

**COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL  
DE BORDEAUX**

**N° 18BX03056-N°18BX03225**

Ministre de la transition écologique et solidaire et  
SNCF réseau c/Association LGVEA et autres

M. Éric Rey-Bèthbéder  
Président

Mme Frédérique Munoz-Pauziès  
Rapporteure

M. Nicolas Normand  
Rapporteur public

Audience du 6 février 2020  
Lecture du 12 mars 2020

34-02-01-01-01

C

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

La Cour administrative d'appel de Bordeaux

7<sup>ème</sup> chambre

Vu la procédure suivante :

*Procédure contentieuse antérieure :*

L'association Saint Rustice environnement sauvegarde (STRES), l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA), la fédération départementale des chasseurs du Lot-et-Garonne, l'association Très Grande Vigilance du Brulhois et de l'Agenais, l'association de Sauvegarde des Landes et des coteaux de Gascogne, l'association Très Grande Vigilance en Albret, l'association Défense du patrimoine Caudecostois, l'association de défense et d'information Roquefortaise (ADDIR), l'association Alternative LGV, l'association Alternative LGV Midi-Pyrénées, l'association La Mirande « Patrimoine

agenais et renouveau urbain » et la communauté de communes de Montesquieu ont demandé au tribunal administratif de Toulouse d'annuler l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016 portant déclaration d'utilité publique, au profit de SNCF Réseau, des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse dans les communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds.

Par un jugement n° 1600509 du 15 juin 2018 le tribunal administratif de Toulouse a prononcé l'annulation de cet arrêté.

*Procédure devant la cour :*

1°) Sous le n° 18BX03056, par une requête et un mémoire, enregistrés les 2 août 2018 et 31 octobre 2019, le ministre de la transition écologique et solidaire demande à la cour :

1°) d'annuler ce jugement du 15 juin 2018 du tribunal administratif de Toulouse ;

2°) de rejeter la demande présentée par l'association STRES et autres devant les premiers juges.

Il soutient que :

- le jugement est irrégulier dès lors, d'une part, que le tribunal administratif n'était pas compétent eu égard au lien de connexité existant entre la demande qui lui était soumise et la requête n° 402000 présentée devant le Conseil d'État contre le décret déclarant d'utilité publique les lignes nouvelles du GPSO, et d'autre part, que le jugement est insuffisamment motivé, les premiers juges n'ayant pas donné suffisamment de précisions pour permettre de comprendre leur décision ;

- c'est au prix d'une erreur de droit que les premiers juges ont considéré que les associations Alternative LGV et Alternative LGV justifiaient d'un intérêt pour agir ;

- les premiers juges ont commis une erreur d'appréciation s'agissant de l'utilité publique des travaux.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 30 octobre 2018, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports conclut à ce qu'il soit fait droit à la requête du ministre de la transition écologique et solidaire.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 10 avril 2019, Toulouse Métropole, représentée par Me Lecarpentier, conclut à l'annulation du jugement du 15 juin 2018 et fait valoir que :

- les associations Alternative LGV et Alternative LGV Midi-Pyrénées sont dépourvues d'intérêt à agir contre l'arrêté du 4 janvier 2016 ;

- le tribunal administratif a commis une erreur dans l'appréciation de l'utilité publique du projet.

Par deux mémoires en défense, enregistrés les 15 mai et 18 novembre 2019, l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA), la Fédération Départementale des Chasseurs de Lot-et-Garonne, l'association Très Grande Vigilance du Brulhois et de l'Agenais, l'association Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne, l'association Très Grande Vigilance en Albret, l'association Défense du Patrimoine Caudecostois, l'association de défense et d'information roquefortaise (ADDIR), l'association Alternative LGV, l'association Saint Rustice Environnement Sauvegarde (STRES), l'association Alternative LGV Midi Pyrénées, l'association La Mirande « Patrimoine agenais et renouveau urbain » et la communauté de communes de Montesquieu, représentées par la SCP Matuchansky-Poupot-Valdelièvre, société d'avocats, concluent au rejet de la requête et à ce que la somme de 5 000 euros soit mise à la charge de l'État, de SNCF Réseau et des parties intervenantes au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Les intimés font valoir que :

- c'est à tort que le tribunal administratif a estimé que seules les associations Alternative LGV et Midi Pyrénées avaient intérêt à agir contre l'arrêt du 4 janvier 2016 ;
- les inconvénients du projet l'emportent largement sur ses avantages, ce qui est de nature à lui ôter toute utilité publique, comme l'a relevé la commission d'enquête publique ;
- l'absence de précision quant aux modalités de financement du projet constitue une carence de l'évaluation socio-économique et méconnaît l'article R. 1511-4 du code des transports, et le financement n'est pas assuré ;
- le coût estimé ne tient pas compte des dépenses liées à l'entretien des aménagements et à l'achat de nouveaux trains pour assurer l'augmentation de trafic envisagée, comme l'a relevé la commission d'enquête publique ;
- les AFNT sont loin des valeurs recommandées en termes de rentabilité socioéconomique, et ne seront pas rentables avant 2075, et d'autres solutions existent pour favoriser les mobilités locales, telles que l'amélioration de la circulation automobile du secteur nord et le projet de « Boulevard Urbain Nord » ;
- les atteintes à l'environnement sont nombreuses, dès lors que le tracé des travaux projetés traverse plusieurs zones protégées telles que le site Natura 2000 et la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF I) des gravières de Saint-Caprais et de la Gravette, et menace la coronelle girondine, le gobemouche gris, le campagnol amphibie, la musaraigne aquatique et la loutre d'Europe ;
- le projet porte atteinte au patrimoine historique et culturel du territoire, dès lors que plusieurs monuments historiques inscrits sont situés dans le périmètre d'étude de l'enquête publique ;
- le gain en terme d'émission de CO2 est dérisoire.

Par ordonnance du 4 novembre 2019, la clôture d'instruction a été fixée en dernier lieu au 18 novembre 2019 à 12 heures.

II°) Sous le n° 18BX03225, par une requête et des mémoires enregistrés les 14 août et 26 septembre 2018 et le 15 juillet 2019, SNCF Réseau, représentée par Me Garancher, demande à la cour :

- 1°) de renvoyer l'affaire devant le Conseil d'État ;

2°) à titre subsidiaire, de juger que la demande devant les premiers juges était irrecevable faute d'intérêt pour agir des demandeurs,

3°) à titre infiniment subsidiaire, d'annuler le jugement du tribunal administratif de Toulouse du 15 juin 2018 ;

4°) de rejeter la demande présentée devant les premiers juges ;

5°) de mettre à la charge des intimés la somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

SNCF Réseau soutient que :

- le tribunal administratif n'était pas compétent pour statuer sur cette affaire, en application de l'article R. 341-2 du code de justice administrative, dès lors qu'un recours pour excès de pouvoir contre le décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 est pendant devant le Conseil d'État ;

- la demande portée devant le tribunal administratif était irrecevable dès lors que les associations Alternative LGV et Alternative LGV ne justifiaient pas d'un intérêt pour agir ;

- le jugement est entaché d'une contradiction de motifs et le point 16 renvoie par erreur aux points 8 et 14 ;

- pour apprécier le bilan coût-avantage des travaux, il appartenait au tribunal administratif de prendre en compte non pas les aspects socio-économiques de l'une seulement des tranches du Grand Projet du Sud-Ouest que constituent les AFNT, mais l'ensemble de ce dernier.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 21 décembre 2018, la région Occitanie, représentée par la SCP Piwnica et Molinié, conclut à l'annulation du jugement du 15 juin 2018 et fait valoir que :

- les associations alternative LGV et alternative LGV Midi-Pyrénées sont dépourvues d'intérêt à agir contre l'arrêté du 4 janvier 2016 ;

- le tribunal administratif a commis une erreur dans l'appréciation de l'utilité publique du projet.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 10 avril 2019, Toulouse Métropole, représentée par Me Lecarpentier, conclut à l'annulation du jugement du 15 juin 2018 et fait valoir que :

- les associations alternative LGV et alternative LGV Midi-Pyrénées sont dépourvues d'intérêt à agir contre l'arrêté du 4 janvier 2016 ;

- le tribunal administratif a commis une erreur dans l'appréciation de l'utilité publique du projet.

Par un mémoire en défense, enregistré le 15 mai 2019, l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA), la Fédération Départementale des Chasseurs de Lot-et-Garonne, l'association Très Grande Vigilance du Brulhois et de l'Agenais, l'association Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne, l'association Très Grande Vigilance en Albret, l'association Défense du Patrimoine Caudecostois, l'association de défense et d'information roquefortaise (ADDIR), l'association Alternative LGV, l'association

Saint Rustice Environnement Sauvegarde (STRES), l'association Alternative LGV Midi Pyrénées, l'association La Mirande "Patrimoine agenais et renouveau urbain" et la communauté de communes de Montesquieu, représentées par la SCP Matuchansky - Poupot - Valdelièvre, société d'avocats, concluent au rejet de la requête et à ce que la somme de 5 000 euros soit mise à la charge de l'État, de SNCF Réseau et des parties intervenantes au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Les intimés font valoir les mêmes moyens de défense que dans la requête n° 18BX03056.

Par ordonnance du 3 octobre 2019, la clôture d'instruction a été fixée au 4 novembre 2019 à 12 heures.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code du patrimoine ;
- le code des relations entre le public et l'administration ;
- le code des transports ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Frédérique Munoz-Pauziès,
- les conclusions de M. Nicolas Normand,
- et les observations de Me Poupot, représentant l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA), la Fédération Départementale des Chasseurs de Lot-et-Garonne, l'association Très Grande Vigilance du Brulhois et de l'Agenais, l'association Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne, l'association Très Grande Vigilance en Albret, l'association Défense du Patrimoine Caudecostois, l'association de défense et d'information roquefortaise (ADDIR), l'association Alternative LGV, l'association Saint Rustice Environnement Sauvegarde (STRES), l'association Alternative LGV Midi Pyrénées, l'association La Mirande "Patrimoine agenais et renouveau urbain" et la communauté de communes de Montesquieu, de Me Lecarpentier, représentant Toulouse métropole, de Me Nicolas, représentant SNCF réseau, de Me Croizier, représentant la région Occitanie et de M. Braucaret, représentant la fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).

Considérant ce qui suit :

1. La première phase du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) se compose de trois séries de travaux : la création de deux lignes à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax, l'aménagement du réseau ferroviaire existant au sud de Bordeaux (ASFB) et l'aménagement du réseau existant au nord de Toulouse (AFNT). Ces opérations ont fait l'objet de trois enquêtes publiques concomitantes et ont été déclarées d'utilité publique par un décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 s'agissant de la création des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux Dax, un arrêté du préfet de la Gironde du 25 novembre 2015 pour les ASFB et un arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016 pour les AFNT. Le ministre de la transition écologique et solidaire et SNCF Réseau relèvent appel du jugement du 15 juin 2018 par lequel le tribunal administratif de Toulouse a annulé l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016.

**Sur la jonction :**

2. Les requêtes du ministre de la transition écologique et solidaire et de SNCF Réseau sont dirigées contre le même jugement. Il y a lieu de les joindre pour statuer par un seul arrêt.

**Sur les interventions :**

3. La Fédération nationale des associations d'usagers des transports de Nouvelle-Aquitaine, la région Occitanie et Toulouse Métropole justifient, eu égard à la nature et à l'objet du litige, d'un intérêt suffisant à l'annulation du jugement attaqué. Par suite, leurs interventions sont recevables.

**Sur la compétence de la cour :**

4. Aux termes de l'article R.343-1 du code de justice administrative : « *Lorsque le Conseil d'État est saisi de conclusions relevant de sa compétence comme juge d'appel, il est également compétent pour connaître de conclusions connexes relevant normalement de la compétence d'une cour administrative d'appel.* ». Aux termes de l'article R. 343-2 du même code : « *Dans le cas où une cour administrative d'appel est saisie de conclusions relevant normalement de sa compétence mais connexes à des conclusions présentées devant le Conseil d'État et relevant de la compétence d'appel de celui-ci, son président renvoie au Conseil d'État lesdites conclusions. Dans le même cas, le président de la section du contentieux, saisi par la chambre intéressée, ordonne le renvoi au Conseil d'État de ces conclusions.* ».

5. SNCF Réseau soutient qu'il y a lieu de renvoyer l'affaire devant le Conseil d'État, dès lors que les conclusions dont la cour est saisie seraient connexes à celles présentées devant le Conseil d'État, sous le n° 401753, dirigées contre le décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse « Bordeaux-Toulouse » et « Bordeaux-Dax ». Toutefois, le Conseil d'État n'a pas été saisi dans cette affaire en qualité de juge d'appel, mais a statué en premier ressort par une décision du 11 avril 2018, sur les conclusions tendant à l'annulation de ce décret. Par suite, le moyen tiré de ce que la cour ne serait pas compétente en application des articles R. 343-1 et R. 343-2 du code de justice administrative ne peut en tout état de cause qu'être écarté.

### **Sur la régularité du jugement :**

6. En premier lieu, aux termes de l'article R. 341-1 du code de justice administrative : « *Lorsque le Conseil d'État est saisi de conclusions relevant de sa compétence de premier ressort, il est également compétent pour connaître de conclusions connexes relevant normalement de la compétence de premier ressort d'un tribunal administratif* ». Aux termes de l'article R. 341-2 du même code : « *Dans le cas où un tribunal administratif est saisi de conclusions relevant normalement de sa compétence mais connexes à des conclusions présentées devant le Conseil d'État et relevant de la compétence en premier et dernier ressort de celui-ci, son président renvoie au Conseil d'État lesdites conclusions* ».

7. Le ministre de la transition écologique et solidaire et SNCF Réseau soutiennent que les conclusions dont était saisi le tribunal administratif de Toulouse étaient connexes à celles présentées par les mêmes demandeurs devant le Conseil d'État, dirigées contre le décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 portant déclaration d'utilité publique des lignes nouvelles du programme Grand projet du Sud-Ouest et que, par suite, le tribunal aurait dû se reconnaître incompétent et renvoyer l'affaire au Conseil d'État en application de l'article R. 341-2 du code de justice administrative précité. Toutefois, la solution du litige porté devant le tribunal administratif n'était pas nécessairement subordonnée à celle du litige dont le Conseil d'État avait également été saisi. Par suite, le tribunal administratif était bien compétent pour se prononcer sur les conclusions dirigées contre l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016.

8. En deuxième lieu, aux termes de l'article L. 9 du code de justice administrative : « *Les jugements sont motivés* ».

9. Pour juger qu'au vu du coût financier des AFNT et de leur impact limité pour répondre aux besoins en transport, les inconvénients du projet l'emportaient sur ses avantages dans des conditions de nature à lui faire perdre son caractère d'utilité publique, les premiers juges ont relevé que le coût estimatif de 566 millions d'euros devait être porté à 738 millions d'euros, pour tenir compte du coût d'entretien du matériel roulant et de la construction d'infrastructures de rabattement des voyageurs. Le jugement attaqué mentionne que, selon l'évaluation socio-économique, le projet, qui ne sera pas rentable avant 2075, présente une

valeur actualisée nette négative, et que la commission d'enquête publique, dans son avis défavorable au projet, relève notamment que les recettes de billetterie ne couvriront que 40 % des dépenses d'exploitation et évalue la perte annuelle directe d'exploitation à 21,3 millions d'euros. Enfin, le jugement relève que les AFNT ne devraient permettre en 2024 que le transport quotidien supplémentaire de 3 500 voyageurs de la proche banlieue, auxquels doivent être ajoutés 6 500 voyageurs de la grande banlieue. Dès lors, le moyen tiré de l'insuffisante motivation du jugement attaqué doit être écarté.

10. En troisième lieu, la circonstance, à la supposer établie, que le jugement serait entaché d'une contradiction de motifs est sans influence sur sa régularité.

11. Enfin, la circonstance que le point 16 du jugement renvoie par erreur aux points 8 et 14 est une simple erreur matérielle sans influence sur sa régularité.

### **Sur le moyen d'annulation retenu par les premiers juges :**

12. Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement, et l'atteinte éventuelle à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

13. L'opération litigieuse consiste en la mise à quatre voies de 19 kilomètres de voies ferrées entre Toulouse et Castelnau-d'Estrétefonds, la réalisation d'un terminus TER partiel à Castelnau-d'Estrétefonds, la création d'une interconnexion train/méto à la station "La Vache" et le réaménagement de tous les points d'arrêt sur cette portion, en l'espèce les arrêts de "Castelnau-d'Estrétefonds", "Saint-Jory", "Fenouillet-Saint-Alban", "Lacourtenourt", "Lalande l'Église", "route de Launaguet", dont certains sont très peu fréquentés aujourd'hui, ainsi que la gare de Toulouse Matabiau. Elle a pour objet, dans le cadre de la construction de la LGV Bordeaux-Toulouse et afin de remédier à la saturation de la gare de Toulouse Matabiau, de fluidifier et d'améliorer le trafic ferroviaire, en séparant les trafics en fonction des vitesses de circulation des trains, deux voies étant dédiées aux trains lents (TER omnibus et trains de fret en provenance ou à destination de la gare de triage de Saint-Jory), et deux aux trains rapides (trains de voyageurs sans arrêt : TER intervilles, TGV, TET, trains de fret de passage ne s'arrêtant pas au triage de Saint-Jory). Le projet présente dès lors un intérêt public.

14. Il ressort des pièces du dossier que les AFNT permettront l'arrivée du TGV à Toulouse ainsi que, dès 2024, comme l'ont d'ailleurs relevé les premiers juges, le transport quotidien supplémentaire sur cette portion de voie de 3 500 voyageurs de proche banlieue et de 6 500 voyageurs de grande banlieue, soit 10 000 voyageurs supplémentaires par jour, chiffre à mettre en parallèle avec le nombre d'usagers quotidiens du TER pour toute la région Occitanie qui était d'environ 56 000 en 2016. À cet égard, il ne ressort pas des pièces du dossier que la création du « Boulevard Urbain Nord », dont les travaux ont été déclarés



d'utilité publique par arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 5 décembre 2013, serait susceptible de faire baisser le nombre d'usagers de la ligne. En outre, il ressort du dossier d'enquête publique que les AFNT permettront également d'améliorer la fréquence, la régularité et le temps de parcours du voyageur au quotidien, ainsi que l'accessibilité des communes situées au nord de Toulouse, mal desservies par des infrastructures routières et des transports publics saturés. L'offre ferroviaire sera ainsi développée dans des haltes qui ne connaissent aujourd'hui aucune fréquentation en raison d'une offre trop faible et peu concurrentielle, en l'espèce les gares de "route de Launaguet - La Vache", "Lalande l'Église" et "Fenouillet-Saint-Alban", situées au cœur de zones en fort développement démographique. Enfin, la création de l'interconnexion train/métro à la station "La Vache", qui constituera le troisième nœud intermodal de l'agglomération toulousaine, a pour objectif l'augmentation de la fréquentation de la ligne ferroviaire ainsi que de la ligne B du métro toulousain et de la future ligne de métro dite « Toulouse Aerospace Express ».

15. Par ailleurs, le coût de l'investissement est estimé à 566 millions d'euros aux conditions économiques d'août 2013. Les intimés font valoir que cette estimation ne comprend pas l'entretien de ces nouveaux aménagements et l'achat et l'entretien des nouveaux trains. Toutefois, ces dépenses sont indépendantes des seuls coûts de réalisation des travaux qui font l'objet de la déclaration d'utilité publique litigieuse. Si l'évaluation socio-économique estime que le projet, dans l'hypothèse d'une entrée en service en 2024, ne sera pas rentable avant 2075, une telle durée n'est pas excessive eu égard aux caractéristiques des investissements ferroviaires, qui ne peuvent être amortis que sur un temps long et bénéficient aux générations futures. De même, si la commission d'enquête publique, dans son avis défavorable au projet, relève que les recettes de billetterie ne couvriront que 40 % des dépenses d'exploitation, une telle circonstance, eu égard à la nature de l'investissement en cause, n'est pas de nature à affecter l'utilité publique du projet.

16. Enfin, les atteintes portées à l'environnement et aux monuments historiques, au demeurant faibles, ne sont pas, compte tenu en particulier des mesures prises afin de réduire les effets dommageables du projet, de nature à retirer aux aménagements projetés leur caractère d'utilité publique.

17. Il résulte de ce qui précède que le ministre de la transition écologique et solidaire et SNCF Réseau sont fondés à soutenir que c'est à tort que les premiers juges ont retenu un défaut d'utilité publique du projet pour annuler l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016.

18. Toutefois, il appartient à la cour administrative d'appel, saisie de l'ensemble du litige par l'effet dévolutif de l'appel, d'examiner les autres moyens soulevés par les demandeurs de première instance devant le tribunal administratif et devant la cour.

**Sur les autres moyens, par la voie de l'effet dévolutif :**

19. En premier lieu, aux termes de l'article 1511-4 du code des transports : « (...) le dossier de l'évaluation est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet (...) ». Aux termes de l'article R. 1511-4 du même code : « L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte : / 1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ; / 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ; / 3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ; / 4° Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation ».

20. D'une part, la partie du dossier soumis à l'enquête consacrée à l'évaluation économique et sociale du projet présente des indicateurs de rentabilité économique et sociale non pas uniquement pour l'ensemble des opérations constituant le GPSO, mais également pour chacune de ces opérations, et notamment pour les AFNT litigieux.

21. D'autre part, les développements de l'évaluation économique et sociale relatifs aux conditions de financement du projet comportent des commentaires assez généraux sur les moyens et modalités de financement envisageables et les partenaires devant participer au financement du projet. Il est indiqué que la ventilation précise des financements doit être définie au cours de négociations ultérieures et que le montant définitif de la participation financière des collectivités territoriales reste encore incertain. Le dossier d'enquête ne contient ainsi aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagée pour ce projet. Toutefois, la répartition des financements, telle qu'envisagée à la date de l'enquête publique, avait été indiquée par le « protocole d'intention pour la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique » intervenu fin 2008 entre l'État, Réseau ferré de France et un grand nombre de collectivités territoriales et d'établissements publics de coopération intercommunale, protocole mentionné dans l'avis de l'Autorité environnementale ainsi que dans la contre-expertise de l'évaluation socio-économique du Commissaire général de l'investissement, lesquels figurent au dossier d'enquête. Le chapitre II de ce protocole est intitulé « Grands projets du Sud-ouest (branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne) », et comporte en annexe un tableau 2-1 intitulé « Financement des grands projets du sud-ouest », qui détaille le financement de l'ensemble des travaux du GPSO. Ces mentions sont suffisantes, dès lors que l'article R. 1511-4 du code des transports, rappelé au point 19, n'exige qu'une « analyse des conditions de financement » et n'impose pas que le financement du projet soit, dès le stade de l'enquête publique, entièrement arrêté. Dans ces conditions, l'insuffisance dont se trouve entachée l'évaluation économique et sociale n'a pas eu pour effet de nuire à l'information complète de la population et n'a pas été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

22. En deuxième lieu, aux termes de l'article R. 1511-6 du code des transports : « *Les diverses variantes envisagées par le maître d'ouvrage d'un projet font l'objet d'évaluations particulières selon les mêmes critères. L'évaluation indique les motifs pour lesquels le projet présenté est retenu* ». La solution consistant à aménager les lignes existantes a été écartée par le maître d'ouvrage et, dès lors, ne constitue pas une « variante », au sens de ces dispositions. Par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir qu'une évaluation économique et sociale de cette solution de substitution aurait dû être effectuée selon les critères définis à l'article R. 1511-5 du code des transports.

23. En troisième lieu, en vertu de l'article L. 211-3 du code des relations entre le public et l'administration, doivent « *être motivées les décisions administratives individuelles qui dérogent aux règles générales fixées par la loi ou le règlement* ». Un acte déclaratif d'utilité publique ne présente pas le caractère d'une décision administrative individuelle et n'a, dès lors, pas à être motivé. Par suite, le moyen tiré de ce que l'arrêté litigieux serait insuffisamment motivé dès lors qu'il n'énoncerait pas les raisons pour lesquelles le préfet n'a pas suivi l'avis du ministre de l'agriculture ne peut qu'être écarté.

24. En quatrième lieu, aux termes de l'article L. 621-20 du code du patrimoine : « *Aucun immeuble classé au titre des monuments historiques ou proposé pour le classement ne peut être compris dans une enquête aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique qu'après que l'autorité administrative aura été appelée à présenter ses observations* ». En vertu de l'article R. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'avis du ministre chargé de la culture doit être recueilli « *préalablement à la déclaration d'utilité publique de toutes les opérations nécessitant l'expropriation de monuments historiques classés ou proposés pour le classement au titre des monuments historiques* ».

25. Il ressort des pièces du dossier que le projet déclaré d'utilité publique n'emporte l'expropriation d'aucun immeuble classé au titre des monuments historique ou proposé pour le classement. Dès lors, le moyen tiré de ce que l'intervention de l'arrêté attaqué aurait dû être précédée des observations des autorités administratives mentionnées par les dispositions des articles L. 621-20 du code du patrimoine et R. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ne peut qu'être écarté.

26. En cinquième lieu, aux termes du premier alinéa de l'article L. 621-31 du code du patrimoine, dans sa rédaction applicable au litige : « *Lorsqu'un immeuble est adossé à un immeuble classé ou situé dans le champ de visibilité d'un édifice classé ou inscrit au titre des monuments historiques, il ne peut faire l'objet, tant de la part des propriétaires privés que des collectivités et établissements publics, d'aucune construction nouvelle, d'aucune démolition, d'aucun déboisement, d'aucune transformation ou modification de nature à en affecter l'aspect, sans une autorisation préalable (...)* ». Contrairement à ce qui est soutenu, ces dispositions n'imposent pas qu'une telle autorisation soit délivrée avant la déclaration d'utilité publique.

27. En sixième lieu, si les travaux relatifs aux AFNT présentent des liens avec les travaux de réalisation de la ligne à grande vitesse « Bordeaux-Toulouse », ils poursuivent un objet et présentent un intérêt qui excèdent ceux liés à la réalisation de ce projet dans la mesure où ils visent également à améliorer la circulation locale des trains régionaux. Dès lors, ils doivent être regardés comme constituant des projets de travaux distincts de ceux relatifs au projet de réalisation des lignes à grande vitesse alors même qu'ils concourent à rendre possible ce projet. Par suite, les travaux relatifs aux AFNT et aux aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et ceux relatifs aux lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse ont pu, sans irrégularité ni détournement de procédure, donner lieu à trois enquêtes publiques distinctes, lesquelles ont au demeurant été conduites de manière concomitante et à partir d'une étude d'impact unique, et à trois déclarations d'utilité publique distinctes.

28. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin d'examiner la recevabilité de la demande portée devant les premiers juges, que le ministre de la transition écologique et solidaire et SNCF Réseau sont fondés à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Toulouse a annulé l'arrêté du préfet la Haute-Garonne du 4 janvier 2016. Par voie de conséquence, il y a lieu de rejeter les conclusions présentées par l'association LGVEA et autres au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, et de mettre à la charge des intimés, sur le fondement de ces dispositions, la somme de 1 500 euros au profit de SNCF Réseau.

#### DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup> : Les interventions de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, de la région Occitanie et de Toulouse Métropole sont admises.

Article 2 : Le jugement du tribunal administratif de Toulouse du 15 juin 2018 est annulé.

Article 3 : La demande présentée par l'association LGVEA et autres devant le tribunal administratif de Toulouse est rejetée.

Article 4 : Les conclusions présentées par l'association LGVEA et autres au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 5 : Les associations LGVEA et autres verseront à SNCF Réseau la somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 6 : Le présent arrêt sera notifié au ministre de la transition écologique et solidaire, à SNCF Réseau, à l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA), à la fédération départementale des chasseurs de Lot-et-Garonne, à l'association Très Grande Vigilance du Brulhois et de l'Agenais, à l'association Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne, à l'association Très Grande Vigilance en Albret, à l'association Défense du Patrimoine Caudecostois, à l'association de défense et d'information roquefortaise (ADDIR), à l'association Alternative LGV, à l'association Saint Rustice Environnement Sauvegarde (STRES), à l'association Alternative LGV Midi Pyrénées, à l'association La Mirande « Patrimoine agenais et renouveau urbain », à la communauté de communes de Montesquieu, à la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, à la région Occitanie et à Toulouse Métropole.

Délibéré après l'audience du 6 février 2020 à laquelle siégeaient :

M. Éric Rey-Bèthbéder, président,  
Mme Frédérique Munoz-Pauziès, présidente-assesseure,  
M. Manuel Bourgeois, premier-conseiller.

Lu en audience publique, le 12 mars 2020.

La rapporteure,

Le président

Frédérique Munoz-Pauziès

Éric Rey-Bèthbéder

La greffière,

Camille Péan

La République mande et ordonne au ministre de la transition écologique et solidaire en ce qui le concerne et à tous huissiers de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun, contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution du présent arrêt.