés.

Le 27 septembre 2010, le Ministère a approuvé le fuseau d'études et le programme fonctionnel du programme GPSO.

11.3.3. L'étape 2 (2010-2011) : la concertation pour définir un tracé optimisé

L'objectif de l'étape 2 qui s'est déroulé de janvier 2010 à janvier 2012 a été :

- ▶ D'affiner la caractérisation des territoires et enjeux au sein du fuseau approuvé par décisions ministérielles ;
- ▶ De rechercher des hypothèses de tracés prenant en compte les enjeux du territoire ;
- ▶ De comparer ces hypothèses de tracés selon une analyse portant sur les domaines environnemental, technico-économique et fonctionnel afin d'aboutir à un choix de tracé à approfondir ;
- ▶ D'optimiser le tracé.

La même logique d'évitement ayant guidé les étapes précédentes a été conservée mais déclinée sur un espace d'études plus réduit, correspondant au fuseau approuvé par le ministre, accompagné d'une bande de 1000 m de part et d'autre pour les études environnementales.

La caractérisation des territoires au sein du fuseau retenu a ainsi été affinée, pour rechercher des hypothèses de tracés prenant en compte les enjeux du territoire à un niveau de connaissance encore plus détaillé. Les différentes hypothèses de tracé ont été comparées entre elle (analyse multicritère) avant d'aboutir au choix d'un tracé à approfondir à l'issue de l'étape 2 du projet.

Pour l'opération des AFNT :

- ▶ l'étape 2A a consisté en l'étude et la construction de plusieurs scénarios contrastés de dessertes, fonctionnels et d'aménagements possibles (entre l'automne 2010 et l'hiver 2011). Un premier « écrémage » a été réalisé sur la base de premières comparaisons de leurs caractéristiques : potentiel, performance, faisabilité technique, insertion environnementale, coûts, délais, etc.
- ▶ L'étape 2B s'est déroulée au printemps-été 2011 et a consisté en une évaluation et une comparaison de différentes solutions techniques et d'insertion dans le territoire afin d'en retenir une à approfondir en étape 3. Cette étape a également été marquée par la concertation L300-2.

Les trois scénarios de desserte

RFF a ainsi présenté à la concertation **trois scénarios fonctionnels indicatifs** (scénarios 1, 2 et 3), qui peuvent être combinés, afin de répondre aux besoins de développement des services de transport dans ce secteur.

Le scénario 1 prévoit :

- ▶ une desserte des haltes de Route de Launaguet, Fenouillet, Saint-Jory au ¼ d'heure ;
- ▶ une desserte des haltes de Castelnaud d'Estrétefonds à Montauban à la ½ heure ;
- ▶ une desserte toutes les 2 heures vers Agen/Brive sur les dessertes intervilles.

Le scénario 2 prévoit :

- ▶ une desserte des haltes de Route de Launaguet, Lalande église, Lacourtenourt, Fenouillet, Saint-Jory au ¼ d'heure ;
- ▶ une desserte des haltes de Castelnaud d'Estrétefonds à Montauban à la ½ heure ;
- ▶ une desserte toutes les 2 heures vers Agen/Brive sur les dessertes intervilles.

Le scénario 3 prévoit :

- ▶ une desserte des haltes de Route de Launaguet, Lacourtenourt, Fenouillet, Saint-Jory, Castelnau d'Estrétefonds au ¼ d'heure ;
- ▶ l'opportunité d'une desserte à Lespinasse ;
- ▶ une desserte à l'heure vers Agen/Brive sur les dessertes intervilles.

Les trois variantes d'insertion proposées à la concertation

Trois variantes d'insertion des voies nouvelles résultant des études techniques (phases 2A et 2B) et de la concertation avec les partenaires ont été portées lors de la concertation publique L300-2 :

Représentation schématique des 3 variantes d'insertion (Source : SNCF Réseau)



*Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Ces trois variantes d'insertion présentent des aménagements communs sur certains secteurs.

Une analyse multicritère a été réalisée sur la base :

- ▶ de **critères environnementaux** : milieu humain (nombre de bâtis impactés), milieu physique (longueur de canal latéral impacté), milieu naturel (espèces protégées). L'analyse comparative basée uniquement sur le critère environnemental ne permet pas de faire émerger le choix d'une variante au profit d'une autre. En effet, les variantes A et B présentent l'avantage de limiter les effets sur le canal latéral à la Garonne, contrairement à la variante C. En revanche la variante C

permet de limiter les effets sur le nombre de bâti touchés, contrairement aux variantes A et B.

À ce titre, le critère environnemental peut être considéré comme étant non discriminant quant au choix de la variante à retenir. Toutefois et en tout état de cause, la mise en place de mesures de réduction, de suppression d'impact, voire de compensation pour les effets liés sur le canal est plus facile à mettre en œuvre que les mesures de compensation de l'impact foncier. Ce constat est légèrement favorable à la solution C.

- ▶ de **critères techniques et financiers** : L'analyse comparative réalisée sur les critères techniques, financiers et délais de réalisation de l'opération démontre l'intérêt de la solution C, en particulier pour la part signalisation mais également dans une moindre mesure pour les parties voie, terrassement, assainissement, ouvrages d'art et traction électrique (caténaire). Le critère canal reste défavorable à la solution C compte tenu du linéaire impacté plus important.

En conclusion, l'analyse comparative multicritères permet de constater que la **variante C** est celle qui présente le plus d'avantages, notamment sur les points de vue technique et économique. D'un point de vue environnemental, cette variante présente le désavantage d'avoir un impact important sur le canal latéral à la Garonne mais elle permet de réduire le nombre de bâtis impactés par le projet.

Au-delà de cette analyse comparative basée sur une analyse multicritères, **la variante C est également celle qui a été privilégiée par les riverains au moment de la concertation L300-2**. Cette solution présente en effet de nombreux avantages :

- ▶ limitation sensible de l'impact sur le tissu urbain résidentiel et commercial en particulier dans la zone de Lacourtenourt ;
- ▶ limitation de l'impact sur les installations ferroviaires exploitées, en particulier au niveau du triage de Saint-Jory.

Les deux points précédents sont source d'une forte réduction des coûts. Les solutions A et B sont plus onéreuses de plus de 10 %.

Les risques de surcoûts et de dépassement de délais sont également minimisés. Le seul inconvénient que présente cette solution est son **impact important sur le canal latéral à la Garonne**, mais il convient de souligner que cet impact, significatif sur le nord du triage de Saint-Jory qui n'offre pas de choix d'alternative, est beaucoup plus limité pour la solution C sur les tronçons situés au droit du triage et jusqu'à Lacourtenourt.

De plus, il est possible de prévoir la mise en place de mesures environnementales permettant de préserver le corridor biologique et de valoriser l'intérêt paysager des berges du canal.

L'opportunité de la création d'une halte à Lespinasse n'a pas été retenue pour les trois raisons suivantes :

- ▶ le coût d'investissement très significatif de cet aménagement (contraintes spatiales très importantes conduisent en effet à un seul site possible pour la création de cette halte, nécessitant la délocalisation de l'entreprise agroalimentaire Arterris, embranchée au réseau ferré national) ;
- ▶ les études ont montré que le potentiel de cette halte était alors amené à diminuer à long terme, avec la création d'un nouveau franchissement de la Garonne réorientant les flux vers la halte légèrement plus au Sud de Fenouillet ;
- ▶ un arrêt supplémentaire à Lespinasse se traduirait par une augmentation du temps de parcours de deux minutes pour les voyageurs non intéressés par cet arrêt.

Le comité de pilotage du 23 juin 2011 a retenu la plupart des hypothèses de tracé proposées par RFF.

Des études complémentaires ont été menées sur des secteurs spécifiques de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse (proximité d'Agen ou secteur de Bressols), donc hors périmètre des AFNT qui n'ont pas été concernés. Les résultats des compléments d'études demandées ont été présentés au Comité de pilotage le 9 janvier 2012, qui a retenu les propositions de RFF.

Ce tracé optimisé a été transmis au ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement le 7 février 2012, pour approbation. **Par décision ministérielle du 30 mars 2012, clôturant l'étape 2 du programme du GPSO, les orientations pour la poursuite des études ont été fixées.**

Les principales orientations (source décision ministérielle du 30 mars 2012) retenues pour l'opération des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, adressées par le préfet de région Midi-Pyrénées le 19 mars 2012 :

- ▶ la mise à 4 voies de l'infrastructure, par l'insertion de deux voies nouvelles à l'Ouest des voies existantes depuis le Nord du raccordement des lignes nouvelles du programme du GPSO sur la ligne Bordeaux-Sète (...),
- ▶ la création d'un terminus proche banlieue à Castelnau-d'Estrétefonds,
- ▶ le réaménagement des haltes TER de Saint-Jory, Fenouillet Saint-Alban, et Lalande église ;
- ▶ le déplacement de la halte TER actuelle de Lacourtenourt vers le Sud, en cohérence avec les projets de développement urbain sur ce secteur ;
- ▶ le déplacement de la halte TER de Route-de-Launaguet vers le Nord afin de créer une véritable connexion fer/métro avec la station La Vache ;
- ▶ l'adaptation du plan de voies de la gare Matabiau, permettant la gestion de l'ensemble des nouvelles dessertes, et les aménagements permettant de répondre aux perspectives de croissance des flux de voyageurs, en cohérence avec le futur pôle d'échange multimodal de Matabiau ;

(...)

11.3.4. L'étape 3 (2012-2013) : la préparation de la phase d'enquête d'utilité publique

L'étape 3 (à partir d'avril 2012) a visé à la mise au point finale du tracé proposé, ainsi que des rétablissements de voiries liés à l'opération et des mesures environnementales et compensatoires à mettre en œuvre.

Elle a donné lieu à l'approfondissement de la solution retenue (variante C).

Sur la base de l'analyse multicritère et des avis issus de cette concertation, l'opération des Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse consiste à :

- ▶ localiser le terminus des dessertes proche banlieue à Castelnau d'Estrétefonds, nécessitant la création d'une voie supplémentaire au droit du point d'arrêt, à l'Ouest des voies ferrées existantes, entre le quai et le canal latéral à la Garonne. Cet aménagement offre la possibilité d'une desserte au ¼h dans la proche agglomération toulousaine ;
- ▶ insérer deux voies nouvelles à l'Ouest des voies ferrées existantes depuis la zone de raccordement de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse jusqu'au Sud de la halte de Fenouillet / Saint-Alban ;
- ▶ créer une zone de basculage entre le Sud de la halte de Fenouillet/Saint-Alban et l'écluse de Lacourtenourt, permettant de passer de deux voies nouvelles insérées à l'Ouest des voies ferrées existantes à une voie nouvelle insérée à l'Est.
- ▶ insérer une voie nouvelle à l'Est des voies ferrées existantes, depuis le Sud de la zone de basculage et le saut de mouton de la Route de Launaguet ;
- ▶ réaménager les haltes existantes pour permettre à terme la desserte au quart d'heure en heures de pointe et améliorer l'accessibilité et les modes de rabattement. La halte de Lacourtenourt est relocalisée, 500 m plus au Sud, au droit du boulevard Salvador Allende, afin de favoriser son insertion et son usage dans le cadre plus large du développement urbain sur ce secteur. La halte de Route de Launaguet est déplacée de 150 m plus au Nord, afin de créer une véritable interconnexion fer/métro avec la station « La Vache » (Ligne B). Des aménagements seront aussi nécessaires à Matabiau en cohérence avec le projet urbain Toulouse EuroSudOuest.

Cette solution correspond à la variante d'insertion dite « C », portée à la concertation L300-2, **optimisée sur la zone de basculage** durant l'étape 3.

L'opération prévoit des protections acoustiques et des mesures d'insertion paysagère, en particulier l'aménagement de la berge Est du canal afin de rendre le maximum d'espace à la nature.

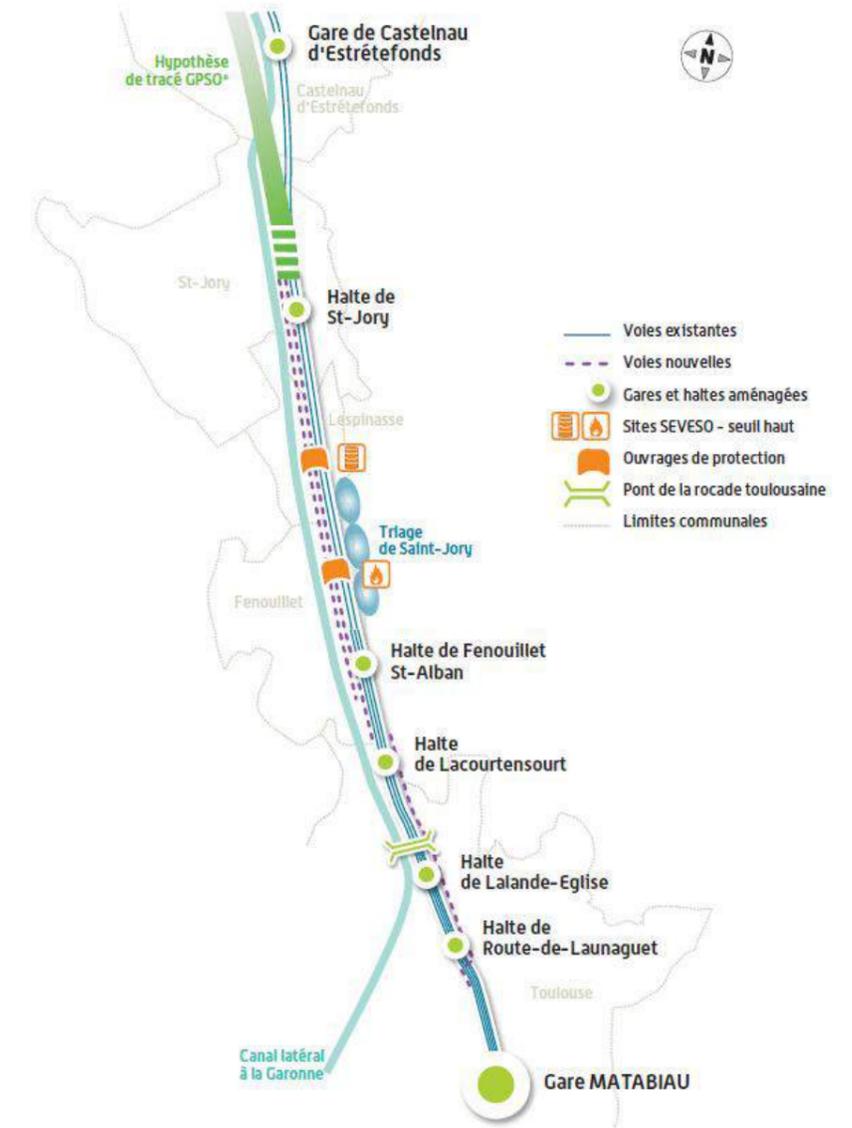
Le comité de pilotage du 29 février 2012 a validé la fin des études de l'opération d'aménagement de la ligne existante au nord de Toulouse prévoyant la mise à 4 voies du nord du raccordement de la ligne nouvelle jusqu'à Matabiau, l'aménagement des haltes de Saint-Jory, Fenouillet-Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande-l'Église, Route de Launaguet et le positionnement du terminus de proche banlieue à Castelnau d'Estrétefonds et les aménagements en gare Matabiau.

Le tracé qui résulte de l'ensemble des optimisations conduites est celui qui est proposé à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui s'est déroulée du 14 octobre 2014 au 07 janvier 2015 pour l'opération des AFNT.

Depuis la prise de l'arrêt de DUP de l'opération des AFNT, aucune concertation complémentaire n'a été mise en œuvre par SNCF Réseau.

Depuis la reprise des études de détails, SNCF Réseau organise cependant des échanges réguliers avec les partenaires du projet, les communes et les services de l'Etat pour présenter l'avancement des études et orienter les décisions.

Solution d'aménagement retenue (Source : SNCF Réseau)



CHAPITRE 12. INDEX DES SIGLES UTILISÉS

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

ADES : portail d'Accès aux Données sur les Eaux Souterraines

AEP : Alimentation/Adduction en eau potable

AEAG : Agence de l'eau Adour-Garonne

AFNT : Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse

AFSB : Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux

APPB : Arrêté préfectoral de protection de biotope

ARS : Agence Régionale de Santé

AUAT : Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse

AVP : Avant-projet

BASIAS : Base de données des anciens sites industriels et activités de services

BASOL : Base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués

BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières

BSS : Banque de données du Sous-Sol

BTEX : Benzène, Toluène, Ethylbenzène et Xylènes

BTN : Axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne

BV : Bâtiment voyageurs

BV : Bassin versant (hydraulique)

CASIAS : Carte des anciens sites industriels et activités de services

CCIT : Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse

CCR : Commande centrale du réseau (postes de signalisation)

CCR : Commande centralisée du Réseau

CD : Conseil Départemental

CD : Collecteur drainant (hydraulique)

CDCEA : Commission Départementale de Consommation de l'Espace Agricole

CE : Code de l'Environnement

CG : Conseil Général (aujourd'hui Conseil Départemental)

CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

CIZI : Cartographie informative des Zones Inondables

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

CNPN : Conseil National de la Protection de la Nature

CO : Monoxyde de Carbone

CO(H)V(NM) : Composés Organiques (Hydrohalogénés) Volatils (Non Méthaniques)

CPDP : Commission Particulière du Débat Public

CPER : Contrat de Projet Etat Région

CSS : Central Sous-stations

CUTM : Communauté Urbaine Toulouse Métropole (aujourd'hui Toulouse Métropole)

DAEU : Dossier d'Autorisation Environnementale Unique

dB : Décibel

DBO₅ : Demande Biologique en Oxygène. C'est la quantité d'oxygène consommée à 20°C durant 5 jours pour assurer l'oxydation des matières organiques par voie biologique. Elle n'est représentative que de la pollution organique carbonée biodégradable

DCO : Demande Chimique en Oxygène. C'est la minéralisation de la matière organique par voie chimique. Elle est représentative de la majeure partie des composés organiques ainsi que des sels minéraux oxydables.

DEP : Dérogation Espèces Protégées

DCE : Directive Cadre sur l'Eau

DDRM : Dossier Départemental des Risques Majeurs

DDT : Direction Départementale des Territoires

DN : Diamètre Nominal

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

EBC : Espace Boisé Classé

ED : Emprise définitive

EI : Etude d'impact

ENS : Espace naturel sensible

EP : eaux pluviales

EPAGE : Etablissement public d'aménagement et de gestion de l'eau

EPTB : Etablissement publics territoriaux de bassin

ER : Emplacement Réservé

ERC : Eviter, Réduire, Compenser

ESO : Eaux souterraines

ESU : Eaux superficielles

FBPB : Fossé béton préfabriqué à barbacanes

FS : Fossé béton à barbacanes de type Sèvres

FT : fossé en terre

FTR : Fossé terre revêtu

GES : Gaz à effet de serre

GPSO : Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest

GR : Sentier de Grande Randonnée

GRDF : gaz Réseau Distribution de France

HCFC : Hydrochlorofluorocarbures

HCT : Hydrocarbures totaux

HFC : Hydrofluorocarbures

HTA : Domaine Haute Tension A (15 kV à 30 kV)

HTB : Domaine Haute Tension B (63 kV ou 90 kV)

ICPE : Installation classée pour la protection de l'Environnement

IGN : Institut Géographique National

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

IOTA : Installations, Ouvrages, Travaux ou Activités

IPCS : Installations Permanentes de Contre-Sens

ITC : Interruptions temporaires de circulation

ITE : Installations Terminales Embranchées

JOB : Jour Ouvrable de Base

kV : Kilovolts

LAeq : niveau sonore équivalent

LGV : Ligne à grande Vitesse

LN : Ligne nouvelle

LPV : Limitation permanente de vitesse

LRS : Longs Rails Soudés

Ma : Millions d'années

ME : Masse d'Eau

MES : Matières en Suspension : matières solides normalement contenues dans une eau chargée (débris organiques, sables, boues) séparées par filtration ou centrifugation et séchées à 105°C jusqu'à masse constante

MES : Mise en service (planning travaux)

MEFM : Masse d'Eau Fortement Modifiée

MH : Monument historique

MIN : Marché d'Intérêt National

MNHN : Muséum national d'histoire naturelle

MOE : Maitrise d'Œuvre ou Maître d'Œuvre

MVA : Mégavolt-ampère

NF : Norme Française

NGF : Niveau Général de la France établi en 1969

NGL : Azote global

NOx : Oxydes d'azote

NO₂ : Nitrites

NO₃ : Nitrates

NPHE: Niveau des Plus Hautes Eaux

NTK : Azote total Kjeldahl. Il représente la forme organique de substances azotées contenues dans l'eau, auxquelles s'ajoute l'ammoniaque qui est déjà une forme un peu dégradée (minéralisée) de la matière azotée.

NTU : Nephelometric Turbidity Unit (NDR : unité de mesure de la turbidité des eaux)

O₃ : Ozone

OA : Ouvrage d'Art ou Ouvrage Annexe (de l'infrastructure)

OCP : Opérations coup de poing

OH : Ouvrage Hydraulique

OHL : Ouvrage hydraulique longitudinal

OHT : Ouvrage hydraulique transversal

ORSEC : Organisation de la Réponse de Sécurité Civile

OT : Occupation temporaire

PAPI : Programme d'actions et de prévention des inondations

PCB : Préfet coordonnateur de Bassin

PCS : Plan Communal de Sauvegarde

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PEM : Pôle d'échange Multimodal

PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation

PHEC : Plus hautes eaux connues

PK : Point kilométrique

PLU : Plan local d'urbanisme

PLUi : Plan local d'urbanisme intercommunal

PLUih : Plan local d'urbanisme intercommunal et habitat

PM : Particulate matter (particules fines)

PPMS : Plan Particulier de Mise en Sécurité

PMP : Poste de mise en parallèle

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PNB : Point Noir du bruit

PNR : Parc naturel régional

POS : Plan d'occupation des sols

PPA : Plan de protection de l'Atmosphère

PPE : Périmètre de Protection Eloignée (captage AEP)

PPI : Périmètre de Protection Immédiate (captage AEP)

PPR : Périmètre de Protection Rapprochée (captage AEP)

PPR : Plan de Prévention des Risques

PPRL : Plan de Prévention des Risques Littoraux

PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels

PPRI : Plan de Prévention du Risque Inondation

PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques

PRA : Pont-Rail

PRO : Pont-Route

PRO : Projet

Pt : Phosphore total. Il est représenté sous trois formes, phosphore organique, phosphates et orthophosphates.

QD : Quai drainant

Q3J-N (VCN3) : pour chaque année d'une période choisie, plus petite valeur de la moyenne du débit sur n jours consécutifs

QJ0,5 : Débit moyen journalier dépassé en moyenne 1 fois sur 2

QJ10 j/an : Débit moyen journalier dépassé en moyenne 10j/an

QJ355/an : Débit moyen journalier non dépassé en moyenne 10j/an

QMN (QMNA) : débit mensuel minimum de chaque année d'une période choisie

Q-X (QIX) : débits maximum instantanés mensuels les plus importants de chaque année d'une période choisie

QJ (QJ-X) : débits moyens journaliers de crue

REV : Réseau Express Vélo

RD : Route Départementale

RFF : Réseau Ferré de France

RFN : Réseau ferré national

RGA : Retrait-Gonflement des sols Argileux

RPT : Réseau Public de Transport

RTE : Réseau de Transport d'Electricité

SAFER : Société d'aménagement foncier et d'établissement rural

SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

SAU : Surface Agricole utile

SCoT : Schéma de cohérence territoriale

SD : Schéma directeur

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SDAP : Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine

SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours

SEA : Sud Europe Atlantique

SFR : Société Française du Radiotéléphone (opérateur de télécommunications)

SIAEP : Syndicat Intercommunal d'Alimentation en Eau Potable

SIC : Site d'intérêt communautaire

SIG : en technique ferroviaire, contraction de « signalisation »

SIGES : Système d'information pour la gestion des eaux souterraines

SLGRI : Stratégie locale de gestion des risques d'inondation

SMEAG : Syndicat Mixte d'Etude et d'Aménagement de la Garonne

SNGRI : Stratégie nationale de gestion des risques d'inondation

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français

SO₂ : dioxyde de soufre

SPC : service de prévision des crues

SRCAE : Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie

SRU : loi Solidarité et Renouveau Urbain

TC : Transports en Commun

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TAE : Toulouse Aerospace Express (projet incluant la future ligne C du métro toulousain)

TER : Train ou Transport express régional

TET : Train d'Equilibre du Territoire

TAGV : Trains Aptés à la Grande Vitesse

TM : Toulouse Métropole

TMD : Transport de Matières Dangereuses

TN : Terrain naturel

TRI : Territoire à Risques Important d'Inondation

UNESCO : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation (Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture)

VNF : Voies Navigables de France

ZAC : Zone d'aménagement concertée

ZAE : Zone d'activités économiques

ZH : Zone humide

ZI : Zone industrielle

ZICO : Zone importante pour la conservation des oiseaux

ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

ZPPAUP : Zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager

ZPS : Zone de Protection Spéciale

ZSC : Zone Spéciale de Conservation

ZRE : Zone de Répartition des Eaux

CHAPITRE 13. ANNEXES

Annexe 1 : Etat des acquisitions et négociations foncières nécessaires à l'opération – au 31/01/2023

Légende :

Bleu : parcelle SNCF

Vert : parcelle VNF

Rouge : parcelle publique

UF : Unité foncière. Se référer à l'enquête parcellaire

PP : numéro sur le plan de l'enquête parcellaire

ED : Emprise Définitive de l'opération AFNT

OT : Occupation Provisoire nécessaire aux travaux

BATI DIRECTEMENT CONCERNES								
Commune	Unité foncière	N° PP	Parcelle	Adresse parcelle	Type usage actuel	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
SAINT-JORY	UF 11	35	829 BE 7	2 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti commercial	privée	ED	PUV signée
	UF 12	130	829 AL 99	64 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti public	publique	ED	
	UF 13	28	829 BE 3	182 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti habitation	privée	ED	PUV signée
	UF 16	39	829 BE 9	4 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	UF 17	40	829 BE 10	4 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti habitation		ED	bâti acquis par SNCF
	UF 18	41	829 BE 13	6 Route de Paris 31790 SAINT-JORY	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	UF 26	51	829 AC 167	6bis RD 820 31790 SAINT-JORY	Bâti bureaux	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	59	829 AC 207	10 RD 820 31790 SAINT-JORY	Bâti industriel	privée	ED	négociation démarrée
	UF 151	136	829 AP 2	183 Impasse de l'écluse 31790 ST-JORY	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	LESPINASSE	UF 3	178	829 AI 12	2 Impasse de l'Ecluse 31150 LESPINASSE	Vide		ED
UF 10		152	Domaine Public fluvial	Ecluse de Bordeneuve 31150 LESPINASSE	Vide	VNF	ED	domaine public
UF 66		182	Domaine Public fluvial	Ecluse de Lespinasse 31150 LESPINASSE	Vide	publique	ED	domaine public
FENOUILLET	UF 3	188	829 BB 36	Impasse des Anciens Abattoirs 31150 FENOUILLET	Vide		ED	bâti acquis par SNCF

BATI DIRECTEMENT CONCERNES								
Commune	Unité foncière	N° PP	Parcelle	Adresse parcelle	Type usage actuel	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 83	227	BN 63	8 Route de Paris 31150 FENOUILLET	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
TOULOUSE	UF 3	311	829 AW 166	81 Ch de l'Eglise de Lalande 31200 TOULOUSE	Vide		ED	bâti acquis par SNCF
	UF 85	238	829 BB 93	365 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Foncier commercial	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 86	239	829 BB 46 et 92	365 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Foncier commercial	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 88	254	829 BB 14	361 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 89	255	829 BB 13	359 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 90	256	829 BC 15	357 bis Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 91	257	829 BC 18	357 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 92	258 et 259	829 BC 19 et 21	355 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Commerce	privée	ED	négociation démarrée
	UF 95	262	829 BC 10	351 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 102	276	829 BE 21	331 Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 104	280 et 281	829 BE 37	325 et 325bis Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
		280 et 281	830 BE 36	325 et 325bis Av des Etats-Unis 31200 TOULOUSE	Bâti commercial	privée	ED	négociation démarrée
	UF 108	309	830 AW 180	91 Ch de l'Eglise de Lalande 31200 TOULOUSE	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	UF 109	319	830 AW 162	70 Ch de l'Eglise de Lalande 31200 TOULOUSE	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	UF 119	342	830 AV 23	197 Av de Fronton 31200 TOULOUSE	Bâti industriel	privée	ED / OT	négociation démarrée
UF 125	368	830 AT 122	123 Route de Launaguet 31200 TOULOUSE	Bâti désaffecté		ED	bâti acquis par SNCF	
				Bâti industriel		ED	bâti acquis par SNCF	

BATI DIRECTEMENT CONCERNES								
Commune	Unité foncière	N° PP	Parcelle	Adresse parcelle	Type usage actuel	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 134	405	830 AO 30	94 Route de Launaguet 31200 TOULOUSE	Bâti habitation	privée	ED	négociation démarrée
	UF 155	380	830 AT 116 et 225	109 Route de Launaguet 31200 TOULOUSE	Bâti habitation	privée	ED	

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
CASTELNAU D'ESTRETEFONDS	UF 3	1	A	1817	15 591 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 3	2	A	2636	30 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 3	4	A	1015	171 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 3	17	A	1693	80 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 3	18	A	1120	295 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 3	19	A	1119	145 m ²	-	SNCF	-	-
	UF 10	22	A DP	1	5 917 m ²	5 917 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	23	B DP		3 429 m ²	3 429 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 3	32-34	BE	22	19 752 m ²	-	SNCF	ED	-
SAINT-JORY	UF 10	24	BE DP	1	19 270 m ²	19 270 m ²	VNF	ED / OT	domaine public
	UF 10	65	BC DP		4 145 m ²	4 145 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	66	BB DP		3 125 m ²	3 125 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	111	AZ DP		6 019 m ²	6 019 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	112	AZ DP	1	2 286 m ²	2 286 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	113	AZ DP	2	3 840 m ²	3 840 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	140	AO DP		6 105 m ²	6 105 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 11	25	BE	2	4 466 m ²	4 466 m ²	privée	ED / OT	PUV signée
	UF 12	26	BE DP	2	2 226 m ²	2 226 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	27	BE DP	3	3 300 m ²	3 300 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	80	AD	32	63 m ²	63 m ²	publique	ED	
	UF 12	92	AI DP		15 m ²	15 m ²	publique	ED / OT	domaine public
	UF 12	107	AI DP	1	03 m ²	03 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	108	AI DP	2	05 m ²	05 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	109	AI DP	3	911 m ²	911 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 12	124	AI DP	4	522 m ²	522 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 12	125	AI DP	5	16 m ²	16 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	126	AI DP	6	07 m ²	07 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	127	AL DP		277 m ²	277 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	128	AL DP	1	52 m ²	52 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	129	AL DP	2	89 m ²	89 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 12	110	AZ	2	5 834 m ²	5 834 m ²	publique	ED	
	UF 13	29	BE	4	15 179 m ²	15 179 m ²	privée	ED / OT	PUV signée
	UF 13	42	BE	14	750 m ²	750 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 13	30	BE	5	761 m ²	761 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 14	31	BE	6	6 763 m ²	6 763 m ²	publique	ED	
	UF 15	36	BE	8	5 312 m ²	5 312 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 15	37	BE	11	506 m ²	506 m ²	privée	ED	négociation démarrée
UF 15	38	BE	12	8 421 m ²	8 421 m ²	privée	ED	négociation démarrée	
UF 19	43	BE	15	5 264 m ²	5 264 m ²	privée	ED	PUV signée	
UF 19	72	AD	42	172 m ²	10 m ²	privée	ED	PUV signée	

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 20	44	BE	16	3 619 m ²	3 619 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 21	45	BE	17	12 054 m ²	12 054 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 22	46	BE	18	3 100 m ²	3 100 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 23	47	BE	19	2 865 m ²	2 865 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 24	48	BE	20	2 625 m ²	2 625 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 25	49	BE	21	5 387 m ²	5 387 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	50	AC	168	22 763 m ²	5 251 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	52	AC	222	2 947 m ²	1 723 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	53	AC	220	78 m ²	78 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	54	AC	208	129 m ²	129 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	55	AC	203	136 m ²	136 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 25	56	AC	204	11 060 m ²	1 598 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	57	AC	219	1 351 m ²	1 351 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	58	AC	218	1 138 m ²	95 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	60	AC	202	2 470 m ²	2 470 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	61	AC	205	10 378 m ²	177 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 27	62	AC	200	12 768 m ²	141 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 3	63-64	BC	1	11 873 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 28	67	AD	221	654 m ²	425 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 28	68	AD	219	8 754 m ²	900 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 28	69	AD	218	10 469 m ²	1 100 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 28	70	AD	217	1 121 m ²	104 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 28	71	AD	216	1 721 m ²	135 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 29	77	AD	33	3 078 m ²	1 334 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 30	81	AD	28	3 980 m ²	145 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 31	84	AI	45	191 m ²	191 m ²	privée	ED / OT	
	UF 32	82	AI	1	6 313 m ²	1 415 m ²	privée	ED	
	UF 32	83	AI	2	5 256 m ²	1 530 m ²	privée	ED	
	UF 33	85	AI	46	545 m ²	65 m ²	privée	ED / OT	
	UF 34	86	AI	47	221 m ²	06 m ²	privée	ED / OT	
	UF 34	87	AI	48	125 m ²	12 m ²	privée	ED / OT	
	UF 35	88	AI	50	199 m ²	12 m ²	privée	ED / OT	
	UF 36	89	AI	51	436 m ²	13 m ²	privée	ED / OT	
	UF 37	90	AI	52	932 m ²	55 m ²	privée	ED / OT	
	UF 38	91	AI	56	168 m ²	68 m ²	privée	ED / OT	
	UF 39	93	AI	57	2 423 m ²	170 m ²	privée	ED / OT	
	UF 40	94	AI	58	3 142 m ²	150 m ²	privée	ED / OT	
	UF 41	95	AI	60	820 m ²	36 m ²	privée	ED / OT	
	UF 42	96	AI	62	817 m ²	35 m ²	privée	ED / OT	
	UF 43	97	AI	63	841 m ²	30 m ²	privée	ED / OT	
	UF 44	98	AI	65	1 840 m ²	100 m ²	privée	ED / OT	

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 45	99	AI	405	118 m ²	110 m ²	privée	OT	
	UF 45	100	AI	404	148 m ²	148 m ²	privée	ED / OT	
	UF 45	101	AI	399	05 m ²	05 m ²	privée	ED / OT	
	UF 45	102	AI	400	03 m ²	03 m ²	privée		
	UF 45	106	AI	397	826 m ²	180 m ²	privée	ED / OT	
	UF 46	103	AI	401	149 m ²	128 m ²	privée		
	UF 46	104	AI	398	97 m ²	97 m ²	privée	ED / OT	
	UF 46	105	AI	402	43 m ²	31 m ²	privée		
	UF 47	118	AI	374	669 m ²	669 m ²	privée	ED	
	UF 47	119	AI	375	360 m ²	360 m ²	privée	ED	
	UF 47	120	AI	376	153 m ²	153 m ²	privée	ED	
	UF 47	121	AI	377	15 m ²	15 m ²	privée	ED	
	UF 47	122	AI	378	04 m ²	04 m ²	privée	ED	
	UF 47	123	AI	379	46 m ²	46 m ²	privée	ED	
	UF 61	426	AO	63	2 912 m ²	56 m ²	privée	ED	
	UF 49	142	AO	64	7 000 m ²	447 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 50	143	AO	65	4 712 m ²	909 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 51	144	AO	66	9 938 m ²	672 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 52	145	AO	67	11 173 m ²	464 m ²	privée	ED	
	UF 52	146	AO	68	568 m ²	464 m ²	privée	ED	
	UF 53	147	AO	69	8 539 m ²	1 122 m ²	privée	ED	
	UF 54	149	AO	71	2 912 m ²	100 m ²	privée	ED	
	UF 55	150	AO	72	23 775 m ²	301 m ²	privée	ED	
	UF 150	73	AD	215	13 020 m ²	410 m ²	privée	ED	
	UF 150	74	AD	213	453 m ²	190 m ²	privée	ED	
	UF 150	75	AD	212	535 m ²	297 m ²	privée	ED	
	UF 150	76	AD	211	8 348 m ²	1 726 m ²	privée	ED	
	UF 151	134	AP	5	02 m ²	02 m ²	privée	ED	
	UF 151	135	AP	3	12 m ²	12 m ²	privée	ED	
	UF 151	137	AP	1	361 m ²	361 m ²	privée	ED	
	UF 152	148	AO	70	3 916 m ²	146 m ²	privée	ED	
LESPINASSE	UF 3	169	AO	10	45 261 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	170	AO	14	1 521 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	171	AO	17	486 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	172	AO	20	27 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	173	AO	25	129 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	174	AO	24	19 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	424	AI	18	46 959 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	175	AO	26	6 725 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 10	151	AB DP		506 m ²	506 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	152	AB DP	1	2 239 m ²	2 239 m ²	VNF	ED	domaine public

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 10	168	AR DP		1 545 m ²	1 545 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	176	AO DP		5 986 m ²	5 986 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	180	AI DP		556 m ²	556 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	181	AI DP	1	2 005 m ²	2 005 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 55	158	AB	3	631 m ²	631 m ²	privée	OT	
	UF 55	159	AB	4	7 419 m ²	635 m ²	privée	ED	
	UF 56	153	AB	55	14 622 m ²	3 952 m ²	publique	ED	
	UF 56	177	AR DP	1	45 m ²	45 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 57	157	AB	2	1 309 m ²	271 m ²	privée	ED	
	UF 58	160	AB	102	11 393 m ²	565 m ²	privée	ED	
	UF 59	161	AB	101	6 143 m ²	414 m ²	privée	ED	
	UF 60	162	AB	8a	6 500 m ²	3 397 m ²	privée	ED / OT	
	UF 60	162	AB	8b		514 m ²			
	UF 60	162	AB	8c		385 m ²			
	UF 61	163	AB	85a	4 221 m ²	1 509 m ²	privée		
	UF 61	164	AB	85b		502 m ²	privée		
	UF 62	165	AB	9	13 642 m ²	278 m ²	privée	ED	
	UF 63	166	AB	72	604 m ²	604 m ²	privée	ED	
	UF 63	167	AB	10	28 662 m ²	380 m ²	privée	ED	
	UF 65	179	AI	11	2 108 m ²	388 m ²	privée	ED	
	UF 66	182	AI	14	522 m ²	522 m ²	publique	ED	
FENOUILLET	UF 3	188	BB	36	870 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	189	BB	25	685 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	190	BB	37	14 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	191	BB	27	7 865 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	194	BD	2	1 942 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	195	BD	8	9 379 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	196	BD	6	16 773 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 10	183	BA DP		6 253 m ²	6 253 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	187	BB DP	1	9 960 m ²	9 960 m ²	VNF	ED / OT	domaine public
	UF 10	199	BD DP	1	543 m ²	543 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	200	BD DP	2	354 m ²	354 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	202	BM DP	1	538 m ²	538 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	203	BM DP	2	3 600 m ²	3 600 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	228	BN DP	1	3 388 m ²	3 388 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	229	BN DP	2	740 m ²	740 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 67	184	BA	14	1 790 m ²	1 790 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 67	185	BB	26	681 m ²	681 m ²	privée	ED	PUV signée
	UF 67	186	BB	24	7 391 m ²	7 391 m ²	privée	ED / OT	PUV signée
UF 68	204	BM	72	6 425 m ²	1 510 m ²	publique	ED		
UF 68	205	BM	15	4 091 m ²	4 091 m ²	publique	ED		

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 68	206	BN	1	3 069 m ²	980 m ²	publique	ED	
	UF 68	207	BN	50	2 426 m ²	2 426 m ²	publique	ED	
	UF 69	197	BD	121a	110 812 m ²	89 171 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 69	198	BD	121b		15 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 70	201	BD	7	2 932 m ²	2 627 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 71	208	BN	70a	103 m ²	21 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 71	209	BN	70b		01 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 72	210	BN	10	2 293 m ²	67 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 72	211	BN	11	606 m ²	81 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 73	212	BN	15	1 120 m ²	04 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 74	213	BN	16	930 m ²	64 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 75	214	BN	19	3 827 m ²	248 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 76	215	BN	20	2 078 m ²	107 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 77	216	BN	21	1 966 m ²	107 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 77	217	BN	22	1 049 m ²	32 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 77	218	BN	23	2 162 m ²	141 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 78	219	BN	24	1 415 m ²	115 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 78	220	BN	25	2 191 m ²	113 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 79	221	BN	59	1 199 m ²	98 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 80	222	BN	27	92 m ²	27 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 80	223	BN	28	39 m ²	03 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 81	224	BN	34	824 m ²	17 m ²	privée	ED	négociation démarrée
TOULOUSE	UF 3	231	829-BB	20	7 013 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	232	829-BB	17	853 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	233-235	829-BB	47	12 694 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	310	830-AW	166	420 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	311	830-AW	165	1 285 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	312-316	830-AW	394	15 506 m ²	-	SNCF	ED / OT	-
	UF 3	317	830-AW	332	28 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	318	830-AW	331	15 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	333	830-AV	75	16 366 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	337	830-AV	76	1 076 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	340	830-AV	33	740 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	341	830-AV	32	1 752 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	350	830-AV	71	14 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	364-366	830-AT	156	29 610 m ²	-	SNCF	OT	-
	UF 3	397	830-AM	76	5 462 m ²	-	SNCF	OT	-
	UF 3	398-403	830-AO	146	42 004 m ²	-	SNCF	ED / OT	-

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 3	407-409	830-AN	33	10 238 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	410	830-AN	148	76 m ²	-	SNCF	ED	-
	UF 3	416-420	830-AB	38	300 422 m ²	-	SNCF	ED / OT	-
	UF 10	230	829-BB DP	1	5 151 m ²	5 151 m ²	VNF	ED	domaine public
	UF 10	264	829-BC DP	2	2 540 m ²	2 540 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	268	829-BE DP		3 020 m ²	3 020 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	290	829-BK DP	3	708 m ²	708 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	265	829-BC	16	7 902 m ²	460 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 10	265	829-BE	16	12 473 m ²	30 m ²	VNF	OT	domaine public
	UF 66	226	BN	48	581 m ²	508 m ²	SNCF	ED	-
	UF 66	286	829-BE	14	962 m ²	842 m ²	SNCF	ED	-
	UF 66	287	829-BE	13	581 m ²	508 m ²	SNCF	ED	-
	UF 84	236	829-BB	19	193 m ²	167 m ²	privée	ED	
	UF 84	237	829-BB	18	4 327 m ²	3 837 m ²	privée	ED	
	UF 85	238	829-BB	93	1 244 m ²	1 244 m ²	privée	ED / OT	
	UF 86	239	829-BB	96	130 m ²	130 m ²	privée	ED / OT	
	UF 86	240	829-BB	99	786 m ²	786 m ²	privée	OT	
	UF 86	241	829-BB	97	404 m ²	404 m ²	privée	ED / OT	
	UF 86	242	829-BB	98	454 m ²	454 m ²	privée	ED / OT	
	UF 86	243	829-BB	94	502 m ²	196 m ²	privée	ED / OT	
	UF 86	244	829-BB	105	25 m ²	25 m ²	privée	OT	
	UF 86	245	829-BB	101	188 m ²	188 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 86	246	829-BB	100	03 m ²	03 m ²	privée	OT	négociation démarrée
	UF 86	247	829-BB	106	05 m ²	05 m ²	privée	OT	négociation démarrée
	UF 86	248	829-BB	95	229 m ²	229 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 86	249	829-BB	104	778 m ²	778 m ²	privée	OT	négociation démarrée
	UF 86	250	829-BB	107	161 m ²	161 m ²	privée	OT	négociation démarrée
	UF 86	251	829-BB	102	120 m ²	120 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 86	252	829-BB	108	536 m ²	536 m ²	privée	ED / OT	négociation démarrée
	UF 86	253	829-BB	103	575 m ²	575 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 92	259	829-BC	21	2 251 m ²	2 251 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 92	283	829-BE	17	740 m ²	28 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 92	284	829-BE	16	462 m ²	18 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 92	285	829-BE	15	975 m ²	46 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 93	260	829-BC	12	36 m ²	09 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 94	261	829-BC	11	2 956 m ²	651 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 96	263	829-BC DP	1	46 m ²	46 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	288	829-BK DP	1	954 m ²	954 m ²	publique	ED / OT	domaine public
	UF 96	289	829-BK DP	2	568 m ²	568 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	292	829-AE DP	1	2 745 m ²	2 745 m ²	publique	ED / OT	domaine public

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 96	293	829-AE DP	2	730 m ²	730 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	294	829-AE DP	3	271 m ²	271 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	295	829-AE DP	4	186 m ²	186 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	297	830-AW DP	1	327 m ²	327 m ²	publique	ED / OT	domaine public
	UF 96	298	830-AW DP	2	88 m ²	88 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	299	830-AW DP	3	75 m ²	75 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	300	830-AW DP	4	684 m ²	684 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	301	830-AW DP	5	409 m ²	409 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	302	830-AW DP	6	578 m ²	578 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	304	830-AW DP	8	1 735 m ²	1 735 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	305	830-AW	128	788 m ²	788 m ²	publique	OT	
	UF 96	306	830-AW	129	785 m ²	785 m ²	publique	OT	
	UF 96	307	830-AW	332	28 m ²	28 m ²	publique	OT	
	UF 96	346	830-AV DP	1	33 m ²	33 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	347	830-AV DP	2	95 m ²	95 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	348	830-AV DP	3	116 m ²	116 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	355	830-AK DP	1	162 m ²	162 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	356	830-AK DP	2	1 146 m ²	1 146 m ²	publique	ED / OT	domaine public
	UF 96	357	830-AK	63	606 m ²	606 m ²	publique	OT	
	UF 96	358	830-AK	56	4 928 m ²	581 m ²	publique	OT	
	UF 96	359	830-AK	55	54 m ²	54 m ²	publique	OT	
	UF 96	360	830-AK	54	9 040 m ²	767 m ²	publique	OT	
	UF 96	371	830-AT DP	1	72 m ²	72 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	372	830-AT DP	2	498 m ²	498 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	424	830-AT DP	3	194 m ²	194 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	425	830-AR DP		08 m ²	08 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	406	830-AO DP	1	61 m ²	61 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 96	414	830-AN DP	1	60 m ²	60 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 96	415	804-AB DP	1	118 m ²	118 m ²	publique	OT	domaine public
	UF 97	269	829-BE	28	420 m ²	420 m ²	publique	ED / OT	domaine public
	UF 97	270	829-BE	27	371 m ²	371 m ²	publique	ED	domaine public
	UF 97	349	830-AV	62	67 374 m ²	2 750 m ²	publique		
	UF 97	351	830-AV	36	1 168 m ²	178 m ²	publique	OT	
	UF 97	352	830-AV	37	1 119 m ²	184 m ²	publique	OT	
	UF 97	353	830-AV	38	1 100 m ²	198 m ²	publique	OT	
	UF 98	271	829-BE	26	2 361 m ²	104 m ²	privée	ED	
	UF 99	272	829-BE	25	2 367 m ²	85 m ²	privée	ED	
	UF 100	273	829-BE	30	389 m ²	12 m ²	privée	ED	
	UF 100	274	829-BE	24	1 164 m ²	27 m ²	privée	ED	
	UF 101	275	829-BE	23	4 601 m ²	94 m ²	privée	ED	
	UF 102	276	829-BE	21	690 m ²	690 m ²	privée	ED	négociation démarrée

PARCELLES NON BATIES OU FOND DE PARCELLES BATIES									
Commune	UF	N° PP	Section parcellaire	N° de la parcelle	Surface totale de la parcelle	Surface à acquérir	Propriété	ED/OT	Acquisition foncière
	UF 102	277	829-BE	34	423 m ²	423 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 103	278	829-BE	35	388 m ²	24 m ²	privée	ED	
	UF 103	279	829-BE	33	661 m ²	40 m ²	privée	ED	
	UF 104	280	829-BE	37	423 m ²	423 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 104	281	829-BE	36	729 m ²	729 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 106	282	829-BE	18	1 944 m ²	66 m ²	privée	ED	
	UF 107	296	829-AE	58	560 m ²	80 m ²	privée	OT	
	UF 110	320	830-AW	456	721 m ²	721 m ²	privée	ED	
	UF 111	321	830-AW	457	3 416 m ²	372 m ²	privée	ED	
	UF 111	322	830-AW	409	5 434 m ²	5 434 m ²	privée	OT	
	UF 111	323	830-AW	178	23 m ²	23 m ²	privée	OT	
	UF 111	324	830-AW	173	12 m ²	12 m ²	privée	OT	
	UF 113	326	830-AW	127	1 186 m ²	133 m ²	privée	ED / OT	
	UF 113	327	830-AW	126	1 319 m ²	160 m ²	privée	ED / OT	
	UF 115	328	830-AW	390	1 967 m ²	186 m ²	privée	ED	
	UF 115	329	830-AW	387	1 766 m ²	255 m ²	privée	ED	
	UF 116	330	830-AW	423	1 859 m ²	1 859 m ²	publique	ED	
	UF 117	331	830-AW	424	32 m ²	32 m ²	privée	ED	
	UF 118	332	830-AV	354	14 680 m ²	707 m ²	privée	OT	
	UF 122	361	830-AK	209	555 m ²	71 m ²	privée	OT	
	UF 123	362	830-AK	208	358 m ²	23 m ²	publique	OT	
	UF 124	363	830-AK	196	964 m ²	964 m ²	privée	OT	
	UF 125	367	830-AT	30	2 370 m ²	2 370 m ²	privée	ED	
	UF 125	368	830-AT	122	3 060 m ²	3 060 m ²	privée	ED	
	UF 126	369	830-AT	146	129 m ²	129 m ²	publique	ED	
	UF 128	373	830-AT	1	807 m ²	50 m ²	privée	ED	négociation démarrée
	UF 129	374	830-AT	2	750 m ²	10 m ²	privée	ED	
	UF 130	375	830-AT	191	3 847 m ²	120 m ²	privée	ED	
	UF 130	376	830-AT	192	1 057 m ²	47 m ²	privée	ED	
	UF 130	377	830-AT	195	4 668 m ²	162 m ²	privée	ED	
	UF 130	378	830-AT	199	576 m ²	138 m ²	privée	ED	
	UF 133	396	830-AM	54	3 767 m ²	2 840 m ²	privée	OT	
	UF 153	354	830-AV	30	2 375 m ²	536 m ²	privée	OT	
	UF 154	379	830-AT	117	61 m ²	61 m ²	privée	ED	
	UF 156	381	830-AT	121	66 m ²	66 m ²	privée	ED	
	UF 158	383	830-AT	238	398 m ²	398 m ²	privée	ED	
	UF 160	385	830-AT	228	144 m ²	144 m ²	privée	ED	
	UF 161	386	830-AT	120	299 m ²	299 m ²	privée	ED	
	UF 162	422	831-AP	70	207 m ²	207 m ²	privée	ED	
	UF 162	423	831-AP	69	309 m ²	309 m ²	privée	ED	

Annexe 2 : Arrêté préfectoral complémentaire prescrivant la mise en place de servitude d'utilité publique sur le site anciennement exploité par la société SOFERTI et son annexe n°2



PRÉFET DE HAUTE-GARONNE

Direction départementale des territoires
Service environnement, eau et forêt
Unité des procédures environnementales

N° S3IC : 068-02418

Arrêté préfectoral complémentaire prescrivant la mise en place de servitudes d'utilité publique sur le site anciennement exploité par la société SOFERTI et propriété de la société GRANDE PAROISSE SA, situé, 1 rue Seveso à FENOUILLET

№ 1 0 9

Le préfet de la région Occitanie,
Préfet de la Haute-Garonne,
Officier de la Légion d'honneur,
Officier de l'ordre national du Mérite,

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L 511-1, L 515-12 et R 515-31-1 à R 515-31-7 ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le dernier arrêté préfectoral d'autorisation avec servitudes du 04/12/1998 autorisant la société SOFERTI, à exploiter des activités de fabrication de superphosphates, d'engrais composés et complexes, d'acide sulfurique et l'exploitation d'un dépôt d'ammoniac ;

Vu l'absorption de la société SOFERTI au bénéfice de la société GRANDE PAROISSE SA ;

Vu la maîtrise d'ouvrage déléguée à la société RETIA SAS par la société GRANDE PAROISSE SA pour conduire les travaux de réhabilitation puis la demande d'instauration de servitudes d'utilité publique ;

Vu la déclaration de cessation d'activités notifiée par la société SOFERTI au préfet de Haute-Garonne le 06/08/2004, société qui a définitivement cessé ses activités le 15/09/2004.

Vu les travaux de démantèlement des installations, de désamiantage et de démolition des bâtiments et structures qui ont été réalisés de mai 2004 à avril 2005 ;

Vu le maintien d'une clôture et d'un gardiennage des terrains de 2005 au démarrage des travaux ;

Vu le diagnostic approfondi et l'évaluation détaillée des risques (EDR) menés en 2004 et 2005 et remis à l'inspection des installations classées en janvier 2007 ;

Vu la première stratégie de réaménagement du site établie par la société RETIA SAS pour le compte de la société SOFERTI communiquée à l'inspection en mai 2007 puis complétée jusqu'en 2012 ;

Vu l'évaluation détaillée des risques (EDR) menées de 2007 à 2008 ;

Vu les réunions d'échanges menés entre les représentants du propriétaire, de la commune et de l'intercommunalité pour définir des usages futurs pour ces terrains entre 2006 et 2012 ;

Vu les usages futurs des terrains validés par les parties prenantes lors de la réunion du 23/01/2012 : ce secteur a vocation à recevoir des activités économiques, tertiaires et/ou artisanales ainsi qu'une zone de parking associée au pôle multimodal de Fenouillet ;

Vu l'arrêté préfectoral complémentaire en date du 19/10/2012 visant à encadrer les travaux de réhabilitation nécessaires pour rendre le terrain compatible avec l'usage futur défini ci-dessus après concertation avec la municipalité et le propriétaire ;

Vu le rapport, composé de 3 volumes livré le 30 septembre 2015 à l'inspection des installations classées, établi par le maître d'œuvre l'entreprise BURGEAP, l'entreprise chargée des travaux SÈCHÉ ÉCO-SERVICES et l'assistant à maîtrise d'ouvrage et tiers expert AQUILA-CONSEIL pour le compte de la société GRANDE PAROISSE SA, qui présente les travaux de remise en état réalisés sur le site en application des prescriptions contenues dans l'arrêté préfectoral de réhabilitation du 19/10/2012 ;

Vu le procès-verbal de récolement établi le 01/03/2016 par l'inspection des installations classées qui a constaté l'exécution des travaux de réhabilitation prescrits par l'arrêté préfectoral du 19/10/2012 ;

Vu le dossier de demande de mise en place de servitudes d'utilité publique présenté par la société RETIA SAS pour le compte de la société GRANDE PAROISSE SA le 30/09/2015 complété le 10/03/2016 ;

Vu la notice de présentation des servitudes et les plans parcellaires fournis dans ce dossier ;

Vu le rapport de l'inspection des installations classées du 30/03/2016 au préfet constatant la recevabilité du dossier de demande de mise en place de servitudes d'utilité publique présenté par la société GRANDE PAROISSE SA et proposant au préfet de lancer la consultation de la municipalité et l'enquête publique sur le projet d'arrêté préfectoral de servitudes d'utilité publique préparé par l'inspection ;

Vu l'arrêté préfectoral du 26 janvier 2017 mettant en enquête publique le dossier de la demande de servitudes présenté par la société GRANDE PAROISSE SA et le projet d'arrêté préfectoral de servitudes d'utilité publique préparé par l'inspection des installations classées ;

Vu la communication du projet d'arrêté préfectoral de servitudes d'utilité publique préparé par l'inspection des installations classées faite à l'exploitant, aux propriétaires des terrains et à la municipalité concernée de FENOUILLET ;

Vu l'avis rendu par le conseil municipal de la commune de FENOUILLET ;

Vu les avis des propriétaires des terrains recueillis au cours de l'enquête publique ;

Vu le rapport de l'inspection des installations classées du 23 mai 2017 ;

Vu l'avis émis par le conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques dans sa séance du 21 septembre 2017 ;

Considérant que les activités passées exercées sur le site ont été à l'origine de pollutions des sols et de la nappe souterraine de nature à engendrer un impact sur la qualité des eaux souterraines en aval du site et sur l'usage des terrains ;

Considérant que les usages futurs à retenir pour ce site compte tenu de la concertation engagée sont les suivants : ce secteur a vocation à recevoir des activités économiques, tertiaires et/ou artisanales ainsi qu'une zone de parking associée au pôle multimodal de Fenouillet ;

Considérant que les travaux de réhabilitation des terrains réalisés par la société RETIA SAS pour le compte de la société GRANDE PAROISSE SA en application des dispositions de l'arrêté préfectoral complémentaire du 19/10/2012 ont permis de rendre les terrains compatibles avec les usages futurs définis dans cet arrêté et sont de nature à assurer la sauvegarde des intérêts visés à l'article L. 511-1 du code de l'environnement compte tenu des connaissances actuelles ;

2

Considérant qu'afin de garder en mémoire les résultats des travaux de réhabilitation réalisés sur le site et des pollutions résiduelles identifiées, et d'assurer dans le temps la compatibilité entre les travaux de réhabilitation et les usages des terrains définis au présent arrêté, ainsi que la préservation des intérêts visés à l'article L.511-1 du code de l'environnement, le préfet peut instituer des servitudes d'utilité publique, par arrêté préfectoral pris après avis du conseil départemental de l'environnement, et des risques sanitaires et technologiques ;

Considérant qu'il convient de préserver l'accès au réseau de surveillance de la qualité des eaux souterraines au droit de l'ensemble du site et à son aval ;

Considérant que le projet d'arrêté a été transmis aux propriétaires des parcelles grevées de servitudes d'utilité publique par lettre recommandée avec accusé de réception dans le cadre d'une procédure contradictoire ;

Considérant que le projet d'arrêté a été porté à la connaissance de la société GRANDE PAROISSE le 15 novembre 2017 ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Domaine d'application

Des restrictions d'usage sont instituées sur les parcelles appartenant à :

- la société GRANDE PAROISSE SA, dont le siège social est 16-40 Rue Henri Regnaud 92 400 COURBEVOIE, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de NANTERRE sous le numéro 670 802 420, représentée par M Bertrand DEROUBAIX, en qualité de président directeur général de la société ayant tous pouvoirs en vertu de la loi et de l'article 18 des statuts de la société,

Les parcelles concernées sont situées sur le territoire de la commune de FENOUILLET, section 000 BD numéros 121 et 122 et section 000 BC numéros 66a, 93 et 94 et représentent une superficie totale de 11 hectares.

- aux propriétaires des parcelles figurant en annexe 1 du présent arrêté dont les terrains sont dans l'emprise du panache présent dans les eaux souterraines en aval des anciens terrains exploités par l'ancienne société SOFERTI ou sur l'emprise du réseau d'eau pluvial créé :
 - section 000BD, numéros 1,2, 3, 6 à 8, 32, 39, 41, 42, 44, 45, 48 à 51, 53, 54, 56, 60, 61, 63, 74 à 78, 80, 84 à 91, 95, 97 à 101, 102, 112, 115 à 120, 132, 134 ;
 - section 000BE, numéros 57, 70, 92, 93, 108, 112, 119, 182, 185, 186 ;
 - section 000BH, numéros 21, 38 à 44, 46, 47, 50 à 53, 55, 56 à 59.

Les parcelles concernées représentent une superficie totale de 14,3 hectares.

Ces servitudes sont destinées à garder la mémoire des travaux de réhabilitation effectués, à assurer la pérennité des restrictions d'usages du site concerné, et la protection des personnes.

Art. 2. – Détermination des usages au moment de la mise en place de la restriction d'usage

Les terrains figurant sur le plan joint en annexe 2 ont été placés dans un état tel qu'ils puissent accueillir les usages suivants : activités économiques, tertiaires et/ou artisanales, sans création de sous-sol et pour le vivier, parking en surface de véhicules légers associé au pôle multimodal de Fenouillet.

Art. 3. – Situation environnementale du site

Les terrains visés par la présente restriction d'usage contiennent des pollutions résiduelles qui ont été traitées et stockées dans la butte paysagère dans les conditions décrites en annexe 3 du présent arrêté.

Art. 4. – Servitudes relatives aux usages des eaux souterraines sur site

Sont interdits au droit de l'ensemble du site figurant à l'annexe 2 du présent arrêté tous les usages des eaux souterraines, exceptés les prélèvements à des fins de surveillance de la qualité de ces eaux.

Toute personne susceptible de manipuler les eaux souterraines devra être informée de ces règles d'usage de ces eaux par le propriétaire ou son ayant-droit.

Art. 5. – Servitudes relatives aux usages des eaux souterraines hors site

En vue de prévenir toute ingestion ou inhalation, y compris accidentelle, d'eaux susceptibles d'être polluées, sont interdits à l'aval du site sur la zone figurant à l'annexe 4-3 du présent arrêté tous les usages des eaux souterraines, exceptés les prélèvements à des fins de surveillance de la qualité de ces eaux et l'arrosage des potagers par des méthodes autres que par aspersion (par exemple, par goutte à goutte...).

Toute personne susceptible de manipuler les eaux souterraines devra être informée de ces règles d'usage de ces eaux par le propriétaire.

Toute autre utilisation des eaux souterraines nécessite au préalable, aux frais et sous la responsabilité de la personne à l'initiative du projet, la réalisation d'études techniques garantissant l'absence d'impact de cette utilisation pour la santé et l'environnement.

Art. 6. – Servitudes relatives aux travaux à réaliser sur les terrains dans le cadre des usages futurs définis ci-dessus

Sur la butte paysagère, sont seulement autorisés les travaux d'entretien de la végétalisation et de l'étanchéité du confinement mis en place, de la clôture périphérique, des portails d'accès, la réfection de la couverture de terres sur le dôme ou les talus en cas d'érosion le nécessitant, le nettoyage des réseaux existants, la vidange des cuves enterrées et les travaux permettant une éventuelle reprise des matériaux par un porteur de projet qui aura préalablement reçu l'aval des autorités compétentes.

Sur le vivier, sont autorisés les travaux de réalisation de parking de surface pour véhicules légers, les travaux de réfection de la couverture de terres en cas d'érosion le nécessitant, ainsi que toute intervention d'entretien de l'étanchéité du confinement.

Sur la plate-forme restante, les travaux de réalisation des activités doivent tenir compte de la présence sous la couche de protection d'au moins 30 cm de terres saines ou de recouvrement minéral ou encore de recouvrement macadam, des pollutions résiduelles figurant en annexes 4-1 et 4-2.

S'agissant d'intervention, d'affouillements ou de creusements des terrains au-delà de cette couche de protection, ne remettant pas en cause les usages définis, les terres et matériaux extraits doivent être caractérisés, évacués du site et éliminés selon les filières autorisées, en fonction de leur caractérisation. Les analyses réalisées, ainsi que les justifications, le cas échéant, de leur élimination, sont tenues à la disposition des autorités compétentes.

Les excavations sont comblées par des matériaux dont les caractéristiques n'engendreront pas un impact supplémentaire sur l'environnement.

En cas de travaux mineurs, les terres excavées peuvent être réutilisées en remblais sur le site si elles sont recouvertes d'un revêtement garantissant l'absence de contact direct entre les occupants et les sols remis en place. Ce revêtement est à minima un apport de 30 cm d'épaisseur de terres saines, soit une couverture béton ou goudronnée.

Conservation du réseau pluvial mis en place, les fossés ceinturant la butte et les réseaux enterrés situés en limite ouest et nord, indiqués sur le plan en annexe 2 du présent arrêté, sont laissés en place et maintenus en bon état par leurs propriétaires ainsi que le merlon en bordure Est du vivier. Leur accès est assuré sur toute la longueur et en permanence, à la société GRANDE PAROISSE SA ou à toute personne mandatée par elle. Aucune construction ne doit être édiflée au droit de ce réseau.

Pour toutes les parcelles propriétés de la société GRANDE PAROISSE SA, listées en annexe 1 du présent arrêté, dans l'éventualité de la mise en place de canalisations souterraines pour l'approvisionnement en eau potable, ces canalisations seront conçues de manière à empêcher tout transfert de pollution résiduelle vers l'eau des canalisations via les parois ou les joints (canalisations métalliques ou autre matériau anti-contaminant).

Compte-tenu de la présence de polluants dans les sols et la nappe souterraine, la réalisation de travaux sur ces terrains n'est possible que sous la condition de mettre en œuvre un plan hygiène/sécurité pour la protection de la santé des travailleurs et des employés du site au cours des travaux.

Notamment, le personnel d'entretien, et de manière générale toute personne amenée à réaliser des travaux susceptibles de toucher les sols, doit être sensibilisé aux règles de préservation des sols et aux règles de préservation des puits de surveillance de la qualité des eaux souterraines.

Art. 7. – Servitudes d'accès et de préservation du réseau de surveillance des eaux souterraines

Un droit permanent de passage, d'accès, d'équipement et d'entretien aux puits de contrôle visés par le programme de surveillance arrêté par l'inspection des installations classées (plan d'implantation des puits en annexe 5), et à titre gratuit, devra être assuré à tout moment aux représentants de l'État et à la société GRANDE PAROISSE SA ou à toute personne mandatée par ceux-ci.

La liste des parcelles cadastrales grevées de ces servitudes, et la localisation des puits de contrôle, est la suivante :

Puits de contrôle	Parcelle concernée	Coordonnées Lambert III (m)		
		X (haut tube métal)	Y (haut tube métal)	Z (NGF) (haut tube métal)
CHINAL	000 BD 121	525 095	3 153 455	127,70
Pz 1	000 BD 121	524 910	3 153 560	126,01
Pz 2	000 BD 121	524 829	3 153 766	126,08
Pz 3	000 BD 121	524 793	3 153 865	126,45
AITA	000 BD 121	524 790	3 154 085	126,60
Nord-Est	000 BD 121	524 852	3 153 991	127,23
12 DB	000 BD 048	524 620	3 153 717	125,21
2 DB	000 BD 061	524 658	3 153 627	126,08
4 DB	000 BD 095	524 610	3 153 900	125,31
0 DB	000 BD 063	524 795	3 153 540	nm*
S26	000 BD 001	524 656	3 154 229	125,94
Pz D	000 BD 006	524 755	3 153 795	124,69
Pz F	000 BE 185	524 572	3 154 073	124,63
18 S bis	000 BE 070	524 439	3 153 874	124,93
8 SR	000 BE 057	524 320	3 153 730	nm*
31 M	000 BE 108	524 400	3 153 580	125,69
13 PV	000 BH 047	524 370	3 154 243	123,87

* non mesuré : puits non accessible, le prélèvement se fait avec le tuyau d'arrosage du propriétaire

En cas de détérioration, tout ouvrage rendu inexploitable devra être remplacé à l'identique. Cependant si l'ouvrage concerné est un PUITTS PRIVE (7 ouvrages) il pourra être remplacé par un piézomètre normalisé.

En cas de modification de la conception ou de l'emplacement d'un puits de contrôle, le nouvel ouvrage doit être implanté à proximité du point de prélèvement initial et garantir la représentativité des résultats. Une mise à jour du plan de localisation des ouvrages devra être réalisée par le propriétaire concerné. La personne physique ou morale qui a en charge la surveillance des eaux souterraines devra être informée des modifications réalisées, et un nouvel accès devra lui être garanti si nécessaire.

Art. 8. – Encadrement des modifications d'usage sur site

Tout type d'intervention (affouillements ou creusements), modification du réseau de collecte des eaux pluviales, ainsi que toute construction de sous-sol, de caves enterrées, de garages enterrés, parkings enterrés, et tout changement d'usage des terrains, toute utilisation de la nappe, par une quelconque personne physique ou morale, publique ou privée, ne sera possible, aux frais et sous la responsabilité du maître d'ouvrage à l'initiative des travaux, qu'après réalisation d'études techniques (par exemple, plan de gestion) garantissant l'absence d'impact pour la santé et l'environnement des travaux projetés, et dans les conditions définies à l'article L.556-1 du code de l'environnement.

Art. 9. – Accès aux terrains

Le propriétaire des terrains, ou son ayant-droit, doit conserver en mémoire l'historique du site, respecter les limitations portées par le présent arrêté à l'utilisation des sols et des eaux souterraines, et assurer l'intégrité des aménagements réalisés dans le cadre de la réhabilitation ainsi que les accès à ceux-ci.

Le propriétaire est tenu d'assurer, en toutes circonstances, aux représentants des autorités compétentes et à ceux de la société GRANDE PAROISSE SA, ou aux personnes mandatées par celle-ci, l'accès aux parcelles concernées par l'exécution des opérations fixées par le présent arrêté ou par le contrôle de leur exécution.

Art. 10. – Levée des servitudes

Les servitudes ne pourront être levées que par suite de la suppression totale des causes ayant rendu nécessaire leur établissement, ou d'études particulières, et après instruction du dossier par l'autorité compétente.

Art. 11. – Information des tiers

Si les parcelles considérées font l'objet d'une mise à disposition à un tiers (exploitant, locataire), à titre gratuit ou onéreux, le propriétaire s'engage à informer les occupants sur les restrictions d'usage visées par le présent arrêté en les obligeant à les respecter.

Art. 12. – Cession

Le propriétaire s'engage, en cas de mutation à titre gratuit ou onéreux des parcelles considérées, à dénoncer au nouvel ayant droit les restrictions d'usage dont elles sont grevées en application du présent arrêté, en obligeant ledit ayant-droit à les respecter en ses lieu et place.

En cas de cession, le vendeur doit également informer l'acquéreur dans les conditions de l'article L.514-20 du code de l'environnement.

Art. 13. – Enregistrement

Les servitudes d'utilité publique font l'objet d'un enregistrement à la conservation des hypothèques. Une ampliation du présent arrêté sera portée à la connaissance du maire de FENOUILLET pour être intégrée aux documents d'urbanisme en vigueur.

Art. 14. – Délai et voie de recours

Le présent arrêté peut être soumis à un recours pour excès de pouvoir. Il peut être déféré auprès du tribunal administratif de Toulouse.

1° par les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de l'installation présente pour les intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 dans un délai de deux mois à compter de la publication ou de l'affichage de la présente décision.

2° par les demandeurs ou exploitants, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la décision leur a été notifiée.

Art. 15. – Information en mairie

Le présent arrêté sera affiché à la mairie de Fenouillet pendant une durée minimale d'un mois. Un procès-verbal de l'accomplissement de cette formalité sera dressé par les services du maire.

Art. 16. – Publicité

Un avis sera inséré, par les soins du préfet et aux frais de la société GRANDE PAROISSE SA dans deux journaux locaux ou régionaux, diffusés dans le département de la Haute-Garonne.

Art. 17. – Publication

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du département de la Haute-Garonne et notifié aux propriétaires indiqués à l'article 1 du présent arrêté. Les droits des tiers sont expressément réservés.

Art. 18. – Frais

Tous les frais occasionnés par l'application du présent arrêté sont à la charge de l'exploitant.

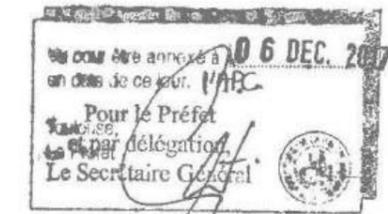
Art. 19. – Exécution

Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie, le directeur départemental des territoires et le maire de Fenouillet sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à la société Grande Paroisse SA et aux propriétaires concernés.

Fait à Toulouse, le **06 DEC. 2017**

Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général,

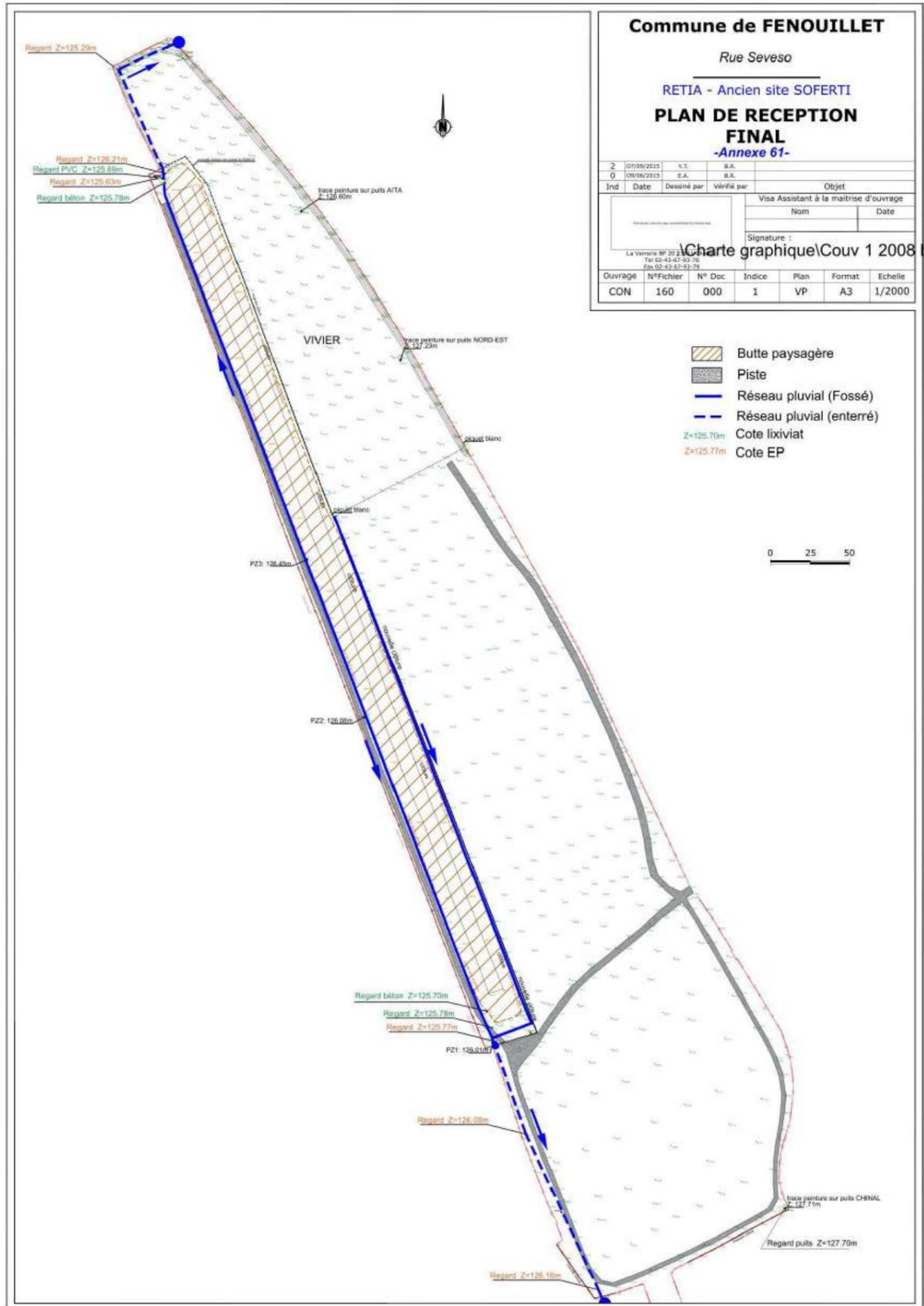
Jean-François COLOMBET



Liste des annexes

Jean-François COLOMBET

- **Annexe 1** : liste des parcelles grevées de servitudes par le présent arrêté, à l'extérieur de l'ancien site SOFERTI
- **Annexe 2** : Plan du site localisant les terrains grevés de servitudes, positionnant le Vivier, la butte paysagère et le réseau pluvial
- **Annexe 3** : Résumé des travaux réalisés
- **Annexe 4-1 à 4-3** : Cartographie des teneurs résiduelles dans les sols et les eaux souterraines
- **Annexe 5** : Plan du réseau de surveillance de la qualité des eaux souterraines



Annexe 4 : Projet de convention avec VNF

CONVENTION DOMANIALE RELATIVE AU PROJET D'AMENAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE (AFNT)

Version 6C – 18/09/2023

Entre les soussignés

Etablissement public administratif de l'Etat, inscrit au répertoire SIREN sous le n° 130 017 791 et dont le siège est situé au 175, rue Ludovic Boutleux – CS 30820– Béthune Cedex, représenté par M. Thierry GUIMBAUD, son Directeur Général, en vertu du décret du 4 mai 2017, publié au journal officiel de la République Française n°0106 en date du 5 mai 2017.

Désigné, ci-après, par VNF, d'une part



Et

SNCF Réseau, Société Anonyme, Immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le n°412280737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS 80001-93 418 La Plaine Saint Denis Cedex, représentée par M. Frédéric BOULIERE, Directeur des projets AFSB et AFNT, Boulevard Lascrosses, 2 esplanade Compans Caffarelli, 31000 Toulouse, dûment habilité aux fins des présentes ;



Désigné, ci-après, par « SNCF Réseau » ou le « bénéficiaire » ou l'« occupant »,

VISAS

- Vu le code des transports, notamment les articles L.4311-1 et s., L.4313-2 et s., R.4313-13 et R.4313-14 ;
- Vu le code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) ;
- Vu le code de l'environnement ;
- Vu l'arrêté préfectoral du 10 octobre 2014 portant classement des digues de canaux, écluses, et ouvrages hydrauliques annexes du Canal du midi en Haute-Garonne ;
- Vu le règlement général de police de la navigation intérieure tel qu'il est défini à l'article R.4241-1 du code des transports ;
- Vu les règlements particuliers de police applicables ;
- Vu la décision du directeur général fixant le montant des redevances domaniales applicables aux différents usages du domaine public fluvial confié à Voies navigables de France et de son domaine privé du 19/12/2018 ;
- Vu la demande du bénéficiaire en date du 13 janvier 2023 ;
- Vu la demande d'autorisation environnementale du 16 mai 2023 ;
- Vu l'avis de l'Etat concernant la présente convention en date du **XX/XX/XXXX**

Considérant que l'autorisation environnementale AFNT, sollicitée par SNCF Réseau, déterminera :

- *durant la phase travaux, les modalités de transfert de VNF vers SNCF Réseau des autorisations relatives aux ouvrages hydrauliques du canal latéral à la Garonne couverts par la rubrique 3.2.5.0. de l'article R. 214-1 du code de l'environnement,*
- *à l'issue des travaux, les modalités de retour de SNCF Réseau à VNF des autorisations relatives aux ouvrages hydrauliques du canal latéral à la Garonne couverts par la rubrique 3.2.5.0. de l'article R. 214-1 du code de l'environnement,*

SOMMAIRE	
PREAMBULE.....	5
RAPPEL DU ROLE DES PARTIES PRENANTES	6
IL EST CONVENU CE QUI SUIIT.....	7
TITRE I. DISPOSITIONS GENERALES	7
ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION	7
ARTICLE 2 : ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	7
TITRE II. MODALITES D'OCCUPATION ET D'UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL PENDANT LA PHASE TRAVAUX	8
ARTICLE 3 : LOCALISATION DE L'EMPRISE FONCIERE EN PHASE TRAVAUX	8
ARTICLE 4 : REDEVANCES.....	8
4.1 Principes	8
4.2 Montant estimé et montant définitif	8
4.3 Exigibilité	9
4.4 Révision.....	9
4.5 Indexation.....	9
4.6 Pénalités.....	9
ARTICLE 5 : OBLIGATIONS DE L'OCCUPANT	10
5.1 Information	10
5.2 Porté à connaissance	10
5.3 Respect des lois et règlements.....	10
5.4 Règles de sécurité et d'hygiène, respect de l'environnement	10
5.5 Obligations découlant de la réalisation de travaux	10
5.6 Responsabilité, dommages, assurances	10
5.7 Entretien, maintenance, réparation	11
5.8 Impôts et taxes.....	11
ARTICLE 6 : PREROGATIVES DE VNF	11
6.1 Droits de contrôle	11
6.2 Droit d'intervention et de circulation sur le domaine.....	11
6.3 Absence d'indemnité pour troubles de jouissance	11
TITRE III : TRAVAUX ET OUVRAGES REALISES PAR SNCF RESEAU SUR LE DOMAINE PUBLIC FLUVIAL.....	12
ARTICLE 7 – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX TRAVAUX ET AUX OUVRAGES REALISES PAR SNCF RESEAU.....	12
7.1 - Description des constructions et aménagements.....	12
7.2 - Planning prévisionnel des opérations concernant ou impactant le domaine public fluvial.....	12
7.3 - Conditions de réalisation des travaux sur le domaine public fluvial.....	13
7.4 – Modalités de suivi et d'association de VNF pendant les travaux	14
7.5 – Conditions particulières des travaux affectant le bief barrage.....	14
7.6 – Items restant à traiter postérieurement à la présente convention	14
ARTICLE 8 : INDEMNITES.....	15
8.1 : Indemnité pour basculement des organes de commande des écluses.....	15
8.2 : Indemnité pour la perte de jouissance des maisons éclusières	15
8.3 Indemnité pour les surcoûts de gestion associé à la modification de l'ouvrage sous gestion VNF.....	15
ARTICLE 9 – MODALITES D'ASSOCIATION DE VNF A LA RECEPTION DES TRAVAUX ET OUVRAGES REALISES PAR SNCF RESEAU.....	15
TITRE IV. ENGAGEMENTS RECIPROQUES EN MATIERE DE DOMANIALITE PUBLIQUE.....	16
ARTICLE 10 : DETERMINATION DU NOUVEAU STATUT DOMANIAL DES EMPRISES CONCERNEES PAR L'OPERATION	16
10.1 : Changement d'affectation et transfert à la SNCF des parcelles affectées au domaine public ferroviaire	16
10.2 Détermination des modalités de gestion des parcelles du domaine public faisant l'objet d'une double affectation.....	16
10.3 Modalités d'accès	16
TITRE V. AUTRES DISPOSITIONS.....	17
ARTICLE 11 : LITIGES	17
ARTICLE 12 : ELECTION DE DOMICILE.....	17
ARTICLE 13 : ANNEXES.....	17

PREAMBULE

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) doit contribuer à l'amélioration des performances du transport ferroviaire de voyageurs entre Paris et Toulouse et au report modal de l'avion vers le chemin de fer.

GPSO vise à renforcer enfin les capacités du réseau dans les secteurs périurbains de Bordeaux et de Toulouse et, plus largement, celles des liaisons internes aux régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie.

La décision ministérielle du 23 octobre 2013 a acté un schéma de réalisation du GPSO en deux phases :

- La phase 1 entre Bordeaux et Toulouse / Dax comprenant la création de la ligne à grande vitesse (vitesse commerciale 350 km/h) entre Bordeaux et Toulouse/Dax et la réalisation des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT).
- La phase 2 visant à prolonger la ligne à grande vitesse au-delà de Dax jusqu'à la frontière espagnole.

L'opération AFNT fait donc partie de la phase 1 du programme Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), en interface étroite avec les opérations de modernisation et de désaturation du nœud ferroviaire de Toulouse. L'objectif de ce projet est double :

- Accueillir dans de bonnes conditions de vitesse et de fluidité les circulations TGV depuis l'extrémité de la LGV sur la commune de Saint-Jory jusqu'à la gare Matabiau.
- Développer l'offre de service TER sur le nord toulousain, en visant une offre au quart d'heure sur la proche banlieue.
- Permettre le développement du trafic de marchandises au nord de Toulouse.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse se raccorde sur la ligne existante Bordeaux-Sète au nord de la commune de Saint-Jory, soit environ 19 kilomètres au nord de la gare de Toulouse-Matabiau sur les communes de Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse.

L'opération AFNT vise à aménager les 19 kilomètres de ligne et les infrastructures de la gare Toulouse-Matabiau ainsi que l'aménagement de la gare terminus partiel de Castelnau d'Estrétefonds.

Elle se traduit par :

- La mise à 4 voies de la ligne Bordeaux-Sète entre Saint-Jory (zone du raccordement avec la LGV) et Toulouse.
- Les aménagements des haltes du parcours (Saint-Jory, Fenouillet, Lacourtenourt, Lalande et Launaguet) auxquelles a été rajoutée la gare de Castelnau d'Estrétefonds qui sera une gare origine terminus pour ces navettes circulant entre cette gare et Matabiau.
- Les aménagements de la gare Toulouse-Matabiau dont le plan de voies, les quais et souterrains doivent être optimisés pour faire face à l'accroissement du trafic.

Les travaux AFNT sont, pour leur majorité, parallèles au canal latéral à la Garonne entre le pont-route de Bordeneuve (commune de Castelnau-d'Estrétefonds) et le pont-route de l'écluse de Lalande (commune de Toulouse, impasse de la Glacière) au droit des biefs de Lacourtenourt, Fenouillet, Lespinasse, Bordeneuve, Saint-Jory, Hers, Castelnau d'Estrétefonds et Embalens.

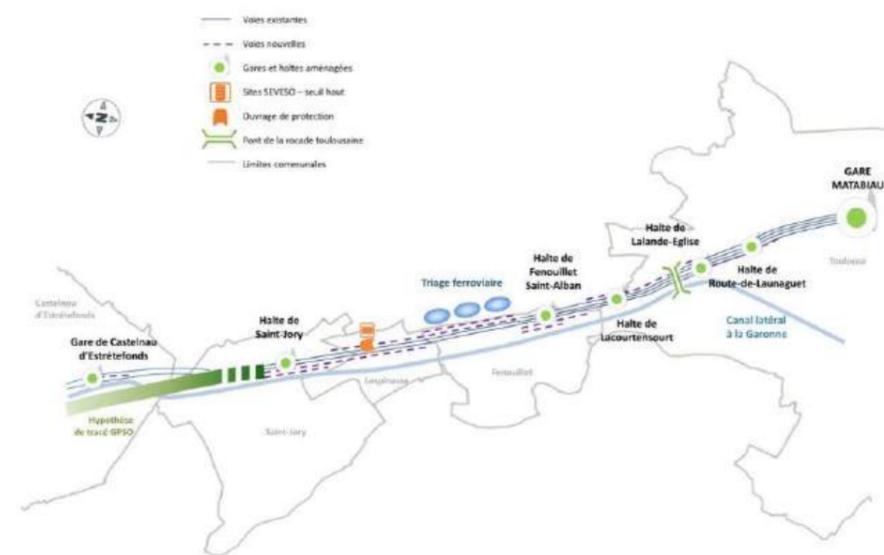
En termes de PK ferroviaires, la zone de travaux s'étend du PK 234,775 côté Castelnau d'Estrétefonds au PK 251,300 - PK 250,700 côté Toulouse.

La conversion approximative des PK ferroviaires en PK fluviaux est la suivante :

$$PK_{\text{fluvial}} = 255,730 - PK_{\text{ferroviaire}}$$

$$PK_{\text{ferroviaire}} = 255,730 - PK_{\text{fluvial}}$$

La carte et le schéma suivants représentent les aménagements principaux projetés à proximité immédiate du canal ainsi qu'un profil en travers du canal dans sa configuration finale :



Dans la perspective de la délimitation de l'emprise du futur réseau ferroviaire et du transfert des parcelles et des ouvrages du domaine public fluvial au domaine public ferroviaire, il est apparu nécessaire de s'accorder sur les rôles respectifs des parties prenantes.

RAPPEL DU ROLE DES PARTIES PRENANTES

- **SNCF Réseau**
SNCF Réseau a pour mission d'assurer « la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ; le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ; la gestion et la mise en valeur d'installations de service » (C. transports, art. L. 2111-9).
SNCF Réseau est le gestionnaire du domaine public ferroviaire qui lui a été attribué par l'Etat dans les conditions fixées par l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019.
SNCF Réseau est maître d'ouvrage du projet AFNT.
Au titre de l'autorisation environnementale à venir, SNCF Réseau disposera d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau sur les remblais rive droite du canal, lui permettant de les modifier.
- **Voies navigables de France** gère et exploite le domaine de l'Etat qui lui a été confié par l'arrêté du 24 janvier 1992. VNF n'est pas propriétaire des biens qui lui ont été confiés en gestion par l'Etat et, en conséquence, ne peut procéder à la modification de leur affectation.
VNF gère et valorise le domaine confié par l'Etat sous réserve que les aménagements projetés soient compatibles avec la mise en œuvre de ses missions statutaires.
VNF assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables. VNF propose toute réglementation qu'il estime nécessaire concernant l'exploitation du domaine public fluvial.

IL EST CONVENU CE QUI SUIV

TITRE I. DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objets, après avis favorable de l'Etat en tant que propriétaire du domaine public fluvial et ferroviaire :

- D'autoriser SNCF Réseau à effectuer, sur les emprises du domaine public fluvial mis à sa disposition, les constructions et aménagements décrits au Titre III de la présente convention ;
- D'autoriser SNCF Réseau à se prévaloir de la présente autorisation pour lui permettre de solliciter les autorisations administratives et environnementales nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle du projet AFNT ;
- De définir les modalités d'occupation temporaire et d'utilisation du domaine public fluvial pendant la phase travaux ;
- D'organiser les modalités de coopération entre VNF et SNCF Réseau pour les travaux autorisés et de mise en œuvre des prescriptions de l'arrêté d'autorisation environnementale ;
- De respecter les occupations privatives du domaine public fluvial autorisées par VNF, bénéficiant de droits acquis comme par exemple l'occupation par les opérateurs télécom (fibre).
- De définir les emprises du domaine public fluvial ayant vocation à être transférées vers le domaine public ferroviaire et d'organiser les modalités de ce transfert
- De définir les emprises nécessitant une double affectation ainsi que leurs modalités de gestion ;
- De préciser les modalités d'association de VNF aux opérations de réception des travaux réalisés par SNCF Réseau ;
- D'organiser la prise de possession par VNF des ouvrages réalisés par la SNCF Réseau et leur intégration dans le domaine public fluvial.

ARTICLE 2 : ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La présente convention entre en vigueur à la date de sa signature par la dernière partie signataire.

La durée de la convention est indéterminée : elle prendra fin au plus tard à la signature de l'ensemble des actes réglementaires (réceptions et levées des réserves sur les ouvrages, états de lieux de sortie, ...) et des actes administratifs pris en application de l'arrêté d'autorisation environnementale.. et des différentes conventions nécessaires à la gestion des ouvrages réaménagés ou la prise de possession des ouvrages par VNF définie aux articles 9 et 10.2 de la présente convention.

TITRE II. MODALITES D'OCCUPATION ET D'UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL PENDANT LA PHASE TRAVAUX

ARTICLE 3 : LOCALISATION DE L'EMPRISE FONCIERE EN PHASE TRAVAUX

La présente convention ne vaut que pour les travaux définis à l'article 7 et pour les emprises occupées figurant sur les plans repris en Annexe 1 à la présente convention, issus des fichiers géoréférencés au format SIG repris dans le dossier compressé « Fichiers SIG de AFNT-0003747_V1.0.zip ».

Tous besoins d'emprise supplémentaires liés au projet AFNT, non identifiés dans la présente convention (bases vie, zones de stockage, zones de chantiers), ne sauraient être autorisés. Ces éventuels besoins d'emprise devront donner lieu à une demande expresse d'occupation domaniale formulée par la SNCF à l'attention de VNF, et un avenant à la présente convention. Aucuns travaux ne pourront débiter avant la délivrance d'autorisation domaniale de VNF et le cas échéant d'autres autorisations relevant de réglementations spécifiques.

La présente convention ne couvre pas les démolitions des maisons éclésières de Lespinasse et de Bordeneuve. Ces démolitions portées par SNCF Réseau feront l'objet d'une convention particulière entre VNF et SNCF Réseau.

ARTICLE 4 : REDEVANCES

4.1 Principes

SNCF Réseau s'engage à verser à VNF une redevance établie conformément au barème fixé dans le Bulletin officiel des actes de VNF (actualisé chaque année), en contrepartie de l'occupation privative du domaine public fluvial.

4.2 Montant estimé et montant définitif

Le montant estimé de la redevance, déterminé sur la base des éléments listés ci-dessus, est de 10.489.503,78 euros, selon les modalités de calcul précisées dans le relevé des sommes dues ci-après.

Gêne à la navigation (Installation palplanches)			
Nombre de jours total	365	Forfait (heur	290.3
Nombre de jours fermés	4	Coef relatif	2
Chomage latéral	40	Coef navigat	0.5
Nb Jours basse saison	99	Nb heures	3024
Nb Jours haute saison	222		
Heures basse saison (8h30/16h30,	7		
Heures haute saison (8h00/19h30,	10.5	Total	877 867.20 €
Nombre d'heures concernées	3024		
Stockage Matériaux (2027/2028)			
VLR (m ² /jour)	0.11		
CCU	1	Zone isolée	
	1.5	Périurbain	
	2	banlieue	
	3	Centre	Total 3 205 095.00 €
Superficie (m ²)	26609.34		
Nb Jours	730		
Travaux sur le DPF (un an sur le périmètre global)			
VLR (m ² /jour)	0.11		
CCU	1	Zone isolée	
	1.5	Périurbain	
	2	banlieue	
	3	Centre	Total 6 406 541.58 €
Superficie (m ²)	106376.78		
Nb Jours	365		

Gêne à la navigation (installation palplanches)			
Nombre de jours total	365	Forfait (heur	290.3
Nombre de jours fermés	4	Coef reaktif	2
Chomage latéral	40	Coef navigat	0.5
Nb Jours basse saison	99	Nb heures	3024
Nb jours haute saison	222		
Heures basse saison (8h30/16h30,	7		
Heures haute saison (8h00/19h30,	10.5	Total	877 867.20 €
Nombre d'heures concernées	3024		
Stockage Matériaux (2027/2028)			
VLR (m²/jour)	0.11		
CCU		1 Zone isolée	
		1.5 Périurbain	
		2 banlieue	
		3 Centre	
		Total	3 205 095.00 €
Superficie (m²)	26609.34		
Nb Jours	730		
Travaux sur le DPF (un an sur le périmètre global)			
VLR (m²/jour)	0.11		
CCU		1 Zone isolée	
		1.5 Périurbain	
		2 banlieue	
		3 Centre	
		Total	6 406 541.58 €
Superficie (m²)	106376.78		
Nb Jours	365		

Le montant définitif de la redevance sera fixé comme il est dit à l'article 4.1.

La redevance estimée à ce jour est calculée sur la base des plannings prévisionnels et des surfaces occupées estimés par VNF pour la période du 01 janvier 2024 au 31 décembre 2028.

Ce montant sera versé sous forme d'une redevance annuelle calculée de manière prévisionnelle selon les formules du tableau précédent.

SNCF Réseau prendra attachement des surfaces réellement occupées et des durées d'occupation, et les communiquera à VNF sous la forme d'un reporting trimestriel (fin mars, fin juin, fin septembre et fin décembre) à valider par les deux Parties.

La redevance annuelle de l'année A sera recalculée au plus le 15 janvier A+1 en fonction des surfaces et durées réelles d'occupation afin que VNF puisse procéder à l'ajustement de la redevance de l'année A+1, avec le prévisionnel de l'année A+1 et l'ajustement de l'année A.

4.3 Exigibilité

La redevance due pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public par SNCF Réseau est payable d'avance et annuellement. Elle est exigible dans les trente jours qui suivent l'envoi du titre exécutoire de recette par VNF.

Toutefois, un échéancier de paiement peut être proposé par le comptable à SNCF Réseau, décomposant le montant annuel en échéances trimestrielles. A chaque échéance, SNCF Réseau devra s'acquitter du règlement auprès de l'agent comptable secondaire de VNF par chèque, virement ou prélèvement automatique à l'adresse suivante :

Agence comptable secondaire de VNF de LYON 2 rue de la Quarantaine 69321 LYON cedex 05.

4.4 Révision

Le montant de la redevance pourra faire l'objet d'une révision dans les conditions fixées à l'article R. 2125-3 du CGPPP.

4.5 Indexation

La redevance est indexée chaque année, au 1er janvier, en fonction de l'évolution de l'indice INSEE du coût de la construction. L'indice de référence servant de base à l'indexation est celui du deuxième trimestre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente convention.

4.6 Pénalités

En cas de retard dans le paiement de la redevance, les sommes restant dues seront majorées d'intérêts moratoires au taux légal.

ARTICLE 5 : OBLIGATIONS DE L'OCCUPANT

5.1 Information

SNCF Réseau (ou l'une des sociétés qu'il a missionnées) a l'obligation d'informer, sans délai, le représentant local de VNF ou son délégué de tout fait même s'il n'en résulte aucun dégât apparent, dommage, détérioration, de nature à préjudicier au domaine public fluvial mis à sa disposition.

5.2 Porté à connaissance

SNCF Réseau a l'obligation de porter, par écrit, à la connaissance de VNF toute modification de sa forme, de son objet ou de la répartition de son capital social.

5.3 Respect des lois et règlements

SNCF Réseau a l'obligation de se conformer aux lois et règlements en vigueur, notamment à ceux régissant son activité, aux prescriptions des différentes polices relevant de la compétence de l'Etat (eau, environnement, navigation) ainsi qu'à celles prévues aux textes en vigueur.

La présente convention ne vaut pas, par ailleurs, autorisation au titre des différentes polices susvisées. En cas de travaux, la présente convention ne vaut pas permis de construire et ne dispense pas l'occupant de la déclaration exigée en cas de travaux exemptés du permis de construire.

L'occupant satisfait à l'ensemble des dispositions légales ou réglementaires qui sont ou viendraient à être prescrites, en raison de son occupation, de telle manière que la responsabilité de VNF ne puisse être recherchée à un titre quelconque. Il effectue à ses frais, risques et périls, et conserve à sa charge, tous travaux, installations qui en découleraient.

L'occupant doit en outre disposer en permanence, de toutes les autorisations requises pour les activités exercées, de sorte que la responsabilité de VNF ne puisse jamais être mise en cause.

5.4 Règles de sécurité et d'hygiène, respect de l'environnement

SNCF Réseau s'engage à exercer son activité en prenant toute garantie nécessaire au respect de la législation en matière de sécurité, d'hygiène et d'environnement (notamment concernant la gestion des déchets et des eaux usées).

Dans le cadre de l'entretien des espaces verts, l'occupant veille à utiliser des méthodes respectueuses de l'environnement. L'utilisation de tout produit phytosanitaire est strictement interdite.

5.5 Obligations découlant de la réalisation de travaux

Au cours des travaux autorisés au Titre III de la présente convention, l'occupant prend toutes les précautions nécessaires pour empêcher la chute de tous matériaux ou objets quelconques dans la voie navigable et enlève, sans retard et à ses frais, ceux qui viendraient cependant à y choir.

Aussitôt après leur achèvement, l'occupant enlève, sous peine de poursuites, sans délai et à ses frais, tous les décombres, terres, dépôts de matériaux, gravats, remblais, immondices ou objets quelconques qui encombrant le domaine public fluvial ou les zones grevées de la servitude de halage.

5.6 Responsabilité, dommages, assurances

• Dommages

Tous dommages causés par l'occupant aux ouvrages de la voie d'eau, à la stabilité de la digue, aux parties terrestres du domaine public fluvial occupées, ou à ses dépendances, doivent immédiatement être signalés à VNF et réparés par l'occupant à ses frais, sous peine de poursuites.

A défaut, en cas d'urgence, VNF exécute d'office les réparations aux frais de l'occupant.

• Responsabilité

L'occupant est le seul responsable de tous les dommages qui lui sont imputables, directs ou indirects, quelle que soit leur nature, affectant tant le domaine public fluvial que les constructions et aménagements effectués par lui, qu'ils résultent de son occupation et/ou de ses activités, qu'ils soient causés par son fait, par le fait des personnes dont il doit répondre ou par les choses qu'il a sous sa garde, et ce, que le dommage soit subi par VNF, par des tiers ou par l'Etat, ou, le cas échéant, par des usagers de la voie d'eau.

La surveillance des lieux mis à disposition incombant à l'occupant, VNF est dégagé de toute responsabilité en cas d'effraction, de déprédation, de vol, de perte, de dommages ou autre cause quelconque survenant aux personnes et/ou aux biens.

L'occupant garantit VNF contre tous les recours et ou condamnations à ce titre.

- **Assurances**

En conséquence de ses obligations et responsabilités, l'occupant est tenu de contracter, pour la partie du domaine public fluvial mis à sa disposition et pendant toute la durée de la convention, toutes les assurances nécessaires (civile, professionnelle, vol, explosion, risque d'incendie, dégâts des eaux, risques spéciaux liés à son activité, etc.) et doit en justifier à la première demande de VNF.

5.7 Entretien, maintenance, réparation

Les éléments du domaine public fluvial mis à sa disposition, doivent être entretenus en bon état et à ses frais par l'occupant qui s'y oblige de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

5.8 Impôts et taxes

L'occupant prend à sa charge tous les impôts, contributions et taxes de toute nature, présents et à venir, auxquels sont ou pourraient être assujettis les terrains, bâtiments, aménagements, constructions occupées en vertu de la présente convention, quelles que soient la nature et l'importance desdits impôts et taxes.

Concernant spécifiquement la taxe foncière, l'occupant est redevable de celle-ci uniquement pour les seules édifications, constructions et aménagements qu'il a été autorisé à réaliser dans le cadre de la présente convention, ce, jusqu'à l'échéance de celle-ci.

Par ailleurs, si VNF devenait redevable au cours de la convention de la taxe foncière sur l'ensemble des immeubles faisant partie du domaine public fluvial confié, l'occupant s'engage d'ores et déjà à rembourser le montant de l'impôt afférent à son occupation et acquitté par VNF, à première demande et ce jusqu'à l'échéance de ladite convention.

ARTICLE 6 : PREROGATIVES DE VNF

6.1 Droits de contrôle

- **Construction, aménagements, travaux**

Le représentant local de VNF ou son délégué se réserve le droit de vérifier et de contrôler les projets d'aménagements et de construction ainsi que l'exécution des travaux effectués par l'occupant, visés au Titre III de la présente convention.

Ce contrôle ne saurait, en aucune manière, engager la responsabilité de VNF tant à l'égard de l'occupant qu'à l'égard des tiers.

- **Entretien**

Le représentant local de VNF ou son délégué se réserve la faculté de contrôler et de constater tout manquement aux obligations de conservation et d'entretien du domaine public fluvial mis à la disposition de l'occupant, au regard des dispositions prévues à l'article 7 de la présente convention.

- **Réparations**

Le représentant local de VNF ou son délégué, averti préalablement et sans délai, conformément à l'article 7 de la présente convention, se réserve la faculté de contrôler les mesures entreprises par l'occupant pour réparer, à ses frais, les dommages causés au domaine public fluvial mis à sa disposition.

6.2 Droit d'intervention et de circulation sur le domaine

L'occupant doit laisser circuler les agents de la représentation locale de VNF sur les emplacements occupés. En cas de travaux sur les berges ou de dragage, l'occupant doit, le cas échéant, laisser les agents de la représentation locale de VNF exécuter les travaux dans le périmètre qu'ils auront défini.

Pour cela, VNF et l'occupant devront s'accorder sur les modalités et le calendrier d'intervention afin de trouver la meilleure solution possible pour ne pas générer de contraintes techniques, calendaires et sécuritaires.

6.3 Absence d'indemnité pour troubles de jouissance

L'occupant ne peut prétendre à aucune réduction de redevance, indemnité ou autre droit quelconque pour les troubles de jouissance résultant des réparations, travaux d'entretien, quelle que soit la nature, qui viendraient à être réalisés sur le domaine public fluvial et ce quelle que soit la durée.

Il ne peut davantage y prétendre pour les dommages ou la gêne causés par la navigation, l'entretien et, d'une manière générale, l'exploitation de la voie d'eau.

TITRE III : TRAVAUX ET OUVRAGES REALISES PAR SNCF RESEAU SUR LE DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

ARTICLE 7 – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX TRAVAUX ET AUX OUVRAGES REALISES PAR SNCF RESEAU

7.1 - Description des constructions et aménagements

Dans le cadre des activités présentées dans le préambule de la présente convention, SNCF Réseau est autorisé à effectuer, sur le domaine public fluvial, les constructions et aménagements décrits ci-après.

- les opérations de débroussaillage et défrichage de la végétation présente dans les emprises des travaux,
- la réalisation de terrassements nécessaires à la réalisation de la plate-forme ferroviaire, y compris la construction d'un réseau de drainage et assainissement longitudinal avec tranchées d'infiltration ou conduite des eaux pluviales vers un exutoire public,
- l'aménagement d'un rejet, en situation définitive, des eaux de pluie dans le canal au droit de la gare de Castelnau d'Estrétefonds, moyennant la veille sur la qualité des eaux rejetées,
- la réalisation d'une traversée sous canal (buse de diamètre 800 mm) au PK ferroviaire 242,500 pour rejeter les eaux de ruissellement dans un bassin d'infiltration créé au nord du lac de Peyraillès (commune de Lespinasse),
- la construction de murs de soutènement, en particulier dans les secteurs où la réalisation de talus aurait un impact sur le miroir d'eau du canal latéral,
- la mise en place de murs antibruit dans les zones où l'étude acoustique l'a préconisée,
- la réalisation d'une passerelle en gare de Lacourtenour, enjambant le canal latéral avec un débouché et une descente à l'ouest de l'alignement des platanes bordant le chemin de halage,
- la construction d'une passerelle provisoire enjambant les voies ferrées et le canal et débouchant sur le chemin de halage pour permettre la circulation des modes doux pendant la période de démolition et reconstruction du pont-route du moulin (Lespinasse)
- le stockage d'éléments permettant la réalisation des ouvrages présentés plus haut
- la mise en place de clôtures visant à minimiser le risque de pénétration dans les emprises en phase d'exploitation ultérieure,
- la création d'un chemin de service qui permettra le cheminement des piétons et cycles sur la digue est du canal, tel que projeté dans le cadre du projet Grand Parc Canal ; sa largeur globale sera, sauf cas exceptionnel de réduction, de 3 m, et il sera bordé côté canal, en guise de mesures compensatoires au projet AFNT, d'un corridor écologique de plantes basses (hélrophytes),
- afin de préserver les droits déjà accordés par VNF, la réalisation d'une artère de fourreaux multitubulaire pour accueillir les réseaux concédés par VNF, qui sera réalisé par SNCF Réseau et SFR,
- la réalisation d'aménagements sur la berge est du canal et dans le miroir d'eau, à chaque fois que les aménagements précédents ne contiendront pas dans l'espace restant entre la limite d'emprise actuelle et le canal latéral ; ces aménagements pourront être malgré tout sans impact sur le miroir d'eau lorsqu'il s'agira de garantir la stabilité de la digue actuelle vis-à-vis des circulations d'engins,
- l'intégration paysagère, avec végétalisation des ouvrages (clôtures, murs antibruit) autant que possible et dans la limite de l'espace disponible.
- la réalisation d'un chemin de la mémoire, visant à rappeler la présence maisons éclésières de Bordeneuve et Lespinasse déconstruites, via des abris et pupitres installés sur les bajoyers des écluses côté ouest,

Cette convention ne prend pas en compte les travaux de construction de l'ouvrage de franchissement du canal latéral prévus dans le cadre du projet de construction de la Ligne Nouvelle (hors projet AFNT) et envisagés à partir de 2027 ; ceux-ci feront l'objet d'une convention spécifique.

En Annexe 2, figurent les documents techniques existants à date et afférents à ces travaux et en particulier la note de stabilité de la berge et les profils en travers associés.

7.2 - Planning prévisionnel des opérations concernant ou impactant le domaine public fluvial

SNCF Réseau fournit à VNF le planning prévisionnel des travaux qui concernent les parcelles du domaine public fluvial concernées.

Zone de travaux	Nature de travaux	Date prév. de début*	Date prév. de fin*
Zone de Castelnau d'Estrétefonds PK ferro 234,700 au 236,000	Défrichage et mise en place de palplanches et confortement des berges, pose multitubulaire	01/09/2024	31/11/2024
Zone de Saint-Jory Nord PK ferro 239,600 au 240,500	Défrichage et mise en place de palplanches et confortement des berges, pose multitubulaire	01/09/2024	31/11/2024
Zone de Saint-Jory Sud PK ferro 240,900 au 241,900	Défrichage et mise en place de palplanches et confortement des berges, pose multitubulaire	01/09/2024	31/11/2024
Zone de Lespinasse PK ferro 242,800 au 244,400	Défrichage et mise en place de palplanches et confortement des berges, pose multitubulaire	01/09/2024	31/12/2024
Zone de Fenouillet PK ferro 246,200 au 247,000	Défrichage et mise en place de palplanches et confortement des berges, pose multitubulaire	01/09/2024	31/11/2024
Zone de Lacourtenourt PK ferro 248,700 au 249,300	Défrichage et mise en place de palplanches et confortement des berges, pose multitubulaire	01/01/2025	28/02/2025
Zone de Castelnau d'Estrétefonds PK ferro 234,700 au 236,000	Soutènement de la digue	01/07/2024	31/10/2025
Zone de Castelnau d'Estrétefonds PK ferro 234,700 au 236,000	Plate-forme, voie, caténaire, signalisation	31/10/2025	31/05/2026
Zone de Saint-Jory Nord PK ferro 239,800 au 241,500	Défrichage, terrassement, assainissement, voie	01/01/2028	31/07/2029
Zone de Saint-Jory Sud PK ferro 241,500 au 244,200	Soutènement de la digue (puis travail depuis le bas)	01/09/2025	31/10/2026
PRo du moulin (Lespinasse) PK ferro 244,200 au 244,400	Démolition reconstruction de l'ouvrage	01/03/2024	31/08/2025
PRo du moulin (Lespinasse) PK ferro 244,200 au 244,400	Passerelle provisoire	01/06/2024	31/10/2025
Zone de Lespinasse PK ferro 244,200 au 244,700	Zone de bascule tous travaux	01/01/2029	30/06/2029
Zone de Lespinasse PK ferro 244,700 au 246,200	Caténaire	01/08/2025	30/09/2025
Zone de Fenouillet PK ferro 246,200 au 249,100	Caténaire	01/09/2025	31/12/2025
Zone de Fenouillet PK ferro 246,200 au 249,100	Terrassement, hydraulique, voie	01/01/2027	31/12/2027
Zone de Lacourtenourt PK ferro 249,800 au 251,200	Caténaire	01/04/2026	31/12/2026

* Pour chaque année A, les dates seront affinées en octobre de l'année A-1, afin de permettre le calcul de la redevance annuelle de l'année A.

Le tableau spatio-temporel de synthèse des occupations temporaires est joint en Annexe 3.

7.3 - Conditions de réalisation des travaux sur le domaine public fluvial

- **Préservation des missions de VNF et maintien des droits acquis au bénéfice des occupants du domaine public fluvial**

Les travaux réalisés par SNCF Réseau ne pourront pas remettre en cause les missions d'entretien, de maintenance et d'exploitation de la voie d'eau dont VNF a la compétence, que ce soit en phase travaux ou en phase post-travaux. Les missions de gestion hydraulique et de navigation devront pouvoir être maintenues en tout temps, sauf en cas d'autorisation d'interruption ponctuelles spécifiques accordées par VNF.

Les travaux portés par SNCF Réseau ne pourront pas remettre en cause les droits acquis par les occupants du DPF bénéficiaires d'une autorisation domaniale.

Les travaux réalisés par SNCF Réseau ne pourront remettre en cause les prélèvements d'eau dument autorisés et tout particulièrement la prise d'eau potable située sur la commune de Saint-Jory alimentant l'usine dite de Saint-Caprais.

- **Etudes préalables et prescriptions techniques**

SNCF Réseau s'engage, auprès des services de contrôle de l'Etat et de VNF, à réaliser les travaux dans le respect des prescriptions techniques définies dans l'arrêté d'autorisation environnementale.

SNCF Réseau s'engage à conclure avec VNF une convention de superposition de gestion pour la construction de la passerelle provisoire associée à la reconstruction du pont de la route du Moulin.

7.4 – Modalités de suivi et d'association de VNF pendant les travaux

Les premiers travaux réalisés sous MOA SNCF Réseau sur le domaine public fluvial seront engagés une fois l'arrêté d'autorisation environnementale accordé par le Préfet de Haute-Garonne, attendu pour début 2024.

Quelques semaines avant la date attendue pour l'obtention de l'arrêté, SNCF Réseau commandera et fera réaliser, à ses frais, soit un référé préventif, soit un état des lieux des ouvrages de VNF, en fonction des risques de dégradation des installations. Ces documents seront constitués d'un rapport technique et d'un recueil de photos (ou d'un film) de la berge, réalisés depuis le canal.

Le cas particulier des écluses et de leurs infrastructures (maçonneries, murs, bajoyers, mécanismes, ...) potentiellement impactées par les travaux fera l'objet d'une attention particulière avec la prise de cotes géométriques sur les parties visibles et sur les parties immergées. La cote de crête du barrage sera aussi relevée sur l'ensemble du linéaire du projet avec la réalisation d'un profil de la ligne de crête tous les 100m.

Pendant l'exécution des travaux, SNCF Réseau assumera l'intégralité des missions définies dans l'arrêté préfectoral de classement barrage, et en particulier dans le domaine de l'alerte comme mentionné à l'article 3 de l'arrêté (Déclaration des incidents et accidents, déclaration des événements intéressant la sécurité hydraulique (EISH)).

SNCF Réseau a désigné une MOE agréée pour assurer un suivi des travaux dans les zones de digues classées « barrage ». Une note de stabilité de la digue a été rédigée et validée par le Service des ouvrages hydrauliques de la DREAL. Malgré cela, en cas d'anomalies ou d'imprévus pouvant affecter la stabilité de la digue, la MOE fera prendre les mesures immédiates nécessaires au rétablissement de la stabilité et aura autorité pour faire arrêter le chantier si elle le juge opportun. En particulier, s'il s'avérait nécessaire d'augmenter le linéaire de palplanches pour garantir la stabilité de la berge, un avenant à la présente convention serait produit pour en modifier l'article 7.1. Un porter à connaissance serait immédiatement établi et transmis aux services de l'Etat compétents. Ces situations imprévues donneront lieu non seulement à un arrêté préfectoral modificatif portant sur la nature et l'emprise des travaux et un avenant au présent contrat actant les modifications de modalités domaniales.

La présence de la MOE agréée ne sera exigée que dans le cas de risques pour la stabilité de la digue en lien avec les travaux ou les circulations d'engins nécessaires au chantier ferroviaire. La MOE agréée établira un rapport mensuel des travaux réalisés, détaillant les sujets en conformité et les sujets non-conformes.

En cas d'avarie causée par les travaux réalisés sous MOA SNCF Réseau, ce dernier s'engage à une remise en état selon l'exigence de délai formulée par VNF.

Pendant les travaux, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, de nouveaux référés préventifs pourront être commandés, à la charge de la Partie qui en a l'initiative.

Durant toute la phase travaux, SNCF Réseau s'engage à fournir à VNF un rapport mensuel d'avancement des travaux et invite systématiquement VNF aux visites de chantier prévues dans le cadre de l'opération.

7.5 – Conditions particulières des travaux affectant l'ouvrage hydraulique autorisé barrage

SNCF Réseau est autorisé à réaliser les travaux sur les ouvrages hydrauliques du canal dont certains sont autorisés en tant que barrage au titre de la rubrique 3.2.5.0. de la nomenclature IOTA, annexé à l'article R 214-1 du code de l'environnement et classés au titre de l'article R. 214-112 du code de l'environnement.

En vertu de cette autorisation et du classement des ouvrages hydrauliques concernés par les travaux, SNCF Réseau est réglementairement considéré comme le seul exploitant des ouvrages hydrauliques modifiés, dans les conditions et limites fixées par ladite autorisation et le dossier de demande.

Toute pollution des eaux du canal latéral générée par les travaux portés par SNCF Réseau relèvera de sa seule et entière responsabilité. Tout moyen préventif et de lutte contre de telles pollutions devront faire l'objet d'un protocole d'intervention spécial dûment approuvé par les autorités compétentes.

Une hotline sera mise en place et activée en cas de pollution du canal, de fuite ou d'avarie notable sur le remblai ou de toute autre anomalie, en référence à un modèle donné par VNF (procédure d'astreinte).

7.6 – Items restant à traiter postérieurement à la présente convention

VNF et SNCF Réseau s'engagent à traiter les sujets suivants postérieurement à la signature de la présente convention et dans les 6 mois suivant l'achèvement des travaux :

- Saisine de l'autorité ministérielle pour les actes de transferts de domaniale ; la limite définitive entre le domaine public fluvial et le domaine public ferroviaire sera définie au fur et à mesure de l'achèvement de travaux et de la production des plans de récolement.

- Conclusion de conventions de superposition de gestion, y compris avec les bénéficiaires tiers, des aménagements nouvellement créés qui empièteraient sur le futur domaine public fluvial.
- Conclusion de l'autorisation de rejet pour des eaux de pluie dans le canal au droit de la gare de Castelnau d'Estrétefonds

ARTICLE 8 : INDEMNITES

8.1 : Indemnité pour basculement des organes de commande des écluses

Le montant de cette indemnité est fixé dans une autre convention déjà signée et son versement est indépendant de la présente convention.

8.2 : Indemnité pour la perte de jouissance des maisons éclusières

Cette indemnité vise à couvrir la perte de loyer générée par les travaux sur des maisons éclusières habitées, en dehors de celles de Bordeneuve et Lespinasse qui seront démolies.

8.3 Indemnité pour les surcoûts de gestion associé à la modification de l'ouvrage sous gestion VNF

Pour rappel le projet prévoit la réalisation d'aménagements sur la berge Est du canal et dans le miroir d'eau pour garantir la stabilité de la digue actuelle vis-à-vis des circulations d'engins. Il s'agira en particulier d'implanter des palplanches conçues pour une durée de vie de 100 ans.

SNCF Réseau versera à VNF, des frais libératoires financés par le projet AFNT et lui permettant d'assurer la surveillance et la maintenance des palplanches nouvellement créées sur une durée de 50 ans. Le montant de ces frais fera l'objet d'une justification préalable par VNF et d'un accord donné par SNCF Réseau.

ARTICLE 9 – MODALITES D'ASSOCIATION DE VNF A LA RECEPTION DES TRAVAUX ET OUVRAGES REALISES PAR SNCF RESEAU

A l'issue des travaux, et avant la remise des ouvrages au fur et à mesure de la libération des emprises du domaine public fluvial, SNCF Réseau fera réaliser à ses frais un nouveau levé des cotes géométriques sur les parties visibles et sur les parties immergées des écluses, ainsi qu'un levé du profil du remblai en rive droite du canal sur l'ensemble du périmètre des travaux impactant la rive. Le levé du remblai se fait avec un profil tous les 100 m. Il veille à décrire la crête de l'ouvrage et les pieds du remblai des deux côtés.

Ces levés sont remis à VNF, ainsi qu'une analyse détaillée de l'évolution de la situation par rapport à la situation avant travaux. Pour toute dégradation du niveau de service constatée (réduction du tirant d'eau au niveau des écluses ou abaissement de la cote altimétrique du barrage), SNCF Réseau définit et met en œuvre, à ses frais, un programme de travaux permettant a minima de restaurer le niveau de service avant travaux.

A l'issue de ces éventuels travaux de restauration du niveau de service, SNCF Réseau fait réaliser à ses frais une Visite Technique Approfondie (VTA) par un bureau d'étude indépendant agréé « digue et barrage » sur l'ensemble des ouvrages classés barrage remaniés dans le cadre du projet. Cette VTA est remise à VNF avec le dossier d'ouvrages exécutés.

VNF sera associé à la réception des travaux prononcée avec les entreprises de travaux commandés par SNCF Réseau, celle-ci intégrera les réserves émises par VNF.

Un mois après la remise de la VTA et du dossier d'ouvrages exécutés, et une fois la réception prononcée et notifiée sans réserve aux entreprises, SNCF Réseau invite VNF à la prise de possession des ouvrages selon les modalités réglementaires définies dans l'autorisation environnementale AFNT, qui donne lieu à une visite.

Préalablement à cette visite, SNCF Réseau envoie à VNF à S-2, sur support papier et informatique, des éléments suivants :

- toutes les études et documents techniques nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de l'ouvrage ;
- la copie du(es) procès-verbal(aux) des opérations préalables à la réception (OPR) et du(es) procès-verbal(aux) de réception (partiels et/ou définitifs), et le cas échéant, la copie du PV de levée des réserves ;
- la copie des marchés notifiés aux entreprises titulaires dans le cadre de l'opération, ainsi que les attestations d'assurance des entreprises titulaires.

La reprise de possession par VNF des ouvrages hydrauliques du canal latéral à la Garonne couverts par la rubrique 3.2.5.0. de l'article R. 214-1 du code de l'environnement, au fur et à mesure de la réalisation des travaux, de leur réception et de la libération des emprises par SNCF Réseau, prend effet à l'acceptation des documents fournis, à l'issue de la visite et à la levée de toutes les réserves émises par VNF.

TITRE IV. ENGAGEMENTS RECIPROQUES EN MATIERE DE DOMANIALITE PUBLIQUE

ARTICLE 10 : DETERMINATION DU NOUVEAU STATUT DOMANIAL DES EMPRISES CONCERNEES PAR L'OPERATION

SNCF Réseau arrêtera en concertation avec VNF et dans les meilleurs délais les parcelles qui ont vocation à être transférées dans le domaine public ferroviaire et celles qui ont vocation à rester dans le domaine public fluvial, tout en conservant une double affectation.

10.1 : Changement d'affectation et transfert à la SNCF des parcelles affectées au domaine public ferroviaire

Les parties s'engagent à saisir dans les meilleurs délais l'Etat en tant que propriétaire du domaine public fluvial et du domaine public ferroviaire afin qu'il modifie, avant l'achèvement des travaux, l'affectation des biens concernés en :

- Désaffectant, en déclassant et en procédant au retrait du patrimoine confié à VNF des biens du domaine public fluvial qui seront exclusivement affectés au domaine public ferroviaire ;
- Affectant, en classant dans le domaine public ferroviaire les biens du projet AFNT et les en attribuant à SNCF réseau.

10.2 Détermination des modalités de gestion des parcelles du domaine public faisant l'objet d'une double affectation

Les parties s'engagent à conclure dans les meilleurs délais toute convention qui viendrait à être prescrite du fait de la double affectation des parcelles concernées. A minima, les futurs aménagements suivants implantés sur le domaine public fluvial feront l'objet d'une double affectation : le mur de soutènement, les murs antibruit et clôtures qui empièteraient sur le domaine public fluvial, la passerelle de gare de Lacourtenour, le chemin de contre halage, le corridor écologique et le chemin de mémoire des maisons éclusières détruites.

Ces conventions sont conclues après avis de l'Etat propriétaire et au plus tard à l'achèvement des ouvrages et travaux par SNCF Réseau.

10.3 Modalités d'accès

Le cas échéant, les parties saisiront l'Etat afin qu'il arrête les modalités d'accès de VNF pour les ouvrages relevant du domaine public fluvial qui impliqueraient d'utiliser le domaine public ferroviaire.

TITRE V. AUTRES DISPOSITIONS

ARTICLE 11 : LITIGES

En cas de différend dans l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable, avant de saisir, le cas échéant à défaut de solution amiable dans un délai de 60 jours à compter de l'apparition du différend, le tribunal compétent.

Le point de départ de la naissance du différend est la date de réception du mémoire de réclamation envoyé par l'une des Parties à l'autre Partie.

Les Parties conviennent que le tribunal administratif de Toulouse est compétent pour connaître les litiges nés de l'exécution de la présente convention.

Il est précisé que les dispositions précédentes ne sauraient faire échec au droit réservé à chacune des Parties d'engager toute procédure, notamment de référé, qui serait nécessaire ou utile en cas d'urgence et/ou afin de préserver ses droits

ARTICLE 12 : ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes et de leurs suites, et notamment en cas de réclamations, les parties font élection de domicile :

- Pour VNF, M. Thierry GUIMBAUD, Directeur Général de VNF
VNF - Service territorial Toulouse - Haute-Garonne
115 bis rue des Amidonniers
CS 68506 31685 TOULOUSE Cedex 6
- Pour SNCF Réseau, M. Frédéric BOULIERE, Directeur des projets AFSB et AFNT
SNCF Réseau
Boulevard Lascrosses
2 esplanade Compans Caffarelli
31000 Toulouse

ARTICLE 13 : ANNEXES

Liste des annexes :

- Annexe 1 : Plan des emprises nécessaires à la réalisation des travaux
- Annexe 2 : Description techniques des ouvrages
- Annexe 3 : Tableau spatio-temporel des occupations temporaires

Les annexes font partie intégrante de la convention et ont force obligatoire.

Fait en exemplaires,

A TOULOUSE, le

Le Directeur général de VNF

Le Directeur d'opération AFNT de SNCF Réseau

Nom et qualité du signataire
(à compléter)

Conformément aux articles 32, 38, 39 et 40 de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, l'intéressé est informé du caractère obligatoire ou facultatif des réponses, de son droit d'accès, de rectification ou de suppression des informations le concernant auprès du représentant local de Voies navigables de France.

