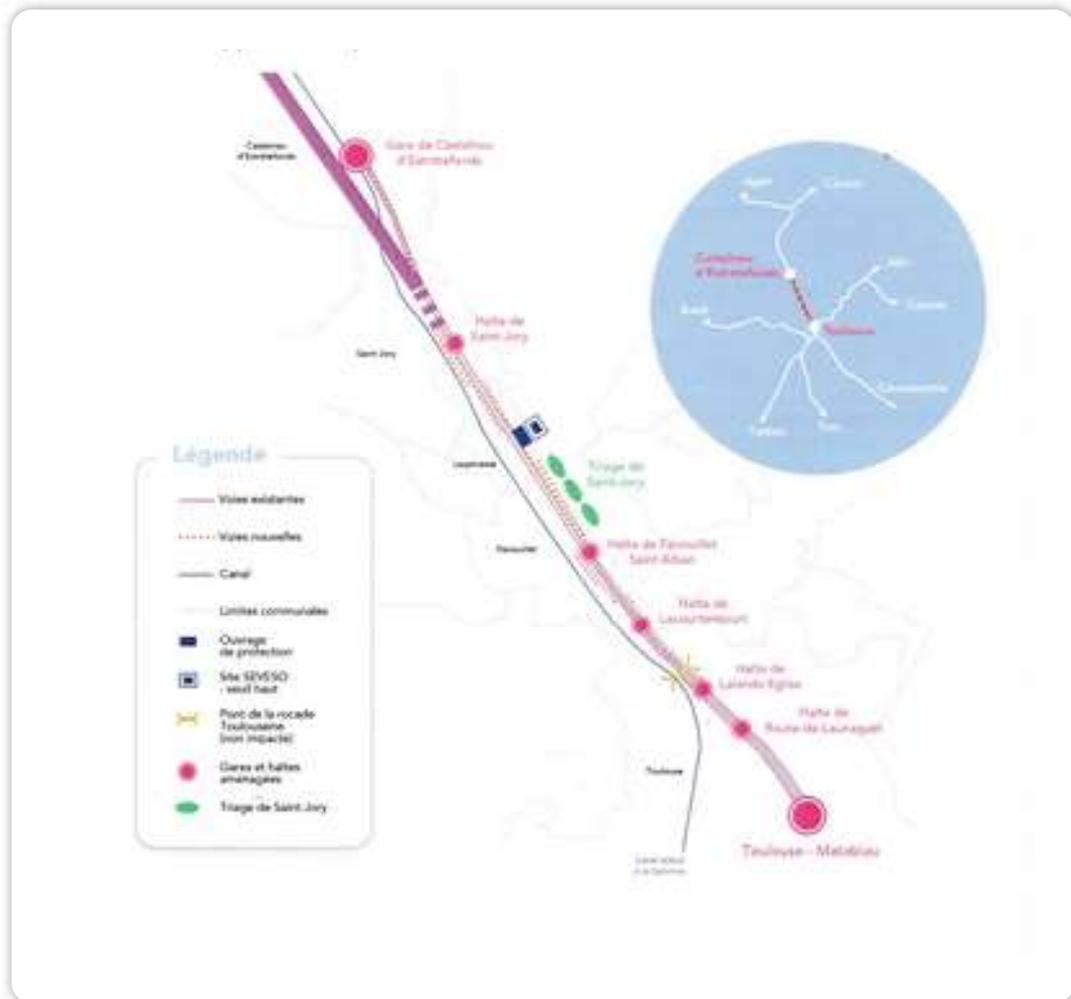


# ENQUÊTE PUBLIQUE

relative à l'autorisation environnementale pour les Aménagements  
Ferroviaires du Nord de Toulouse



Enquête réalisée du 6 novembre au 5 décembre 2023

## 2 – CONCLUSIONS et AVIS<sup>1</sup>

Autorité organisatrice : Direction départementale des Territoires de Haute-Garonne

Maitrise d'ouvrage : SNCF Réseau

Commissaires enquêteurs : Bruno GALIBER d'AUQUE, Daniel ASTRUC, Christian ANDRIEU

<sup>1</sup> le présent document vient résumer et conclure le Rapport d'enquête.

## Sommaire

1. Objet de l'enquête.....	3
2. Identité du demandeur.....	3
3. Dispositions réglementaires.....	3
3.1. L'autorisation unique.....	3
3.2. Le dossier.....	3
3 Concertation préalable.....	3
4 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	4
5 Conclusions de la commission d'enquête.....	5
5.1 Sur le respect de la procédure.....	5
5.2 Sur l'examen du dossier.....	5
5.3 Sur les observations émises durant l'enquête.....	5
5.4 Sur les enjeux du projet.....	5
5.4.1 Préserver la biodiversité, le paysage et le patrimoine naturel.....	5
5.4.2 Respecter le patrimoine bâti et l'environnement humain.....	6
5.4.3 Eviter la pollution de l'environnement et les nuisances aux riverains.....	6
5.4.4 Contribuer à diminuer l'impact des déplacements dans la métropole toulousaine.....	6
5.5 Analyse bilancielle et avis de la commission.....	7

## 1. OBJET DE L'ENQUÊTE

---

L'enquête publique porte sur la demande présentée par SNCF Réseau en vue d'obtenir l'autorisation environnementale pour le projet d'**Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)**. Les AFNT sont une partie du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)<sup>2</sup>. Ils concernent 5 communes situées au nord de Toulouse : Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet et Toulouse, soit 19 km de ligne existante. Ils consistent en la mise à 4 voies du linéaire existant afin de séparer les trains à grande vitesse des trains à desserte locale.

## 2. IDENTITÉ DU DEMANDEUR

---

Le maître d'ouvrage est la société SNCF Réseau : 2 esplanade Compans Caffarelli 31500 TOULOUSE.

## 3. DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

---

### 3.1. L'autorisation unique

Au titre du Code de l'environnement, le projet relève de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement. Cette activité est soumise à Autorisation au titre des Installations Classées pour l'Environnement<sup>3</sup>.

La procédure d'autorisation comprend la réalisation d'une étude d'impact qui évalue les effets du projet sur l'environnement, en incluant des critères tels que l'impact paysager, la biodiversité, le bruit et les risques pour les riverains. Elle prévoit une enquête publique avec affichage sur les 5 communes traversées.

### 3.2. Le dossier

Le dossier proposé pour l'enquête était conforme aux dispositions réglementaires prescrites à l'article R 123-8 du Code de l'Environnement.

## 3 CONCERTATION PRÉALABLE

---

L'origine du projet remonte au Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, avec le démarrage en 2004 des études préalables à la phase de débat public. Ces derniers ont été organisés en 2011 et exploités par SNCF Réseau qui a poursuivi les études des lignes nouvelles Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne. Ces études ont permis d'intégrer celles portant sur l'amélioration des dessertes TER et des capacités de la ligne existante pour l'ensemble des besoins au nord de Toulouse.

La concertation préalable a été l'occasion d'échanges directs entre les acteurs institutionnels et la population.

Au terme de cette phase, après la prise de l'arrêté de DUP<sup>4</sup> du 29 août 2022, le ministère a autorisé la mise à l'enquête publique du dossier GPSO pour la portion des AFNT.

<sup>2</sup> réalisation d'une ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax pour un total de 417 km

<sup>3</sup> Décret n° 2011-984 du 23 août 2011 modifiant la nomenclature des installations classées

<sup>4</sup> DUP : Déclaration d'Utilité Publique

## 4 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

---

L'enquête publique s'est déroulée du 6 novembre au 5 décembre 2023. Sept permanences ont été tenues :

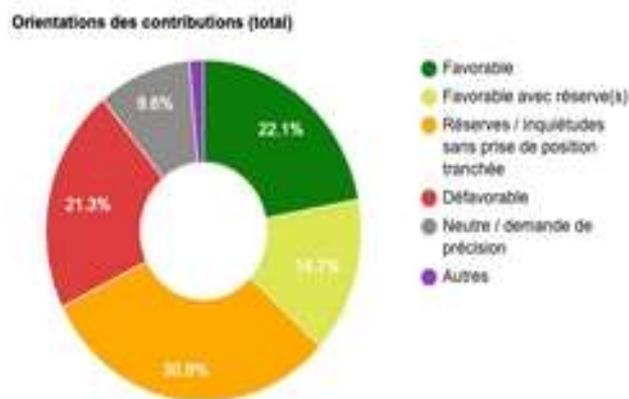
- Le lundi 6 novembre 2023, l'enquête publique a été ouverte à 9h et la 1ere permanence s'est tenue de 14h à 17h à la Maison de la Citoyenneté Nord à TOULOUSE de 14h à 17h.
- Le vendredi 10 novembre 2023 à la mairie de FENOUILLET de 14h à 17h.
- Le samedi 18 novembre 2023 à la mairie de SAINT JORY de 10h à 12h.
- Le mercredi 22 novembre 2023 à la mairie de LESPINASSE de 14h à 17h.
- Le jeudi 30 novembre 2023, mairie de CASTELNAU d'ESTRETEFONDS de 9h à 12h.
- Le mardi 5 décembre 2023 à la Maison de la Citoyenneté Nord à TOULOUSE de 14h à 17h, heure de clôture de l'enquête.
- Une visio-permanence s'est tenue le vendredi 24 novembre 2023 de 14h à 17h

Un registre numérique a été ouvert en ligne pendant toute la durée de l'enquête du 6 novembre au 5 décembre 2023 soit 32 jours.

162 contributions ont été produites.

10 personnes se sont déplacées aux permanences, pour 9 contributions intégrées au registre.

153 contributions sur 162 ont été retenues soit 93,3% et 143 soit 88% après décompte des doublons sur la totalité 36,8% étaient plutôt favorables, 21,3% défavorables au projet et 40,5% sont indécis et demandent les précisions ou des compléments d'information.



Avec le public se sont exprimés :

- 15 associations ou collectifs ;
- 7 collectivités ;

- 6 acteurs socio-économiques.

Le climat de l'enquête était bon.

Un procès-verbal de synthèse a été présenté au maître d'ouvrage le 11 décembre 2023. Les membres de la commission ont reçu sa réponse le 20 décembre 2023.

## 5 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

### 5.1 Sur le respect de la procédure

A la suite d'une consultation préalable relativement longue (voir 4.1 ci-dessus) mais datant de 2016, l'enquête s'est déroulée normalement : affichage sur le terrain, publications dans la presse, messages sur les réseaux sociaux. Une réunion publique a été organisée à Fenouillet le 15 novembre. Le projet a fait l'objet de consultations de la MRAe Occitanie<sup>5</sup>, du Conseil National de Protection de la Nature, et de personnes publiques associées détaillées dans le rapport.

L'utilisation d'un Registre Numérique en ligne a permis au public, à tout instant, de consulter le dossier et de connaître les observations exprimées sur le projet.

Il y a eu 3084 visiteurs du registre numérique, 1357 visualisations du dossier et 1656 téléchargements de documents.

### 5.2 Sur l'examen du dossier

Le dossier soumis à l'enquête avait été validé par la DDT et était conforme aux exigences du Code de l'Environnement.

### 5.3 Sur les observations émises durant l'enquête

Les contributions abordaient 6 thématiques<sup>6</sup> :

<b>Thématiques</b>	<b>Nombre</b>	<b>dont favorable</b>	<b>dont défavorable</b>	<b>neutre</b>	<b>%</b>
Bilan environnement	14	9	5	0	7
Dossier insuffisant	22	5	8	9	10
Infrastructures	46	10	17	18	22
Nuisances Env.	17	2	9	6	8
Nuisances Riverains	30	5	3	22	14
Utilité Publique	76	43	20	12	37
<b>Totaux</b>	<b>205</b>	<b>77</b>	<b>62</b>	<b>67</b>	

### 5.4 Sur les enjeux du projet.

#### 5.4.1 Préserver la biodiversité, le paysage et le patrimoine naturel

8 % des contributions portent sur cet enjeu. Le public a dû estimer que le dossier était suffisamment étoffé : mesures d'évitement et de compensation considérées comme suffisantes au regard d'un périmètre du projet déjà très modifié par l'impact humain.

Quelques critiques ou demandes d'explications portent toutefois sur l'abattage d'arbres et les

<sup>5</sup> MRAe : Mission Régionale d'Autorité Environnementale dont l'avis daté du 22 juillet 2021 était publié avec les pièces du dossier.

<sup>6</sup> Une même contribution pouvait aborder plusieurs items d'où un total supérieur à 245 et un % supérieur à 100

modalités de leur replantation éventuelle.

Des précautions particulières seront à mettre en œuvre en ce qui concerne le canal : protection des berges et respect de la qualité de l'eau.

L'avis négatif de la CNDP et très critique de l'AE sont à signaler mais ils portent autant sur le dossier GPSO que les AFNT.

**Avis de la commission** : s'agissant d'un thème majeur pour cette enquête, la commission a apprécié la qualité de l'étude d'impact et estimé que les mesures environnementales proposées sont suffisantes tant pour réduire l'impact du projet que pour en compenser les effets. Elle a noté que le public s'inquiète peu des destructions du patrimoine naturel ou qu'il considère que les mesures de compensation envisagées sont suffisantes.

#### 5.4.2 Respecter le patrimoine bâti et l'environnement humain

14 % des contributions portent sur ce thème, auquel on peut rattacher les contributions portant sur les infrastructures (22 %) bien que celles-ci dépassent la question environnementale. En effet ces dernières portent sur l'opportunité de créer la halte de Lespinasse, la suppression de tel ou tel équipement initialement prévu, l'ouverture des voies vers le bloc ferroviaire Est. Pour un meilleur service aux usagers, la création d'une halte à Lespinasse est à prendre en considération.

**Avis de la commission** : seule la question de la halte de Lespinasse a été retenue et fera l'objet d'une Recommandation.

#### 5.4.3 Eviter la pollution de l'environnement et les nuisances aux riverains

14 % des avis portent sur ce thème. La question principale concerne les perturbations du trafic routier local durant les travaux et notamment les ponts actuels de franchissement des voies. Plusieurs contributions concernaient aussi le bruit, certaines zones habitées ayant pu s'étendre depuis la réalisation des mesures acoustiques.

**Avis de la commission** : une Recommandation sera émise dans le but d'obtenir la concertation la plus étroite entre les divers acteurs concernés SNCF Réseau, Toulouse Métropole, les collectivités locales et territoriales pendant les travaux et pour l'aménagement de l'environnement des gares.

**Avis de la commission** : une Recommandation sera émise dans le but de prendre en compte les nuisances sonores des riverains du projet.

#### 5.4.4 Contribuer à diminuer l'impact des déplacements dans la métropole toulousaine

7 % des contributions portent sur ce thème. La critique principale vient de "Rallumons l'Etoile", association qui défend l'idée d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) sur Toulouse. Elle pense que les estimations du report modal "voiture vers train" sont insuffisantes car datées et traduisent la faiblesse du projet au regard des possibilités accrues de cadencement qu'il pourrait offrir. Cette critique était d'ailleurs une des raisons de l'avis défavorable de la commission d'enquête pour la DUP.

**Avis de la commission** : une Recommandation sera émise dans le but d'obtenir une réévaluation du calcul du bilan environnemental (GES, bilan carbone) au regard de l'évolution des comportements et de leur anticipation avec une offre accrue de cadencement sur le tronçon.

### 5.5 Analyse bilancielle et avis de la commission

Considérant les inconvénients du projet :

- Le projet a reçu un avis défavorable du Conseil National de la Protection de la Nature pour la demande de dérogation d'espèces protégées et un avis partagé de l'Autorité Environnementale ;
- Le projet impacte le Canal latéral à la Garonne et un peu plus de 2 ha de zones humides. Concernant le canal, l'espace entre les voies ferrées et le miroir d'eau sera réduit : les berges devront être renforcées, les arbres qui longent le canal seront détruits lorsque les voies sont très proches, les travaux présentent le risque de souiller l'eau du canal ;
- Le projet va accroître les nuisances sonores et vibratoires pour le voisinage immédiat ;
- Le projet va perturber le trafic routier et piéton local durant plusieurs mois ; il s'insère dans un périmètre qui relève d'acteurs multiples (communes, département, Région,...) sur lequel on ne relève pas d'autorité organisatrice ayant pouvoir d'arbitrage ;
- Le projet ne prévoit pas de gare ou halte à Lespinasse ;
- Le projet ne dessine pas de façon précise l'emprise et les aménagements autour des gares (parking, bus, vélos, piétons,...) ;
- Le coût du projet est budgétairement onéreux.

Considérant aussi les avantages du projet :

- Le projet a fait l'objet d'une bonne publicité. L'enquête a donné lieu à un nombre significatif d'interventions du public (165) pour plus de 4000 visiteurs du site Internet ;
- La réunion publique du 15 novembre a réuni 80 personnes et a confirmé que le public semble globalement favorable au projet ;
- Le projet AFNT n'affecte pas de zones protégées au titre de l'environnement naturel (type Natura 2000, ZNIEFF...). Il concerne 176 ha d'un territoire artificialisé à 60 % ;
- Les mesures de protection envisagées durant les travaux semblent proportionnées et doivent permettre de minimiser leur impact sur l'environnement ;
- Le projet améliore la captation et le traitement des eaux pluviales qui traverseront le ballast ;
- Le projet prend en compte les nuisances sonores en édifiant un mur anti-bruit sur certaines portions du trajet ;
- Le projet a été revu pour limiter son impact paysager. Les mesures de compensation relatives aux espaces boisés, prairies, et zones humides ou mares sont prévues et largement dimensionnées ; leur gestion est prévue pour 50 ans ;
- Le projet permet la séparation physique entre les trains à grande vitesse et la desserte locale. Il doit permettre un cadencement accru des deux réseaux et un meilleur service aux usagers ;
- Le projet est partie prenante du GPSO et va permettre le branchement des voies nouvelles du train à grande vitesse ;
- Le projet a vocation à intégrer un futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) ;
- Le projet tient compte du risque technologique lié à la présence du site de Total marketing France en édifiant un mur de protection des voies ;

- Le projet va favoriser l'utilisation du train, économe en énergie, et diminuer l'usage des voitures individuelles tant localement que sur les liaisons Inter-cités. Le train sera une alternative crédible pour la liaison Toulouse-Paris. Le bilan carbone des déplacements sera amélioré.
- Le projet va améliorer l'attractivité de Toulouse.

Pour ces raisons,

La commission émet un **AVIS FAVORABLE** au projet qui lui a été soumis avec les 4 **RECOMMANDATIONS** suivantes :

- **Étudier la faisabilité de l'implantation d'une halte de Lespinasse, soit dans le cadre du projet, soit dans un projet indépendant et concomitant.**
- **Favoriser la concertation la plus étroite entre les divers acteurs concernés SNCF Réseau, Toulouse Métropole, les collectivités locales et territoriales, pendant les travaux et pour l'aménagement de l'environnement des gares.**
- **Améliorer la prise en compte les nuisances sonores des riverains du projet.**
- **Affiner et actualiser les calculs de bilan carbone du projet pour prendre en compte un report modal amélioré avec la création du futur SERM.**

Rédigé et transmis à la DDT de Haute-Garonne le 28 décembre 2023,



Daniel ASTRUC



Christian ANDRIEU



Bruno GALIBER d'AUQUE