

Direction de la Planification et de l'Urbanisme
Service de la Réglementation Urbaine

Plan Local d'Urbanisme

Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)

Mise en Compatibilité du PLU par arrêté du 04/01/2016

0 - Documents relatifs à la procédure

- **Arrêté**

Fenouillet
sur Canal et Garonne

aua/Toulouse aire urbaine

toulouse métropole

Toulouse Métropole
6, Rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
www.toulouse-metropole.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

PREFECTURE

Direction des relations avec les collectivités locales

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

ARRETE

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

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

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

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

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

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

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

Vu le code forestier ;

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

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code rural et de la pêche maritime ;

Vu le code du patrimoine ;

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

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, notamment l'article L.2101-1 portant constitution, à compter du 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 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'Estrètefonds, 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'Estrètefonds ;

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'Estrètefonds ;

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'Estrètefonds sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Castelnau d'Estrètefonds ;

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'Estrètefonds ;

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'Estrètefonds , 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'Estrètefonds , 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'Estrètefonds aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

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

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

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

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

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

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

Article 9 – La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Toulouse soit :
- directement, en l'absence de recours préalable, dans le délai de deux mois à compter de sa publication.
- à l'issue d'un recours préalable, dans les deux mois à compter de la date de notification de la réponse obtenue de l'administration, ou au terme d'un silence gardé par celle-ci pendant deux mois à compter de la réception de la demande.

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

Toulouse, le - 4 JAN. 2016

Pascal MAILHOS

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'Estrètefonds, 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 (TaGV) 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.

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

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

La section de ligne ferroviaire Castelnau d'Estrètefonds/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'Estrètefonds,
- 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 Lacourtensourt, 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 Lacourtensourt.
- 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 Lacourtensourt ,
- 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'Estrètefonds, « RD20-Route de Caprais » à Saint-Jory, « Rue du Moulin » à Lespinasse, « Avenue des Sports » et « CD-Route de Lacourtensourt » 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'Estrètefonds 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, Lacourtensourt, Lalande l'Église, Route de Launaguet ainsi que l'aménagement de la gare Toulouse-Matabiau.

La halte de Lacourtensourt 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 1er 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 péri-urbain 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'eu 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, Lacourtensourt, 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 Calstelnau d'Estrètefonds et Toulouse peut être satisfaite, au moins en partie, par des solutions moins onéreuses tel que l'aménagement de voies de d'évitement 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 partagées 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 9ème 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 Castelginest 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_2, représentant 1/50000ème 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 Lacourtensourt, 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 nécessiterait 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 cadencée 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 éclusières 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 frayère. »
- 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
I.1 Les mesures d'évitement en phase de conception du projet
- **Evitement** 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. 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)
I.2 Le management environnemental en phase chantier
- **Réduction** 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 - **Réduction** par la sensibilisation du personnel de chantier au respect des prescriptions environnementales - **Réduction** 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 - **Réduction** 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 - **Réduction** par le recours à des hydrogéologues agréés et des experts écologues pour des missions d'expertises et de visites des chantiers - **Réduction** 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 - **Réduction** par la réalisation d'exercices fictifs de prise en charge des pollutions accidentelles

II Gestion des matériaux et des terrassements
- **Evitement** des zones à fort enjeux environnementaux (Natura 2000, zones inondables...) pour le stockage temporaire des matériaux excavés - **Evitement** par la réalisation des déviations ou des enfouissements de réseaux préalablement aux terrassements - **Réduction** 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 - **Réduction** par la réutilisation, dans la mesure du possible et après traitement éventuel, des matériaux possédant de bonnes qualités mécaniques dans les terrassements - **Réduction** par la mise en dépôt provisoire des matériaux jugés impropres et l'évacuation en décharge des matériaux inertes autorisés - **Réduction**, 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...). - **Réduction** par la conduite d'une étude sur l'utilisation du canal pour l'acheminement des matériaux en phase chantier

III Eaux superficielles et souterraines
Mesures en phase travaux
- **Evitement** par l'aménagement, dans les zones à enjeux, d'un réseau provisoire d'assainissement pour maîtriser les eaux de ruissellement du chantier - **Evitement** par la localisation des installations de chantier potentiellement polluantes à distance des zones identifiées comme hydrogéologiquement sensibles - **Evitement** par le stationnement et l'entretien des engins de chantier et le stockage des produits polluants sur des aires étanches abritées de la pluie - **Evitement** par l'interdiction des rejets et des stockages dans et à proximité immédiate des cours d'eau - **Evitement** par l'installation de kits de dépollution placés dans les véhicules de chantier - **Evitement** 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 -**Evitement** par le maintien des écoulements de l'Hers Mort et des franchissements canalisés des ruisseaux du Bégou, de la Nauze et de Maltemps - **Réduction** 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...) - **Réduction** par la mise en place de barrières hydrauliques en cas de pollution de la nappe - **Réduction** par la dépollution des eaux de ruissellement par écrémage et filtrage avant rejet dans le milieu environnant - **Réduction** 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 - **Réduction** 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) - **Réduction** par le nettoyage immédiat du chantier en cas de dépôt de particules fines après orage - **Suivi** 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
Mesures en phase d'exploitation
- **Evitement** par la réalisation d'un drainage longitudinal collectant les écoulements vers des bassins de

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, Lacourtensourt
- **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

- **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 supplémentaire 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
- **Évitement** 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

- **Evitement** 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)
- **Evitement** 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 éclusières - **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 conjoint 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 afférent, 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 surperficie 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 classé 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 afférent, 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 afférent, 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
Liste des emplacements réservés (ER)
- 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
Règlement graphique
-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 ont 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, Lacourtensout, Fenouillet, Saint-Jory et Castelnau d'Estrètefonds 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 été 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'Estrètefonds 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, Bruguières 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 C02 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. 2018

Pascal MAILHOS