

PIECE E – DEMANDE D'AUTORISATION DE DEFRICHEMENT  
AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NORD DE TOULOUSE  
(AFNT)





# Sommaire

## Introduction 4

### Chapitre 1. Objet du dossier et contexte réglementaire ..... 5

- 1.1. Présentation générale de l'opération ..... 5
- 1.2. Objectif du document ..... 5
- 1.3. Contexte réglementaire ..... 5
  - 1.3.1. Définition du défrichement ..... 5
  - 1.3.2. Définition de l'état boisé d'un terrain ..... 5
  - 1.3.3. Demande d'autorisation de défrichement ..... 5
  - 1.3.4. Conditions à l'autorisation de défrichement ..... 5
  - 1.3.5. Constitution du dossier de défrichement ..... 6

### Chapitre 2. Justification de la qualité du demandeur ..... 7

- 2.1. Identification du demandeur ..... 7
- 2.2. Identification des propriétaires ..... 7

### Chapitre 3. Localisation et caractérisation des terrains à défricher ..... 8

- 3.1. Localisation du périmètre de l'opération ..... 8
- 3.2. Identification des boisements au sens du Code forestier et soumis à une demande d'autorisation de défrichement ..... 9
- 3.3. Caractérisation des boisements retenus pour la demande d'autorisation de défrichement ..... 9
- 3.4. Evaluation des enjeux ..... 9
  - 3.4.1. Enjeux écologiques ..... 9
  - 3.4.2. Enjeux économiques ..... 9
  - 3.4.3. Enjeux sociaux ..... 9
- 3.5. Définition du ratio compensatoire ..... 10
- 3.6. Caractéristiques des terrains à défricher ..... 10
  - 3.6.1. Boisement et haie en bordure du lac de Peyrailles à Lespinasse ..... 10
  - 3.6.2. Boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory ..... 12
- 3.7. Mesures d'atténuation ..... 13
  - 3.7.1. Mesure d'évitement ..... 13
  - 3.7.2. Mesure de réduction ..... 14
- 3.8. Synthèse des enjeux et des ratios de compensation proposés ..... 15

### Chapitre 4. Extraits des matrices cadastrales .....16

### Chapitre 5. Motif du défrichement .....17

- 5.1. Présentation des équipements constitutifs de l'opération Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) .....17
- 5.2. Les ouvrages en interaction avec les boisements .....18

### Chapitre 6. Destination des terrains après défrichement .....22

### Chapitre 7. CERFA n°13632\*08 .....23

- 7.1. Formulaire .....23
- 7.2. Pièces jointes au formulaire CERFA .....25
  - 7.2.1. Étude d'impact et évaluation des incidences Natura 2000 ..... 25
  - 7.2.2. Plan de situation ..... 26
  - 7.2.3. Plan et extrait du plan cadastral des terrains à défricher ..... 29
  - 7.2.4. Déclaration d'utilité publique ..... 30
  - 7.2.5. Acte autorisant le représentant de la personne morale à déposer la demande ..... 47
  - 7.2.6. Pièces justifiant de l'accord du propriétaire des terrains ..... 50

## INTRODUCTION

L'opération Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) consiste en la mise à 4 voies de l'infrastructure existante, le réaménagement et ou le déplacement des gares et des haltes ainsi que la réalisation d'un terminus des TER « proche banlieue » à Castelnau d'Estrétefonds.

Le site au sein duquel s'insère cette opération présente certains boisements qui seront affectés par les travaux, expliquant la nécessité de réaliser un dossier de demande d'autorisation de défrichement.

Le présent document vise donc à :

- ▶ Présenter la méthodologie d'identification des boisements au sens du Code forestier soumis à demande d'autorisation de défrichement ;
- ▶ Présenter les résultats d'expertises pour la caractérisation des boisements et autres entités arborées.

# CHAPITRE 1. OBJET DU DOSSIER ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE

## 1.1. Présentation générale de l'opération

L'opération Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) s'inscrit dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), dont l'enquête publique a eu lieu entre octobre 2014 et janvier 2015, et qui comprend :

- ▶ la réalisation des lignes nouvelles (LN) Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax (Bordeaux - Espagne à terme) ;
- ▶ la réalisation des AFNT : Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse entre le raccordement de la ligne nouvelle au Nord de Saint-Jory et Toulouse Matabiau ;
- ▶ la réalisation des AFSB : Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux entre la gare Saint Jean et le raccordement à la ligne nouvelle à Saint Médard d'Eyrans.

L'objectif de l'opération AFNT est de prévoir les modifications nécessaires sur le plan de voie actuel pour permettre l'exploitation à l'horizon cible (2025):

- ▶ des circulations TGV depuis l'extrémité de la LGV sur la commune de Saint-Jory jusqu'à la gare de Toulouse Matabiau ;
- ▶ le développement du trafic TER sur le Nord toulousain.

Elle consiste en la mise à 4 voies de l'infrastructure existante (actuellement deux ou trois voies selon les PK), le réaménagement et ou le déplacement des gares et des haltes ainsi que la réalisation d'un terminus des TER « proche banlieue » à Castelnau d'Estrétefonds.

## 1.2. Objectif du document

Le site au sein duquel s'insère l'opération AFNT est peu concerné par la présence de forêts et d'activités sylvicoles. Néanmoins, certains des boisements affectés par l'opération induisent la nécessité de réaliser un dossier de défrichement du fait notamment des seuils appliqués dans le Nord du département de la Haute-Garonne. Dans ce cadre, l'opération nécessite la réalisation d'un dossier de défrichement, alimenté par un diagnostic forestier.

Le présent mémoire technique est réalisé dans le cadre des défrichements envisagés lors des travaux de l'opération AFNT. Il vise à :

- ▶ Présenter la méthodologie d'identification des boisements au sens du Code forestier soumis à demande d'autorisation de défrichement ;
- ▶ Présenter les résultats d'expertises pour la caractérisation des boisements et autres entités arborées.

## 1.3. Contexte réglementaire

### 1.3.1. Définition du défrichement

Le défrichement est défini par le **Code Forestier**. Suite à l'ordonnance n°2012-92 du 26 janvier 2012, la partie législative du code forestier a été entièrement reprise dans un nouveau code forestier, appliqué depuis le 1er juillet 2012. Les références citées ci-après correspondent à celles du **Nouveau Code Forestier**.

Ainsi, d'après l'Article L.341-1 de ce Nouveau Code Forestier, l'opération de défrichement est définie par les termes suivants :

« Est un défrichement toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière.

*Est également un défrichement toute opération volontaire entraînant indirectement et à terme les mêmes conséquences, sauf si elle est entreprise en application d'une servitude d'utilité publique.*

*La destruction accidentelle ou volontaire du boisement ne fait pas disparaître la destination forestière du terrain, qui reste soumis aux dispositions du présent titre. »*

### 1.3.2. Définition de l'état boisé d'un terrain

L'Article L341-1 du Nouveau Code Forestier définit l'état boisé d'un terrain « comme le caractère d'un sol occupé par des arbres et arbustes d'essences forestières, à condition que leur couvert (projection verticale des houppiers sur le sol) occupe au moins 10% de la surface considérée. Lorsque la végétation forestière est constituée de jeunes plants ou de semis naturels, l'état boisé est caractérisé par la présence d'au moins 500 brins d'avenir bien répartis à l'hectare. La formation boisée doit occuper

*une superficie d'au moins 5 ares (bosquet) et la largeur moyenne en cime doit être au minimum de 15 m ».*

### 1.3.3. Demande d'autorisation de défrichement

Toute opération volontaire entraînant la destruction de l'état boisé d'un terrain et mettant fin à sa destination forestière est considérée comme un défrichement et nécessite une autorisation administrative préalable (article L341-3 du Nouveau Code Forestier).

L'Article L342-1 du Nouveau Code Forestier précise les cas pour lesquels l'autorisation de défrichement n'est pas requise :

« 1° Dans les bois et forêts de superficie inférieure à un seuil compris entre 0,5 et 4 hectares, fixé par département ou partie de département par le représentant de l'Etat, sauf s'ils font partie d'un autre bois dont la superficie, ajoutée à la leur, atteint ou dépasse ce seuil ;

2° Dans les parcs ou jardins clos et attenants à une habitation principale, lorsque l'étendue close est inférieure à 10 hectares. Toutefois, lorsque les défrichements projetés dans ces parcs sont liés à la réalisation d'une opération d'aménagement prévue au titre Ier du livre III du code de l'urbanisme ou d'une opération de construction soumise à autorisation au titre de ce code, cette surface est abaissée à un seuil compris entre 0,5 et 4 hectares, fixé par département ou partie de département par le représentant de l'Etat ;

3° Dans les zones définies en application du 1° de l'article L. 126-1 du code rural et de la pêche maritime dans lesquelles la reconstitution des boisements après coupe rase est interdite ou réglementée, ou ayant pour but une mise en valeur agricole et pastorale de bois situés dans une zone agricole définie en application de l'article L. 123-21 du même code ;

4° Dans les jeunes bois de moins de trente ans sauf s'ils ont été conservés à titre de réserves boisées ou plantés à titre de compensation en application de l'article L. 341-6 ou bien exécutés dans le cadre de la restauration des terrains en montagne ou de la protection des dunes. ».

### 1.3.4. Conditions à l'autorisation de défrichement

Par ailleurs, la **Loi n°2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture et la forêt (LAAF)** a modifié les articles relatifs au défrichement des bois et forêts. Elle modifie notamment l'article L341-6 en y introduisant **une obligation de soumettre à condition(s) toute autorisation de défrichement**.

L'article L341-6 du Nouveau Code Forestier est ainsi modifié :

« L'autorité administrative compétente de l'Etat subordonne son autorisation à l'une ou plusieurs des conditions suivantes :

1° L'exécution, sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5, déterminé en fonction du rôle économique, écologique et social des bois et forêts objets du défrichement, ou d'autres travaux d'amélioration sylvicoles d'un montant équivalent. Le représentant de l'Etat dans le

département peut imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans un même massif forestier ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable ;

2° La remise en état boisé du terrain lorsque le défrichement a pour objet l'exploitation du sous-sol à ciel ouvert ;

3° L'exécution de travaux de génie civil ou biologique en vue de la protection contre l'érosion des sols des parcelles concernées par le défrichement ;

4° L'exécution de travaux ou mesures visant à réduire les risques naturels, notamment les incendies et les avalanches.

L'autorité administrative compétente de l'Etat peut également conditionner son autorisation à la conservation sur le terrain de réserves boisées suffisamment importantes pour remplir les rôles utilitaires définis à l'article L. 341-5.

Le demandeur peut s'acquitter d'une obligation mentionnée au 1° du présent article en versant au Fonds stratégique de la forêt et du bois une indemnité équivalente, dont le montant est déterminé par l'autorité administrative et lui est notifié en même temps que la nature de cette obligation. ».

La circulaire **DGPAAT/SDFB/2014-914 du 20 novembre 2014** précise les modalités de détermination du coefficient multiplicateur pour la mise en œuvre du 1° de l'article L.341-6 du Code forestier ainsi que le calcul de l'indemnité équivalente au coût des travaux de boisement ou reboisement requis comme condition à l'autorisation de défrichement des bois et forêts des particuliers et des collectivités ou autres personnes morales mentionnées au 2° du I de l'article L.211-1 du code forestier.

### 1.3.5. Constitution du dossier de défrichement

L'article R341-1 de Nouveau Code forestier détermine le contenu de la demande d'autorisation de défrichement. Celle-ci doit contenir les éléments suivants :

1° Les pièces justifiant que le demandeur a qualité pour présenter la demande et, hors le cas d'expropriation, l'accord exprès du propriétaire si ce dernier n'est pas le demandeur ou, en cas d'application des articles L. 323-4 et L. 433-6 du code de l'énergie et de l'article L. 555-27 du code de l'environnement, l'accusé de réception de la notification au propriétaire de la demande d'autorisation ;

2° L'adresse du demandeur et celle du propriétaire du terrain si ce dernier n'est pas le demandeur ;

3° Lorsque le demandeur est une personne morale, l'acte autorisant le représentant qualifié de cette personne morale à déposer la demande ;

4° La dénomination des terrains à défricher ;

5° Un plan de situation permettant de localiser la zone à défricher ;

6° Un extrait du plan cadastral ;

7° L'indication de la superficie à défricher par parcelle cadastrale et du total de ces superficies ;

8° S'il y a lieu, l'étude d'impact définie à l'article R. 122-5 du code de l'environnement lorsqu'elle est requise en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du même code ;

9° Une déclaration du demandeur indiquant si, à sa connaissance, les terrains ont été ou non parcourus par un incendie durant les quinze années précédant l'année de la demande ;

10° La destination des terrains après défrichement ;

11° Un échéancier prévisionnel dans le cas d'exploitation de carrière.

Concernant la soumission de l'opération de défrichement à la réalisation d'une étude d'impact, en application des dispositions de l'article R.122-2 du Code de l'environnement, « *Il-Sont soumis à la réalisation d'une étude d'impact de façon systématique ou après un examen au cas par cas les modifications ou extensions des travaux, ouvrages ou aménagements lorsqu'elles répondent par elles-mêmes aux seuils de soumission à étude d'impact en fonction des critères précisés dans le tableau susmentionné* ».

Le tableau annexé de l'article R.122-2 du Code de l'environnement fixe les catégories d'aménagement, d'ouvrages et de travaux soumis à l'élaboration d'une étude d'impact au titre du Code de l'environnement.

La rubrique 51° fixe les critères applicables aux défrichements : Rubrique Projet soumis à étude d'impact / Projet soumis à la procédure de « cas par cas ».

**Tableau 1 : Rubrique concernant le défrichement de l'annexe de l'article R122-2 du Code de l'environnement**

Rubrique	Projet soumis à l'étude d'impact	Projet soumis à la procédure de « cas par cas »
51° Défrichements et premiers boisements soumis à autorisation.	a) Défrichements portant sur une superficie totale, même fragmentée, égale ou supérieure à 25 hectares.	a) Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du Code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare et inférieure à 25 hectares.
	b) Dérogations à l'interdiction générale de défrichement mentionnée à l'article L. 374-1 du Code forestier ayant pour objet des opérations d'urbanisation ou d'implantation industrielle ou d'exploitation de matériaux.	
	c) Premiers boisements d'une superficie totale égale ou supérieure à 25 hectares.	c) Premiers boisements d'une superficie totale de plus de 0,5 hectare et inférieure à 25 hectares.

## CHAPITRE 2. JUSTIFICATION DE LA QUALITE DU DEMANDEUR

### 2.1. Identification du demandeur

La demande d'autorisation de défrichement est effectuée par :



**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**

Responsable de projet : Tiphaine Leclercq

### 2.2. Identification des propriétaires

Tableau 2 : Propriétaires des parcelles concernées par la demande d'autorisation de défrichement

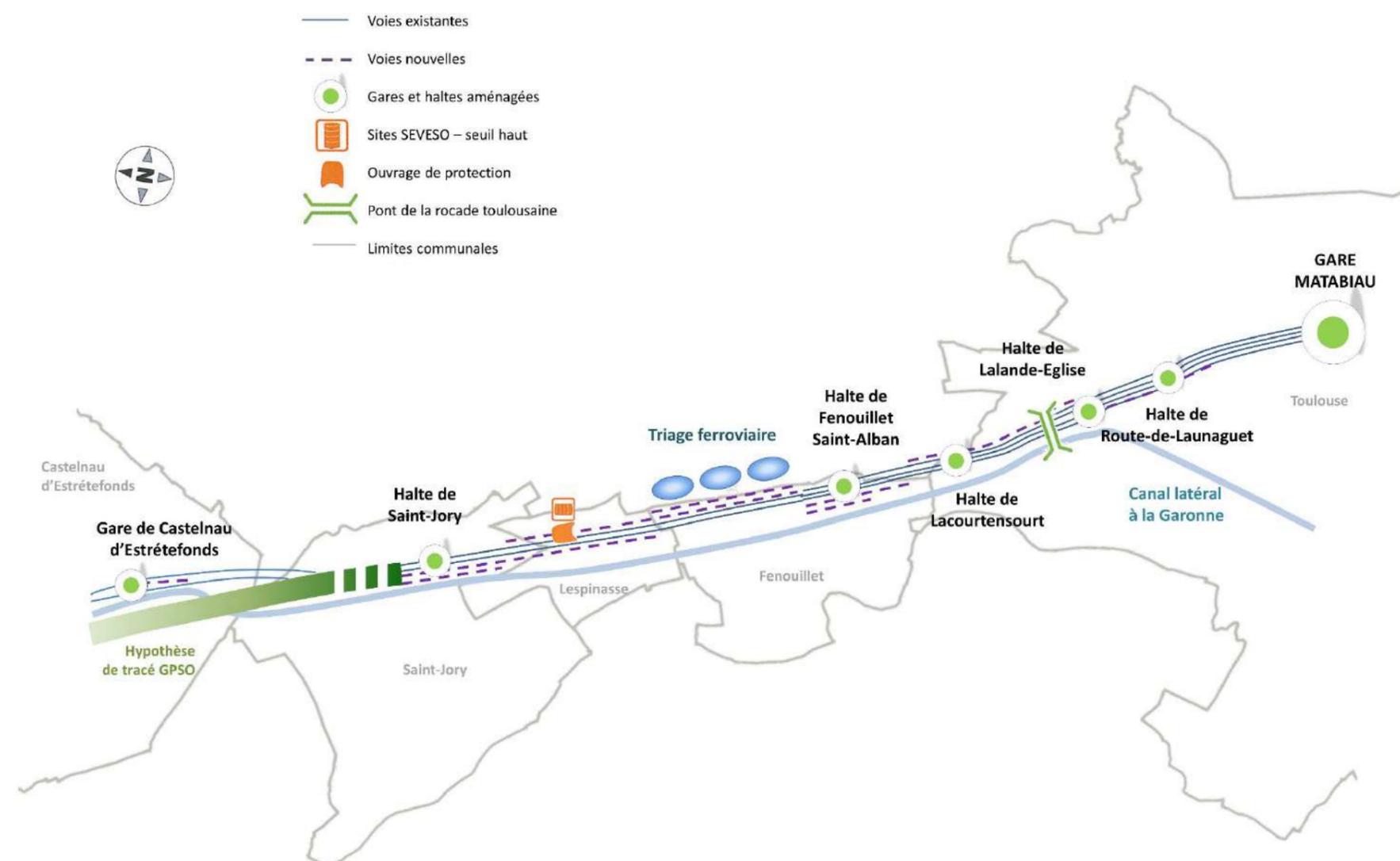
Commune	Parcelle cadastrale	Liste des propriétaires réels présumés	Adresse
SAINT-JORY	BE 2	<b>Valentin CHRISTOPHE</b>	14 chemin du Sang de Serp 31200 TOULOUSE
	BE 3	<b>Les vergers du Castelet</b> SIREN 387663115	254 route de Lévigac 31820 PIBRAC
	BE 4	<b>SCEA Les vergers de Bagnols</b> SIREN 302382262	Bagnols 31330 GRENADE-SUR-GARONNE
	BE 22	<b>Société Nationale des Chemins de Fer Français – SNCF</b>	CS 200 12 9 rue Jean Philippe Rameau 93200 SAINT-DENIS

## CHAPITRE 3. LOCALISATION ET CARACTERISATION DES TERRAINS A DEFRICHER

### 3.1. Localisation du périmètre de l'opération

Le périmètre géographique minimum de la présente mission est celui de l'opération des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT). Il s'étend depuis la halte ferroviaire de Castelnau d'Estrétefonds, prend en compte le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante au Nord de Saint-Jory, et s'achève en gare de Toulouse Matabiau.

Figure 1 : Localisation du périmètre de l'opération (source : SNCF Réseau)



### 3.2. Identification des boisements au sens du Code forestier et soumis à une demande d'autorisation de défrichement

La localisation et la caractérisation des boisements au sens du Code forestier a été réalisée à partir du volet Faune, Flore et Habitats du dossier d'étude d'impact réalisé en 2012 et mis à jour en 2015.

Pour cela, l'ensemble des entités boisées situées sur ou à proximité des ouvrages de l'opération AFNT ont fait l'objet d'une expertise afin de répondre aux deux questions suivantes :

- ▶ L'entité boisée correspond-elle à un boisement au sens du Code forestier ?
- ▶ Si un boisement est identifié au sens du Code forestier, une demande d'autorisation de défrichement est-elle nécessaire ?

Afin de répondre à ces questions, les critères règlementaires énoncés précédemment et synthétisés dans le schéma ci-dessous ont été vérifiés à partir :

- ▶ d'un travail cartographique ;
- ▶ de visites de terrain par BIOTOPE.

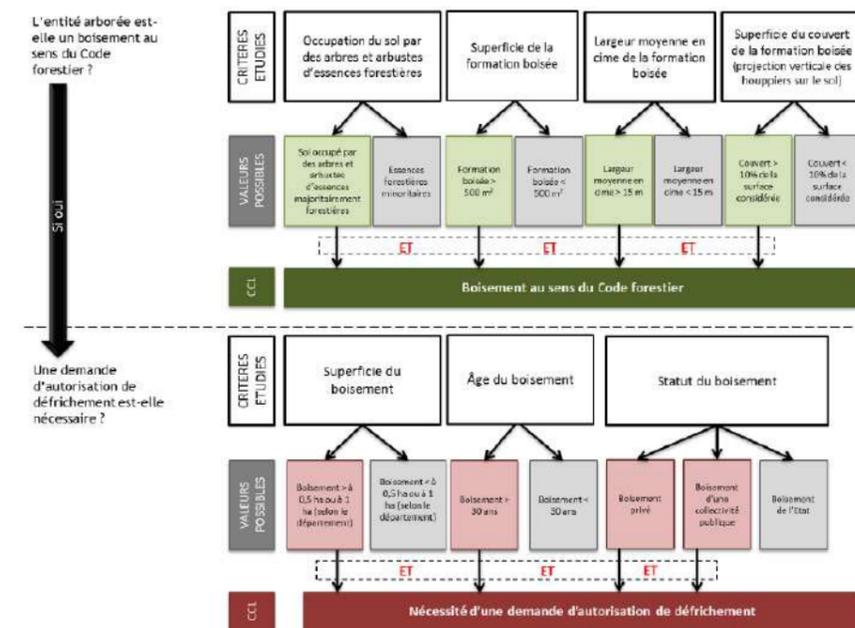


Figure 2 : Critères de définition d'un boisement soumis à demande d'autorisation de défrichement au sens du Code forestier (source : Biotope)

### 3.3. Caractérisation des boisements retenus pour la demande d'autorisation de défrichement

Deux visites de terrain ont ensuite été réalisées sur les boisements retenus pour la demande d'autorisation de défrichement. Ces visites ont eu pour objectif de compléter les informations :

- ▶ D'ordre général (essence dominante, essences secondaires, hauteur du peuplement, pente, altitude, exposition...);
- ▶ D'ordre économique (surface terrière, répartition par classes de diamètre, qualité et état sanitaire);
- ▶ D'ordre social (indices de fréquentation et d'accessibilité).

Parallèlement à ce travail, les données d'ordre écologiques recueillies dans le cadre du volet Faune, Flore et Habitats de l'étude d'impact ont été compilées. Le tableau ci-dessous présente les dates d'inventaire réalisés dans le cadre de ce dossier.

Tableau 3 : bilan des dates d'inventaire

Date	Observateur	Taxon étudié
2012	-	Tous les taxons
2015	-	Tous les taxons
7-01-2016	Sébastien Puig	Boisements
1-03-2016	Sébastien Puig	Boisements
12, 20 et 29-04-2021	Jérôme Robin	Flore, oiseaux, amphibiens, reptiles
04, 06, 07 et 10-05-2021	Benjamin Choppin, Jérôme Robin	Tous taxons
25 à 28-05-2021	Jérôme Robin, Malik Debbaoui	Amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères
03, 11, 14, 17-06-2021	Malik Debbaoui, Jérôme Robin	Tous taxons faune
18, 21, 22-06-2021	Malik Debbaoui, Jérôme Robin, Jérémie Pratviel	Flore, insectes, oiseaux, reptiles, mammifères
07 et 08-07-2021	Jérôme Robin	Insectes
13 et 14-07-2021	Jérémie Pratviel	Flore
27-07-2021	Jérôme Robin	Insectes, oiseaux
31-08-2021	Jérôme Robin	Oiseau

### 3.4. Evaluation des enjeux

La méthode d'évaluation des enjeux se base sur une série de critères regroupée par type d'enjeu. Une note de 0 à 5 est attribuée à chaque critère. La note d'un enjeu (écologique, économique, social) correspond à la moyenne des notes des critères pris en compte.

Sont présentés ci-après les critères utilisés pour l'évaluation des enjeux :

#### 3.4.1. Enjeux écologiques

L'enjeu écologique a été évalué sur la base de trois critères :

- ▶ Présence d'un habitat d'intérêt patrimonial : habitat relevant de la directive habitats (intérêt prioritaire IP, intérêt communautaire IC), habitat déterminant au titre de la réactualisation des ZNIEFF, habitat humide relevant de la loi sur l'eau ;
- ▶ Présence d'une espèce d'intérêt patrimonial : espèce inscrite sur la liste rouge nationale ou régionale en catégorie défavorable (catégorie EN, CR, VU ou NT), espèce présentant un caractère de rareté, espèce déterminante au titre de la réactualisation des ZNIEFF ;
- ▶ Participation à la Trame Verte et Bleue régionale : zone participant à un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique à préserver ou à restaurer.

#### 3.4.2. Enjeux économiques

Du fait de l'absence d'exploitation forestière ou d'activité de ramassage sur la zone, l'enjeu économique aurait pu être considéré comme négligeable. Toutefois, un enjeu économique a été établi à partir de trois critères :

- ▶ Volume de bois : évaluation à partir de différentes mesures (surface terrière, hauteur des peuplements, répartition par classe de diamètre) ;
- ▶ Qualité du bois : évaluation qualitative qui prend en compte l'élanement des tiges, la présence de défauts sur les troncs, l'aspect des houppiers et l'état sanitaire général
- ▶ Conditions d'exploitabilité : évaluation qualitative tenant compte de la présence de route/piste, la distance à parcourir, la portance du terrain, la pente.

#### 3.4.3. Enjeux sociaux

L'enjeu social a été évalué sur la base de trois critères également :

- ▶ Taux d'espaces verts communal : se base sur la circulaire ministérielle du 8 février 1973 également repris par l'OMS, qui fixe comme objectif la quantité d'espaces verts à 10 m<sup>2</sup>/habitant en zone centrale et 25 m<sup>2</sup>/habitant en zone périurbaine ;
- ▶ La fréquentation : étude qualitative qui s'appuie sur les indices et les signes laissés par les visiteurs sur le site : traces de passage,

piétinement de la flore, érosion des sentiers, dépôt de déchets, etc. L'évaluation est réalisée sur le site à partir d'observations directes ou à partir de photographies aériennes ;

- ▶ L'accessibilité : elle est évaluée à partir des infrastructures (zone de stationnement, chemin entretenu, signalétique, clôture...) et obstacles (topographie marquée, végétation dense...) existants.

### 3.5. Définition du ratio compensatoire

Le calcul du ratio compensatoire est proposé comme tel :

$$C = \text{Arrondi sup} \left( \frac{\sum \text{Enjeux}}{3} \right)$$

Ce ratio pourra être révisé en fonction de la nature des destinations compensatoires, sur justification précise de la part du porteur de projet.

### 3.6. Caractéristiques des terrains à défricher

A l'issue des expertises cartographique et terrain, **2 boisements répondent aux critères de définition d'un boisement** au sens du Code forestier et nécessitent une demande d'autorisation de défrichement.

Ces boisements sont les suivants :

- ▶ **Boisement et haie en bordure du lac de Peyraillès à Lespinasse ;**
- ▶ **Boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory. Ils sont caractérisés et localisés dans la partie suivante.**

#### 3.6.1. Boisement et haie en bordure du lac de Peyraillès à Lespinasse

Le Lac de Peyraillès est situé sur la commune de Lespinasse, il est bordé par des boisements linéaires plus ou moins larges et qui se mêlent à ceux bordant le chemin de halage dans sa partie est.

Aucun plan de gestion spécifique à ce boisement n'existe.

**Tableau 4 : Résultats des expertises de terrain sur le boisement et la haie en bordure du lac de Peyraillès à Lespinasse**

Résultats des expertises de terrain	
Méthodologie d'inventaire	
Date de passage sur le terrain	2016 & 2021
Critères d'identification de l'état boisé selon le Code forestier	
Essences observées	Principales : Peuplier du Canada et Robinier faux-acacia Secondaires : Frêne commun et Saule blanc
Superficie de la formation boisée	1,27 ha (> 5 ares*)
Largeur moyenne en cime	Entre 30 et 40 m (> 15 m*)
Couvert	90 % (> 10 % de la surface considérée*)
Conclusion sur l'état boisé	<b>L'entité boisée du lac de Peyraillès est un boisement au sens du Code forestier</b>
Critères déclenchant l'autorisation ou de l'exemption d'autorisation selon le Code forestier	
Superficie du boisement	1,21 ha (> 0,5 ha**)
Age du boisement	Entre 30 et 40 ans (> 30 ans***)
Conclusion sur la nécessité de demande d'autorisation	<b>Le boisement du lac de Peyraillès est soumis à demande d'autorisation de défrichement</b>

La création du lac de Peyraillès a débuté vers 1975 et les photographies aériennes de l'époque montrent la plantation d'arbres sur ses berges. Les boisements bordant le chemin de halage sont plus anciens de 10 ans. **Ce boisement a donc plus de 30 ans.**

*A l'issue de l'expertise de terrain, il s'avère que la formation considérée est un boisement au sens du Code forestier nécessitant une demande d'autorisation de défrichement.*

Le tableau ci-dessous présente les enjeux écologiques, sociaux et économiques portés par le boisement.

**Tableau 5 : Enjeux identifiés sur le boisement et la haie en bordure du lac de Peyraillès à Lespinasse**

Enjeux identifiés		
Type d'enjeu	Description	Niveau de l'enjeu
Enjeu écologique	Ce boisement abrite un habitat humide et constitue une zone de refuge pour les amphibiens et les reptiles communs qui fréquentent les berges du lac. Le boisement n'est par ailleurs pas inscrit en tant que réservoir ou corridor de biodiversité.	1
Enjeu social	La fréquentation du Canal latéral à la Garonne est très importante en périphérie de l'agglomération toulousaine avec une aire d'influence forte. La fréquentation de l'espace boisé bordant le lac de Peyraillès apparaît également assez importante. Il est en particulier fréquenté pour les promenades en famille, promenade d'animaux de compagnie et pour les loisirs de pêche. Par ailleurs, cet espace boisé structure le paysage aux abords du canal et du lac. Par ailleurs le taux d'espace vert communal (commune de Lespinasse) est supérieur à 25 m2/ha.	4
Enjeu économique	<p>Ce boisement est constitué par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>un peuplement irrégulier en taillis-futaie dominé par le Peuplier du Canada (plantation) et le Robinier faux-acacia (spontané), de hauteur variant entre 20 m pour les Peupliers et 10 m pour les Robiniers. Il est caractérisé par une surface terrière de 15,5 m2/ha dont les tiges sont réparties en 10% de gros bois, 60% de moyen bois et 30% de petit bois. La qualité des bois est globalement médiocre (malformations, blessures aux troncs) même si quelques Peupliers semblent plus intéressants. Aucune activité sylvicole ni économique n'a été identifiée ;</li> <li>un peuplement irrégulier très dense de Robinier faux-acacia avec quelques Peupliers du Canada et Frênes commun, de hauteur variant de 10 à 20 m. Il est caractérisé par une surface terrière de 30,5 m2/ha répartie en 2% de gros bois, 23% de moyen bois et 75% de petit bois. La qualité des bois est médiocre (malformations, blessures aux troncs). Aucune activité sylvicole ni économique n'a été identifiée.</li> </ul>	3
Surface impactée		0,64 ha
Ratio de compensation proposé		3

#### Conclusion de la caractérisation du boisement

Le boisement du lac de Peyraillès représente un faible enjeu écologique. Il est très fréquenté et très facilement accessible, par ailleurs il structure le paysage d'un espace récréatif et revêt en ce sens un enjeu social. Ce boisement présente un faible enjeu économique malgré des conditions d'exploitation très favorables.

Figure 3 : Photographies du boisement et haie en bordure du lac de Peyrailles à Lespinasse (source : Biotope)



Figure 4 : Cartographie d'extrait du PLU de la commune de Lespinasse (source : Biotope)

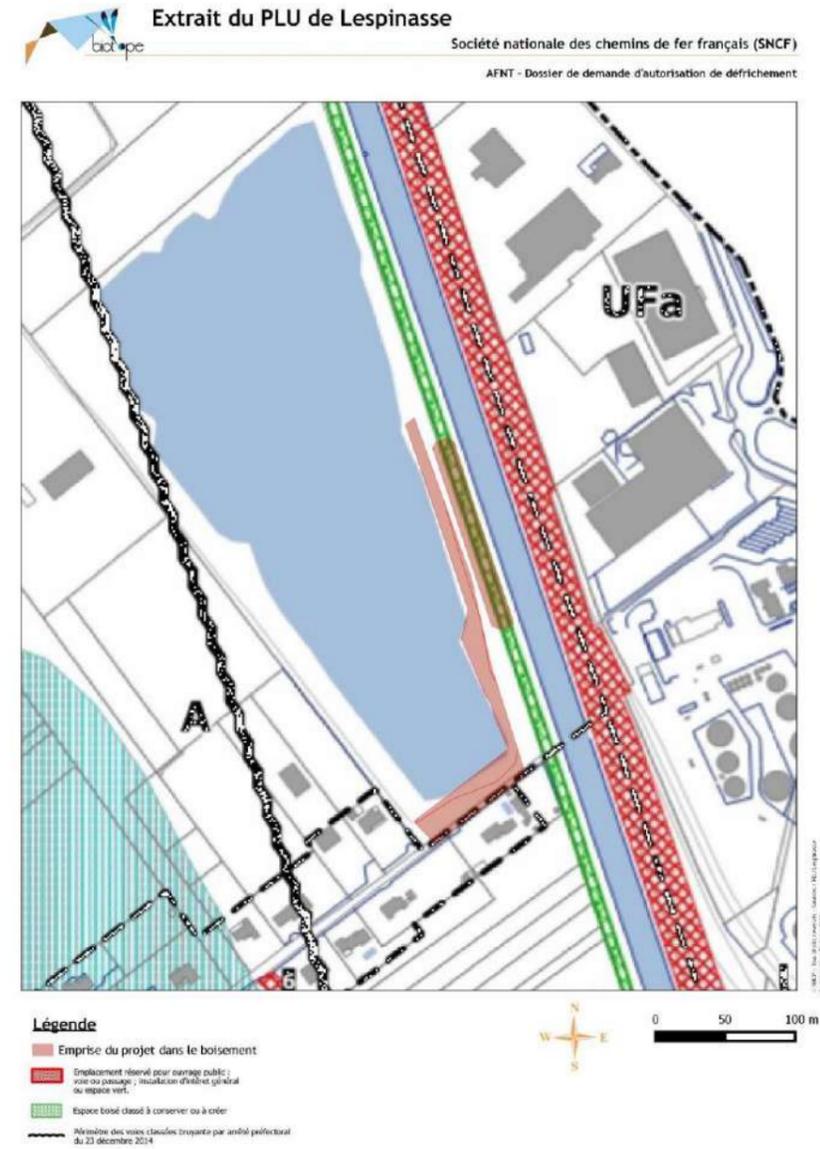


Figure 5 : Cartographie de localisation de la partie nord du boisement de Lespinasse (source : Biotope)

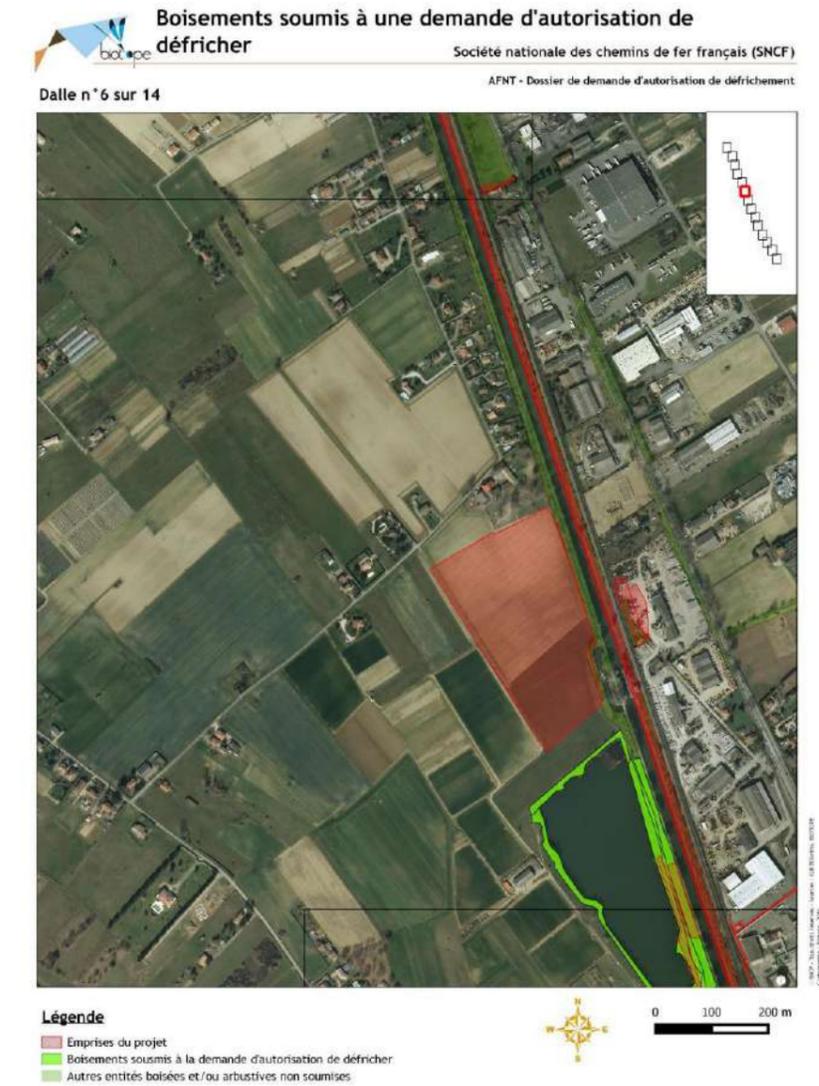


Figure 6 : Cartographie de localisation de la partie sud du boisement de Lespinasse (source : Biotope)



### 3.6.2. Boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory

Localisé sur la commune de Saint-Jory, cet espace forestier se compose d'un jeune boisement sur les berges de l'Hers, de vieux boisements bordant le chemin de halage du canal et d'un jeune bois clair entre le chemin de halage et la voie ferrée.

Aucun plan de gestion spécifique à ce boisement n'existe.

Tableau 6 : Résultats des expertises de terrain sur le boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory

Résultats des expertises de terrain	
Méthodologie d'inventaire	
Date de passage sur le terrain	2016 & 2021
Critères d'identification de l'état boisé selon le Code forestier	
Essences observées	Principales : Frêne commun Secondaires : Erable plane, Peuplier noir, Robinier faux-acacia, Chêne pédonculé
Superficie de la formation boisée	3,33 ha (> 5 ares*)
Largeur moyenne en cime	Entre 100 et 30 m (> 15 m*)
Couvert	95 % à 30% (> 10 % de la surface considérée*)
Conclusion sur l'état boisé	<b>L'entité boisée du triangle de l'Hers est un boisement au sens du Code forestier</b>
Critères déclenchant l'autorisation ou de l'exemption d'autorisation selon le Code forestier	
Superficie du boisement	3,33 ha (> 0,5 ha**)
Age du boisement	Entre 70 et 20 ans (> 30 ans***)
Conclusion sur la nécessité de demande d'autorisation	<b>Le boisement du triangle de l'Hers est soumis à demande d'autorisation de défrichage</b>

Les boisements bordant le chemin de halage et l'Hers sont nettement discernables dès 1948. Les boisements en bordure de l'Hers seront détruits lors de l'aménagement de ce dernier. Il faut attendre le début des années 1990 pour observer à nouveau des végétations arbustives en bordure de l'Hers ainsi qu'entre le chemin de halage et la voie ferrée (ce terrain était un verger auparavant). **Ce boisement a donc plus de 30 ans.**

*A l'issue de l'expertise de terrain, il s'avère que la formation considérée est un boisement au sens du Code forestier nécessitant une demande d'autorisation de défrichage.*

Le tableau ci-dessous présente les enjeux écologiques, sociaux et économiques portés par le boisement.

Tableau 7 : Enjeux identifiés sur le boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory

Enjeux identifiés		
Type d'enjeu	Description	Niveau de l'enjeu
Enjeu écologique	Cette zone abrite un boisement humide d'intérêt prioritaire au sens de l'annexe 1 de la Directive Habitats. Il constitue par ailleurs l'habitat de reproduction du Gobemouche gris ainsi qu'un habitat de refuge et de repos pour les amphibiens et reptiles communs. Il n'abrite cependant pas de gîte arboricole favorable aux chiroptères ni de chêne mûre favorable au Grand Capricorne. Le boisement n'est pas inscrit en tant que réservoir ou corridor de biodiversité.	3
Enjeu social	La fréquentation du canal latéral à la Garonne est très importante en périphérie de l'agglomération toulousaine avec une aire d'influence forte, néanmoins la fréquentation de l'espace boisé est négligeable et son accessibilité limitée (absence de chemin, végétation dense, topographie légèrement accidentée). Un dépôt de pneus est observé. Pour autant cet espace boisé structure le paysage aux abords du canal. Par ailleurs le taux d'espace vert communal (commune de Saint-Jory) est supérieur à 25 m <sup>2</sup> /ha.	1
Enjeu économique	Ce boisement est constitué par : <ul style="list-style-type: none"> <li>un peuplement irrégulier dominé par le Frêne commun associé à divers feuillus, âgé d'environ 80 à 100 ans dont la hauteur varie entre 20 m et 12 m de hauteur. Il se caractérise par surface terrière de 16,5 m<sup>2</sup>/ha dont les tiges sont réparties en 1% de gros bois, 50% de moyen bois et 49% de petit bois. La qualité des bois est médiocre (malformations, blessures aux troncs). Aucune activité sylvicole ni économique n'a été identifiée ;</li> <li>un peuplement irrégulier très dense de Frêne commun, âgé de 20 ans et d'environ 10 m de hauteur. La surface terrière est de 7 m<sup>2</sup>/ha répartie en 10% de moyen bois et 90% de petit bois. La qualité des bois est médiocre (malformations, blessures aux troncs). Aucune activité sylvicole ni économique n'a été identifiée ;</li> <li>un peuplement régulier clair de Peuplier hybride, âgé de 20 ans, et atteignant 14 m de haut. La surface terrière est de 4,5 m<sup>2</sup>/ha répartie en 70% de moyen bois et 30% de petit bois. La qualité des bois est médiocre (malformations, blessures aux troncs). Aucune activité sylvicole ni économique n'a été identifiée.</li> </ul>	2
<b>Surface impactée</b>		<b>1,92 ha</b>
<b>Ratio de compensation proposé</b>		<b>3</b>

*Note : Compte tenu de l'intérêt écologique du boisement localement, le ratio de 2 obtenu par la moyenne des notes de niveau d'enjeu a été réhaussé à 3.*

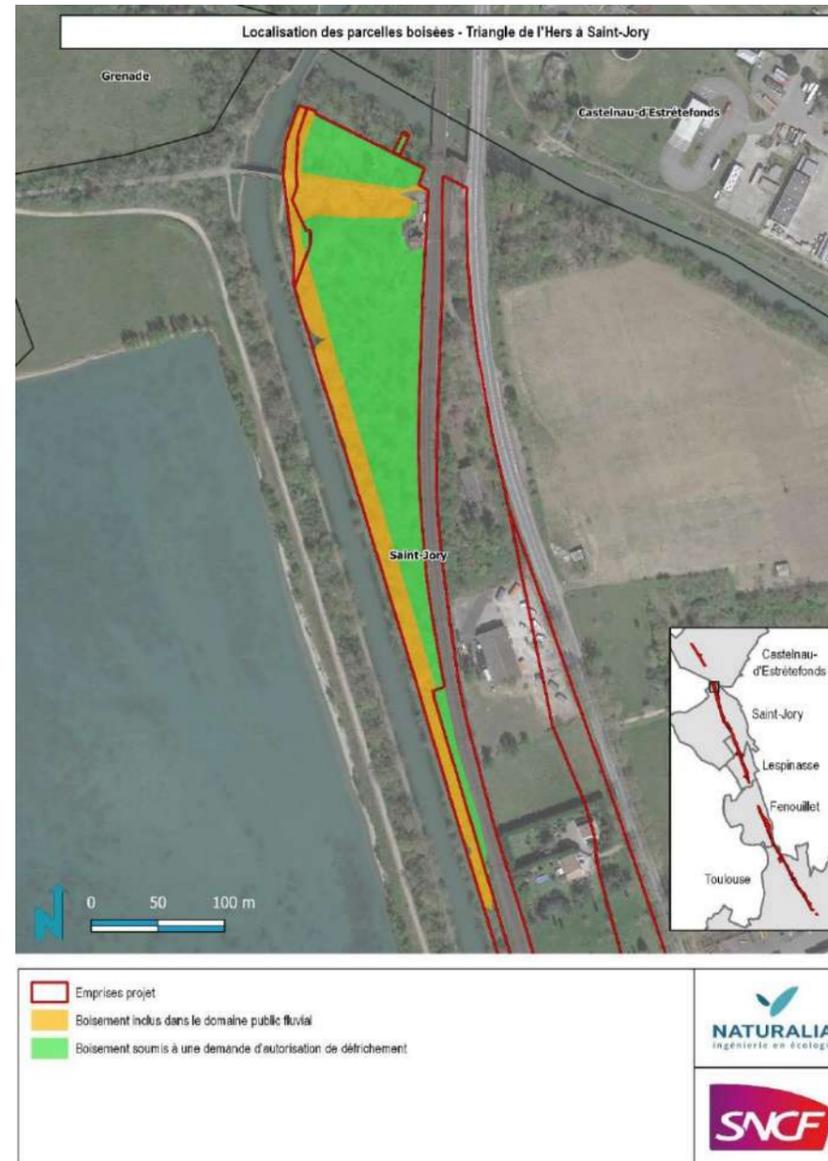
## Conclusion de la caractérisation du boisement

Le boisement du triangle de l'Hers représente un enjeu écologique modéré du fait de la présence d'un habitat humide et d'intérêt prioritaire en bordure de l'Hers et de la nidification d'une espèce patrimoniale, le Gobemouche gris. Il est très peu fréquenté et peu accessible et revêt en ce sens un faible enjeu social. L'intérêt économique des bois s'avère faible également.



Figure 7 : Photographies du boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory (source : Biotope)

Figure 8 : Cartographie de localisation du boisement de Saint-Jory



## 3.7. Mesures d'atténuation

### 3.7.1. Mesure d'évitement

Référence Théma : E1.1a		E1 : redéfinition des caractéristiques de l'opération
<b>Localisation</b>	Lac de Peyraillès à Lespinasse (voir carte ci-après)	
<b>Période de réalisation</b>	Phase de conception	
<b>Éléments en bénéficiant</b>	Biodiversité au sens large	
<b>Coût global</b>	Pas de surcoût. Modification de l'emprise de l'opération en amont de la réalisation.	
<b>Modalités techniques</b>		
Les inventaires de terrain ont permis de mettre en évidence la présence de certains enjeux qui ont amené la SNCF à adapter localement l'opération afin d'éviter au maximum les impacts sur les espèces protégées. Cet évitement a été réalisé en amont, au stade de la réalisation de la phase PRO.		
<u>Adaptation des emprises :</u>		
Lors de l'établissement des emprises finales, un travail collaboratif entre la SNCF, Systra et Naturalia a permis de mettre en place un <b>évitement complet</b> du « boisement et haie en bordure du lac de Peyraillès à Lespinasse ».		
Ceci permettra d'éviter une destruction de ce boisement qui constitue un habitat de zone humide et une zone de refuge pour les amphibiens et les reptiles communs qui fréquentent les berges du lac.		
De plus, le boisement constitue un enjeu social non négligeable qu'il est important de préserver. En effet, la fréquentation de l'espace boisé bordant le lac de Peyraillès est assez forte. Il est en particulier fréquenté pour les promenades en famille, promenade d'animaux de compagnie et pour les loisirs de pêche.		
<b>Modalités de suivi</b>		
- Vérification du respect des limites d'implantation de l'opération en phase chantier		

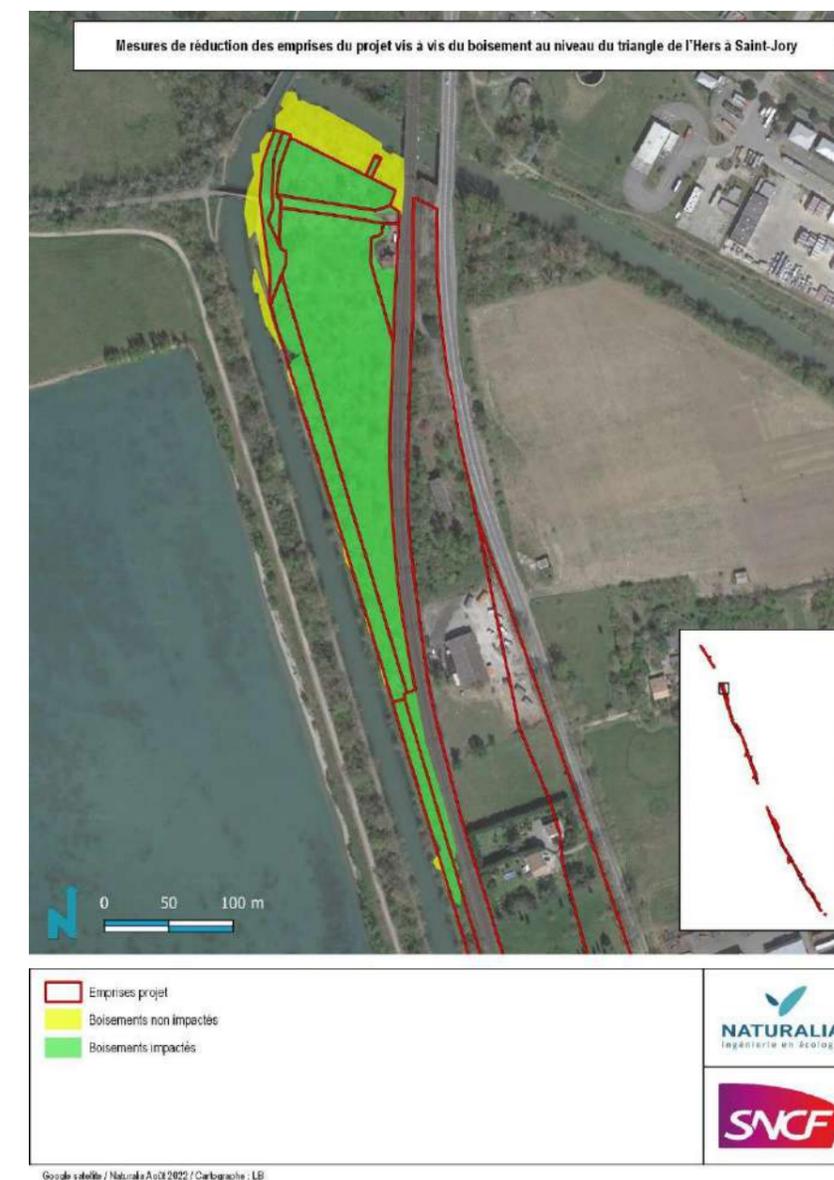
Figure 9 : Cartographie du boisement évité



### 3.7.2. Mesure de réduction

Référence Théma : E1.1a et E1.1c		R1 : Limitation / positionnement adapté des emprises des travaux
Localisation	Boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory (voir carte ci-après)	
Période de réalisation	Phase de conception	
Éléments en bénéficiant	Ensemble de la biodiversité	
Coût global	Pas de surcoût. Intégré à l'opération	
<b>Modalités techniques</b>		
<p>Le « boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory » ne pourra pas être totalement évité car il se situe dans une zone de chantier qui accueillera l'arrivée de la ligne à grande vitesse mais également un bassin d'eaux pluviales. Cependant, les emprises de l'opération ont pu être réduites et, de ce fait, une partie des berges de l'Hers pourra être conservée.</p> <p>Ces zones abritent un boisement humide d'intérêt prioritaire au sens de l'annexe 1 de la Directive Habitats. Il constitue par ailleurs l'habitat de reproduction du Gobemouche gris ainsi qu'un habitat de refuge et de repos pour les amphibiens et reptiles communs. Ainsi, le maintien d'une ripisylve conséquente sur les bords du canal permettra de limiter les impacts notamment sur les espèces à enjeux.</p> <p>A l'exception du rejet du bassin dans l'Hers nécessitant la création d'un couloir de 5m de large, la SNCF s'engage à conserver une bande de 33 m au nord coté Hers ainsi qu'une bande de 5 m à l'ouest coté Canal. <b>La ripisylve fera l'objet d'une mise en défens avant travaux avec l'appui d'un écologue.</b></p> <p>Ce rejet suivra les préconisations du Syndicat Bassin Hers Girou pour minimiser l'impact.</p> <p>L'implantation précise du balisage et la nature des dispositifs de mise en défens (chaînette, barrière Heras, panneautage ...) devront se faire avec l'aide d'un expert-écologue en phase préparatoire. La rubalise sera proscrite en raison de sa dégradation rapide et de sa volatilité dans l'air et le milieu environnant.</p>		
 <p>Exemples de dispositifs de mise en défens en faveur de la biodiversité</p>		
<b>Modalités de suivi</b>		
- Vérification du respect des limites d'implantation de l'opération		

Figure 10 : Cartographie de réduction des emprises sur le secteur de Saint-Jory



### 3.8. Synthèse des enjeux et des ratios de compensation proposés

Tableau 8 : tableau de synthèse des enjeux et du ratio de compensation du boisement concerné par la demande d'autorisation de défrichement

Sites/critères	Surfaces impactées	Enjeu écologique	Enjeu social	Enjeu économique	Ratios de compensation proposés
47- Bois triangle Hers	1,92 ha	3	1	2	<b>3</b>

La compensation sera effectuée à hauteur de **5,76 hectares**.

Un contact a été pris avec l'Office National des Forêts (ONF) – Direction territoriale Midi-Méditerranée, dans le cadre de l'opération des AFNT.

Après échange en interne avec l'agence territoriale locale (ONF Haute-Garonne), l'ONF confirme d'ores et déjà la possibilité de réaliser des projets (travaux, plantations...) pouvant assurer tout ou partie de la compensation recherchée dans le cadre de la présente demande d'autorisation de défrichement.

Les échanges vont ainsi se poursuivre en 2023 et les recherches éventuellement étendues à d'autres sites pouvant répondre aux critères recherchés.

## CHAPITRE 4. EXTRAITS DES MATRICES CADASTRALES

Les parcelles concernées par le défrichement sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 9 : Parcelles boisées concernées par le défrichement

Département	Commune	Boisement	Parcelle cadastrale
Haute - Garonne	Saint-Jory	Boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory	BE 2
			BE 3
			BE 4
			BE 22

Une partie des surfaces défrichées se situe également sur le domaine public fluvial, la SNCF a obtenu l'autorisation de défrichement auprès de VNF.

La carte suivante localise les parcelles cadastrales concernées par le défrichement nécessaire pour la réalisation de l'opération des AFNT.

Figure 11 : Cartographie des parcelles cadastrales concernées par le défrichement à Saint-Jory (source : Naturalia)



## CHAPITRE 5. MOTIF DU DEFRICHEMENT

### 5.1. Présentation des équipements constitutifs de l'opération Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

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 2<sup>1</sup>) ;
- ▶ 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

<sup>1</sup> 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.

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 :

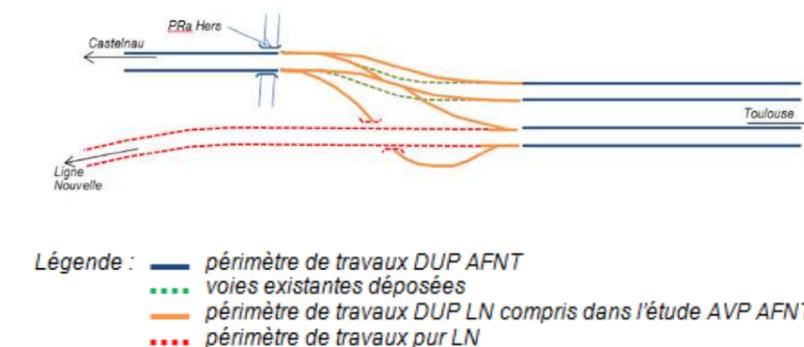
- ▶ des **travaux sur la majorité des ouvrages d'art** (pont-route et pont-rail, murs de soutènement) jalonnant le linéaire ;
- ▶ des **travaux d'assainissement, de terrassement, de voie et caténaire** pour la création des voies nouvelles et l'aménagement des voies existantes ;
- ▶ la **création d'un 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 l'opération sur l'environnement.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse (opération du projet GPSO) 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), soit **dans la zone concernée par la présente demande d'autorisation de défrichement.**

Dans le cadre de l'opération des AFNT, 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.

<sup>2</sup> 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 franchissement sur de courtes distances.

Figure 12 : Schéma de la répartition des périmètres de opérations AFNT et Lignes Nouvelles (Source : SNCF Réseau)



Toutefois, des aménagements spécifiques (réalisation anticipée des fondations et piédroits du futur saut-de-mouton<sup>2</sup>) 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, cette zone est également incluse dans le périmètre du présent Dossier de demande d'autorisation environnementale.

## 5.2. Les ouvrages en interaction avec les boisements

Les ouvrages en interaction avec les boisements sont présentés dans l'extrait du Plan général des travaux suivant :

Figure 13 : Extrait du plan général des travaux des AFNT (Source : SYSTRA)



Limites communales	Halte et quai	Poste de signalisation
Aire d'étude (250m)	Pôle d'échange multimodal (PEM)	Sous-station électrique
Point kilométrique	Aménagement routier	Projet RTE (enfouissement de la ligne HT)
Voie ferrée conservée en place	Pont route (PRO)	Ouvrage de protection du site Seveso
Voie ferrée nouvelle ou déplacée	Pont rail (PRA)	Mur acoustique
Voie ferrée existante déposée	Passerelle piétonne	Bâtiment à démolir
Ligne nouvelle	Fondation de l'OA5 - futur SDM	Impact sur les berges
Voie de service	Poste d'aiguillage	Bassin

Ces derniers sont présentés plus en détails ci-après :

### Tracé de voies

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

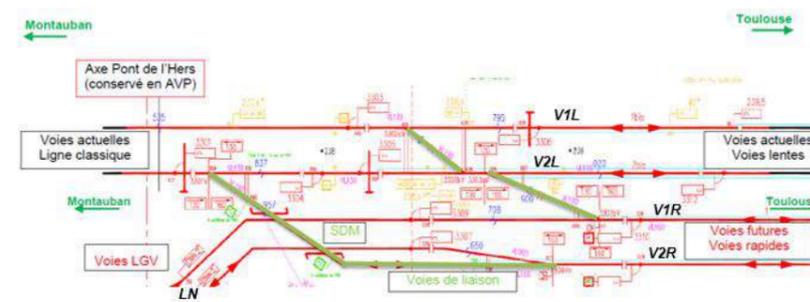
- 2 voies lentes (V1 et V2), dans la continuité des deux voies existantes depuis Montauban et Castelnau d'Estrétefonds, exploitables dans les deux sens à 130 km/h,
- 2 voies rapides (V1R et V2R), dans la continuité des futures voies LN arrivant dans cette zone, exploitables dans les deux sens à 160 km/h.

Pour laisser la place à l'arrivée des futures 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 TGV sur la voie 1 rapide.

Figure 14 : 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 5.1), cet ouvrage sera **porté par l'opération des lignes nouvelles (GPSO)**.

Des aménagements spécifiques (réalisation anticipée des fondations et piédroits du saut-de-mouton) sont toutefois inclus dans le périmètre du présent Dossier de demande d'autorisation environnementale.

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

### Mise en œuvre des fondations et piédroits du futur saut-de-mouton de la ligne nouvelle

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.

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).

Figure 15 : Vue 3D du saut-de-mouton et ses environs (Source : SNCF Réseau)

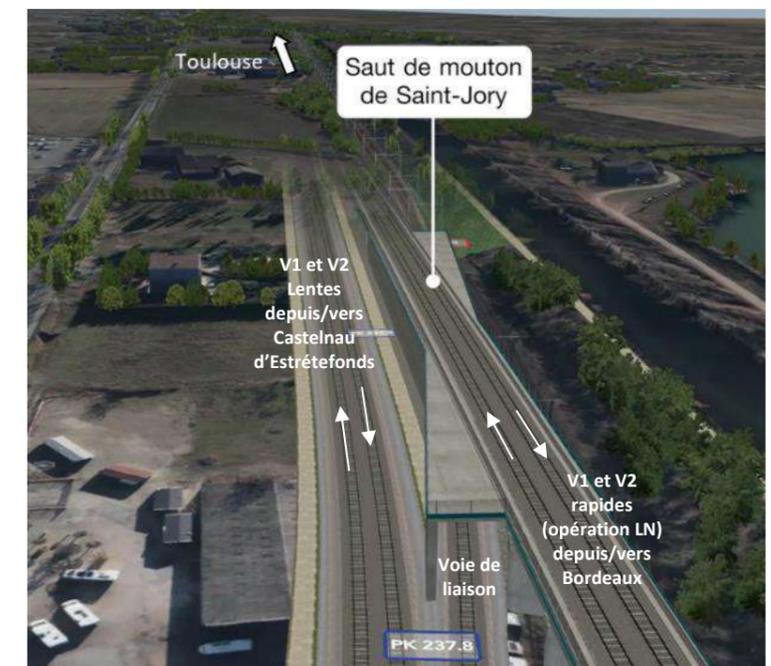


Figure 16 : Vue en plan de la future zone de raccordement : Situation pour la construction d'une partie des fondations et des appuis du SDM – Opération AFNT (Source : SNCF Réseau)



Figure 17 : Vue en plan de la future zone de raccordement : Situation cible après la mise en service de la LN (Source : SNCF Réseau)



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 m<sup>2</sup>.

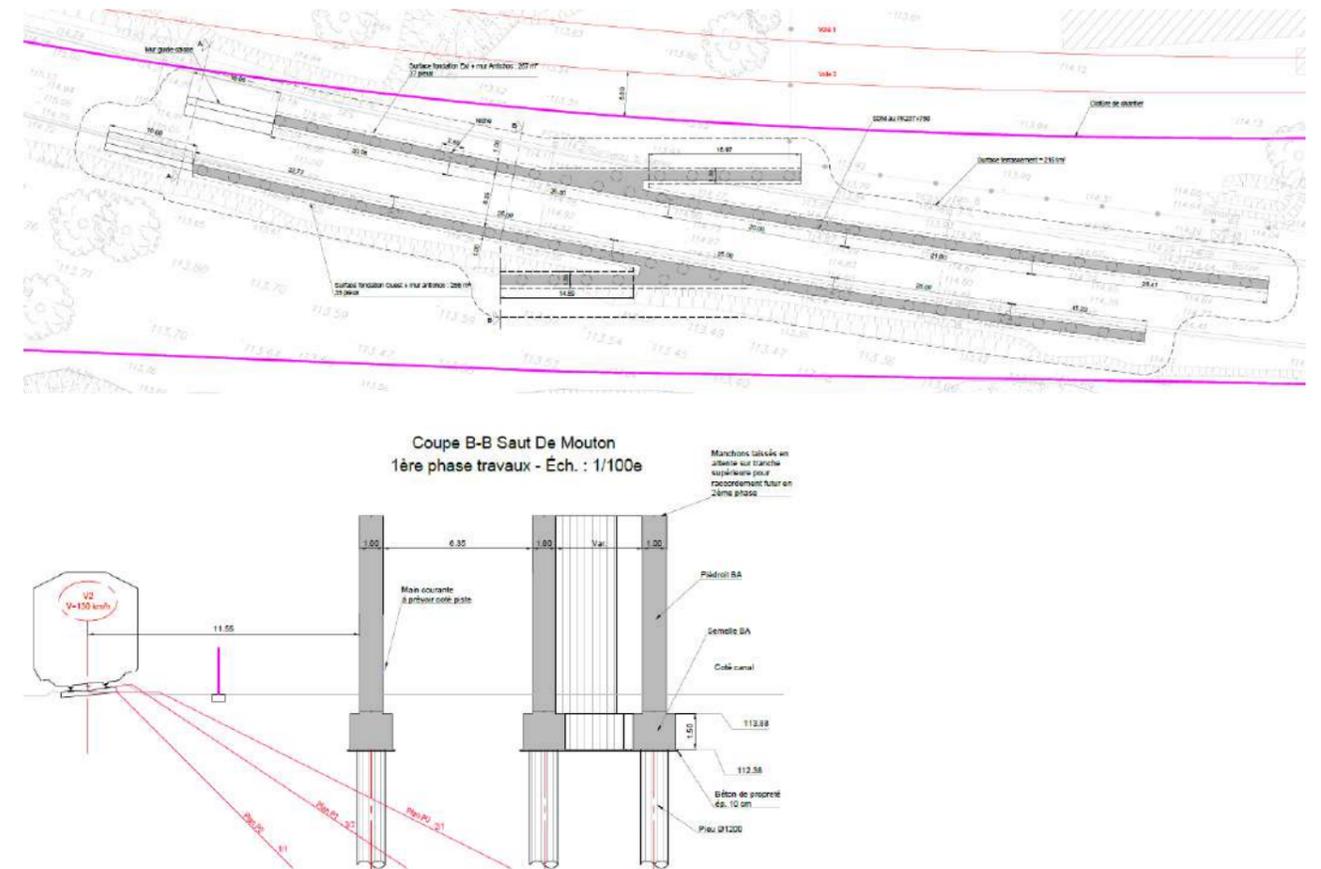
Le détail des phases intégrées aux travaux sont les suivantes :

- 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 m<sup>2</sup>) ;
- 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 m<sup>2</sup>** (267 m<sup>2</sup> côté est et 256 m<sup>2</sup> côté ouest).

Les parties d'ouvrages du SDM réalisées par anticipation sont présentées dans les figures suivantes :

Figure 18 : Vue en plan et coupe technique des ouvrages à réaliser avant la mise en service de la V2 de liaison (Source : SNCF Réseau)



## Bassin hydraulique et ouvrage de rejet dans l'Hers-Mort

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 dimensionnés de façon générale pour une période de retour de pluie de 20 ans à minima.

Depuis l'Hers-Mort jusqu'au PK 239+900, la zone d'étude est également marquée par la présence de **zones sensibles** formées par les périmètres de protection des captages de Grenade et Saint-Jory (captages en gravières de Capy et Lagarde et prise d'eau dans le canal latéral à la Garonne).

La présence de ces zones sensibles limite les possibilités d'infiltration ou de rejet au canal.

Ainsi, les eaux drainées par la plateforme ferroviaire, au droit du boisement concerné, seront collectées gravitairement, du PK 237+500 au 239+700, avant d'être rejetées dans l'Hers-Mort, en aval des captages.

Les **fossés en terres mis en œuvre à ce niveau seront revêtus**.

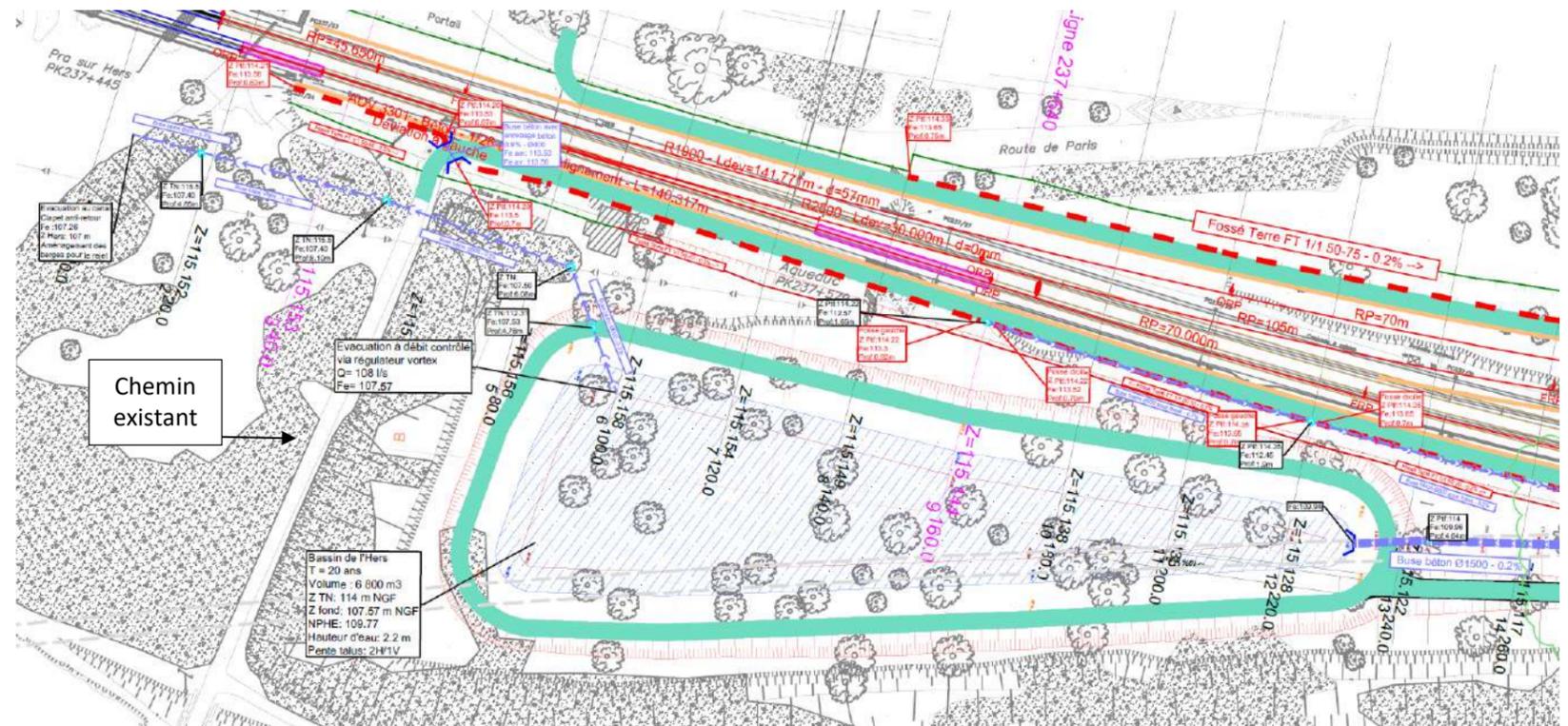
Un **bassin de rétention de 7200 m<sup>3</sup>** sera ainsi mis en œuvre, dans le triangle entre les deux voies lentes déviées et le futur ouvrage d'art portant les deux voies rapides (opération LN de GPSO), au droit du PK 237+640. **Ce bassin sera totalement imperméabilisé.**

Il est à noter une réflexion encore un cours sur l'implantation du bassin, de façon à ne pas gêner la mise en œuvre des piles et fondations du futur ouvrage d'art qui viendra, à ce niveau, supporter les voies des lignes nouvelles (LN) du GPSO. Cette réflexion pourrait conduire à modifier/étendre l'emprise du bassin et éventuellement à utiliser une partie de la zone au nord du chemin existant (*tracé LN tombant aujourd'hui dans le bassin projeté – voir figure suivante*).

Dans tous les cas, **une bande de 20 m de large depuis le haut de la berge de l'Hers-Mort sera préservée**, pour éviter tout aménagement en bordure du cours d'eau et sa zone inondable associée, que ce soit en phase travaux ou en phase exploitation.

*NOTA : le volume de bassin projeté intègre d'ores et déjà le volume nécessaire au stockage des eaux du futur OA supportant les lignes nouvelles, depuis le Pk 237+500. Les emprises nécessaires seront également réservées pour recueillir, si nécessaire, d'autres volumes d'eaux pluviales depuis cet OA, dans la mesure où l'opération LN n'est pas encore figé à ce jour et fait l'objet d'une opération distincte des AFNT.*

Figure 19 : Vue en plan du bassin pluvial projeté (PK 237+640) et son point de rejet dans l'Hers-Mort (Source : SNCF Réseau)



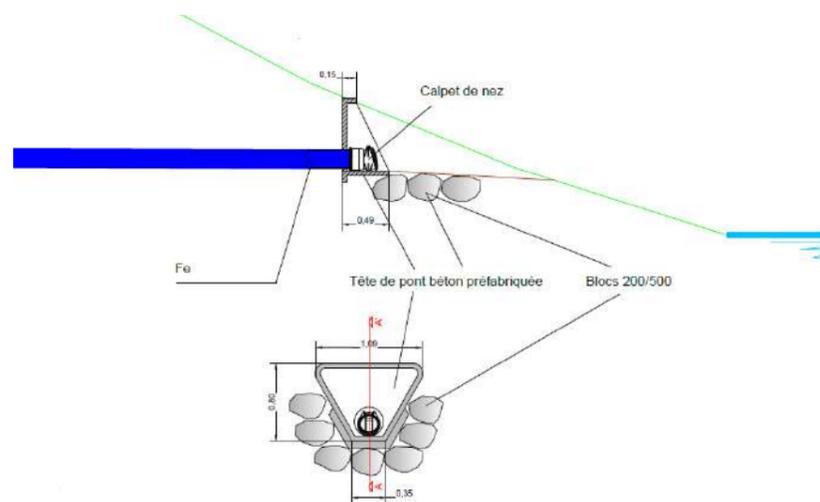
A ce niveau, l'Hers-Mort présente des berges relativement abruptes, dû à l'encaissement de cours d'eau au fil des ans et qui présentent une sensibilité particulière car fréquentées par la Loutre d'Europe.

Ce rejet se fera via une buse béton en Ø500 mm nécessitant des terrassements relativement profonds (profondeur d'environ 6 m en sortie de bassin).

L'ouvrage de rejet a été conçu de façon à respecter les préconisations généralement établies pour ce type d'ouvrage et qui ont fait l'objet d'une concertation avec le Syndicat du Bassin Hers-Girou :

- Rejet au plus proche du niveau de l'eau. La mise en œuvre d'un rejet à environ 5 m de profondeur (*voir plan ci-avant*) permettra d'éviter les phénomènes d'affouillement des berges dus à l'écoulement,
- L'exutoire sera positionné dans le sens d'écoulement du cours d'eau
- rejet constitué d'un ouvrage de type « tête de pont » ou « tête de sécurité », la technique choisie étant celle qui sera **la plus adaptée au profil en travers de la berge**. Il sera accompagné d'enrochements calibrés bétonnés sur le parcours restant jusqu'à la rivière, de façon à éviter tout phénomène d'érosion.

Figure 20 : Coupes de principe d'un rejet de type « tête de pont »



Un accès sera maintenu en permanence après travaux de façon à entretenir l'ouvrage.

Conformément aux prescriptions du PPRI, il sera mis en œuvre un **clapet anti-retour** sur la canalisation de rejet du bassin dans l'Hers-Mort. Ce dernier permettra d'éviter une mise en charge du bassin et le piégeage de la petite faune dans la canalisation.

Figure 21 : Vue d'un ouvrage de rejet de type « tête de sécurité » avec enrochement bétonné accompagnant le flux déversé



La canalisation et le point de rejet en berge seront implantés de façon à préserver au maximum les arbres formant la ripisylve et en particulier les arbres remarquables (mise en défens).

La mise en œuvre de la canalisation et le point de rejet impliqueront ainsi un défrichage de la zone de travaux nécessaire constituée par une tranchée de 2,5m de large à laquelle s'ajoutera 2 m d'emprise de part et d'autre pour la circulation des engins et le stockage temporaire de terre et ce, dans la bande de 20 m préservée en bordure de l'Hers-Mort.

## CHAPITRE 6. DESTINATION DES TERRAINS APRES DEFRIQUEMENT

Le tableau suivant présente pour chaque parcelle faisant l'objet de défrichage, la destination des terrains à l'issue de la phase travaux.

Tableau 10 : Destination des terrains après défrichage

Boisement	Commune	Parcelle cadastrale	Défrichage	Destination des terrains après défrichage
<b>Boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory</b>	Saint-Jory	BE 2	Oui	Rejet bassin Bassin d'eaux pluviales
		BE 3	Oui	Bassin d'eaux pluviales
		BE 4	Oui	Bassin d'eaux pluviales
		BE 22	Oui	Nouvelles voies



**LISTE DES PIÈCES JUSTIFICATIVES À JOINDRE À VOTRE DEMANDE (ARTICLE R.341-1 DU CODE FORESTIER)**

N°	Pièces	Dans quels cas fournir cette pièce ?	Pièce jointe
1	Plan de situation (extrait de carte au 1/25000 <sup>ème</sup> ou au 1/50000 <sup>ème</sup> ) localisant les terrains à défricher et la commune la plus proche ;	Tous demandeurs	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Le ou les extraits des feuilles du plan cadastral contenant les parcelles concernées et précisant l'emprise des surfaces à défricher pour les besoins du projet (emprise du bâti, des aires de travail, des accès et stationnements, des réseaux de raccordement,...) ;	Tous demandeurs	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Attestation de propriété (relevé de propriété de moins de 6 mois délivré par les Services des Impôts Fonciers ou acte notarié à jour) ;	Tous demandeurs	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Échéancier prévisionnel des travaux de défrichement ;	Exploitant de carrière	<input type="checkbox"/>
<b>Projets susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement :</b>			
5	Évaluation des incidences Natura 2000. Cette évaluation peut être intégrée à l'étude d'impact ou à la demande d'examen au cas par cas ;	Défrichement impactant ou susceptible d'impacter un site Natura 2000	<input checked="" type="checkbox"/>
6	- Décision de l'Autorité environnementale portant dispense de la réalisation d'une étude d'impact après examen au cas par cas ; ou dans le cas contraire : - Etude d'impact ;	Défrichement de 0,5 ha à moins de 25 ha	<input checked="" type="checkbox"/>
7	Étude d'impact ;	Défrichement à partir de 25 ha	<input type="checkbox"/>
<b>Pièces justifiant de la maîtrise foncière des terrains :</b>			
8	Les pièces justifiant de l'accord exprès du propriétaire des terrains (ou de son représentant mandaté) si ce dernier n'est pas le demandeur ;	Demandeurs non propriétaires (hors cas des pièces 9 et 10)	<input checked="" type="checkbox"/>
9	Copie de la déclaration d'utilité publique ;	Si le demandeur peut bénéficier de l'expropriation pour cause d'utilité publique	<input checked="" type="checkbox"/>
10	Accusé de réception de l'envoi au propriétaire de la demande d'autorisation de défrichement ;	Si le demandeur bénéficie d'une servitude pour le transport ou la distribution d'énergie prévue au 1° du R341-1 du code forestier	<input type="checkbox"/>
<b>Habilitation du signataire à déposer la demande :</b>			
11	Mandat autorisant le mandataire à déposer la demande ;	Particuliers non propriétaires, indivisions	<input type="checkbox"/>
12	L'acte autorisant le représentant qualifié de la personne morale à déposer la demande (Délibération du conseil d'administration, extrait Kbis de moins de 6 mois,...) ;	Personne morale autre qu'une collectivité	<input checked="" type="checkbox"/>
13	Délibération de l'assemblée délibérante autorisant son représentant à déposer la demande ;	Collectivité	<input type="checkbox"/>

**ENGAGEMENTS ET SIGNATURE**

Je soussigné (nom et prénom) : CAPDUPUY Pierre

- certifie avoir pouvoir pour représenter le demandeur dans le cadre de la présente formalité ;
- certifie l'exactitude de l'ensemble des informations fournies dans le présent formulaire et les pièces jointes.

Au nom du demandeur indiqué en page 1 et pour son compte, je demande l'autorisation de procéder au défrichement des parcelles indiquées page 2 conformément au plan de délimitation joint à ma demande (pièce 2) et m'engage à respecter les conditions qui seront subordonnées à cette autorisation.

Fait le 15/10/2023

*cachet (le cas échéant) et signature du demandeur*



**SNCF RESEAU**  
**DIRECTION DU PROJET AFNT**  
 2 Esplanade Compans Caffarelli  
 Immeuble Tlse 2000  
 31000 TOULOUSE



**MENTIONS LÉGALES**

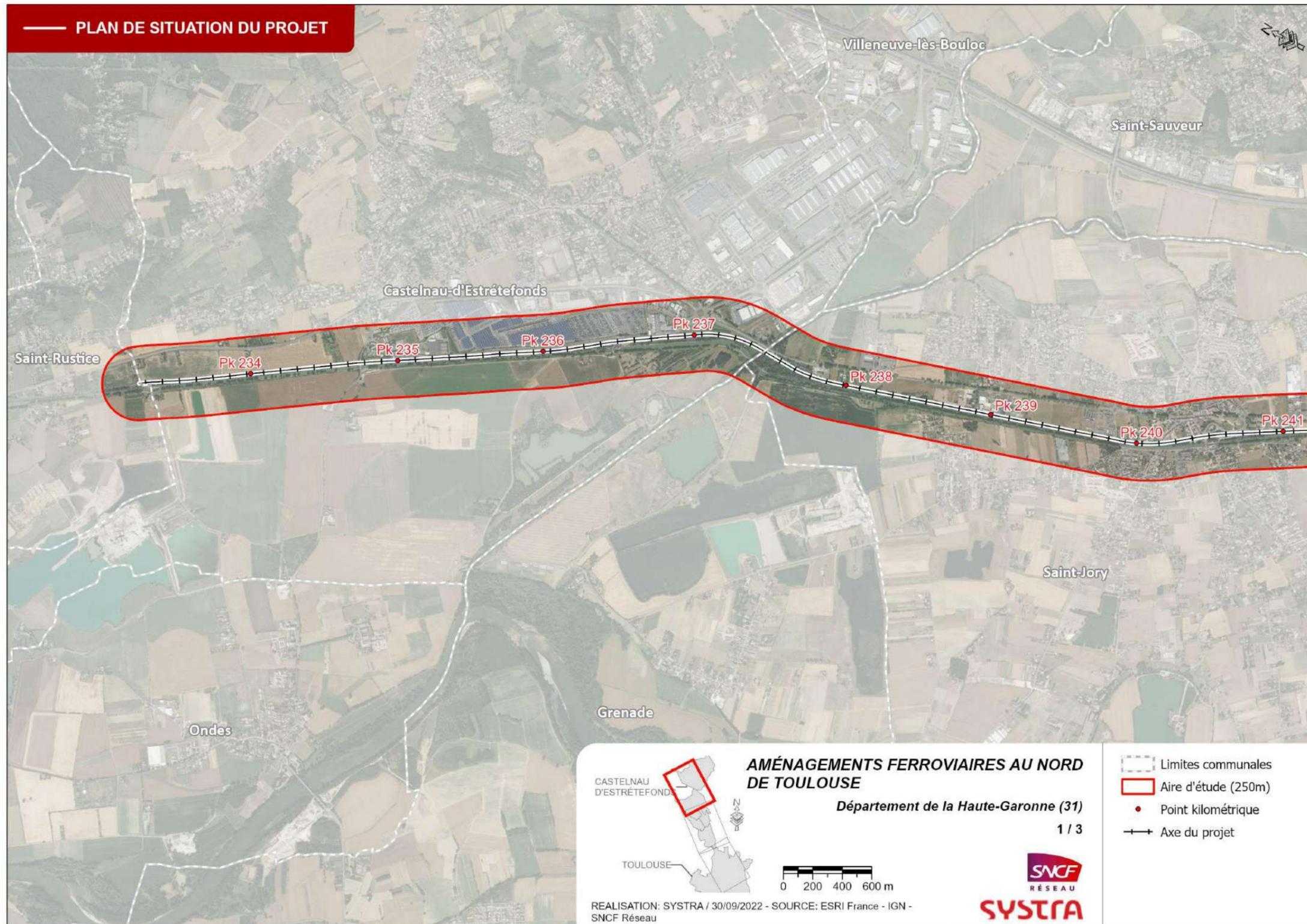
La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux réponses faites sur ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectifications pour les données à caractère personnel vous concernant auprès de l'organisme qui traite votre demande.

## 7.2. Pièces jointes au formulaire CERFA

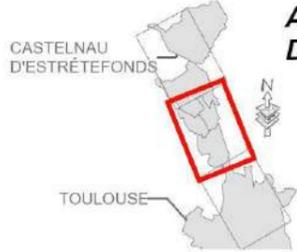
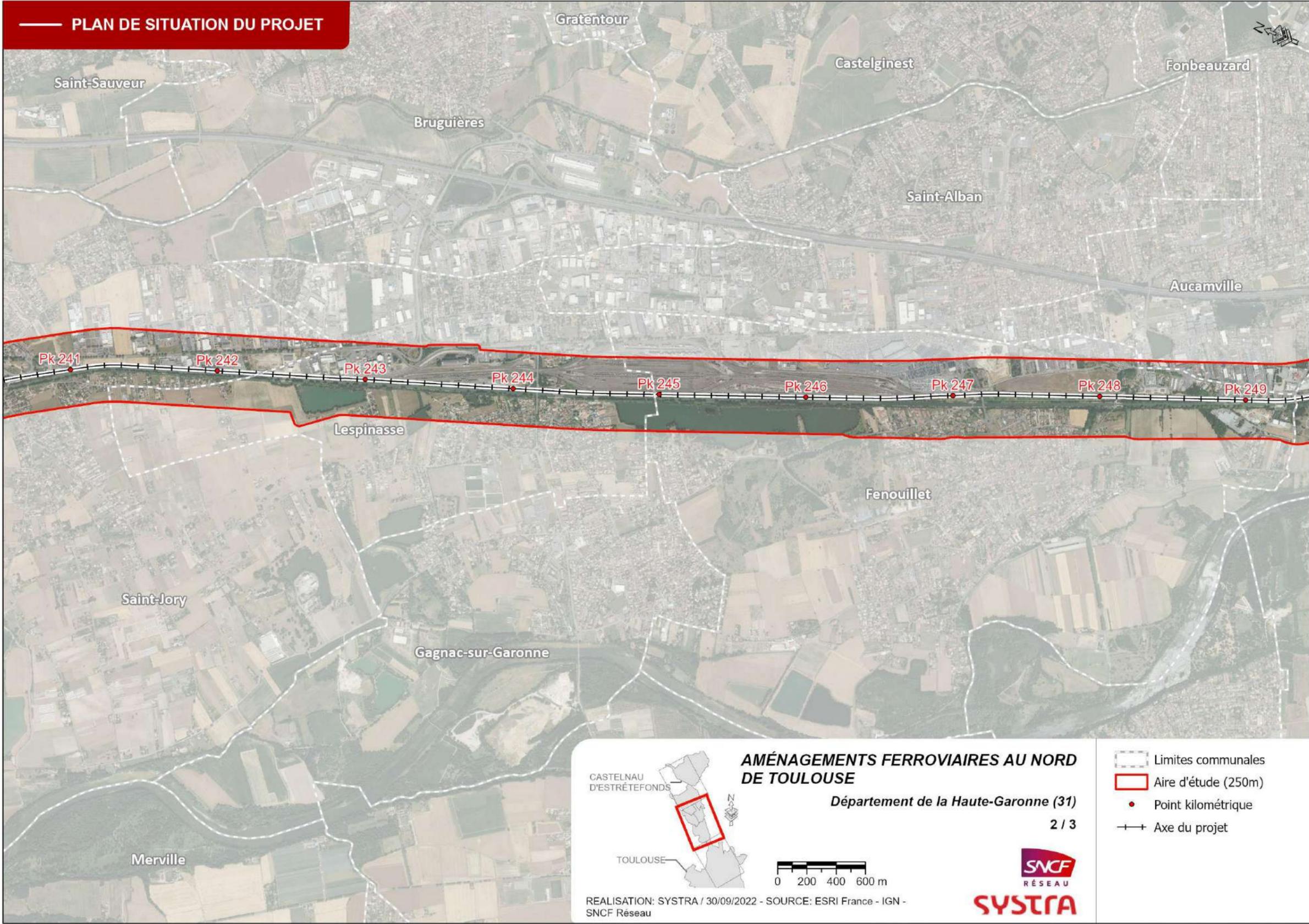
### 7.2.1. Étude d'impact et évaluation des incidences Natura 2000

La pièce F du dossier d'autorisation environnementale comprend l'étude d'impact et l'évaluation des incidences Natura 2000 de l'opération des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse. Cette pièce étant très volumineuse, nous n'avons pas pu l'annexer à la présente pièce E.

7.2.2. Plan de situation



**PLAN DE SITUATION DU PROJET**



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

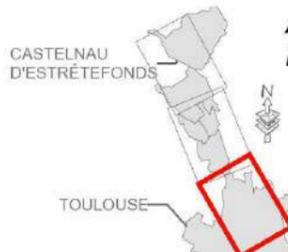
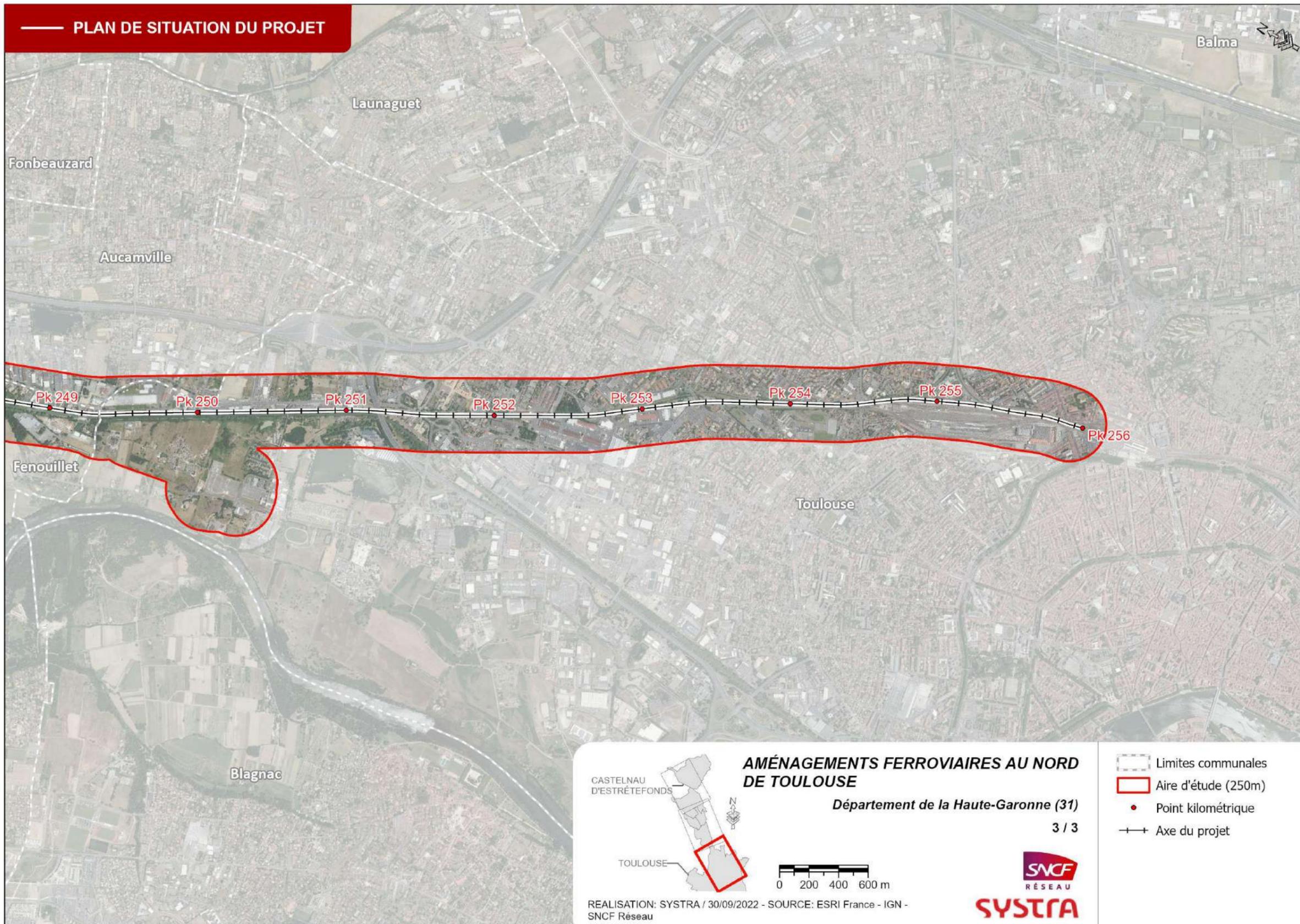


REALISATION: SYSTRA / 30/09/2022 - SOURCE: ESRI France - IGN - SNCF Réseau

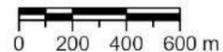


- Limites communales
- Aire d'étude (250m)
- Point kilométrique
- Axe du projet

— PLAN DE SITUATION DU PROJET



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



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



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

### 7.2.3. Plan et extrait du plan cadastral des terrains à défricher

Les parcelles concernées par le défrichement sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 11 : Parcelles boisées concernées par le défrichement

Département	Commune	Boisement	Parcelle cadastrale
Haute - Garonne	Saint-Jory	Boisement au niveau du triangle de l'Hers à Saint-Jory	BE 2
			BE 3
			BE 4
			BE 22

Une partie des surfaces défrichées se situe également sur le domaine public fluvial, la SNCF a obtenu l'autorisation de défrichement auprès de VNF.

La carte suivante localise les parcelles cadastrales concernées par le défrichement nécessaire pour la réalisation de l'opération des AFNT.

Figure 22 : Cartographie des parcelles cadastrales concernées par le défrichement à Saint-Jory (source : Naturalia)



## 7.2.4. Déclaration d'utilité publique



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-Etienne - 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<sup>er</sup> 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](http://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

*Mallios*

Pascal MALLIOS



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

## ANNEXE

**Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, l'approbation des mesures de 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, et prenant en compte l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et les résultats de la consultation du public**

La production du présent document est requise par l'article L. 122-1 du code de l'expropriation qui précise que « l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ».

Il répond, par ailleurs, aux prescriptions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

Ce document n'a pas pour objet de se substituer au dossier d'enquête, à l'étude d'impact et à l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement qui seuls justifient de manière exhaustive le caractère d'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme concernés ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement dont il est prévu la mise en oeuvre.

### **I Présentation de l'opération soumise à déclaration d'utilité publique**

#### **I.1 Contexte : une opération intégrée au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest**

Les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse constituent avec les lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux les trois opérations de la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), lequel entend satisfaire les objectifs suivants :

- faciliter les échanges et rapprocher les territoires par l'amélioration des performances et des capacités du transport de voyageurs sur les liaisons à moyenne et longue distances, en situant, à titre d'exemple, Toulouse à 3h10 de Paris,
- renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, tant pour les liaisons nord-sud que pour les liaisons est-ouest entre les façades atlantique et méditerranéenne,
- apporter un saut qualitatif majeur aux prestations ferroviaires offertes dans le transport des voyageurs et des marchandises,
- favoriser le développement des régions desservies en renforçant leur accessibilité et leur attractivité,
- conforter l'équilibre des territoires en assurant la complémentarité des trains à grande vitesse (TGV) et des trains express régionaux (TER),
- améliorer les transports du quotidien au droit des métropoles bordelaise et toulousaine,
- contribuer à une mobilité durable en intégrant les enjeux environnementaux.

Bien qu'intégrés à un programme global, les aménagements au nord de Toulouse, comme au demeurant les aménagements au sud de Bordeaux, répondent à des objectifs et des fonctionnalités spécifiques.

## **I.2 Justification et objectifs des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse**

La section de ligne ferroviaire Castelnau d'Estrétefonds/Toulouse-Matabiau, située sur la ligne Bordeaux-Sète, permet de relier la métropole toulousaine à l'ouest et au nord de la France. Circulée par des TaGV, des trains inter-cités, des TER et des trains de marchandises représentant un trafic journalier moyen de 116 à plus de 150 trains, elle ne parvient plus à répondre à la croissance du trafic et à l'évolution de la demande de déplacement.

Les aménagements projetés visent en conséquence à :

- fluidifier le trafic ferroviaire au nord de Toulouse, en dédiant deux voies lentes au trafic péri-urbain et aux trains de fret desservant Saint-Jory Triage et deux voies rapides au trafic TGV, inter-cité, TER rapide et fret sans arrêt ;
- améliorer les services ferroviaires périurbains de proximité et régionaux par, notamment, le développement d'un cadencement au quart d'heure en heures de pointe entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds,
- permettre l'arrivée des TaGV au cœur de la métropole,
- mettre deux sillons par heure et par sens à disposition des trains de fret.

## **I.3 Descriptif des principaux aménagements projetés**

Sont, notamment, prévus les travaux suivants :

### **➤ Les travaux de voie**

Le projet consiste essentiellement à insérer deux voies nouvelles, à l'ouest, entre la plate-forme existante et le canal latéral à la Garonne depuis la zone de raccordement de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse sise au nord de Saint-Jory jusqu'au nord de l'écluse de Lacourtenourt, puis à insérer, à l'est, une seule voie jusqu'au sud de l'ouvrage de franchissement de la Route de Launaguet.

### **➤ Le rétablissement des réseaux**

La ligne existante longe et/ou intercepte des réseaux connexes qu'il convient de rétablir :

#### **- Le réseau fluvial**

L'implantation des voies nouvelles pour la mise à 4 voies nécessite de reprendre la berge Est du canal latéral à la Garonne sur un linéaire discontinu entre les écluses d'Emballens et de Lacourtenourt.

#### **- Le réseau routier**

Outre les franchissements de la voie ferrée, des routes longeant le projet seront modifiées sur la commune de Toulouse dont la rue de Lalande à hauteur du pont-route de l'A620 et le chemin de l'Eglise de Lalande à l'est des voies ferrées.

#### **- Les réseaux souterrains ou aériens**

Seront, notamment, adaptés les réseaux suivants :

- la ligne électrique haute tension de 63 kV « Ginestous/Saint-Alban 1 »,
- la conduite de gaz haute-pression située à l'ouest des voies actuelles entre la halte de Fenouillet et l'écluse de Lacourtenourt ,
- la fibre optique longeant la berge Est du canal.

### **➤ Les ouvrages d'art**

### **- Les ouvrages d'art courants**

Six ponts-routes (« RD29-Route d'Ondes » à Castelnau d'Estrétefonds, « RD20-Route de Caprais » à Saint-Jory, « Rue du Moulin » à Lespinasse, « Avenue des Sports » et « CD-Route de Lacourtenourt » à Fenouillet, « Chemin du pont de Rupé et RD4- Avenue de Fronton » à Toulouse) et trois ponts-rails (Pont-rail sur l'Hers à la limite de Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory, Ruisseau de Maltemps à Fenouillet et Route de Launaguet à Toulouse) jalonnant le linéaire seront adaptés en vue de l'élargissement de la plate-forme ferroviaire.

### **- Les ouvrages d'art non courants**

Est, notamment, projetée la réalisation des ouvrages de protection des deux sites SEVESO seuil haut, Total Marketing et Services à Lespinasse et FinaGaz à Fenouillet.

### **➤ Les points d'arrêts**

L'opération intègre le réaménagement des points d'arrêts de Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet/Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande l'Eglise, Route de Launaguet ainsi que l'aménagement de la gare Toulouse-Matabiau.

La halte de Lacourtenourt sera déplacée vers le sud afin de favoriser son insertion et son usage dans le cadre plus large du développement urbain. La halte de la Route de Launaguet sera, quant à elle, déplacée vers le nord afin de faciliter l'accès à la station de la ligne B du métro « La Vache » et créer une véritable intermodalité fer/métro.

Les travaux envisagés porteront, en outre, sur le réaménagement des quais, la création d'ouvrages dénivelés permettant d'accéder en sécurité aux voies ainsi que l'aménagement de parvis multimodaux.

### **➤ La signalisation et les installations de sécurité**

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.

### **➤ L'alimentation électrique**

L'augmentation du trafic nécessite un renforcement des installations d'alimentation électrique et l'implantation, sur l'ensemble des voies à créer, de caténaires.

### **➤ Les protections acoustiques**

Seront, selon la contribution sonore de l'infrastructure et la configuration du site, implantés des écrans acoustiques ou, à défaut, réalisées des isolations de façades.

### **➤ Les terrassements et l'assainissement**

Les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse prévoient, enfin, des travaux de terrassements afférents aux voies nouvelles et aux ouvrages d'art, le drainage des emprises du projet et la réalisation de bassins hydrauliques.

#### **I.4 Organisation opérationnelle**

Les travaux nécessaires à la réalisation de l'opération seront conduits sous maîtrise d'ouvrage de la direction territoriale Midi-Pyrénées de SNCF Réseau, dénommé Réseau Ferré de France avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

#### **I.5 Coût et financement de l'opération**

Le coût prévisionnel des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse s'élève, selon les valeurs en cours en août 2013, à 566 millions d'euros HT.

Les modalités de réalisation et de financement envisagées prévoient une participation du maître d'ouvrage, de l'Etat, des collectivités territoriales et de l'union européenne.

#### **I.6 Éléments calendaires**

La mise en service de l'opération est projetée à l'horizon 2024.

### **II Information et participation**

#### **II.1 La concertation**

##### **II.1.1 La concertation publique**

###### **➤Le débat public de la ligne Bordeaux-Toulouse**

Le projet de création d'une ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse, d'un linéaire de près de 220 km, entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse incluant des aménagements de capacité à ses extrémités, dont la mise à 4 voies entre Toulouse et Saint-Jory, a été soumis en 2005 au débat public dont le bilan a été rendu public le 18 janvier 2006.

###### **➤La concertation publique**

La concertation conduite au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme par Réseau Ferré de France du 29 août au 29 septembre 2011 a permis de consulter les riverains, les propriétaires et les associations locales sur l'opportunité et les enjeux du projet dont les trois scénarios d'insertion des voies nouvelles et le positionnement et le réaménagement des points d'arrêt ferroviaires.

Le dispositif déployé sur l'ensemble des cinq communes concernées par l'opération prévoyait, notamment, la diffusion de plaquettes d'information géographique et thématique, l'installation de panneaux d'exposition, la tenue de sept réunions publiques et l'ouverture d'un site internet dédié à l'opération.

Le bilan de la concertation publique qui recense 213 observations et 420 participations aux réunions publiques a été validé par décision du maître d'ouvrage du 28 mars 2012.

##### **II.1.2 La concertation administrative**

Parallèlement à la concertation inter-administrative conduite au niveau central sur le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, s'est tenue du 23 novembre 2012 au 23 février 2013, une concertation inter-administrative locale spécifique aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

En outre, trois groupes de travail, associant notamment les collectivités concernées, ont été institués sur les thématiques de la desserte des territoires, des enjeux techniques et environnementaux et des points d'arrêt.

L'organisation de commissions consultatives, de comités techniques et de comités de pilotage rassemblant les partenaires et acteurs locaux ont, enfin, en structurant et partageant la gouvernance du projet, jalonné le processus de concertation.

#### **II.2 L'enquête publique**

##### **II.2.1 Le contexte réglementaire**

En ce que les lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse concourent à la réalisation d'un même programme de travaux faisant l'objet d'une étude d'impact et d'une évaluation socio-économique communes, le montage juridique retenu a prévu l'ouverture de trois enquêtes publiques conjointes portant sur, d'une part, l'utilité publique de chacune des trois opérations et, d'autre part, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaire à leur réalisation.

Pour ce qui relève de la présente décision, le dossier d'enquête publique comportait, conformément à l'article R.123-7 du code, les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises dont :

➤Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse comprenant notamment et conformément aux articles R.123-8 du code de l'environnement et R.11-3 du code de l'expropriation :

- les informations juridiques et administratives précisant la mention des textes qui régissent l'enquête, l'indication de la manière dont celle-ci s'insère dans les procédures administratives relatives à l'opération considérée ainsi que les décisions susceptibles d'être adoptées à son issue,
- la notice explicative incluant les caractéristiques générales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire des dépenses,
- le plan de situation,
- le plan général des travaux
- l'étude d'impact incluant l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 assortie de l'étude paysagère ainsi qu'un résumé non technique facilitant l'accès au dossier principal,
- l'évaluation socio-économique assortie du dossier de cohérence intermodale et ferroviaire et de la synthèse des perspectives d'aménagement et de développement des territoires,
- le bilan de la concertation conduite en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme,
- les avis réglementaires dont 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.

Le dossier d'enquête, complété au regard des prescriptions de l'autorité environnementale, a été amendé d'un sommaire détaillé et d'un guide de lecture.

➤ Le dossier d'enquête préalable 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'Estrètefonds constitué en application des dispositions des articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme et comprenant, notamment, les avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 26 juin 2014.

## II.2.2 Le déroulement de l'enquête

La consultation publique, ouverte du 14 octobre au 8 décembre 2014, a été prorogée jusqu'au 7 janvier 2015 inclus.

L'avis d'ouverture et de prorogation d'enquête des 25 août et 25 novembre 2014 ont fait l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R.123-11 du code de l'environnement et dont la régularité est attestée par les insertions parues dans Le Monde, Le Figaro, la Dépêche du Midi et la Gazette du Midi, par les certificats d'affichage produits par les autorités administratives concernées, les contrôles diligentés par le maître d'ouvrage et le rapport rendu par la commission d'enquête.

L'ouverture de la consultation publique relayée dans huit des communes limitrophes a, en outre, fait l'objet d'une large couverture médiatique et publicitaire locale et d'une information ciblée des riverains.

Le dossier d'enquête a été déposé, pendant toute la durée de l'enquête, à la préfecture de la Haute-Garonne et en mairies de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrètefonds. Il a pu, en outre, être consulté et téléchargé sur le site internet des services de l'Etat en Haute-Garonne et sur le site internet du maître d'ouvrage dédié au projet.

Le public a été en mesure de consigner ses observations sur les registres d'enquête déposés dans les administrations précitées, de rencontrer, lors des seize permanences et de la réunion publique qu'elle a tenues, la commission d'enquête désignée par le tribunal administratif de Toulouse et de lui adresser un courrier postal ou électronique.

Lors des permanences, les moyens logistiques déployés par le maître d'ouvrage ont permis à la commission de consulter informatiquement le dossier d'enquête par mots clés ; le public a, par ailleurs, pu visionner des projections en 3D des aménagements projetés.

Le bilan comptable de la consultation publique recense principalement:

- 374 observations écrites pour un total de 408 contributeurs,
- 120 participants à la réunion publique,
- 1 pétition de 1420 signatures en faveur de la création d'une halte ferroviaire à Lespinasse et 1 pétition de 236 signatures favorables au projet.

## II.2.3 Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête

Après avoir relaté le déroulement de l'enquête et pris connaissance des observations du public et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, la commission d'enquête a rendu, telles que synthétisées ci-après, des conclusions défavorables à la déclaration d'utilité publique des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et favorables sous réserves 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'Estrètefonds.

### II.2.3.1 Sur l'utilité publique de l'opération projetée

A titre préliminaire, la commission d'enquête rappelle que, selon elle, l'opération envisagée vise à créer ou développer quatre offres de service répondant à des besoins de transport distincts :

- une offre nationale voire européenne (les TaGV),
- une offre d'envergure régionale (les TER),
- une offre de fret dont l'importance n'est pas évaluée mais qu'elle estime faible,
- une offre métropolitaine (TER cadencés au quart d'heure aux heures de pointe entre Castelnau d'Estrètefonds et Toulouse).

Partant du constat dressé par le maître d'ouvrage selon lequel l'état actuel de l'infrastructure ferroviaire ne permet pas, de manière simultanée, la création ou le développement de l'ensemble des offres précitées, elle émet deux hypothèses ; la première qui attribuerait au seul cadencement périurbain la nécessité du projet, la seconde selon laquelle les offres qualifiées de « classiques » (TaGV, TER) suffiraient à saturer le réseau existant.

#### ➤Hypothèse 1

La commission relève, qu'en égard au temps consommé par les arrêts du train cadencé qui s'élèverait par jour et par sens à plus de huit heures, seule la desserte au quart d'heure en heure de pointe des six haltes ferroviaires de proche banlieue, de Castelnau d'Estrètefonds à Route de Launaguet, justifierait le doublement des voies.

Cette première hypothèse étant formulée, elle considère que le bilan coûts/avantages des aménagements projetés serait négatif pour les motifs suivants :

- la fréquentation des points d'arrêts de Fenouillet, Lacourtenour, Lalande L'Eglise et Route de Launaguet est, à ce jour, nulle ;
- les lignes actuelles supporteraient sans doute, et éventuellement par une utilisation plus intensive de la voie banale existante, le trafic estimé qui n'excéderait pas 10 à 11 trains par heure et par sens aux heures de pointe ;
- les investissements spécifiques afférant au train cadencé (mise à quatre voies, aménagement des haltes, rames dédiées, infrastructures de rabattement du public), d'un montant évalué à 700 millions d'euros, sont prohibitifs au regard des 3500 personnes supplémentaires qu'il est prévu de transporter en 2024 ;
- la demande de transport entre Castelnau d'Estrètefonds et Toulouse peut être satisfaite, au moins en partie, par des solutions moins onéreuses tel que l'aménagement de voies de déviation entre Castelnau d'Estrètefonds et Saint-Jory et d'infrastructures dédiées aux bus entre Lespinasse et Toulouse ;
- l'abandon du train cadencé n'obère pas l'arrivée des TaGV à Toulouse et le développement des TER.

#### ➤Hypothèse 2

Dans cette hypothèse, la commission dresse le bilan coûts/avantages d'un parti d'aménagement où seul le développement des offres considérées comme classiques nécessite à lui seul le passage à

quatre voies, le train cadencé pouvant être regardé comme une opportunité de greffer une solution de transport public périurbain sur une infrastructure confortée pour d'autres raisons.

#### Avantages :

- le projet satisfait l'ensemble des ambitions de transport ferroviaire, notamment l'arrivée des TaGV à Toulouse, le développement des TER et la mise en place d'une offre de train cadencé entre Castelnau d'Estrètefonds et la gare Matabiau, lesquels sont largement partagés par le public et les élus ;
- il répond à l'insuffisance de transports publics performants dans le secteur nord de Toulouse en proposant une offre de train cadencé qui, bien que ne constituant pas la seule solution envisageable, permettra, d'une part, à ses habitants d'accéder très rapidement à la gare Matabiau et aux deux lignes de métro et contribuera, d'autre part, à structurer l'urbanisation de ce secteur de l'agglomération ;
- la faisabilité d'infrastructures supplémentaires (halte de Lespinasse, stationnements, voiries, ponts..) telles que souhaitées par Toulouse Métropole, la mairie de Lespinasse et de nombreux contributeurs demeure préservée ;
- le report modal de la voiture vers le train induirait une légère réduction des gaz à effet de serre et de consommation d'énergie fossile à partir de la 9<sup>ème</sup> année d'exploitation ;
- l'opération permettrait une légère baisse de la circulation automobile, insuffisante cependant pour remédier à la saturation routière au nord de Toulouse ;
- elle améliorerait, enfin, le confort des riverains, au moins dans un premier temps, par la mise en place de protections acoustiques et de traitements paysagers ainsi que la sécurité des personnes et des voyageurs au droit des deux sites SEVESO.

#### Inconvénients :

- les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse ont manifestement manqué d'une autorité organisatrice « supérieure » qui aurait permis d'envisager l'ensemble des infrastructures nécessaires au rabattement des déplacements sur l'offre ferroviaire développée par le projet mais également de dégager un consensus sur la création d'une halte ferroviaire à Lespinasse dont il a été souhaité l'aménagement dès la mise en service du projet ou sa substitution à la halte de Lalande l'Eglise ;
- ils ne constituent pas un véritable projet urbain ;
- aucune solution alternative de transport de nature à optimiser la dépense publique, telle l'amélioration de la circulation urbaine dans le secteur nord de l'agglomération, n'est, au regard des dispositions de l'article R1511-6 du code des transports, proposée ;
- le développement urbain projeté concernera principalement les communes proches d'Aucamville, de Saint-Alban et de Castelnau qui bénéficieront, à la mise en service du projet, d'une desserte routière par le Boulevard Urbain Nord, susceptible, en le concurrençant, de réduire la fréquentation du mode ferroviaire ;
- globalement, le train cadencé, rapporté à son coût estimé à 100 millions d'euros et jugé plus onéreux que des aménagements dédiés à la circulation des bus, générera une fréquentation supplémentaire modeste à sa mise en service (3500 voyageurs par jour) et à des horizons plus lointains (4500 en 2040) et participera à l'étalement urbain en facilitant les mouvements pendulaires sur des distances toujours plus éloignées de Toulouse ;
- la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, représentant 1/50000<sup>ème</sup> des émissions nationales est marginale au regard du coût prohibitif de l'opération estimé à 800 millions d'euros ;
- la faible diminution du trafic routier escomptée sera rapidement absorbée par la croissance démographique projetée et limitée par l'absence de stationnements supplémentaires autour des haltes ;
- le réaménagement des haltes de Lacourtenourt, Lalande l'Eglise, Fenouillet paraît inutile en raison d'une fréquentation trop faible à la mise en service comme à des horizons lointains, la fréquentation actuelle des mêmes haltes ainsi que du point d'arrêt de Route de Launaguet étant, au demeurant, nulle ;

- la halte de Route de Launaguet, qui n'a de justification que d'assurer la connexion fer/métro aux usagers du train, est inutile en ce que, d'une part, les habitants du quartier ont directement accès à la station de métro La Vache et que, d'autre part, les voyageurs peuvent se rendre sur la ligne B en passant par la gare Matabiau puis en empruntant la ligne A jusqu'à la station Jean Jaurès en des temps très voisins ;
- le nombre de haltes pénalise la performance du projet et le choix de leur localisation n'a résulté que de la seule volonté de ranimer les haltes existantes ;
- est projetée la seule réfection de l'ensemble des ouvrages de franchissement des voies routières alors que plusieurs d'entre eux nécessiteraient une reconstruction intégrale dont le coût peut être évalué à plusieurs dizaines de millions d'euros ;
- le projet ne sera pas accompagné, dès sa mise en service, des conditions de sa pleine réussite dont notamment l'adaptation des voiries (création du pont sur la Garonne dans l'axe de l'avenue Salvator Allende), l'organisation du rabattement en transport public cadencé au même rythme que le train et la réalisation de stationnements supplémentaires ;
- le coût total des investissements nécessaires à sa réalisation, lequel pourrait s'élever à au moins 800 millions d'euros, n'est pas connu, pas plus que les modalités et la répartition de son financement ;
- le projet générera un déficit d'exploitation annuel de l'ordre de 20 millions d'euros supportés par le contribuable ;
- les travaux de réalisation de l'infrastructure seront, dans un contexte urbanisé, très longs et pénalisants pour les riverains mais aussi pour les usagers de la route et du train ;
- l'opération nécessitera quelques expropriations, la démolition de trois maisons éclosières d'intérêt historique et patrimonial et la création d'emplacements réservés qui, notamment affectés à l'extension des parkings, ne sont pas pris en compte ;
- elle requiert, en outre, la réalisation d'ouvrages de protection des voyageurs au droit des sites de Total Marketing et Services à Lespinasse et de FinaGaz à Fenouillet qui impactent le paysage et dont le coût apparaît, au regard du risque très faible encouru par les voyageurs, prohibitif.
- le caractère extrêmement volumineux du dossier d'enquête n'a, enfin, pas permis au public de se forger un jugement global sur le projet.

En conclusion de ce bilan, la commission considère, dans l'hypothèse 1, que le coût du projet est jugé prohibitif par rapport à ses avantages et que, même en retenant l'hypothèse 2, les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse présentent trop d'inconvénients pour que leur utilité publique soit affirmée.

Elle recommande, indépendamment de son avis, que soient révisés les plans de prévention des risques technologiques des deux sites précités.

#### II.2.3.2 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'Estrètefonds

La commission d'enquête a assorti son avis favorable des deux réserves suivantes :

- 1 « L'emplacement réservé n° 34 créé sur la commune de FENOUILLET sera réduit à 1 hectare pour exclure la partie de 4 hectares prévue pour la réalisation d'une fratrière. »
- 2 « L'emplacement réservé N° 37 qui figure dans le document graphique du PLU de SAINT JORY doit être inscrit dans la liste des emplacements réservés. »

#### II.3 Le mémoire en réponse de SNCF Réseau du 17 juin 2015

Après avoir examiné, dans son mémoire en réponse, les résultats de la consultation du public dont le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a confirmé l'intérêt général des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

Il a, en outre, et décidé de faire droit aux deux réserves dont est assorti l'avis favorable rendu 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'Estrètefonds.

### III.1 Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts potentiels du projet sur l'environnement et le dispositif de suivi associé

Sont, sans préjudice de l'application des réglementations et polices particulières opposables à l'opération, synthétisés, ci-après, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences potentielles des travaux projetés sur l'environnement et le dispositif de suivi associé que le maître d'ouvrage sera tenu de mettre en œuvre.

I Mesures générales
<b>I.1 Les mesures d'évitement en phase de conception du projet</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Evitement</b> par l'optimisation des emprises et leur adaptation aux sensibilités écologiques : Les efforts entrepris lors de la conception du projet dans les étapes précédentes pour éviter les principaux enjeux et réduire les impacts seront poursuivis dans le cadre des études de conception détaillée afin d'optimiser les surfaces nécessaires à la réalisation du projet et de manière à limiter les impacts, notamment, sur le milieu humain, les zones d'intérêt écologique et les zones inondables.</li> <li>Par ailleurs, la concertation menée depuis le début des études se poursuivra avec les acteurs du territoire et les services de l'Etat dans le cadre des procédures réglementaires ultérieures (autorisation au titre de la loi sur l'eau, dérogations au titre des espèces protégées, autorisation de défrichement...etc)</li> </ul>
<b>I.2 Le management environnemental en phase chantier</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Réduction</b> par la désignation, au sein de la maîtrise d'œuvre, de « responsables environnement » chargés du contrôle de l'exécution des travaux dans le respect des prescriptions environnementales prévues par les différentes autorisations réglementaires et/ou rendues contractuelles avec les entreprises de travaux</li> <li>- <b>Réduction</b> par la sensibilisation du personnel de chantier au respect des prescriptions environnementales</li> <li>- <b>Réduction</b> par la désignation, au sein de chaque entreprise ou groupement d'entreprises, de « responsables environnement » chargés de l'élaboration d'un plan d'actions environnementales (PAE) et de l'application des procédures environnementales établies pour le chantier</li> <li>- <b>Réduction</b> par la mise en place d'un contrôle extérieur environnemental chargé de veiller au respect des PAE par les entreprises et de réaliser des visites de contrôle périodiques, inopinées ou régulières, pendant les périodes de travaux les plus sensibles. Seront notamment vérifiées, à cette occasion, la bonne mise en œuvre et l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction en phase chantier (balisage, assainissement provisoire, aires de stockage et de stationnement, clôtures provisoires, arrosage des pistes, conformité des engins de chantier...etc) comme des mesures de gestion et d'élimination des déchets et de mouvements de terre</li> <li>- <b>Réduction</b> par le recours à des hydrogéologues agréés et des experts écologues pour des missions d'expertises et de visites des chantiers</li> <li>- <b>Réduction</b> par l'élaboration d'un plan de secours en cas de pollutions accidentelles ou d'incidents précisant, selon la nature et la localisation de l'événement, la procédure d'intervention et les mesures de gestion de crise</li> <li>- <b>Réduction</b> par la réalisation d'exercices fictifs de prise en charge des pollutions accidentelles</li> </ul>

II Gestion des matériaux et des terrassements
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Evitement</b> des zones à fort enjeux environnementaux (Natura 2000, zones inondables...) pour le stockage temporaire des matériaux excavés</li> <li>- <b>Evitement</b> par la réalisation des déviations ou des enfouissements de réseaux préalablement aux terrassements</li> <li>- <b>Réduction</b> par la limitation des mouvements de matériaux et du recours aux apports extérieurs ; le maître d'ouvrage recherchera autant que possible l'équilibre des matériaux entre les volumes de terrains déblayés et ceux remblayés</li> <li>- <b>Réduction</b> par la réutilisation, dans la mesure du possible et après traitement éventuel, des matériaux possédant de bonnes qualités mécaniques dans les terrassements</li> <li>- <b>Réduction</b> par la mise en dépôt provisoire des matériaux jugés impropres et l'évacuation en décharge des matériaux inertes autorisés</li> <li>- <b>Réduction</b>, en phase projet, par l'optimisation des principes définis sur la stratégie des matériaux en fonction des études géotechniques spécifiques (taux de réemploi de matériaux...).</li> <li>- <b>Réduction</b> par la conduite d'une étude sur l'utilisation du canal pour l'acheminement des matériaux en phase chantier</li> </ul>

III Eaux superficielles et souterraines
<b>Mesures en phase travaux</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Evitement</b> par l'aménagement, dans les zones à enjeux, d'un réseau provisoire d'assainissement pour maîtriser les eaux de ruissellement du chantier</li> <li>- <b>Evitement</b> par la localisation des installations de chantier potentiellement polluantes à distance des zones identifiées comme hydrogéologiquement sensibles</li> <li>- <b>Evitement</b> par le stationnement et l'entretien des engins de chantier et le stockage des produits polluants sur des aires étanches abritées de la pluie</li> <li>- <b>Evitement</b> par l'interdiction des rejets et des stockages dans et à proximité immédiate des cours d'eau</li> <li>- <b>Evitement</b> par l'installation de kits de dépollution placés dans les véhicules de chantier</li> <li>- <b>Evitement</b> par la mise en place d'une signalétique de chantier précisant les interdictions en matière d'entretien et d'approvisionnement des engins en zone sensible</li> <li>- <b>Evitement</b> par le maintien des écoulements de l'Hers Mort et des franchissements canalisés des ruisseaux du Bégou, de la Nauze et de Maltemps</li> <li>- <b>Réduction</b> par l'utilisation de techniques de dépollution des sols et des nappes dans les zones à faible coefficient de perméabilité (piézomètres de contrôle, analyses d'eau...)</li> <li>- <b>Réduction</b> par la mise en place de barrières hydrauliques en cas de pollution de la nappe</li> <li>- <b>Réduction</b> par la dépollution des eaux de ruissellement par écrémage et filtrage avant rejet dans le milieu environnant</li> <li>- <b>Réduction</b> par la réalisation, en priorité, des prélèvements en eau nécessaires au chantier dans les réseaux communaux et dans le canal latéral à la Garonne en accord avec les services gestionnaires concernés</li> <li>- <b>Réduction</b> par l'adoption de précautions particulières, vis-à-vis notamment des souillures de béton, à forte teneur en pH, et des matières en suspension (MES) (remise en eau progressive pour éviter l'apport massif de MES et le colmatage du lit à l'aval)</li> <li>- <b>Réduction</b> par le nettoyage immédiat du chantier en cas de dépôt de particules fines après orage</li> <li>- <b>Suivi</b> quantitatif et qualitatif de la ressource en eau selon les prescriptions de l'arrêté préfectoral portant autorisation, au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, des travaux projetés</li> </ul>
<b>Mesures en phase d'exploitation</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Evitement</b> par la réalisation d'un drainage longitudinal collectant les écoulements vers des bassins de</li> </ul>

confinement afin de se prémunir des conséquences d'une pollution accidentelle sur toute la longueur du canal latéral à la Garonne

- **Evitement** par le maintien des écoulements de l'Hers Mort et des franchissements canalisés des ruisseaux du Bégou, de la Nauze et de Maltemps (pompages en amont des ouvrages et rejets en aval)
- **Réduction** par l'aménagement de bassins hydrauliques et de noues enherbées dans les zones dont les propriétés physiques ne permettent pas de réguler le débit des eaux de ruissellement de la plate-forme ferroviaire
- **Réduction** par un dimensionnement des ouvrages hydrauliques adapté aux enjeux hydrauliques et écologiques
- **Réduction** par la programmation d'un entretien régulier du réseau de collecte et de traitement des eaux pluviales
- **Réduction** par un usage limité des produits de désherbage conformément à l'accord-cadre signé entre les ministères en charge de l'agriculture et de l'écologie et la SNCF
- **Réduction** par un usage restreint au maximum des produits phytosanitaires et la mise en place éventuelle de dispositifs inhibant la pousse de végétaux dans les zones sensibles (captage d'alimentation en eau potable, zones où le canal latéral à la Garonne sera à moins de 5 mètres de la voie ferrée).
- **Suivi** de l'efficacité des mesures retenues selon les prescriptions de l'arrêté préfectoral portant autorisation, au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, des travaux projetés

#### IV Milieux naturels (espèces, habitats, fonctionnalités écologiques)

##### Mesures en phase travaux

- **Evitement** par le balisage et la mise en défens d'habitats sensibles
- **Evitement** par la protection des milieux aquatiques contre les pollutions accidentelles
- **Evitement** par le maintien conservatoire des éléments de biodiversité (chêne à grand capricorne, mousse fleurie...)
- **Evitement** par la recherche de chiroptères dans les bâtiments voués à être détruits
- **Réduction** par le maintien d'un corridor écologique d'une largeur minimale d'1 mètre lors des réaménagements des berges du canal latéral à la Garonne
- **Réduction** par l'aménagement de gabions au droit de la zone de raccordement LGV-ligne existante, des ouvrages de protection SEVESO, du poste de signalisation 15 à Fenouillet ainsi qu'au droit des ponts-routes suivants : Route d'Ondes, RD20, Lespinasse, avenue des Sports à Fenouillet, Lacourtenourt
- **Réduction** par l'adaptation des périodes de début de travaux aux cycles biologiques des espèces (comblement des points d'eau en dehors des périodes de reproduction des amphibiens, coupes d'arbres et fauches en dehors des périodes favorables à l'avifaune, aux chiroptères et aux amphibiens...)
- **Réduction** par la mise en œuvre de mesures de nature à prévenir l'introduction et la prolifération des espèces invasives
- **Compensation** des destructions de zones humides dans le respect minimum des prescriptions du SDAGE (ratio de 150%) et du SAGE en vigueur et selon les prescriptions de l'autorisation, au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, des travaux projetés
- **Compensation** des destructions d'espèces ou d'habitats d'espèces protégés selon les prescriptions des autorisations délivrées au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement (déplacements de stations d'espèces protégées, reconstitution de milieux favorables à ces espèces, sécurisation foncière...)
- **Compensation** des mesures de défrichement selon les prescriptions de l'autorisation délivrée au titre de l'article L.341-3 du code forestier
- **Suivi** de l'efficacité des mesures projetées selon les prescriptions des autorisations précitées

##### Mesures en phase d'exploitation

19

- **Réduction** par l'application de modalités d'aménagement et de gestion écologique (plantation d'espèces locales adaptées au milieu naturel, limitation des amendements, herbicides et pesticides, périodes d'entretien visant à limiter les incidences sur la faune...)
- **Réduction** par l'interdiction d'utilisation de produits phytosanitaires lorsque la voie ferrée est à moins de 5 m du canal latéral à la Garonne
- **Réduction** par un recours aux éclairages automatiques strictement dicté par des contraintes de sécurité
- **Réduction** par l'obturation des éléments de structure creux pouvant présenter des intérêts non souhaités pour la faune
- **Suivi naturaliste** des espèces végétales d'intérêt patrimonial et de la recolonisation par les espèces invasives (1 visite par an durant les 5 premières années, puis tous les 2 ans jusque la dixième année après la mise en service)
- **Suivi naturaliste** des mammifères terrestres (3 visites par an à N+1, N+3, N+5 et N+10 après la mise en service)
- **Suivi naturaliste** des gîtes favorables aux chiroptères (plusieurs visites par an, selon le type de gîte, pendant 10 ans après la mise en service)
- **Suivi naturaliste** des mammifères semi-aquatiques (session d'investigation l'année de la mise en service puis tous les 2 ans pendant 10 ans)
- **Suivi naturaliste** des mesures favorables aux amphibiens (de 1 à 10 ans selon la mesure)
- **Suivi naturaliste** des mesures favorables aux reptiles (2 visites par an pendant 10 ans)
- **Suivi naturaliste** des mesures favorables aux invertébrés (1 visite par an pendant 10 ans)

##### Mesures supplémentaires spécifiques au site Natura 2000 ZPS FR731014 « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac »

- **Evitement** par la proscription des traitements phytosanitaires au sein du périmètre du site
- **Evitement** par la mise en place d'un réseau étanche d'assainissement avec collecte des eaux de plate-forme et capacité de confinement en cas de pollution accidentelle sur le projet d'aménagement de la ligne existante
- **Evitement** par la mise en place de filets anti-intrusion pour éviter la fréquentation des zones de travaux par les amphibiens, les reptiles et les petits mammifères
- **Réduction** par la mise en défens des habitats de recherche alimentaire situés à proximité de l'emprise travaux
- **Réduction** par le déboisement manuel des ripisylves avec maintien des souches en place et dégagement des emprises hors période de nidification
- **Réduction** par la mise en place d'un protocole spécifique pour lutter contre les risques de dissémination de plantes envahissantes
- **Réduction** par un recours aux éclairages de chantier strictement dicté par des contraintes de sécurité

##### V Prise en compte des risques naturels

- **Evitement** par la réalisation des travaux dans les zones exposées au risque d'inondation en dehors des périodes de crues
- **Evitement** par le dimensionnement des pistes de chantier pour des débits supérieurs à la crue biennale de l'Hers Mort
- **Evitement** par la proscription des dépôts provisoires de matériaux au niveau des points bas du terrain naturel
- **Evitement** par l'évacuation régulière des produits de débroussaillage
- **Evitement** par la mise en œuvre de mesures de confinement adaptées au stockage des produits polluants et au stationnement des engins de chantier en zone inondable
- **Evitement** par le dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour des débits correspondant au moins à la plus grosse crue connue de l'Hers Mort ou la crue d'occurrence centennale si celle-ci est supérieure

20

- **Évitement** par l'adaptation des techniques de construction au risque retrait-gonflement des argiles
- **Compensation** des volumes de crues selon les prescriptions de l'autorisation, au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, des travaux projetés
- **Suivi** adapté de l'évolution du périmètre des zones inondables selon les prescriptions de l'autorisation précitée

#### VI Prise en compte des risques technologiques

- **Réduction** par la sensibilisation et la formation du personnel aux risques technologiques pour les travaux conduits à proximité des deux sites SEVESO
- **Réduction** par la réalisation d'ouvrages de protection des voies ferrées au droit des deux sites

#### VII Cadre de vie, qualité de l'air et santé humaine

##### Mesures en phase travaux

**R1) Réduction** par l'intégration, dans les contrats des entreprises intervenant durant les chantiers, d'un cahier des charges récapitulant les prescriptions pour le respect de l'environnement et la réduction des nuisances, dont notamment :

- **la limitation des poussières, du bruit, de la pollution et nuisances lumineuses**: établissement d'un dossier « bruit de chantier », limitation au maximum des travaux programmés la nuit ou en fin de semaine, examen de la faisabilité de la mise en œuvre des isolations de façades au démarrage du chantier, limitation des nuisances lumineuses liées aux travaux de nuit, adaptation des horaires de chantier et de circulation des engins, bâchage des stockages de matériaux volatils, arrosage des zones de chantier
- **l'aspect et du chantier et le nettoyage des voies d'accès** : vérification de la propreté du chantier et des voies d'accès, installation des zones de chantier à distance des lieux publics, remise en état des occupations provisoires
- **la limitation de la perturbation du trafic** : mise en place d'un plan de circulation des engins de chantier, recherche de déviations routières les moins pénalisantes pour les utilisateurs des voies concernées par les fermetures, aménagement des plages horaires pour les déplacements éventuels des convois exceptionnels
- **la sécurité** : installation de clôtures autour des zones de chantier dont l'accès sera interdit au public
- **l'information des riverains et des usagers du train et de la route sur la programmation et les nuisances potentielles des travaux et le recueil des éventuelles observations** : installation de panneaux d'information lisibles depuis la voie publique, plate-forme de traitement des doléances, site internet dédié

##### Mesures en phase d'exploitation

- **Réduction** des effets vibratoires par la mise en œuvre de mesures spécifiques à la source (matériel de voie ferré ou structure d'assise)
- **Évitement** par la protection du bâti exposé à un dépassement des seuils réglementaires au moyen d'écrans acoustiques ou d'isolations de façades
- **Suivi** par la réalisation de campagnes acoustiques permettant de vérifier le respect des seuils réglementaires après la mise en service du projet afin de vérifier l'efficacité et l'exhaustivité des protections acoustiques à N+1, N+10 et N+20 ans après la mise en service

#### Paysage et patrimoine

##### Mesures en phase travaux

- **Réduction** par la remise en état des sites après travaux
- **Réduction** par la localisation des installations de chantier dans des zones éloignées des sites touristiques et

#### d'intérêt patrimonial

- **Réduction** par une gestion des aménagements paysagers adaptée à la diversité des espaces traversés (alternance des séquences artificielles et naturelles)
- **Réduction** par la conservation et la création d'espaces naturels en bord de la berge Est du canal latéral à la Garonne
- **Réduction** par le choix d'une palette végétale privilégiant les essences locales et proscrivant les espèces invasives
- **Réduction** par le traitement architectural et paysager des ouvrages d'art et des protections acoustiques
- **Réduction** par la valorisation de la mémoire des maisons éclésiastiques
- **Suivi** paysager global du projet par la réalisation d'une campagne de photographies au sol et aériennes 1an, 5 ans et 10 ans après la mise en service

#### Utilisation rationnelle de l'énergie

- **Réduction** par l'aménagement de parcs de stationnement à vélos sécurisés et la réalisation de cheminements piétonniers au droit des pôles d'échanges multimodaux (PEM) afin de favoriser l'intermodalité des déplacements doux et des transports en commun
- **Réduction** par l'aménagement d'espaces dédiés au co-voiturage et de places équipées de bornes d'alimentation des véhicules électriques
- **Réduction** par l'optimisation de l'éclairage des PEM
- **Réduction** par l'examen de la possibilité d'équiper les parkings des PEM de candélabres solaires autonomes

Les bilans du suivi des effets du projet sur l'environnement seront transmis à l'autorité administrative et à l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement.

#### IV 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'Estrètefonds

Conformément aux articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme, le conseil de Toulouse Métropole et le conseil municipal de Castelnau d'Estrètefonds ont été invités le 13 octobre 2015 à délibérer, dans le délai réglementaire de deux mois, sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, le dossier de mise en compatibilité soumis à enquête et le procès-verbal de la réunion conjointe tenue le 24 juin 2014.

Par délibération du 17 décembre 2015, le conseil métropolitain a rendu un avis favorable assorti d'observations à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- telle que modifiée pour faire droit aux deux réserves précitées de la commission d'enquête.

Le conseil municipal de Castelnau d'Estrètefonds a, quant à lui, rendu un avis tacitement favorable à compter du 19 décembre 2015 à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds.

Sont ainsi approuvées, au regard des délibérations sus-visées et dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité, les modifications suivantes :

**IV.1 Le plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, révisé le 27 juin 2013, mis à jour par arrêtés des 4 novembre 2013 et 26 janvier 2015 et mis en compatibilité par la déclaration d'utilité publique de la ZAC Toulouse Montaudran Aérospace du 13 octobre 2015**

Règlement écrit
- Modification des dispositions générales afin d'autoriser «Les constructions liées ou nécessaires aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et les installations classées y afférant, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits »
Liste des emplacements réservés (ER)
- Création, au bénéfice de SNCF Réseau, de l'ER n° 914 intitulé «Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et leurs aménagements connexes » - Réduction de l'ER n° 322 dédié, au bénéfice de la SNCF, à la voie ferrée dans la vallée de l'Hers - Mise à jour de la liste des ER
Règlement graphique
-Modification du règlement graphique conformément aux évolutions relatives aux ER précitées

**IV.2 Le plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, commune de Fenouillet, approuvé le 27 juin 2013 et mis à jour par arrêté du 13 décembre 2013**

Règlement écrit
- Modification de l'article 2 des dispositions générales, des articles 1 et 2 de la zone UE, de l'article 1 de la zone AUE0 et des articles 1 et 2 de la zone N afin d'autoriser « Les constructions, installations et ouvrages techniques nécessaires aux services publics et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires (transport en commun) ou d'intérêt collectif et les installations classées y afférant, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits »
Liste des emplacements réservés (ER)
- Création, au bénéfice de SNCF Réseau, de l'ER n° 34 intitulé « Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et leurs aménagements connexes » dont la superficie initiale est réduite pour faire droit à la commission d'enquête - Mise à jour de la liste des ER
Règlement graphique
- Suppression de 8,4 ha d'espaces boisés classés sis sur la berge Est du canal latéral à la Garonne - Déclassement de la « Maison de l'éclusier, écluse de Fenouillet » identifiée comme élément bâti à protéger (EBP n°2) ; -Modification du règlement graphique conformément aux évolutions relatives à l'ER et à l'EBP précitées

**IV.3 Le plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, commune de Lespinasse approuvé le 9 octobre 2006 et modifié par délibérations des 12 mars 2007, 8 novembre 2010, 29 novembre 2012 et 10 novembre 2015**

Règlement écrit
- Modification des dispositions générales des zones UB, UF, A et N, de l'article 2 de la zone A et de l'article 2 de la zone N afin d'autoriser « Les constructions, installations et ouvrages techniques nécessaires aux

services publics et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires (transport en commun) ou d'intérêt collectif et les installations classées y afférant, y compris les mesures en faveur de l'environnement, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits ».
Liste des emplacements réservés (ER)
- Création, au bénéfice de SNCF Réseau, de l'ER n° 11 intitulé « Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et leurs aménagements connexes » - Mise à jour de la liste des ER
Règlement graphique
- Modification du règlement graphique conformément aux évolutions relatives aux ER précitées

**IV.4 Le plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole, commune de Saint-Jory, approuvé le 19 décembre 2011, modifié par délibération du 19 décembre 2013, mis à jour par arrêté du 23 mai 2014**

Règlement écrit
- Modification de l'article 2 des zones UA, UB, UF, 2AU et N afin d'autoriser «Les constructions liées ou nécessaires aux aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et les installations classées y afférant, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits, sont autorisées ».
Liste des emplacements réservés (ER)
- Création, au bénéfice de SNCF Réseau, de l'ER n° 73 intitulé « Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et leurs aménagements connexes » - Adaptation de l'emplacement réservé n° 52 inscrit au bénéfice de l'Etat pour la création d'une troisième voie SNCF - Rectification de la liste des ER afin de retirer les modifications apportées, par erreur, à la superficie de l'ER n° 31 dédié à l'aménagement d'une raquette de retournement, chemin de Bougeng et de l'ER n°10 dédié à l'aménagement d'une intersection rue Pichounelle et chemin de la Plaine - Mise à jour de la liste des ER
Règlement graphique
-Modification du règlement graphique conformément aux évolutions relatives aux ER précitées
Orientations d'aménagement et de programmation
- Adaptation de l'orientation particulière d'aménagement programmé concernant l'aménagement d'une halte nautique sur la berge Est du canal des deux mers en la positionnant au sud du pont-route de la RD20, en lien direct avec la halte ferroviaire

**IV.5 La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds approuvé le 20 mars 2014**

Règlement écrit
- Modification du règlement des zones UF, 2AUF et A pour autoriser les constructions, installations et aménagements et les installations classées y afférant, y compris les mesures en faveur de l'environnement ainsi que les affouillements et exhaussement de sol induits nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire

- Modification du règlement des zones UF et A pour permettre au maître d'ouvrage de déroger à l'obligation de conservation, dans la mesure du possible, des arbres de haute tige existants ou remplacés par des plantations équivalentes
<b>Liste des emplacements réservés (ER)</b>
- Création, au bénéfice de SNCF Réseau, de l'ER n° 24 intitulé « Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et leurs aménagements connexes » - Mise à jour de la liste des ER
<b>Règlement graphique</b>
- Modification du règlement graphique conformément aux évolutions relatives aux ER précitées

**V Les considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération et la mise en compatibilité 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'Estrètefonds**

• **Au regard de sa justification et sa finalité**

Considérant que l'opération envisagée est intégrée au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest qui a pour ambition de développer des services ferroviaires performants au niveau européen, national et régional, de favoriser une mobilité durable des personnes et des marchandises et de contribuer à l'équilibre et l'essor des territoires ;

Considérant que le développement du réseau de lignes nouvelles à grande vitesse entre Tours et Bordeaux mais également Bordeaux et Toulouse ainsi que les enjeux liés à la desserte régionale et au transport de marchandises requièrent des aménagements des lignes existantes entre Toulouse et Castelnau d'Estrètefonds afin de garantir un service ferroviaire de qualité ;

Considérant que les fonctionnalités des aménagements projetés permettront, à cette fin, de fluidifier le trafic ferroviaire au nord de Toulouse en augmentant la capacité actuelle de l'infrastructure ferroviaire et en améliorant la robustesse d'exploitation de l'axe par une réduction des impacts engendrés par les différents aléas d'exploitation ;

Considérant que la création de créneaux supplémentaires de circulation permettra d'absorber le nouveau trafic TaGV, de développer les services TER et d'offrir des sillons de qualité aux trains de fret ;

Considérant que l'amélioration des connexions entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs permettra de conjuguer l'accès aux liaisons ferroviaires à grande vitesse et le développement des dessertes régionale et périurbaine ;

Considérant que la desserte au quart d'heure de l'ensemble des points d'arrêts, l'aménagement d'infrastructures permettant le rabattement vers les haltes et la création, Route de Launaguet, d'une véritable connexion fer/métro, encouragera le report modal de la voiture vers les transports collectifs et améliorera l'accès des habitants en provenance du nord de l'agglomération aux différents quartiers de Toulouse ;

Considérant, en outre, que sont intégrés, dans une perspective de développement durable, les enjeux liés au développement économique, à la satisfaction des besoins sociétaux en matière de déplacements, à l'anticipation des perspectives de mutations urbaines du nord de l'agglomération et à la prise en compte des préoccupations environnementales ;

Considérant, en effet, que la grande vitesse ferroviaire, en inscrivant la capitale régionale dans une trajectoire de niveau européen, dynamisera le tissu économique et scientifique métropolitain et confortera le rayonnement des pôles d'excellence de l'aéronautique et de l'espace, de l'agroalimentaire, des industries de la santé et des technologies de l'information et de la communication ;

Considérant que l'augmentation des capacités de l'infrastructure et l'amélioration des prestations ferroviaires envisagées anticipent, d'une part, les scénarios tendanciels de l'INSEE qui, à l'horizon 2024, prévoient une croissance démographique de 340 000 habitants à l'échelle métropolitaine, 70 000 à l'échelle des villes moyennes et 600 000 à l'échelle de la région et, d'autre part, l'évolution de la demande de transports estimée, en 2025 et sur l'agglomération, à 500 000 déplacements par jour ;

Considérant qu'autour de l'infrastructure ferroviaire, les documents d'urbanisme et de planification prévoient de créer de nouvelles polarités qui contribueront à assurer la proximité d'habitat, d'emplois et de services ;

Considérant que l'opération s'inscrit en cohérence avec le projet structurant Toulouse Euro Sud-Ouest qui, porté par les collectivités, l'Etat et le maître d'ouvrage, prévoit l'aménagement, au droit de la gare Matabiau, d'un pôle d'échange multimodal et, plus largement, la réalisation d'un vaste programme de rénovation urbaine d'un quartier situé au cœur de ville ;

Considérant que les reports modaux escomptés répondent, en visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre, aux priorités des politiques publiques de préservation de la santé et de réduction de la facture et de la dépendance énergétiques ;

Considérant que l'adaptation du carnet architectural et paysager à la diversité et aux particularités des espaces traversés, dont la berge Est du canal latéral à la Garonne, le déploiement d'un tissu végétal préservant la biodiversité et les fonctionnalités écologiques et la valorisation du patrimoine fluvial sont constitutifs d'une démarche visant à intégrer les enjeux de durabilité dès la conception de l'opération ;

Considérant que les mesures de réduction de la contribution sonore de l'infrastructure préserveront le cadre de vie des riverains ;

Considérant la gestion raisonnée des terrassements et des matériaux de chantier qu'il est prévu d'adopter ;

Considérant que le projet n'affecte aucune surface dédiée à la production de vins d'appellation ni la structure d'aucune exploitation agricole pas plus qu'il ne prévoit la réduction d'espaces forestiers ;

Considérant, pour de qui relève de l'archéologie préventive, que le maître d'ouvrage sera tenu de se conformer aux prescriptions des articles R.523-1 et suivants du code du patrimoine ;

Considérant que le parti d'aménagement intègre les impératifs qui s'attachent, au regard notamment du risque technologique, à la sécurité des voyageurs ;

Considérant, enfin, que sont pris en compte les impératifs liés à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;

- **Au regard de sa conformité aux documents de planification stratégique et environnementale**

Considérant que, conforme aux préconisations du schéma de cohérence territoriale opposable, le projet répond à la volonté d'accompagner la densification et l'expansion socio-économique du secteur nord de l'agglomération toulousaine autour d'infrastructures de transport en commun performantes ;

Considérant que l'opération satisfait aux objectifs assignés par le plan de déplacements urbains en faveur d'une stratégie globale de la mobilité qui a pour ambition de favoriser les modes de circulation alternatifs à l'automobile, comme aux cibles du plan climat énergie territorial et du plan local de protection de l'atmosphère ;

Considérant que le plan guide de développement du territoire nord, outil d'aménagement adossé aux évolutions en cours du plan de déplacements urbains et du schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération toulousaine, porte une stratégie ambitieuse de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux, dont les haltes ferroviaires de proche banlieue, autour desquels sera structurée l'urbanisation ;

Considérant que les travaux projetés sont compatibles avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne adopté pour la période 2010/2015 et des plans de prévention des risques naturels d'inondation et de mouvement de terrains opposables ;

- **Au regard des évaluations environnementales**

Considérant les compléments apportés par le maître d'ouvrage à l'étude d'impact pour faire droit aux recommandations de l'autorité environnementale formulées, notamment, sur l'évaluation des incidences du programme GPSO sur les milieux aquatiques, le réseau Natura 2000, la biodiversité, l'ambiance sonore et la gestion des terrassements et des matériaux de chantier ;

Considérant que les études spécifiques menées sur plusieurs années ou cycles biologiques ont permis d'identifier, de caractériser et de hiérarchiser les enjeux traversés par le projet (études spécifiques milieux naturels, trames verte et bleue, paysagères, acoustiques, vibratoires ...) et d'évaluer ses incidences sur les composantes de l'environnement ;

Considérant les objectifs d'évitement qui ont présidé à l'évaluation environnementale retenue par le maître d'ouvrage en lien avec les acteurs de la concertation administrative ;

Considérant que les mesures retenues pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement, le cadre de vie et la santé humaine, ainsi que celles relatives aux modalités de suivi associées répondent de manière satisfaisante aux critères de recevabilité appréciés dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement ;

Considérant que les avis du préfet de région Midi-Pyrénées, autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement, sur l'évaluation environnementale de 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'Estrètefonds sont réputés sans observation ;

- **Au regard de 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'Estrètefonds**

Considérant la régularité de l'examen conjoint des personnes associées prévu aux articles L.123-14-2 et L.121-4 du code de l'urbanisme ;

Considérant qu'il est fait droit aux remarques formulées par Toulouse Métropole, par courrier du 21 juillet 2014 annexé au procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, sur la nécessité d'adapter l'orientation particulière d'aménagement prévoyant la réalisation d'une halte nautique à Saint-Jory ;

Considérant que le maître d'ouvrage a levé les deux réserves dont la commission d'enquête a assorti ses conclusions favorables ;

Considérant qu'à l'exception de la création d'une halte ferroviaire supplémentaire à Lespinasse, ont été prises en compte les observations dont le conseil de Toulouse Métropole a assorti l'avis favorable rendu le 17 décembre 2015 sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole -communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse et Saint-Jory- ;

Considérant l'avis tacitement favorable, à compter du 19 décembre 2015, rendu par le conseil municipal de Castelnau d'Estrètefonds sur la mise du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds ;

Considérant que les mesures de mise en compatibilité précédemment synthétisées n'affectent pas l'économie générale des projets d'aménagement et de développement durable des plans locaux d'urbanisme sus-visés ;

Considérant qu'elles sont nécessaires à la réalisation du projet ;

- **Au regard des résultats de la consultation publique et administrative**

Considérant que le débat public de la ligne Bordeaux Toulouse et la concertation conduite par le maître d'ouvrage, au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, ont permis d'associer le public aux différentes étapes de l'élaboration de l'opération ;

Considérant que la consultation des services de l'Etat, des collectivités, des partenaires institutionnels et des gestionnaires de voiries et de réseaux, dès les études préliminaires, ont permis d'amender et de partager le parti d'aménagement et le contenu du rapport environnemental ;

Considérant que les modalités de l'enquête, par une adaptation des moyens déployés à la nature et à la consistance du projet, ont assuré l'information et la participation du public ;

Considérant qu'en ayant relaté le déroulement de l'enquête, examiné les observations recueillies, pris en compte le mémoire en réponse du maître d'ouvrage et énuméré les motifs et considérations qui motivent le sens de ses conclusions, la commission d'enquête s'est conformée aux prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement ;

Considérant que le maître d'ouvrage a confirmé l'intérêt général de l'opération après avoir examiné les résultats de l'enquête publique ;

Considérant, à titre principal, qu'en adoptant une approche dissociée des usages de l'infrastructure ferroviaire et en leur affectant des coûts et des bénéfices distincts, la commission d'enquête n'a pas mesuré leurs complémentarités et leurs interactions ;

Considérant, en outre, que n'ont pas été appréhendées les considérations techniques liées à l'hétérogénéité des vitesses de circulation qui, autant que l'augmentation de l'ensemble des trafics, justifient le doublement et la spécialisation des voies ; de même que n'ont pas été pris en compte les capacités maximales de l'infrastructure dimensionnées pour répondre à l'évolution à très long terme de la demande de déplacements ;

Considérant, en effet, que le seul développement des dessertes de long parcours, porté par le projet de ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse, requiert, au regard de la capacité résiduelle de l'infrastructure, des aménagements des extrémités de la ligne afin de préserver la qualité des autres dessertes ;

Considérant que les contraintes d'exploitation liées au développement concomitant de la grande vitesse, de la desserte péri-urbaine mais également des dessertes régionales et inter-cités imposent que soient créés de nouveaux sillons ferroviaires ; que, par ailleurs, l'amélioration de la qualité, de la régularité et de l'accessibilité des prestations rendues aux usagers du train et la modernisation de l'infrastructure comptent parmi les missions de service public qu'il appartient au maître d'ouvrage de remplir ;

Considérant, plus généralement, que la démarche de la commission visant à apprécier l'utilité publique du projet en rapportant le nombre annuel de voyageurs escomptés aux coûts afférents à sa mise œuvre, apparaît éloignée de l'analyse socio-économique des grandes infrastructures de transport définie par instruction ministérielle du 24 mars 2004 au terme d'un travail collaboratif du conseil général des ponts et chaussées et du commissariat général au plan ; que ce référentiel réglementaire prévoit de sommer l'ensemble des avantages et des coûts monétaires ou monétarisés en intégrant les notions financières, socio-économiques et environnementales mais également d'évaluer les effets non quantifiables d'un projet sur, notamment, l'aménagement des territoires et le développement économique local ;

Considérant, en conséquence, qu'il convient d'écarter les hypothèses de la commission d'enquête qui attribueraient au seul cadencement péri-urbain ou encore au seul développement des offres ferroviaires qualifiées de classiques la nécessité de l'opération ; que, par suite, il n'y a pas lieu d'accueillir les considérations de la commission visant à établir que le coût du train cadencé s'élèverait respectivement, dans chacune des deux hypothèses, à 700 et 100 millions d'euros ;

Considérant, en second lieu, que la gouvernance du projet a été partagée et structurée avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux, dont les autorités en charge des transports et de l'urbanisme, au sein d'un dispositif de concertation administrative qui, tel que décrit précédemment, a permis de valider collégialement ses orientations stratégiques et ses fonctionnalités ; que, par ailleurs, les présidents des conseils régional et départemental et de Toulouse métropole, consultés sur les résultats de l'enquête publique, ont réaffirmé leur soutien plein et entier à l'opération ;

Considérant que les observations formulées par les collectivités sur la création d'une halte supplémentaire à Lespinasse, dès la mise en service du projet, n'affectent pas le consensus dégagé, depuis quinze ans, sur les politiques de déplacements ferroviaires élaborées aux échelles régionale et métropolitaine ; qu'en outre, sa faisabilité à plus long terme est préservée ;

Considérant que les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse n'ont pas pour vocation de constituer un projet urbain ; mais que néanmoins les documents de planification sus-mentionnés intègrent l'infrastructure ferroviaire comme l'axe structurant d'une urbanisation maîtrisée et destinée à accueillir une croissance démographique soutenue ; qu'à cette fin est recherché une complémentarité de l'ensemble des modes transports en commun, un cadencement dense aux heures de pointe de tous les points d'arrêts de la ligne ferroviaire, un rabattement sur les haltes des autobus urbain ainsi qu'une interconnexion performante du train avec la ligne B du métro ;

Considérant qu'il est respectivement attendu, à l'horizon 2024, une fréquentation annuelle des haltes de Route de Launaguet, Lalande l'Eglise, Lacourtsout, Fenouillet, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds de 970 000, 230 000, 80 000, 530 000, 320 000 et 600 000 voyageurs ;

Considérant que le déplacement de la halte de la Route de Launaguet permettra, d'une part à près de 60% des usagers du train en provenance du nord l'agglomération d'accéder directement à la ligne B du métro et, d'autre part, d'alléger les flux en Gare Matabiau et sur la section Marengo-Jean-Jaurès de la ligne A du métro ;

Considérant ainsi, et au regard du principe de cohérence urbanisme-transport qui préside à l'action publique locale, qu'il ne saurait être fait grief à l'opération de favoriser l'étalement urbain, pas plus qu'il ne saurait être reproché au nombre de halte ou à leur positionnement d'affecter la performance du mode ferroviaire ;

Considérant qu'il ne peut être déduit des dispositions de l'article R.1511-6 du code des transports que le maître d'ouvrage aurait été tenu d'examiner une solution alternative de transport routier parallèle à l'infrastructure ferroviaire, laquelle, au demeurant, n'a été aucunement envisagée par les autorités organisatrices de transport lors de la concertation ou de l'enquête ; que, subsidiairement, il n'est pas établi que l'aménagement de voies de desserte ferroviaire à Castelnau d'Estrétefonds et à Saint-Jory associé à la réalisation, de Lespinasse à Toulouse, d'une infrastructure dédiée aux transports en commun en mode routier aurait été moins onéreux ;

Considérant que le boulevard urbain nord, qui projette de traverser les communes de Toulouse, l'Union, Launaguet, Castelginest, Gratentour, Bruguères et Pechbonnieu, ne partage pas les mêmes bassins de chalandise que l'opération et ne saurait, en tout état de cause, être envisagé comme une alternative à l'infrastructure ferroviaire ;

Considérant que la programmation des infrastructures que la commission d'enquête estime nécessaires à la pleine réussite du projet, dès sa mise en service, ne relève pas de la compétence de SNCF Réseau ; que, néanmoins, les options d'aménagement, l'offre de service et les dispositions conservatoires retenues ménagent les possibilités d'évolution d'une desserte plus ambitieuse des zones urbanisées ou à urbaniser comme une amélioration des connexions de l'ensemble des modes de transport ;

Considérant que le dimensionnement des ouvrages de franchissement des voiries ou des emprises ferroviaires pour lesquels est prévue une mise aux normes intègre des adaptations raisonnables de leurs fonctionnalités et notamment celles issues des besoins en rabattement vers les points d'arrêt ;

Considérant, pour ce qui relève du coût du projet, que le budget d'investissement, de 566 M€ intègre les dépenses liées aux acquisitions foncières à la mise à 4 voies de l'infrastructure, aux ouvrages de protection des deux sites SEVESO, aux protections acoustiques ainsi qu'aux réaménagements des points d'arrêt et des parvis multimodaux ; que les dépenses relatives au matériel roulant et des installations maintenance et de remisage et à leur renouvellement figurent dans l'évaluation socio-économique du programme GPSO ;

Considérant, en revanche, que le maître d'ouvrage n'était pas tenu, au regard de la définition du programme ferroviaire, d'intégrer à son estimation l'ensemble des dépenses afférentes à la réalisation des infrastructures jugées, par la commission, nécessaires à l'optimisation de l'opération et évaluées sommairement à plusieurs dizaines de millions d'euros ; qu'ainsi le coût du projet soumis à enquête n'a pas été sous-évalué ;

Considérant que la valeur actualisée nette des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse doit être appréciée au regard du bilan socio-économique de la première phase du programme GPSO dont les résultats dégagent un surplus, en valeur actualisée nette, de 4,2 milliards d'euros hors coût d'opportunité des fonds publics (COFP) et de 0,6 milliards avec prise en compte des COFP ;

Considérant, enfin, que la circonstance que les modalités et la répartition des financements ne soient pas définitivement arrêtées au moment de l'enquête n'est pas de nature à entacher d'insuffisance l'évaluation socio-économique des grandes infrastructures de transport ;

Considérant les mesures d'évitement et de réduction des impacts précédemment arrêtées pour préserver la tranquillité et le cadre de vie des riverains en phase chantier et en phase d'exploitation ainsi que les dispositifs de prévention et de réparation des éventuels dommages dont il est prévu la mise en œuvre ;

Considérant les ouvrages de valorisation de la mémoire de la navigation fluviale qu'il est projeté de réaliser sur les sections de la berge Ouest du canal latéral à la Garonne affectées par le projet ;

Considérant que la réduction des émissions de CO2 attendue est issue du bilan Carbone réalisé conformément à la méthode d'inventaire des émissions développé par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, laquelle intègre les paramètres liés à l'évolution des technologies appliquée notamment aux voitures propres ; que les bénéfices afférents aux reports modaux escomptés ne sauraient être regardés comme marginaux au regard du coût du projet comme des enjeux qui s'attachent à la lutte contre le réchauffement climatique et à la préservation de la santé publique ;

Considérant, plus généralement, que l'étude d'impact du programme GPSO est suffisamment développée pour permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier la qualité des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse au regard de l'environnement du site d'implantation.

Considérant que l'examen des dispositions adoptées du plan de prévention des risques technologiques de Total Marketing et Services à Lespinasse et des dispositions étudiées sur le périmètre de FinaGaz à Fenouillet ne figurait pas parmi les objets de l'enquête publique ;

Considérant que le volume du dossier d'enquête résulte des exigences réglementaires relatives à sa composition mais également à la prise en compte, par l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique, de l'ensemble du programme GPSO ; qu'en outre le maître d'ouvrage s'est conformé à

l'ensemble des préconisations formulées par l'autorité environnementale sur sa compréhension et son accessibilité ;

Considérant, pour l'ensemble de ces motifs, que l'avis de la commission d'enquête n'est pas de nature à remettre en cause l'utilité du projet ;

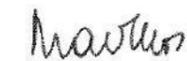
**•Au regard du bilan de l'opération et de sa nécessité**

Considérant, de ce qui précède, que les atteintes à la propriété ou aux intérêts généraux d'ordre environnemental, social ou économique ne sont pas excessives eu égard à l'intérêt collectif et majeur que présente l'opération ;

Considérant que le maître d'ouvrage ne dispose pas d'une maîtrise foncière de l'ensemble de l'emprise du projet et qu'il n'existe pas d'autre possibilité rendant inutile une éventuelle expropriation ;

**le caractère d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse est justifié.**

Vu pour être annexé à l'arrêté du **4 JAN. 2016**

  
Pascal MAILHOS

**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,

Arrête :

**Art.1<sup>er</sup>** : 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](http://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](http://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

## 7.2.5. Acte autorisant le représentant de la personne morale à déposer la demande

15/17 rue Jean-Philippe Rameau  
CS 80001  
93418 LA PLAINE SAINT DENIS  
TEL. : +33 (0)1 71 92 60 00



### Décision portant délégation de pouvoirs au directeur d'opération AFNT

#### Le directeur des projets AFSB / AFNT,

Vu la décision portant délégation de pouvoirs au directeur général exécutif projets, maintenance et exploitation SIEGE-DP-E1-DPME-0010,

Vu la décision portant délégation de pouvoirs du directeur général adjoint industriel et ingénierie SIEGE-DP-E2-DGII-0010,

Vu la décision portant délégation de pouvoirs au directeur de zone d'ingénierie Atlantique SIEGE-DP-E3-DGII-0040,

Vu la décision portant délégation de pouvoirs au directeur de projets AFSB / AFNT SIEGE-DP-E4-DGII-0090,

**Décide de déléguer au directeur d'opération AFNT dans son domaine de compétences, les pouvoirs suivants :**

#### En matière de projets ferroviaires

**Article 1<sup>er</sup> :** Assurer, pour les projets qui lui sont confiés dans la lettre de mission établie par le maître d'ouvrage, les responsabilités en matière :

- de préparation de passation, d'attribution et d'exécution des marchés en tant que personne responsable des marchés (PRM) conformément à la réglementation relative aux marchés publics et dans le respect des conditions définies dans la présente délégation et notamment à l'article 4 ci-après ;
- de sécurité avec notamment la désignation du coordonnateur sécurité et protection de la santé (CSPS) et d'élaboration du plan de management de la sécurité ;
- de respect des règles environnementales ;
- de pilotage de la maîtrise d'œuvre générale ;
- toutes autres responsabilités de maîtrise d'ouvrage confiées par le maître d'ouvrage dans le cadre de la lettre de mission.

A ce titre, notamment :

- définir le budget du projet en établissant notamment la structuration comptable et la programmation budgétaire ;
- prendre tout acte et décision relatif à la conduite des études, au management de projet, à la préparation et à la réalisation du projet ;
- prendre tout acte relatif aux démarches administratives et environnementales ;
- prendre tout acte et décision relatif à la réception des travaux, à la gestion de la garantie de parfait achèvement et à la mise en exploitation du projet ;
- tout acte lié à une acquisition, une cession ou un échange de biens immobiliers dont le montant est inférieur ou égal à 350 000 euros ;

- toute convention d'occupation temporaire ou toute convention de forage qui confère à SNCF Réseau un droit d'occupation ;
- toute convention d'indemnisation ou tout bulletin d'indemnité lié à la réalisation de l'ouvrage ;
- tout mandat à des notaires, clerks de notaires ou assistants fonciers en vue de la signature, au nom de SNCF Réseau, d'actes d'acquisition, de cession ou d'échange de biens immobiliers appartenant à SNCF Réseau.

Ces responsabilités sont assurées dans le strict respect :

- de la lettre de mission décidée par le maître d'ouvrage qui fixe le cadre d'intervention de l'équipe projet ;
- de la réglementation sur la concurrence et les règles internes applicables ;
- de la réglementation relative aux mesures d'hygiène et de sécurité du travail et de coordination en cas de co-activité entre plusieurs entreprises ;
- des dispositions en vigueur en matière de lutte contre le travail dissimulé, le délit de marchandage ainsi qu'à la réglementation spécifique applicable à la sous-traitance ;
- de la réglementation applicable en matière de protection de l'environnement et du cadre de vie, en particulier celle relative au rejet des déchets, à la pollution, à la lutte contre les nuisances sonores.

#### En matière d'ingénierie technique de l'infrastructure et d'innovation

**Article 2 :** Veiller à la mise en œuvre des référentiels techniques et des règles de conception des ouvrages et installations sur le réseau ferré national.

#### En matière de sécurité

**Article 3 :** Mettre en œuvre les politiques et orientations de sécurité dans le cadre des principes de haut niveau et des règles générales élaborés par les entités prescriptives de SNCF Réseau et déclinés par la direction générale industrielle et ingénierie, sur l'ensemble du périmètre des activités relevant de sa compétence :

- assurer la production dans le respect des prescriptions relatives au management de la sécurité, des prescriptions élaborées par les directions générales de SNCF Réseau et des documents opérationnels élaborés par la direction générale industrielle et ingénierie ;
- veiller au respect et à la mise en œuvre de la politique générale de sécurité et de sûreté définie dans le référentiel général RRG 21019 ;
- assurer le suivi du niveau de sécurité dans son périmètre de compétence et veiller au respect des objectifs concernant son périmètre ;
- veiller à la bonne exécution dans le cadre de ses activités, de l'ensemble des prescriptions et réglementations applicables ;
- mettre en œuvre les actions utiles au respect des objectifs et en réponse aux différents constats, audits et/ou contrôles diligentés par toute entité ou autorité compétente en matière de sécurité sur l'ensemble du périmètre des activités relevant de sa compétence et en assurer le suivi ;
- prendre les mesures nécessaires en cas de dysfonctionnement constaté ;

#### En matière de marchés et actes contractuels

**Article 4 :** Prendre, dans le respect des autorisations d'engagements préalables relevant des instances de gouvernance et sous réserve des responsabilités des entités de SNCF Réseau chargées de la mise en œuvre des procédures d'achats, tout acte lié à la préparation, à la passation et à l'exécution :

- des marchés de travaux, et de fournitures dont le montant est inférieur à 3 millions d'euros hors taxes, passés pour les besoins des projets ferroviaires ;

Interne SNCF Réseau

Interne SNCF Réseau

SNCF RÉSEAU - société anonyme au capital social de 621 773 700 euros  
15/17, rue Jean-Philippe Rameau - CS 80001 - 93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX RCS BOBIGNY 412 280 737

- des marchés de services dont le montant est inférieur à 300 000 euros hors taxes, passés pour les besoins des projets ferroviaires ;
- ainsi que les avenants ou tout acte d'exécution s'y rapportant.

Etant précisé que, pour ce qui concerne en particulier les marchés précités de travaux, de fournitures et de services s'inscrivant dans le cadre des projets ferroviaires, la présente disposition confère au délégataire les rôles et attributions de Personne Responsable du Marché tels que définis par le règlement des marchés de SNCF Réseau ainsi que par les stipulations desdits marchés au travers notamment du Cahier des Clauses et Conditions Générales applicable.

**Article 4 bis** : Assurer la gestion opérationnelle de tout marché de travaux, de fournitures et de services s'inscrivant dans le cadre des projets ferroviaires relevant de son périmètre et dont le montant est supérieur aux montants indiqués à l'article 4 et à ce titre :

- exercer, les attributions dévolues à la Personne Responsable du Marché par le règlement des marchés de SNCF Réseau ainsi que par les stipulations du marché considéré au travers notamment du Cahier des Clauses et Conditions Générales applicable, à l'exception des actes et décisions valant et/ou portant :
  - validation de la stratégie d'achat,
  - choix du titulaire des marchés et signature des marchés correspondants,
  - décisions de poursuivre, avenants ayant un objet financier, validation de prix nouveaux, décompte général, dès lors que ces décisions ont pour effet ou risquent d'entraîner un dépassement du montant plafond autorisé du marché considéré,
  - résiliation du marché considéré.
 S'agissant de ces exceptions, le délégataire est toutefois habilité à prendre les actes nécessaires à l'exécution des décisions correspondantes prises par la personne responsable du marché, et notamment, leur notification au titulaire du marché ;
- rendre compte régulièrement au délégant et, en particulier, l'alerter sans délai lors de la survenance de tous événements ou risques susceptibles d'avoir une incidence sur le respect du montant plafond autorisé du marché, des fonctionnalités de l'ouvrage ou du délai enveloppe de l'opération et proposer les mesures palliatives correspondantes ;
- et, plus généralement, assister la Personne Responsable du Marché, en tant que de besoin et dans le respect de la voie hiérarchique, dans l'exercice des attributions qui ne lui sont pas ici déléguées y compris en ce qui concerne l'organisation de la mise en concurrence, avec les entités compétentes sur ce sujet au sein de SNCF Réseau, et la présentation du marché aux organes de régulation, de gouvernance et de contrôle.

**Article 5** : Conclure, dans le respect des autorisations d'engagements préalables relevant des instances de gouvernance, et signer tout contrat, toute convention, tout protocole (à l'exclusion des actes et protocoles à caractère transactionnel), autres que ceux visés aux articles précédents, dont le montant est inférieur ou égal à 200 000 euros hors taxes ainsi que tout avenant ou tout acte d'exécution s'y rapportant.

#### En matière de ressources humaines, sur son périmètre de compétence hiérarchique

**Article 6** : Décider, instruire et mettre en application les sanctions disciplinaires relevant de sa compétence, à l'égard du personnel et en application du GRH00144 à l'exclusion des procédures en vue du licenciement et de la radiation du personnel.

**Article 7** : Assurer, dans son périmètre de compétences, le respect de la réglementation relative aux conditions de travail, à la prévention des accidents du travail, à l'hygiène et à la sécurité du personnel, y compris la prévention des risques psycho-sociaux.

**Article 8** : Veiller au respect de l'exercice du droit syndical.

**Article 9** : Dans le cadre des directives de l'entreprise, prendre toute mesure propre à éviter le détournement de données personnelles, l'usurpation d'identité, la provocation de crimes et délits divers, l'incitation à la discrimination, à la haine ou à la violence à l'égard d'une personne ou d'un groupement de personnes en raison de leur origine ou de leur appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie, une nation, une race ou une religion.

#### Pouvoir de représentation

**Article 10** : Représenter SNCF Réseau, dans le cadre de ses attributions, auprès de toutes les administrations internationales, de l'Union européenne ou françaises, ainsi que de toute autorité ou tout organisme, public ou privé (à l'exception des juridictions pénales, de l'ART et des autorités de la concurrence).

Ce pouvoir de représentation inclut notamment d'assurer toutes les relations avec les administrations, autorités et organismes susmentionnés, à savoir en particulier, effectuer toute demande, déclaration, dépôt, renouvellement, formalité, saisir, formuler toute observation ou réclamation auprès d'eux, assister à toute vérification ou enquête qu'ils pourraient diligenter ou répondre à toute question ou demande de communication qu'ils pourraient formuler.

**Article 11** : Déposer toute plainte avec ou sans constitution de partie civile devant toute autorité compétente afin de préserver les intérêts de SNCF Réseau en lien avec la direction juridique et de la conformité de SNCF Réseau

#### En matière de protection des données confidentielles ainsi qu'à caractère personnel

**Article 12** : Veiller, en tant que responsable du traitement des données à caractère personnel sur son domaine de compétences, au respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, modifiée par la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles et du règlement européen sur la protection des données (RGPD) 2016/679 du 27 avril 2016.

**Article 13** : Prendre dans ce cadre toute mesure pour garantir la sécurité technique et opérationnelle des traitements de données personnelles ainsi que leur conformité avec la réglementation précitée.

**Article 14** : Veiller particulièrement à l'accomplissement des formalités auprès de la CNIL ainsi qu'à l'inscription au registre de SNCF Réseau, des traitements de données personnelles réalisés.

**Article 15** : Veiller à la préservation par les agents relevant de son domaine de compétences, des données et informations confidentielles produites ou détenues par SNCF Réseau, et en particulier à la bonne application du plan de gestion des informations confidentielles de SNCF Réseau.

**Conditions générales**

**Article 16** : La présente délégation est exercée dans les conditions suivantes :

- les pouvoirs sont délégués dans le cadre des dispositions légales applicables à SNCF Réseau telles que mentionnées aux articles L2111-9 à L2111-28 du code des transports, des statuts de la société SNCF Réseau et du référentiel RRG21035 portant organisation générale de l'entreprise, et dans le respect des attributions du délégataire, de la réglementation applicable, des budgets accordés, des procédures, y compris en matière de gouvernance, et des règlements en vigueur dans l'entreprise ;
- le délégataire use de son pouvoir hiérarchique afin que soit assuré de façon effective le respect des prescriptions définies et mises en œuvre par lui ;
- le délégataire rend compte au directeur de projets AFSB / AFNT de l'utilisation faite de la présente délégation et notamment au titre des attributions définies à l'article 4 par une information dont les modalités sont décrites dans la note d'organisation de la direction des projets AFSB /AFNT.

Bon pour accord du délégataire
<b>Fonction</b> : Directeur d'opération AFNT
<b>Prénom Nom</b> : Pierre CAPDUPUY
<b>Date d'effet</b> : 01/07/2022
<b>Signature</b> : 

Le directeur de projets AFSB / AFNT

Frédéric BOULIERE



## 7.2.6. Pièces justifiant de l'accord du propriétaire des terrains



Préfecture  
Direction de la citoyenneté  
et de la légalité

Arrêté préfectoral du **22 AVR. 2022**  
portant ouverture d'une enquête parcellaire préalable à la réalisation des aménagements  
ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) situés sur les communes de Castelnau  
d'Estrétefonds, de Saint-Jory, de Lespinasse, de Fenouillet et de Toulouse

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 et notamment ses articles R.131-1 à R.131-14 ;

**Vu** le code des transports ;

**Vu** le code général de la propriété des personnes publiques ;

**Vu** la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, notamment l'article L.2101-1 portant constitution, à compter du 1er 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 05 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

**Vu** le décret n°2006-1534 du 6 décembre 2006 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

**Vu** le décret 2016-738 du 2 juin 2016 déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et emportant mise en compatibilité des plusieurs documents d'urbanisme, notamment ceux des communes Castelnau d'Estrétefonds et de Saint-Jory, concernées par la présente enquête ;

Bureau ou pôle  
1, place Saint-Étienne  
31038 TOULOUSE CEDEX 9  
Tél. : 05 34 45 34 45  
Site internet : www.haute-garonne.gouv.fr

1/8

**Vu** l'arrêté préfectoral du 04 janvier 2016, déclarant d'utilité publique 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 ;

**Vu** le courrier du 11 avril 2022, par lequel la directrice territoriale Occitanie de SNCF Réseau sollicitent l'ouverture d'une enquête parcellaire ;

**Vu** la composition du dossier d'enquête, conforme aux pièces listées à l'article R131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

**Vu** la désignation de la commission d'enquête par le préfet de la Haute-Garonne ;

**Considérant** que les opérations précitées doivent faire l'objet d'une enquête publique parcellaire dans les conditions définies aux articles R131-1 à R131-14 du code de l'expropriation ;

**Considérant** que les modalités de l'enquête ont été arrêtées en concertation avec la commission d'enquête ;

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

Arrête :

### Art.1<sup>er</sup> : Description de l'opération soumise à enquête

Les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) constituent avec les lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux les trois opérations de la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest.

Le projet concerne la ligne ferroviaire existante au nord de Toulouse sur un linéaire de 19 km, aujourd'hui à deux et trois voies sur les communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds.

Les aménagements projetés comprennent principalement :

- la mise à quatre voies de toute la section comprise entre le nord de la commune de Saint-Jory et la gare de Toulouse-Matabiau,
- la création d'un terminus partiel à Castelnau d'Estrétefonds,
- la création d'une interconnexion fer/métro entre la halte de Route de Launaguet et la station de métro « La Vache » de la ligne B
- le réaménagement de tous les points d'arrêts du linéaire que sont Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet / Saint-Alban, Lacourtenour, Lalande-l'Eglise et Route de Launaguet,
- le déplacement, au sud, de la halte de Lacourtenour afin d'améliorer son usage ;
- le déplacement, au nord, de la halte de Route de Launaguet afin de favoriser l'interconnexion fer/métro,
- des modifications d'aiguillages et d'implantation des voies en gare de Toulouse-Matabiau,
- l'ensemble des aménagements annexes.

### Art.2 : Autorités responsables du projet

La réalisation de cette opération relève de la compétence de SNCF Réseau, auprès de laquelle toute information peut être demandée.

2/8

### Art.3 : Autorité organisatrice de l'enquête publique

Le préfet de la Haute-Garonne est chargé de l'organisation de la présente enquête publique.

### Art.4 : Objets de l'enquête

L'enquête publique ouverte par le présent arrêté comprend les objets suivants :

- définir avec précision les immeubles nécessaires à la réalisation du projet ;
- identifier les propriétaires ou les ayants-droit ;
- permettre à ces derniers de faire valoir leurs droits. Elle portera à leur connaissance les adaptations du projet, avec incidence sur la définition des emprises, ou de nouvelles emprises justifiées par des adaptations de tracé.

### Art.5: Durée de l'enquête

L'enquête se déroulera du 30 mai 2022 à 9H00 au 24 juin 2022 à 17H00.

### Art.6 : Lieu et siège de l'enquête

L'enquête est ouverte dans les communes de Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse.

La Préfecture de la Haute-Garonne, sise 1, place Saint-Etienne – 31038 Toulouse Cedex 9, est désignée siège de l'enquête.

### Art.7 : Composition de la commission d'enquête désignée par le préfet de la Haute-Garonne

Monsieur Yves JACOBS, retraité, est désigné président de la commission d'enquête

En sont, en outre, membres :

- Monsieur Jean-Louis DELJARRY, retraité ;
- Monsieur Jean-Jacques VIDAL, retraité.

### Art.8: Ouverture des registres d'enquête

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, les registres d'enquête seront ouverts, cotés et paraphés par les maires de Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse, chacun pour le ressort territorial concerné, compte tenu des différents lieux d'enquête.

### Art.9: Lieux, jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête

- Dans les administrations suivantes

Le dossier d'enquête restera déposé sur support papier pendant toute la durée de l'enquête dans les administrations suivantes : la préfecture de la Haute-Garonne ; les mairies de Castelnau d'Estré-

3/8

fonds, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory ; pour la commune de Toulouse : les mairies de quartier de Borderouge, Lalande, Minimes.

Chacun pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture des administrations précitées.

- Sur le site internet :

[www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) → Publications → Déclarations d'intention, enquêtes publiques et avis de l'autorité environnementale → Déclaration d'utilité publique d'opérations d'aménagement et infrastructures de transport → Enquêtes publiques en cours ou programmées → Enquête parcellaire relative aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

Et en activant le lien suivant : <https://www.registre-numerique.fr/afnt-enquete-parcellaire>

### Art.10 : Modalités selon lesquelles le public pourra présenter ses observations et propositions

Seules les observations et les contributions parvenues pendant la période précisée à l'article 5 ci-dessus seront prises en compte.

- Consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions sur l'un des registres d'enquête ouverts à cet effet aux jours et heures habituels d'ouverture des sièges des administrations publiques listées à l'article 9 ci-dessus.

- S'adresser par courrier postal ou électronique à la commission d'enquête

Les observations du public pourront, par ailleurs, être adressées, pendant la même période :

- **soit par courrier postal** : au siège de l'enquête publique à l'adresse suivante : Préfecture de la Haute-Garonne, 1 place Saint-Etienne – 31038 Toulouse Cedex 9 en inscrivant sur l'enveloppe la mention suivante « Enquête parcellaire AFNT – À l'attention de monsieur Yves JACOBS, président de la commission d'enquête » ; Ne seront pris en compte que les courriers reçus au siège de l'enquête pendant la durée de l'enquête, le cachet d'arrivée à la préfecture de la Haute-Garonne faisant foi.

- **soit par courrier électronique** : à l'adresse de messagerie suivante : [afnt-enquete-parcellaire@mail.registre-numerique.fr](mailto:afnt-enquete-parcellaire@mail.registre-numerique.fr)

- Consigner ses observations et propositions sur le registre dématérialisé mis à disposition

À l'adresse internet suivante : [www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) → Publications → Déclarations d'intention, enquêtes publiques et avis de l'autorité environnementale → Déclaration d'utilité publique d'opérations d'aménagement et infrastructures de transport → Enquêtes publiques en cours ou programmées → Enquête parcellaire relative aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

En activant le lien suivant : <https://www.registre-numerique.fr/afnt-enquete-parcellaire>, ou en saisissant directement l'adresse précédente.

4/8

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ou par courrier électronique ainsi que les observations consignées sur les registres d'enquête disponibles sur support papier dans les lieux d'enquête seront annexées, au fur et à mesure, au registre dématérialisé et accessibles à partir des adresses internet précitées.

- **Rencontrer la commission d'enquête en 8 lieux différents**

Le public est invité à rencontrer les membres de la commission d'enquête lors de ses 16 permanences suivantes :

- Mairie de Castelnau d'Estrétefonds – Maison de la culture – 3, avenue de Montauban – 31620 Castelnau d'Estrétefonds :
  - le jeudi 2 juin 2022 de 9h00 à 12h00
  - le samedi 18 juin 2022 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Saint-Jory – service urbanisme – 6, place de la République – 31790 Saint-Jory :
  - le jeudi 2 juin 2022 de 14h00 à 17h00
  - le mercredi 15 juin 2022 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Lespinasse – place de l'Occitanie – 31150 Lespinasse :
  - le vendredi 10 juin 2022 de 9h00 à 12h00
  - le mercredi 22 juin 2022 de 14h00 à 17h00
- Mairie de Fenouillet - place Alexandre Olives – 31150 Fenouillet :
  - le vendredi 10 juin 2022 de 14h00 à 17h00
  - le mercredi 22 juin 2022 de 9h00 à 12h00
- Mairie de quartier de Lalande – 3, place Paul Riche – 31200 Toulouse :
  - le mardi 14 juin 2022 de 9h00 à 12h00
  - le jeudi 23 juin 2022 de 9h00 à 12h00
- Mairie de quartier des Minimes – Maison de la citoyenneté (bureau n°3, étage 1) – 4, place du marché aux cochons – 31200 Toulouse :
  - le mardi 14 juin 2022 de 14h00 à 17h00
  - le vendredi 24 juin 2022 de 14h00 à 17h00
- Mairie de quartier de Borderouge – 61, avenue Bourguès-Maunoury – 31200 Toulouse :
  - le lundi 20 juin 2022 de 14h00 à 17h00
  - le vendredi 24 juin 2022 de 9h00 à 12h00
- Préfecture de la Haute-Garonne – 1, place Saint-Etienne – 31038 Toulouse
  - le mercredi 15 juin 2022 de 14h00 à 17h00

5/8

- le lundi 20 juin 2022 de 9h00 à 12 h00

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête parcellaire sera consultable sous format numérique à l'adresse internet suivante :

[www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) → Publications → Déclarations d'intention, enquêtes publiques et avis de l'autorité environnementale → Déclaration d'utilité publique d'opérations d'aménagement et infrastructures de transport → Enquêtes publiques en cours ou programmées → Enquête parcellaire relative aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

Ainsi qu'à l'adresse du registre électronique : <https://www.registre-numerique.fr/afnt-enquete-parcellaire>

Dans le but de permettre la meilleure participation du public, les commissaires enquêteurs pourront se rendre disponibles, par visioconférence, sur demande de rendez-vous aux jours et heures spécifiés ci-après :

- le vendredi 10 juin 2022 de 9h00 à 12h00
- le mardi 14 juin 2022 de 14h00 à 17h00
- le samedi 18 juin 2022 de 9h00 à 12h00
- le lundi 20 juin 2022 de 9h00 à 12h00

Ces rendez-vous assurés par visioconférence nécessiteront une prise de rendez-vous par voie dématérialisée, 48 heures au préalable au minimum, selon les modalités détaillées dans la page d'accueil du registre numérique accessible sur le site internet suivant :

[www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) → Publications → Déclarations d'intention, enquêtes publiques et avis de l'autorité environnementale → Déclaration d'utilité publique d'opérations d'aménagement et infrastructures de transport → Enquêtes publiques en cours ou programmées → Enquête parcellaire relative aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

Ainsi qu'à l'adresse du registre électronique : <https://www.registre-numerique.fr/afnt-enquete-parcellaire>

Une tranche de 20 minutes sera réservée à chacun de ces entretiens.

#### Art.11 : Publicité de l'enquête

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de cette consultation sera publié à la diligence du préfet, aux frais de SNCF Réseau, en caractères apparents, huit jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans un journal régional ou local diffusé dans le département.

Huit jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, cet avis sera également publié, par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé, dans les lieux habituels prévus à cet effet, dans les administrations susvisées.

6/8

Cette formalité sera accomplie par les autorités administratives concernées et justifiée par un certificat produit à l'issue de l'enquête.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée et sauf impossibilité matérielle justifiée, il sera procédé, par les soins de SNCF Réseau, à l'affichage du même avis sur les lieux situés au voisinage de l'opération projetée et visibles de la voie publique.

Ces affiches doivent être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté ministériel du 09 septembre 2021.

Enfin, l'avis d'ouverture d'enquête sera publié sur le site internet suivant : [www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) → Publications → Déclarations d'intention, enquêtes publiques et avis de l'autorité environnementale → Déclaration d'utilité publique d'opérations d'aménagement et infrastructures de transport → Enquêtes publiques en cours ou programmées → Enquête parcellaire relative aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

#### Art.12 : Clôture de l'enquête

À la fin de l'enquête, les registres d'enquête seront transmis au maire de chaque commune concernée pour être clos et signés par lui.

Ces registres seront transmis dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au président de la commission d'enquête.

#### Art.13 : Élaboration et remise de l'avis et du procès-verbal de la commission d'enquête

Dans le délai d'un mois à compter de la fin de l'enquête, la commission d'enquête donnera son avis sur l'emprise des ouvrages projetés et dressera le procès-verbal de l'opération, après avoir entendu les personnes susceptibles de l'éclairer. Pour cette audition, le président peut déléguer un des membres de la commission.

#### Art.14: Durée et lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter l'avis et le procès-verbal de la commission d'enquête

Une copie de l'avis et du procès-verbal de la commission d'enquête restera déposée, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, à la préfecture de la Haute-Garonne, aux mairies de Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet, et aux mairies de quartier de Lalande, Minimes et Borderouge, où le public pourra en prendre connaissance.

L'avis et le procès-verbal de la commission d'enquête sera en outre consultable à l'adresse suivante : [www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) → Publications → Déclarations d'intention, enquêtes publiques et avis de l'autorité environnementale → Déclaration d'utilité publique d'opérations d'aménagement et infrastructures de transport → Enquêtes publiques achevées → Enquête parcellaire relative aux Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

#### Art.15 : Exécution du présent arrêté

- Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne,
- les maires de Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse ,
- le président directeur général de SNCF Réseau,
- le président de la commission d'enquête,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Toulouse, le 22 AVR. 2022

Pour le préfet et par délégation,  
le secrétaire général

Denis OLAGNON

