

TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE TOULOUSE

N°1600509

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSOCIATION SAINT RUSTICE
ENVIRONNEMENT SAUVEGARDE (STRES) et
autres

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

M. Jean-Charles Jobart
Rapporteur

Le tribunal
(3ème Chambre)

Mme Michèle Torelli
Rapporteur public

Audience du 1^{er} juin 2018
Lecture du 15 juin 2018

34-02-02-03

C

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires en réplique enregistrés le 3 février 2016, le 8 novembre 2016 et le 19 octobre 2017, 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, représentées par la SCP Matuchansky-Poupot-Valdelievre, avocats, demandent au Tribunal dans le dernier état de leurs écritures :

1°) d'annuler l'arrêté du 4 janvier 2016 par lequel le préfet de la Haute-Garonne a déclaré d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse sur les communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 5 000 euros en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Les requérantes soutiennent que :

- elles ont intérêt à agir ;
- l'arrêté est entaché d'un vice de procédure car le dossier soumis à enquête publique ne permettait pas de connaître le coût et le financement de l'opération ;
- le préfet a commis une erreur d'appréciation au vu du coût et des nuisances du projet ;
- le fractionnement en trois tranches des travaux de la première phase du GPSO constitue un détournement de procédure ayant privé le public d'informations et faussé l'appréciation du préfet ;
- l'arrêté est entaché d'une erreur de droit car il porte en réalité sur l'ensemble de la liaison Bordeaux-Toulouse ;
- le préfet n'a pas indiqué les raisons pour lesquelles il n'a pas suivi l'avis rendu par le ministre de l'agriculture le 4 août 2014 ;
- le préfet n'a pas consulté l'architecte des bâtiments de France.

Par un mémoire en défense enregistré le 20 janvier 2017, le préfet de la Haute-Garonne conclut au rejet de la requête.

Il soutient que :

- le Conseil d'Etat est compétent en premier et dernier ressort pour juger le recours ;
- les requérantes n'ont pas intérêt à agir ;
- les moyens soulevés par les requérantes ne sont pas fondés.

Par des mémoires en défense enregistrés le 9 juin 2017, le 4 octobre 2017, le 7 octobre 2017 et le 11 octobre 2017, la SNCF Réseau, représentée par Me Chetrit, conclut, à titre principal au renvoi de la requête devant le Conseil d'Etat, à titre subsidiaire au rejet de la requête.

Elle soutient que :

- le Conseil d'Etat est compétent en premier et dernier ressort pour juger le recours ;
- les requérantes n'ont pas intérêt à agir ;
- les moyens soulevés par les requérantes ne sont pas fondés.

Par un mémoire en intervention enregistré le 16 avril 2016, M. Michel Portes, conclut à l'irrecevabilité de la requête de l'association STRES.

Par un mémoire en intervention enregistré le 19 décembre 2016, Toulouse Métropole, représentée par Me Teisseyre, conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge des douze requérantes la somme de 130 euros en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- les associations requérantes n'ont pas intérêt à agir ;
- elle souhaite la réalisation du projet de quatre voies ferrées permettant une offre ferroviaire cadencée.

Par ordonnance du 25 octobre 2017, la clôture d'instruction a été fixée au 27 décembre 2017 à 12h00.

Un mémoire présenté par le préfet de la Haute-Garonne a été enregistré le 22 décembre 2017 mais n'a pas été communiqué.

Dans le mémoire en réplique enregistré le 19 octobre 2017, les associations requérantes ont indiqué qu'en application des dispositions de l'article R. 751-3 du code de justice administrative, l'association Saint Rustice Environnement Sauvegarde (STRES) a été désignée comme représentant unique des 12 signataires de la requête n° 1600509.

Des mémoires présentés pour la SNCF Réseau ont été enregistrés le 27 décembre 2017 et le 16 mai 2018, postérieurement à la clôture d'instruction.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- le code des transports ;
- le code de l'environnement ;
- le code du patrimoine ;
- le code rural et de la pêche maritime ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- 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 M. Jobart,
- les conclusions de Mme Torelli, rapporteur public,
- les observations de Me Chétrit, représentant la SNCF Réseau, et de Me Evano, représentant Toulouse Métropole.

Considérant ce qui suit :

1. Le 18 décembre 2003, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire a décidé d'inscrire la ligne grande vitesse reliant Bordeaux à Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme et a prévu le lancement du débat public correspondant en 2005. La société Réseau ferré de France (RFF) a saisi le 21 juillet 2004 la Commission nationale du débat public qui a décidé le 8 septembre 2004 que le projet devait faire l'objet d'un débat public qui s'est tenu du 8 juin au 18 novembre 2005. Une déclaration d'intention a été signée le 25 janvier 2007 par le Ministre chargé des transports, les présidents des conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées et la société RFF pour l'engagement des études du projet. Le 26 décembre 2007, l'Etat, les conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées et la société RFF ont signé un protocole-cadre pour formaliser l'organisation et les modalités de réalisation et de financement des études du Grand projet du Sud-Ouest (GPSO). Par une lettre du 30 mars 2012, la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a arrêté les orientations pour la poursuite des études relatives à l'élaboration de l'étude d'impact et à la constitution du dossier d'enquête publique, le choix du tracé de la nouvelle infrastructure ferroviaire, une partie du budget dédié au financement des boisements compensateurs et à l'acquisition de parcelles bâties et de terrains agricoles nécessaires à la réalisation du projet. Le phasage du programme GPSO a été adopté par décision ministérielle du 23 octobre 2013. La procédure d'enquête publique s'est déroulée du 14 octobre au 18 décembre 2014. Le 27 mars 2015, la commission d'enquête publique a rendu un avis favorable avec réserves sur la mise en comptabilité des documents d'urbanisme et un avis défavorable sur la déclaration d'utilité publique. L'enquête publique sur les aménagements ferroviaires au nord de

Toulouse (AFNT) s'est déroulée entre le 14 octobre 2014 et le 7 janvier 2015 et s'est conclue par un avis défavorable. Le préfet de la Haute-Garonne a pris le 4 janvier 2016 un arrêté déclarant les travaux d'aménagement au nord de Toulouse d'utilité publique et mettant en compatibilité les plans locaux d'urbanisme des communes concernées. La communauté de communes de Montesquieu, 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 Saint Rustice Environnement Sauvegarde (STRES), l'association La Mirande "Patrimoine agenais et renouveau urbain" et l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA), l'association ALTERNative LGV et l'association Alternative LGV demandent au Tribunal l'annulation de cet arrêté préfectoral.

Sur la compétence du Tribunal administratif de Toulouse :

2. Aux termes de l'article R. 341-1 du code de justice administrative : « *Lorsque le Conseil d'Etat 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'Etat et relevant de la compétence en premier et dernier ressort de celui-ci, son président renvoie au Conseil d'Etat lesdites conclusions.* »

3. Il ressort des pièces du dossier que les requérantes ont déféré au Conseil d'Etat, sous le n° 402000, le décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 portant déclaration d'utilité publique des lignes nouvelles du programme Grand projet du Sud-Ouest. D'une part, par décision du 11 avril 2018, le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, a rejeté les requêtes tendant à l'annulation du décret déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. D'autre part, la solution du présent litige relatif à la déclaration d'utilité publique des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse n'est pas nécessairement subordonnée à celle du litige portant sur la légalité de la déclaration d'utilité publique faisant l'objet de la requête n° 40200. Dès lors, il n'existe pas entre les deux demandes un lien de connexité au sens des dispositions sus rappelées de l'article R. 341-1 du code de justice administrative. Par suite, le Tribunal est compétent pour connaître du présent recours.

Sur les fins de non recevoir opposées par Toulouse Métropole, le préfet de la Haute-Garonne et SNCF Réseau :

4. Il ressort des pièces du dossier que compte tenu de leur champ d'intervention géographique, la communauté de communes de Montesquieu, 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 Saint Rustice Environnement Sauvegarde (STRES), l'association La Mirande "Patrimoine agenais et renouveau urbain" et l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan ne justifient pas d'un intérêt à agir suffisant

pour contester l'arrêté attaqué du 25 novembre 2015 qui ne concerne qu'un périmètre n'excédant pas le département de la Haute-Garonne.

5. En revanche, d'une part, l'association ALternative LGV a, aux termes de l'article 2 de ses statuts, pour objet social « de promouvoir toute alternative à la ligne LGV Bordeaux-Toulouse, en particulier par l'aménagement des lignes existantes et toutes missions qui concourent à la défense et au développement du territoire. » D'autre part, l'association Alternative LGV Midi-Pyrénées a, aux termes de l'article 2 de ses statuts, pour objet social « de s'opposer fermement à l'implantation de la ligne LGV Sud Europe Atlantique, de proposer une alternative à savoir la réhabilitation de la ligne existante ». Si les aménagements concernés par l'arrêté attaqué ne visent pas directement la construction d'une ligne ferroviaire grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, il ressort des pièces du dossier que les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse s'inscrivent dans la première phase du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest qui comprend quatre opérations : la ligne Bordeaux-Dax, la ligne Bordeaux-Toulouse, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse. Le regroupement de ces quatre projets au sein d'un même programme a été acté par décision ministérielle du 30 mars 2012 du fait de l'existence d'interrelations liées à la constitution du réseau ferroviaire du Sud-Ouest ainsi que l'expose la présentation générale de l'étude d'impact à sa page 5. Les travaux envisagés, en optimisant les infrastructures existantes, doivent permettre d'améliorer les dessertes péri-urbaines, régionales et inter-cités ainsi que de développer la grande vitesse ferroviaire. En conséquence, les associations ALternative LGV et Alternative LGV Midi-Pyrénées justifient d'un intérêt à agir contre l'arrêté attaqué. Par suite, les fins de non recevoir opposées aux requêtes de ces deux associations par Toulouse Métropole, le préfet de la Haute-Garonne et SNCF Réseau doivent être rejetées.

Sur les interventions de M. Michel Portes et de Toulouse Métropole :

6. M. Portes ne justifie pas d'un intérêt à l'annulation ou au maintien de l'arrêté préfectoral du 4 janvier 2016. Ainsi, son intervention à l'appui de la défense contre la requête formée par l'association STRES et autres est irrecevable. En revanche, Toulouse Métropole justifie d'un intérêt au maintien de l'arrêté préfectoral du 4 janvier 2016. Ainsi, son intervention à l'appui de la défense contre la requête formée par l'association STRES et autres est recevable.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne la légalité externe de l'arrêté du 4 janvier 2016 :

S'agissant du contenu du dossier d'enquête publique :

7. Aux termes de l'article L. 1511-1 du code des transports : « *Les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. / Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux, notamment de ceux résultant des atteintes à l'environnement.* ». Aux termes de l'article L. 1511-2 du même code : « *Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets*

externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport. » L'article L. 1511-4 du même code prévoit que le dossier de l'évaluation économique et sociale est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet. Aux termes de l'article 4 du décret du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 relative aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs, repris aux articles R. 1511-4 et R. 1511-5 du code des transports : « L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte : (...) / 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ; (...) / L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent aux transports, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural. Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes séparés (...) ». Aux termes de l'article R. 1511-6 du même code : « 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. »

8. Il n'est pas contesté que le grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO) constitue un grand projet d'infrastructures de transport, au sens de l'article L. 1511-2 du code des transports. Il ressort des pièces du dossier que le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) comportait notamment une évaluation économique et sociale qui a été réalisée pour l'ensemble du GPSO, afin d'en appréhender toutes les dimensions. Cette évaluation présente le bilan socio-économique de l'ensemble de l'opération, mais aussi celui de chaque projet, dont celui relatif aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Ce dernier comporte une estimation sommaire du coût estimatif de 566 millions d'euros, comprenant notamment les parkings et les mesures environnementales compensatoires et dont il ne ressort pas des pièces du dossier qu'elle comporterait une sous-évaluation de nature à entacher la procédure d'irrégularité, ainsi qu'une valeur actualisée nette permettant d'estimer la rentabilité du projet. Si l'article R. 1511-6 précité n'impose pas de présenter des solutions alternatives au projet retenu, forcément limitées s'agissant en l'espèce de l'amélioration d'un réseau ferroviaire existant, le volume 3.2 de l'étude d'impact présente les principales solutions de substitution envisagées et la justification du projet retenu. S'il ressort du dossier d'enquête publique que les AFNT seront réalisés selon un « schéma classique » avec une maîtrise d'ouvrage directe et des cofinancements publics, toutefois, les modalités de financement et la répartition entre les partenaires au projet ne sont pas précisément décrites, en se bornant à faire référence de manière générale, d'une part, aux différentes modalités de financement habituellement mises en œuvre pour ce type d'infrastructures, telles que les contrats de plan État-région, et, d'autre part, aux différents types d'acteurs susceptibles d'y participer. Cependant, 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'Etat, Réseau ferré de France et un grand nombre de collectivités territoriales et d'établissements publics de coopération intercommunale. Ce protocole est 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. 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.

S'agissant des avis du ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt des 4 août et 25 septembre 2014 et de la consultation de l'architecte des bâtiments de France :

9. En premier lieu, aux termes de l'article L. 643-4 du code rural et de la pêche maritime : « *Tout organisme de défense et de gestion d'une appellation d'origine peut saisir l'autorité administrative compétente s'il estime que le contenu d'un document d'aménagement ou d'urbanisme en cours d'élaboration, un projet d'équipement, de construction, d'exploitation du sol ou du sous-sol, d'implantation d'activités économiques est de nature à porter atteinte à l'aire ou aux conditions de production, à la qualité ou à l'image du produit d'appellation. / (...)* Lorsqu'elle décide de ne pas suivre l'avis du ministre, l'autorité administrative en précise les motifs dans sa décision. » ; Aux termes de l'article R. 643-1 du même code : « *Lorsque est envisagée l'expropriation de parcelles plantées de vignes soumises au régime des appellations d'origine contrôlée, l'avis du ministre chargé de l'agriculture est demandé dans les conditions fixées par l'article R. 122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.* » ; Il résulte des pièces du dossier que le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt a rendu un avis défavorable sur la GPSO le 4 août 2014 du fait, notamment, de l'impact de ce programme sur l'aire délimitée en AOC de production du Fronton. Cet avis a été confirmé par un avis complémentaire du 25 septembre 2014. Toutefois, les avis du ministre ne sauraient concerner les AFNT, ceux-ci n'impactant aucune zone de production de l'AOC Fronton. Notamment, le procès-verbal de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles du 18 juillet 2013 indique que, sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds, « le projet est situé en dehors de l'aire délimitée en AOC et n'a donc pas d'impact sur l'appellation ». Par suite, le moyen tiré de la violation de l'article L. 643-4 du code rural et de la pêche maritime doit être rejeté comme étant inopérant. En tout état de cause, l'arrêté attaqué précise en annexe page 26 que le projet litigieux « 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 ».

10. En second 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.* » Aux termes de l'article L. 621-31 du même code : « *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.* » S'il ressort des pièces du dossier que le ressort d'étude des AFNT comprend le bâtiment voyageurs de la gare de Toulouse Matabiau et le château de Saint-Jory, d'une part, les travaux du projet litigieux se situent au-delà du secteur des 500 mètres autour du château de Saint-Jory et n'auront pas d'impact sur l'aspect de la gare Toulouse Matabiau, d'autre part, le projet litigieux n'affecte aucun monument faisant l'objet d'une mesure de protection, ni monument naturel ou site classé ou proposé pour le classement. En tout état de cause, l'architecte

des bâtiments de France a été consulté et a rendu un avis le 15 janvier 2013. Par suite, le moyen tiré de la violation de l'article L. 621-20 du code du patrimoine ne peut qu'être écarté.

En ce qui concerne la légalité interne de l'arrêté du 4 janvier 2016 :

S'agissant du fractionnement de la première phase du GPSO en trois tranches :

11. Aux termes de l'article R. 1511-3 du code des transports : « *Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues par les articles R. 1511-1 et R. 1511-2 s'apprécient au regard de la totalité de ce projet et non de chacune de ses tranches ; l'évaluation prévue par les articles R. 1511-4 à R. 1511-6 doit être préalable à la réalisation de la première tranche.* » Il ressort des dispositions précitées qu'un projet d'infrastructure de transport peut être fractionné en différentes tranches faisant l'objet d'enquêtes publiques distinctes et de déclarations d'utilité publique distinctes à la condition, d'une part, que ces tranches concernent des ouvrages divisibles du reste du projet, fonctionnellement indépendants ou possédant des caractéristiques opérationnelles distinctes et, d'autre part, qu'elles fassent l'objet d'une évaluation globale au projet en cause. Il ressort des pièces du dossier que les AFNT ont notamment pour objet le passage à quatre voies d'une ligne ferroviaire existante afin de permettre à la fois l'arrivée du TGV et l'amélioration des services ferroviaires péri-urbains de proximité. Ainsi, malgré l'interdépendance des trois phases du GPSO, le projet des AFNT, isolé au sein du grand projet ferroviaire Sud Ouest, est constitué d'ouvrages fonctionnellement autonomes par rapport à la création d'une nouvelle ligne ferroviaire grande vitesse et comporte des caractéristiques opérationnelles distinctes de celle-ci. De plus, une étude d'impact globale a été réalisée pour les trois opérations constitutives du GPSO entre Bordeaux et Toulouse. En conséquence, les AFNT pouvaient faire l'objet d'une enquête publique distincte. Par suite, le fractionnement de la première phase du GPSO en trois tranches n'a pas été de nature à priver le public d'une information sincère et à fausser l'appréciation du préfet de la Haute-Garonne sur l'utilité publique des AFNT. De même, le détournement de procédure allégué n'est pas établi.

S'agissant de l'utilité publique du projet contesté :

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. En l'espèce, l'utilité publique ne doit pas être appréciée au niveau de l'ensemble du GPSO, mais des seuls AFNT qui ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique distincte par l'arrêté attaqué.

13. Il ressort des pièces du dossier que les AFNT consistent, d'une part, en la mise à quatre voies de 19 kilomètres de ligne ferroviaire entre Toulouse et Castelnau-d'Estrétefonds et, d'autre part, en la réalisation d'un terminus TER partiel à Castelnau-d'Estétefonds, d'une interconnexion train / métro à la station La Vache, d'un réaménagement des points d'arrêt à Castelnau-d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet / Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande-l'Eglise, Route de Launaguet ainsi que de la gare Toulouse Matabiau. Ces travaux doivent répondre aux projets d'offre de RFF, aux besoins de transports publics dans le Nord de Toulouse et permettre la réduction du trafic automobile et des émissions de gaz à effet de serre. Il est constant que la gare Matabiau est saturée par un trafic quotidien de 116 à 150 trains ne permettant pas de développer à la fois l'offre de TER et l'arrivée de trains à grande vitesse. Les AFNT visent à fluidifier le trafic ferroviaire en dédiant, d'une part, deux voies lentes au trafic péri-urbain, aux

TER omnibus et au fret depuis Saint-Jory et, d'autre part, deux voies rapides aux trains à grande vitesse, aux trains inter-cité, aux TER rapides et au fret sans arrêt. Ils ont pour objet de permettre d'améliorer les services ferroviaires péri-urbains et régionaux avec un cadencement au quart d'heure en heures de pointe, de mettre deux sillons par heure et par sens à disposition des trains de fret et de faire passer la durée de voyage ferroviaire de Toulouse à Paris de 4h10 à 3h10 grâce à la ligne grande vitesse Bordeaux-Toulouse qui s'inscrit au sein du réseau ferroviaire trans-européen de transport. Les AFNT présentent ainsi un intérêt public.

14. En premier lieu, il ne ressort pas des pièces du dossier que les AFNT constitueraient une menace pour le patrimoine historique et culturel, les travaux du projet étant situés au-delà des 500 m du château de Saint-Jory, n'ayant pas d'impact sur l'aspect de la gare Matabiau et comprenant des mesures d'insertion paysagère prévues dans l'étude d'impact (volume 4.12 § 3.2.5.1 et 3.3.5.1). De même, il ne ressort pas des pièces du dossier que les AFNT comporteraient un impact environnemental fortement négatif. Si le projet comprend une partie du site Natura 2000 de la vallée de la Garonne entre Moissac et Muret et une partie de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique des gravières de Saint-Caprais et de la Gravette, pouvant ainsi affecter les pieds de mousse fleurie, la coronelle girondine, le gobe-mouche gris, le campagnol amphibie, la musaraigne aquatique et la loutre d'Europe, il ressort des pièces du dossier et notamment de l'étude d'impact, que l'élargissement de la plate-forme ferroviaire n'induirait pas de coupures supplémentaires dans les milieux naturels et que la phase chantier doit optimiser l'emprise des travaux et les adapter aux sensibilités écologiques avec une gestion environnementale des chantiers, comme le prévoit le chapitre 2 du cahier géographique n° 12 de l'étude d'impact. De plus, l'article 6 de l'arrêté du 4 janvier 2016 attaqué renvoie en annexe à des mesures environnementales compensatoires. Concernant la mousse fleurie, qui sera peu impactée par les AFNT, sont prévus une mise en défens des stations de mousse et leur déplacement. Concernant la coronelle girondine, sont prévus un suivi des populations, des périodes adaptées pour les travaux, des restaurations de continuités écologiques et un aménagement de gabions. Pour le gobe-mouche, qui sera moyennement impacté, sont prévues des mesures d'atténuation en phase d'exploitation et la plantation d'une chênaie équivalente à celle qui sera détruite. Concernant le campagnol amphibie et la musaraigne aquatique, est prévue la restauration de la continuité écologique de l'Hers Mort et de la rive droite du canal latéral avec plantation d'hélophytes. Enfin, la loutre d'Europe est très peu présente dans les zones de travaux qui n'auront en conséquence que des effets négligeables sur ses populations. De plus, le bilan carbone des AFNT a été réalisé conformément à la méthode d'inventaire des émissions développée par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et a conclu à une économie de 6 800 te CO₂ par an qui rendra le bilan carbone positif au bout de 14 ans.

15. En second lieu, si le coût estimatif des AFNT tel qu'exposé dans le dossier d'enquête publique est de 566 millions d'euros, détaillés dans l'étude d'impact et comprenant notamment le coût à hauteur de 104,4 millions d'euros des mesures pour la protection de l'environnement, qui n'impliquent pas nécessairement des acquisitions foncières, ainsi que la création de parkings, les AFNT induiront d'autres dépenses, liées notamment au coût d'entretien du matériel roulant et à la création d'infrastructures de rabattement des voyageurs, qui conduiront à élever le coût global du projet à 738 millions d'euros. L'évaluation socio-économique estime que le projet, dans une hypothèse d'entrée en service en 2024, ne sera pas rentable avant 2075. 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. L'évaluation socio-économique, avec une hypothèse de taux de subventions publiques à 85%, présente une valeur actualisée nette négative des AFNT. Ces derniers 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 jusqu'à Montauban et des trains de réseaux de ville d'Agen, Brive-la-Gaillarde et Cahors, alors que les besoins supplémentaires de transport sont estimés pour 2025 à 500 000 déplacements par jour. Il résulte de l'ensemble de ces éléments que, notamment au vu du coût financier des AFTN et de leur impact limité pour répondre aux besoins en transport, les inconvénients du projet l'emportent sur ses avantages dans des conditions de nature à lui faire perdre son caractère d'utilité publique.

16. Il résulte des paragraphes 8 et 14 du présent jugement que l'association ALTERNative LGV et l'association Alternative LGV Midi-Pyrénées sont fondées à demander au Tribunal l'annulation de l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016 déclarant d'utilité publique les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

Sur les conclusions tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

17. Dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu de mettre à la charge de la communauté de communes de Montesquieu, de la Fédération Départementale des Chasseurs de Lot-et-Garonne, de l'association Très Grande Vigilance du Brulhois et de l'Agenais, de l'association Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne, de l'association Très Grande Vigilance en Albret, de l'association Défense du Patrimoine Caudecostois, de l'association de défense et d'information roquefortaise (ADDIR), de l'association Saint Rustice Environnement Sauvegarde (STRES), de l'association La Mirande "Patrimoine agenais et renouveau urbain", de l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA), de l'association ALTERNative LGV et de l'association Alternative LGV Midi-Pyrénées la somme demandée par Toulouse Métropole en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. De même, dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu de mettre à la charge de l'Etat et de SNCF Réseau la somme que demandent les requérantes en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

DECIDE :

Article 1^{er} : L'intervention de M. Michel Portes n'est pas admise.

Articles 2 : L'intervention de Toulouse Métropole est admise.

Article 3 : Les requêtes de la communauté de communes de Montesquieu, de la Fédération Départementale des Chasseurs de Lot-et-Garonne, de l'association Très Grande Vigilance du Brulhois et de l'Agenais, de l'association Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne, de l'association Très Grande Vigilance en Albret, de l'association Défense du Patrimoine Caudecostois, de l'association de défense et d'information roquefortaise (ADDIR), de l'association Saint Rustice Environnement Sauvegarde (STRES), de l'association La Mirande "Patrimoine agenais et renouveau urbain" et de l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA) sont rejetées.

Article 4 : L'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016 est annulé.

Article 5 : Le surplus des conclusions de la requête présentées par les associations ALTERNative LGV et Alternative LGV Midi-Pyrénées est rejeté.

Article 6 : Les conclusions présentées par Toulouse Métropole au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 7 : Le présent jugement sera notifié à l'Association Saint-Rustice Environnement Sauvegarde (STRES), au ministre de la transition écologique et solidaire, à la SNCF agence juridique Sud-Ouest, à M. Portes, à Toulouse Métropole et à la commune de Castelnau d'Estretfonds.

- copie du jugement sera adressée au préfet de la Haute-Garonne.

Délibéré après l'audience du 1^{er} juin 2018, à laquelle siégeaient :

M. Bachoffer, président,
Mme Milin-Rance, premier conseiller,
M. Jobart, premier conseiller,

Lu en audience publique le 15 juin 2018.

Le rapporteur,

Le président,

J.-C. JOBART

B. BACHOFFER

Le greffier,

M. ALRIC

La République mande et ordonne au ministre de la transition écologique et solidaire, en ce qui la 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 jugement.

Pour expédition conforme :
La greffière en chef,