



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur le projet de création d'un terminus partiel au niveau de la halte ferroviaire de Launaguet à Toulouse (31)

n° : F-07622-C-0002

Décision n° F-07622-C-0002 en date du 1^{er} février 2022

Décision du 1^{er} février 2022
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable adopté le 26 août 2020 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-07622-C-0002, présentée par SNCF Réseau, relative à la création d'un terminus partiel au niveau de la halte ferroviaire de Launaguet à Toulouse (31), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 12 janvier 2022.

Considérant la nature de l'opération :

- qui a pour objectifs stratégiques, l'optimisation de l'exploitation des circulations ferroviaires au nord de Toulouse, le désengorgement de la gare de Toulouse-Matabiau, notamment en limitant le besoin en linéaire de quai en heures de pointe et la proposition d'une offre ferroviaire pertinente de desserte périurbaine.
- qui a pour objectif opérationnel de permettre l'arrêt et le retournement de deux trains TER par heure et par sens de circulation sur la section de ligne « Route de Launaguet-Castelnau d'Estrétefonds », afin que ces derniers, plus nombreux, ne monopolisent pas de voies supplémentaires en gare de Matabiau, saturée aux heures de pointe ;
- portant sur une emprise foncière de 5 300 m², les travaux consistent en la création :
 - o de deux voies-tiroirs à quai en impasse (V1Lbis et V2Lbis) sur plateforme ballastée d'une longueur de 800 mètres linéaire : une voie nominale (permettant le retournement du matériel roulant) et une voie dédiée à la gestion des situations perturbées ;
 - o d'un quai central en biseau (largeur variable entre 2,84 mètres et 11,60 mètres), d'une longueur de 220 mètres et commun aux deux voies constituées ;
 - o de rampes pour personnes à mobilité réduite et d'escaliers d'accès aux quais ;
 - o de l'ensemble des équipements ferroviaires associés : appareils de voies (quatre appareils de voies simples), installations fixes de traction électrique (caténaire, etc.), signaux et pancartes, assainissement pluvial, équipements de quais (banc, éclairage par candélabres basculants de six mètres, etc.) et télécommunication (vidéosurveillance et sonorisation).
- Dont le calendrier d'exécution est prévu sur 23 mois au maximum ;
- qui est présentée comme « compatible » avec le Service express métropolitain (SEM) de l'Etoile ferroviaire de Toulouse, projet structurant du territoire, pour lequel les études de faisabilité sont engagées depuis début 2022 et qui consisteront en une réflexion globale, menée sur l'ensemble

des axes ferroviaires existants de l'étoile de Toulouse, notamment en vue d'une désaturation de la gare Matabiau ;

Considérant la localisation de l'opération,

- L'opération est positionnée sur la commune de Toulouse (31), au droit et dans une emprise foncière rendue disponible au sein de la halte ferroviaire "Route de Launaguet", non desservie depuis 2016, déplacée à 100 mètres à l'ouest et réactivée dans le cadre du projet des Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT), qui constitue l'une des trois opérations du programme 'Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest' (GPSO)¹ de création d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux-Espagne Toulouse et pour lequel [l'Ae a rendu un avis](#) le 22 janvier 2014 ;
- Son emprise foncière est à 2,7 kilomètres à l'est de la Garonne, à Toulouse, couverte par l'arrêté de protection de biotope FR380023 "Biotopes nécessaires à la reproduction, à l'alimentation, au repos et à la survie des poissons migrateurs sur la Garonne à l'aval de Toulouse" ;
- L'opération s'inscrit dans la zone de répartition des eaux du "Bassin de la Garonne" (arrêté préfectoral n°38 du 5 mars 1996). Le captage pour l'eau potable le plus proche est un prélèvement en Garonne, à environ huit kilomètres au sud de l'opération au niveau du Pech David (arrêté de déclaration d'utilité publique en date du 26 janvier 2016) ;
- L'opération, et de manière générale l'ensemble de la commune de Toulouse, se trouve dans la zone tampon UNESCO du "Canal du Midi" (inscription depuis 1996), mais se situe en dehors de tout périmètre de protection de monument historique ou de site patrimonial classé ou inscrit. Le site patrimonial classé « le Canal du Midi », classé par arrêté ministériel du 4 avril 1997, est ainsi situé à 2,3 kilomètres au sud de l'opération ;
- L'opération est localisée à 2,7 kilomètres à l'ouest du site Natura 2000 "Garonne Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste" (FR7301822) et "Vallée de la Garonne de Muret à Moissac" (FR7312014), sans aucun lien fonctionnel avec celui-ci.
- L'opération se situe en dehors de tout zonage de plan de prévention des risques (PPR) technologiques ou de PPR inondation. Elle est cependant concernée par un PPR sécheresse au titre des tassements différentiels, approuvé le 25 octobre 2010. Elle se trouve en zone faiblement à moyennement exposée unique (B2) ;
- La zone de l'opération est concernée par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Toulouse Métropole (bruit routier, aérien et ferroviaire) - 2017-2021, adopté le 13 avril 2017, ainsi que le PPBE des infrastructures de transports routières et ferroviaires en Haute-Garonne- 2018-2023 (cartes de bruit approuvées le 26 décembre 2018 et PPBE approuvé le 26 décembre 2019) ; l'opération est par ailleurs, située hors zonage du PPBE de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ;

Considérant les incidences prévisibles de l'opération sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- l'opération s'inscrivant dans un secteur fortement anthropisé, le milieu naturel se limite à quelques habitats de type "fourrés" le long des voies ferrées existantes et de type "zones rudérales" au centre des voies. Un état des lieux faune-flore, réalisé en 2021, a classé la zone d'étude à enjeu écologique faible (aucune espèce à enjeu). Les arbres en place seront conservés (mise en défens pendant le chantier) et un espace paysager sera recréé dans les espaces libres. L'intervention d'un écologue est envisagée tout au long du chantier. Par ailleurs, des inventaires zones humides réalisés dans le cadre de la DUP des AFNT en 2015 ont confirmé l'absence de zones humides au droit du site d'étude. A noter que l'opération n'aura aucun impact paysager, du fait de l'absence d'enjeux patrimoniaux, dans un secteur déjà très marqué par les équipements ferroviaires ;
- concernant la pollution lumineuse, les travaux seront réalisés majoritairement en journée et en phase exploitation, les luminaires seront conformes aux normes en vigueur sur le quai, l'opération s'inscrivant dans un contexte urbain déjà éclairé la nuit. Aucune mesure spécifique n'est ainsi à envisager (à noter l'absence de chiroptères sur la zone d'étude) ;
- les travaux vont engendrer des décapages et des terrassements pour la mise en œuvre des quais et des voies ferrées. A contrario, les travaux vont nécessiter des apports en matériaux (ballast, béton

¹ Le projet GPSO a obtenu une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) par arrêté préfectoral du 04/01/2016. Cette DUP a été annulée le 15/06/2018 par décision du Tribunal Administratif de Toulouse, rétablie le 12/03/2020 par décision de la Cour Administrative d'Appel de Bordeaux et définitivement entérinée par décision du Conseil d'Etat du 23/04/2021. Le projet doit faire l'objet d'un dossier d'Autorisation Environnementale, accompagnée de la mise à jour de son étude d'impact, dont le dépôt est prévu en 2022 (études en cours).

pour les aménagements des passages souterrains, escaliers). Le volume, la qualité et la destination des déblais ne sont pas définis à ce stade de l'opération, tout comme le volume et la provenance des matériaux. Il est noté que SNCF Réseau intègre une notice de respect de l'environnement (NRE) dans ses marchés de travaux, qui permet de stipuler l'ensemble des mesures à mettre en place avant, pendant et après travaux.

- les terrassements réalisés sont annoncés comme non impactant la nappe d'eau souterraine. Des épaissements de fond de fouille sont énoncés comme possibles : des sondages piézométriques restent à réaliser pour mesurer l'impact sur les eaux souterraines. Des poussières produites seront de nature à entraîner une « *gêne olfactive* » pour les riverains. Des mesures de suppression et de réduction des émissions seront proposées comme l'arrêt des travaux émetteurs de poussières par grand vent. Les vibrations engendrées par les engins de chantier sont considérées « *faibles et temporaires, sans risque de dommages sur les bâtis riverains* », mais ne sont pas étudiées pour la phase d'exploitation du terminus, au motif qu'il permettra l'arrêt des trains sans circulation supplémentaire, alors que la zone de l'opération actuelle est actuellement exempte de terminus
- le risque retrait-gonflement des argiles est indiqué comme pris en compte dans le cadre des études géotechniques ;
- concernant le risque de pollution accidentelle, des précautions sont détaillées en phase travaux (huiles, hydrocarbures), contrairement à la phase d'exploitation, où le risque est « *écarté* », sans justification particulière ;
- bien qu'un impact positif sur l'environnement, via un encouragement au report modal de la route vers le fer/métro, est empiriquement indiqué, aucune estimation des émissions de gaz à effet de serre n'est proposée tant en phase travaux, qu'en phase d'exploitation ;
- l'opération dans sa phase d'exploitation est annoncée sans rejet dans l'air, contrairement à la phase de travaux, durant laquelle l'utilisation d'engins sera susceptible d'entraîner des rejets dans l'air. L'estimation n'a pas été fournie à ce stade ;
- les nouveaux aménagements impliquent une imperméabilisation modérée. Tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation, le devenir des eaux pluviales n'est pas clairement défini. Les volumes sont estimés uniquement pour la phase d'exploitation et seraient gérés de façon mutualisée avec les dispositifs des AFNT, les études techniques n'étant pas réalisées à ce stade de l'opération. Le traitement de la qualité des eaux pluviales, bien qu'évoqué, n'est pas qualifié. À ce titre, il n'est noté aucune information sur l'absence de traitement avec des phytosanitaires (glyphosates), annoncé en décembre 2021 par le groupe ;
- des mesures sur le bruit sont annoncées en phase chantier (demande de dérogation "Bruit de chantier", interruption des circulations ferroviaires de nuit ou de week-end, suivi des niveaux sonores par un référent "bruit" à l'écoute des riverains). A contrario, il est estimé que l'exploitation n'engendrera pas de bruit supplémentaire significatif « *puisque'il permettra l'arrêt des trains* ». Il est cependant indiqué que l'opération permettra d'arrêter à ce terminus, deux trains TER par heure et par sens de circulation sur la ligne Launaguet-Castelnau d'Estrétefond et que le terminus pourra « *entraîner une modification de l'ambiance acoustique globale du secteur qui restera modérée* ». La zone étant déjà concernée par le bruit routier et ferroviaire (ambiance sonore modérée à très forte, parfois au-dessus du seuil « point noir » LAeq/jour > 70 dB(A)) et dans une zone de densité moyenne (comprise entre 2 400 - 5 500 habitants au km²), les incidences sur le bruit restent très insuffisamment étayées. Et ce d'autant plus, que ce même site va accueillir un nombre de voyageurs très significativement plus important que celui connu de la halte initiale « Route de Launaguet ». Les prévisions de trafic publiées dans le dossier de déclaration d'utilité publique des AFNT évoquent une affluence de plus de 980 000 voyageurs annuels, soit plus de 3 200 montées / descentes en JOB (Jour ouvrable de base). Les études de fréquentation ont estimé que le transbordement fer-métro sera de 50 % au droit de la halte créée (connexion ligne B du métro et future 3ème ligne de métro) ;
- le devenir de l'ancienne halte ferroviaire, qui sera abandonnée, n'est pas explicité ;

Considérant en outre que,

- au regard de la délibération du 16 avril 2021 de la commission permanente de la Région Occitanie, cette opération devrait être la première d'un ensemble d'opérations du projet de SEM de l'étoile ferroviaire de Toulouse, qui pourrait induire, dans son ensemble, des incidences significatives pour les riverains du secteur notamment en matière de bruit, lié à l'augmentation prévue du trafic ferroviaire ;

- le terminus partiel est physiquement sur un site des AFNT et annoncé comme ne pouvant pas techniquement se faire sans la création préalable de la halte par le projet AFNT : « *l'existence des quais et des cheminements piétons reliant les quais au parking Tisséo est une condition préalable indispensable à l'implantation du terminus partiel* ». Un lien, qualifié « *d'opportunité* » existe ainsi entre les deux opérations. Une possibilité d'optimisation du calendrier (les travaux de quai du terminus seront réalisés à l'horizon 2024/2026, tandis que les voies en tiroir seraient faites dans un second temps vers fin 2029/2030), des coûts et des moyens mis en œuvre est donc envisagée par SNCF Réseau grâce à la réalisation concomitante des travaux de la halte et du terminus ; ce qui induit de fait, des incidences environnementales communes et indissociables des deux opérations, tant en phase travaux (bruit, vibrations, dépollution éventuelle des sols,...) qu'en phase d'exploitation (eaux pluviales, ...) ;
- étant noté que « *la halte de la Route de Launaguet, récréée dans le cadre des AFNT, est considérée comme situation de référence* », il est admis que la création du terminus « *est toutefois susceptible d'entraîner des incidences cumulées avec la future halte ferroviaire des AFNT qui n'est pas encore réalisé (dépôt du DAEU pour le projet AFNT prévu en 2022)* ».

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, l'absence d'incidences notables de l'opération sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe III de la directive n°2014/52/UE susvisée du 16 avril 2014 susvisée n'est pas démontrée ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par SNCF Réseau, la création d'un terminus partiel au niveau de la halte ferroviaire de Launaguet à Toulouse (31) n° F-07622-C-0002, est soumise à évaluation environnementale. L'étude d'impact devra porter sur un projet constitué de l'ensemble des opérations fonctionnellement liées, notamment celles contribuant au projet de service express métropolitain de Toulouse et celles des Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT).

Les objectifs spécifiques poursuivis sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment les matériaux utilisés et/ou évacués, les incidences sur les eaux souterraines, la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales, les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, ainsi que les nuisances vibratoires et acoustiques.

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-20 du code de l'environnement.

Article 2

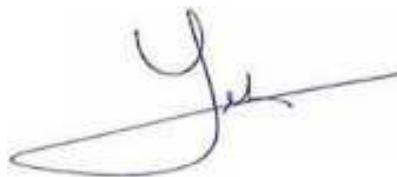
La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Cette décision doit également figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 1^{er} février 2022

Le président de la formation d'Autorité environnementale
du Conseil général de l'environnement et du
développement durable

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Philippe LEDENVIC', with a long horizontal stroke extending to the right.

Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.