Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère chargé de l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

cerfa
N° 14734*02

Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection de l'environnement

Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception	Dossier complet le	N° d'enregistrement
16/10/2015	04/12/2015	F-073-15-C-0061

1. Intitulé du projet

Suppression du passage à niveau (PN) n°67 de la ligne ferroviaire n°718 reliant Brive-la-Gaillarde à Toulouse

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET |__|__|__| |__|__|__| |__|__|__| |__|__|__|__|__|

Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
6° d) Infrastructures routières	Toutes routes inférieures à 3 kilomètres (linéaire routier modifié sera inférieur à 3 km)
7° a) Ouvrages d'art	Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres (11.7 m et 7 m).

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Suppression du passage à niveau n°67 par la création d'un passage routier inférieur qui permettra aux véhicules routiers de passer sous la voie ferrée n°718.
Abaissement de la chaussée sous l'ouvrage de l'A68 situé au nord du passage à niveau n°67 pour permettre le passage des bus de Toulouse Métropole.
Rétablissement des accès prévu à l'établissement militaire du 4ème GLCAT, à l'entreprise "Béton Malet", au bassin de traitement des eaux pluviales situé entre l'autoroute et la voie ferrée, à l'antenne de l'entreprise Orange et à la PRAIRIE ASF.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire

4.2 Objectifs du projet

Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique de traitement et de sécurisation des passages à niveau dangereux (plan ministériel de 2008 suite à l'accident d'Allinges).
Le passage à niveau n°67 est inscrit sur la liste des PN prioritaires dont la suppression est préconisée.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux sont prévus sur une durée de 18 mois de juillet 2018 à décembre 2019. Ils se dérouleront selon le phasage suivant :

- Phase I : à partir du 2ème semestre 2018 (sans fermeture du chemin de Gabardie) :
  - Mise en place des installations de chantier,
  - Démolition de la maison de garde-barrière,
  - Réalisation du nouvel accès à l'entreprise Béton Malet,
  - Réalisation de l'accès provisoire l'établissement militaire du 4ème GLCAT (RSC), côté chemin de l'armée et réhabilitation du Poste Accueil Filtrage,
  - Réalisation du nouvel accès l'antenne Orange.
- Phase IIa à partir du dernier trimestre 2018 et jusqu'à fin 2019 (fermeture du chemin de Gabardie) :
  - Déviation des réseaux présents sous la voirie existante en provisoire côté ouest du PN67,
  - Fermeture de l'accès au RSC et de l'accès Malet côté sud et fermeture des accès au bassin de rétention ASF et à la prairie ASF côté nord.
- Phase IIb à partir du dernier trimestre 2018 et jusqu'à fin 2019 (fermeture du chemin de Gabardie):
  - Réalisation des travaux de l'ouvrage sous le Passage à niveau.

Lors de la réalisation des travaux, le passage à niveau sera fermé à la circulation. Deux itinéraires de substitution sont envisagés afin de conserver la circulation routière pour le franchissement de la voie ferrée (voir page 7 des annexes du présent document).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La suppression définitive du passage à niveau n°67 sera réalisée via la création d'une trémie routière à gabarit réduit de 3.90 mètres de hauteur libre au droit du passage sous la voie ferrée. La dénivellation de la voirie sous la voie ferrée sera réalisée par la mise en place d'un ouvrage d'art de type pont-rail.
La chaussée située sous l'ouvrage de l'A68 sera abaissée afin de présenter une hauteur libre de 3.90 mètres permettant le passage des bus de Toulouse Métropole. L'ouvrage ne sera pas élargi. A terme le trafic routier sera modifié puisque la suppression du passage à niveau n°67 et la reprise de l'ouvrage sous l'A68 permettront le passage des bus de Toulouse métropole.
La reprise de la chaussée prendra en compte les circulations piétonnes avec la réfection des trottoirs aux normes PMR. Des pistes cyclables seront également mises en place entre les trottoirs et la route assurant ainsi une continuité entre le nord et le sud du passage à niveau. Enfin, la continuité du chemin de grande randonnée 46 (GR46) passant initialement sur le passage à niveau et sous l'A68 sera rétablie et renforcé avec une pente compatible avec un usage courant.
Vers le sud, après la voie ferrée, la chaussée remontera pour rejoindre la chaussée existante. Tous les accès seront rétablis, avec des pentes de 5% maximum. L'accès à l'établissement militaire du 4ème GLCAT sera rectifié pour se raccorder au nouveau profil en long du chemin de Gabardie. Le rétablissement de l'accès à l'entreprise "Béton Malet" est envisagé au niveau du rond point reliant la rue Henri Jansou et le chemin de Gabardie à environ 500 mètres au sud du passage à niveau.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis aux procédures suivantes :
- procédure de concertation préalable;
- procédure d'enquête commodo-incommodo;
- procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (requise en cas d'expropriation);
- procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (si nécessaire, à confirmer par la réalisation d'un diagnostic);
- procédure loi sur l'eau (si nécessaire, à confirmer par la réalisation d'un diagnostic);
- procédure d'archéologie préventive (si nécessaire).

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Déclaration d'utilité publique

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Ouvrage côté nord (sous voies ferrées principales - ligne ferroviaire n°718) Superficie globale du projet : Longueur de la trémie :	longueur : 11.7 m - largeur : 13 m Environ 6500 m² Environ 170 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Croisement entre la ligne ferroviaire n°718 au PK 392+338 avec la voie communale dite "Chemin de Gabardie"
Commune de Toulouse (31)

Coordonnées géographiques[1] **Long.** 1 ° 28 ' 56 " 23 E **Lat.** 43 ° 38 ' 13 " 33 N

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : **Long.** 1 ° 28 ' 55 " 88 E **Lat.** 43 ° 38 ' 10 " 03 N

Point d'arrivée : **Long.** 1 ° 28 ' 55 " 52 E **Lat.** 43 ° 38 ' 17 " 69 N

Communes *traversées :*

Toulouse

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? **Oui** [X] **Non** [ ]

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? **Oui** [ ] **Non** [X]

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ? **Oui** [ ] **Non** [X]

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

L'occupation des sols sur les emprises du projet sont les suivantes :

- voirie routière existante,
- voie ferrée existante,
- habitations et activités (entreprise "Béton Malet"),
- établissements militaires du 4ème GLCAT.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? **Oui** [x] **Non** [ ]

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

La commune de Toulouse est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 27 juin 2013. Par arrêté du 16 avril 2015, une procédure de modification a été mise en œuvre. Cette procédure fait l'objet d'une concertation préalable.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ? **Oui** [ ] **Non** [X]

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
en zone de montagne ?	☐	☒	
sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	Le projet se situant à proximité de l'A68, le territoire dans lequel il s'inscrit est soumis au PPBE des grandes infrastructures nationales de transport de Haute Garonne approuvé par arrêté préfectoral du 24 novembre 2014.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	☐	☒	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	Le projet est soumis au PPRI de Toulouse approuvé en décembre 2011. Il se situe dans la zone HGI "zone de crue historique". Cette zone correspond à l'emprise inondable des crues exceptionnelles de l'Hers avant le recalibrage opéré à partir de 1972. Aucun PPRT n'est identifié à proximité du projet.
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	
dans une zone de répartition des eaux ?	☒	☐	Les emprises du projet se situe dans une zone de répartition des eaux superficielles. Il s'agit de la zone "Bassin de la Garonne à l'aval de Saint-Gaudens et à l'amont de Langon"
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	☒	
dans un site inscrit ou classé ?	☐	☒	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	**Oui**	**Non**	**Lequel et à quelle distance ?**
d'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Le site Natura 2000 le plus proche se situe à environ 6 km. Il s'agit de la zone spéciale de conservation (ZSC) au titre de la directive Habitat "Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste"et zone de protection spéciale (ZPS) au titre de la directive Oiseaux "Vallée de la Garonne de Muret à Moissac".
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☐	☒	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?
Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? *Appréciez sommairement l'impact potentiel*
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	☐	☒	Une nappe affleurante a été identifiée au droit du projet. Une campagne de piézomètre a été réalisée au droit du PN67. Le niveau de la nappe se situe entre 4.73 et 5.73 mètres sous le terrain naturel (TN). Le niveau bas des terrassements de la trémie sous le passage à niveau n°67 est situé à 131.9 m NGF, et niveau d'eau fréquent à 134.9 NGF. Une étude hydrogéologique complète basée sur un suivi piézométrique est en cours de réalisation pour définir quelles mesures précise seront mise en place lors de la réalisation des travaux.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☒	☐	En cas de pompage, des dispositions spécifiques seront prises pour assainir les eaux pompées avant rejet dans le milieu naturel. En revanche les travaux de mise au gabarit de l'ouvrage sous l'A68 ne toucheront pas au radier. Aucun rabattement ou pompage ne sera réalisé à cet endroit.
	est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	L'aménagement nécessite l'extraction d'environ 9000 m3 de matériaux.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Le projet se situe dans une zone urbanisée. De plus, les zones présentant un potentiel écologique sont éloignées et sans lien physique (corridors, cours d'eau,...) avec les emprises du projet.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☒	☐	Plan de prévention du bruit : en phase exploitation, les nuisances sonores pourraient évoluer en raison du passage des bus de Toulouse Métropole. Des études de trafic et acoustique seront réalisées dans les phases suivantes du projet afin de définir les incidences sur le bruit.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	Le projet est concerné par le risque inondation par crue exceptionnelle de l'Hers, ainsi que par le risque de remontée de nappe.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☒	☐ ☐	En phase travaux, pour minimiser les nuisances acoustiques, l'utilisation de matériels répondant aux normes et règlements en vigueur, et respectant l'article 4 de l'arrêté préfectoral de la Haute-Garonne du 23 juillet 1996, sera exigé. En phase exploitation, les nuisances sonores pourraient évoluées en raison du passage des bus de Toulouse Métropole. Des études de trafic et acoustique seront réalisées dans les phases suivantes du projet afin de définir les incidences sur le bruit.
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☐	☒ ☒	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒ ☐	☐ ☒	Les travaux liés à la construction du pont-rail et de la trémie sont susceptibles d'engendrer des vibrations. Les engins utilisés seront aux normes. Si besoin, un état des lieux sera réalisé sur les bâtiment les plus proches avant et après les travaux pour constater l'apparition de fissures ou autres dégâts générés par les travaux.

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	[X] [ ]	[ ] [X]	Si des travaux sont effectués de nuit, ils seront source de pollutions lumineuses. De plus, pour des raisons de sécurité routière, la trémie sera éclairée la nuit.
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	[X]	[ ]	La phase chantier, les niveaux trafics et les nuisances associées resteront sensiblement identiques. Durant la phase travaux, des émissions de poussières dans l'atmosphère seront possibles. Toutefois, celles-ci seront limitées dans le temps, et réduites par un arrosage adéquat.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	[X]	[ ]	Les aménagements n'impliquent pas une augmentation des surfaces imperméabilisées. Une nappe sub-affluerante ayant été identifiée, en phase travaux, des arrivées d'eau en fond de fouilles sont possibles. En phase exploitation, les eaux de ruissellement seront rejetées dans le milieu naturel après traitement.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	[X]	[ ]	Les déchets de chantiers seront stockés, triés et traités selon la filière adaptée. L'entreprise en charge des travaux sera tenue de mettre en place les moyens appropriés pour recueillir et traiter les eaux usées de chantier.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	[ ]	[X]	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	[X]	[ ]	La suppression du passage à niveau implique la modification de l'accès à l'entreprise Mallet, de l'accès à l'établissement militaire (Régiment de Soutien du Combattant) et la destruction d'une habitation (maison de garde-barrières). De plus, la réalisation nécessitant la fermeture du chemin de Gabardie, des itinéraires de substitution seront mis en place. Ils sont décrits au 4.3.1 et illustrés en annexe du présent formulaire.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui ☐ **Non** ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ **Non** ☒ Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

La réalisation des aménagements permettra d'améliorer la sécurité au droit du franchissement des voies ferrées.
Les principaux impacts sont les suivants :
- les impacts sur la nappe sub-affleurante pour lesquels la mise en œuvre de dispositions constructives satisfaisantes est possible (assainissement de chantier, etc...)
- la modification de l'accès à l'entreprise Mallet et la destruction de la maison de garde-barrières,
- les nuisances en phase chantier (bruit, poussière, vibrations).

Les nuisances en phase exploitation seront générées par le bruit liées au futur passage des bus de Toulouse Métropole qui pour le moment ne peuvent pas passer sous l'A68 et donc emprunter le chemin de Gabardie. Les études de trafic et acoustique qui seront réalisées dans les phases suivantes du projet permettront de définir les incidences du projet sur le bruit.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - **non publiée** ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques *5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°* un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	**Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques *5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°* :** plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Itinéraires de substitution pendant la phase travaux	Objet
Itinéraires de substitution pendant la phase travaux Vues 3D du site avec le passage à niveau actuel et après la suppression	

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus x

Fait à TOULOUSE le, 12/10/15

Signature

Pierre BOUTIER

ANNEXES CERFA 14732*02 DU FORMULAIRE DE DEMANDE AU CAS PAR CAS

SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N°67 SUR LA COMMUNE DE TOULOUSE

SOMMAIRE

ANNEXE 1 : INFORMATION RELATIVE AU MAITRE D'OUVRAGE

ANNEXE 2 : PLAN DE LOCALISATION

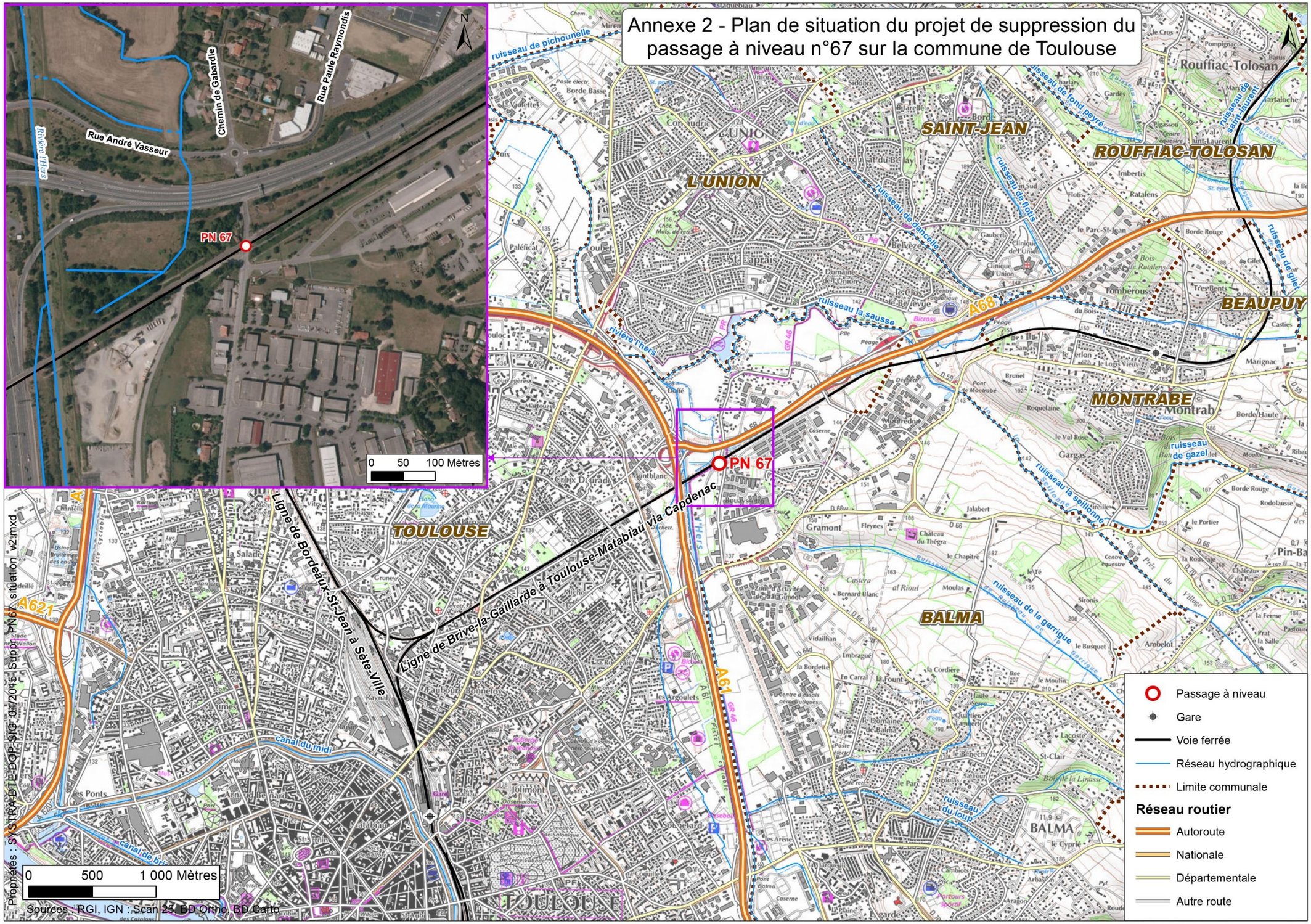
ANNEXE 3 : PHOTOGRAPHIES GEOLOCALISEES DE LA ZONE DU PROJET

ANNEXE 4 : PLAN D'INSERTION

ANNEXE 5 : ITINERAIRES DE SUBSTITUTION

ANNEXE 6 : VUES 3D DU SITE

Annexe 2 - Plan de situation du projet de suppression du passage à niveau n°67 sur la commune de Toulouse



Photographies géolocalisées de la zone du projet

1

PN 67 vu depuis le chemin de Gabardie depuis le passage inférieur sous l'A68

2

La voie ferrée vue du PN 67 en direction de Toulouse

3

PN 67 vu du Sud du chemin de Gabardie

4

Bassin de traitement des eaux usées de l'A68, au Nord-Est du PN

5

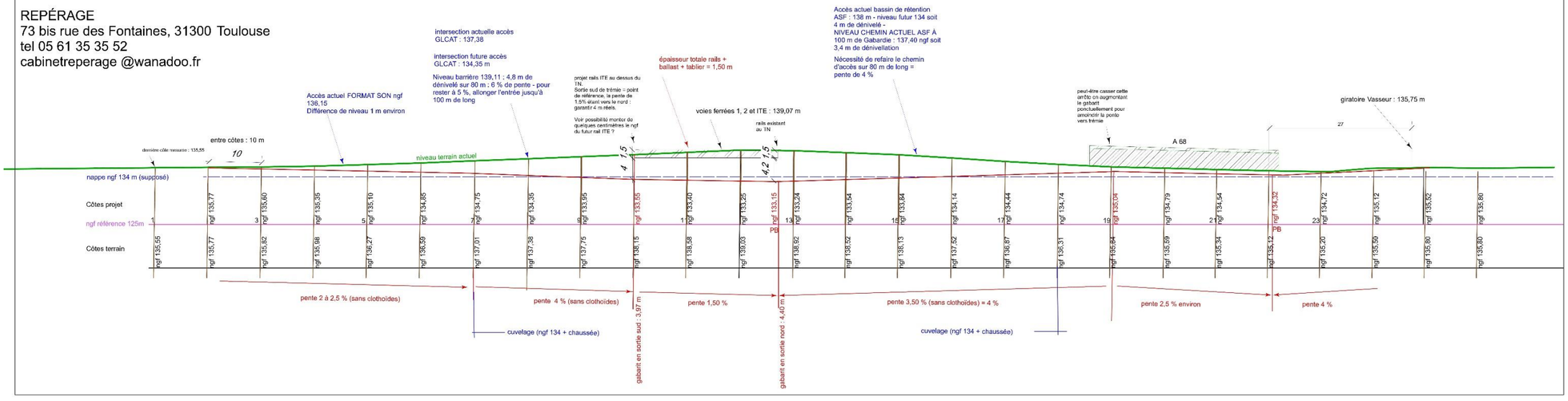
La voie ferrée vue en direction de Saint Sulpice

6

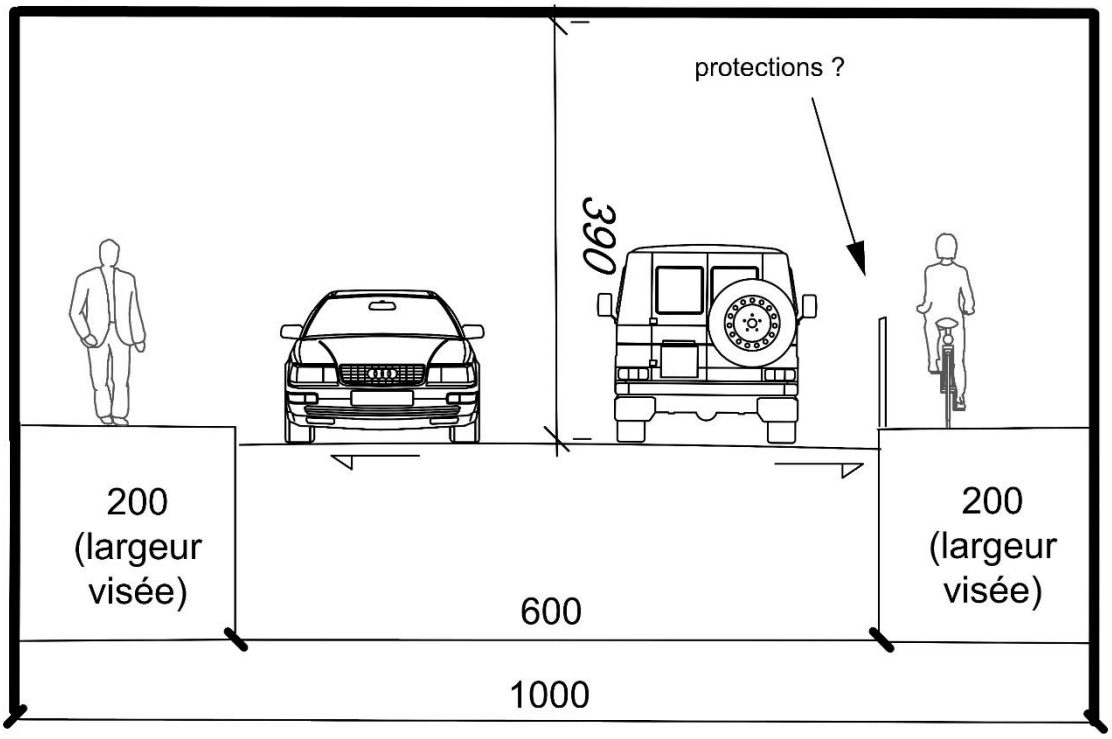
Passage inférieur à gabarit réduit sous l'A68

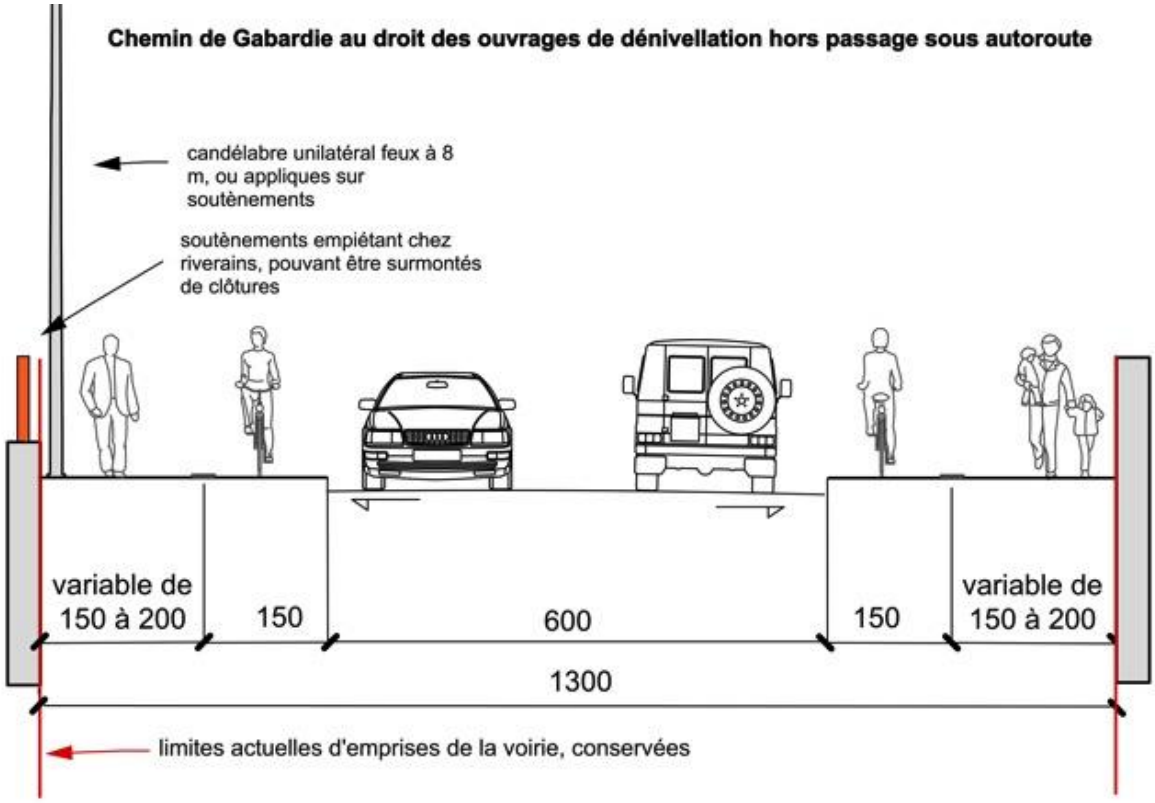
PN 67 - ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT - version de travail du 29 JUIN 2015

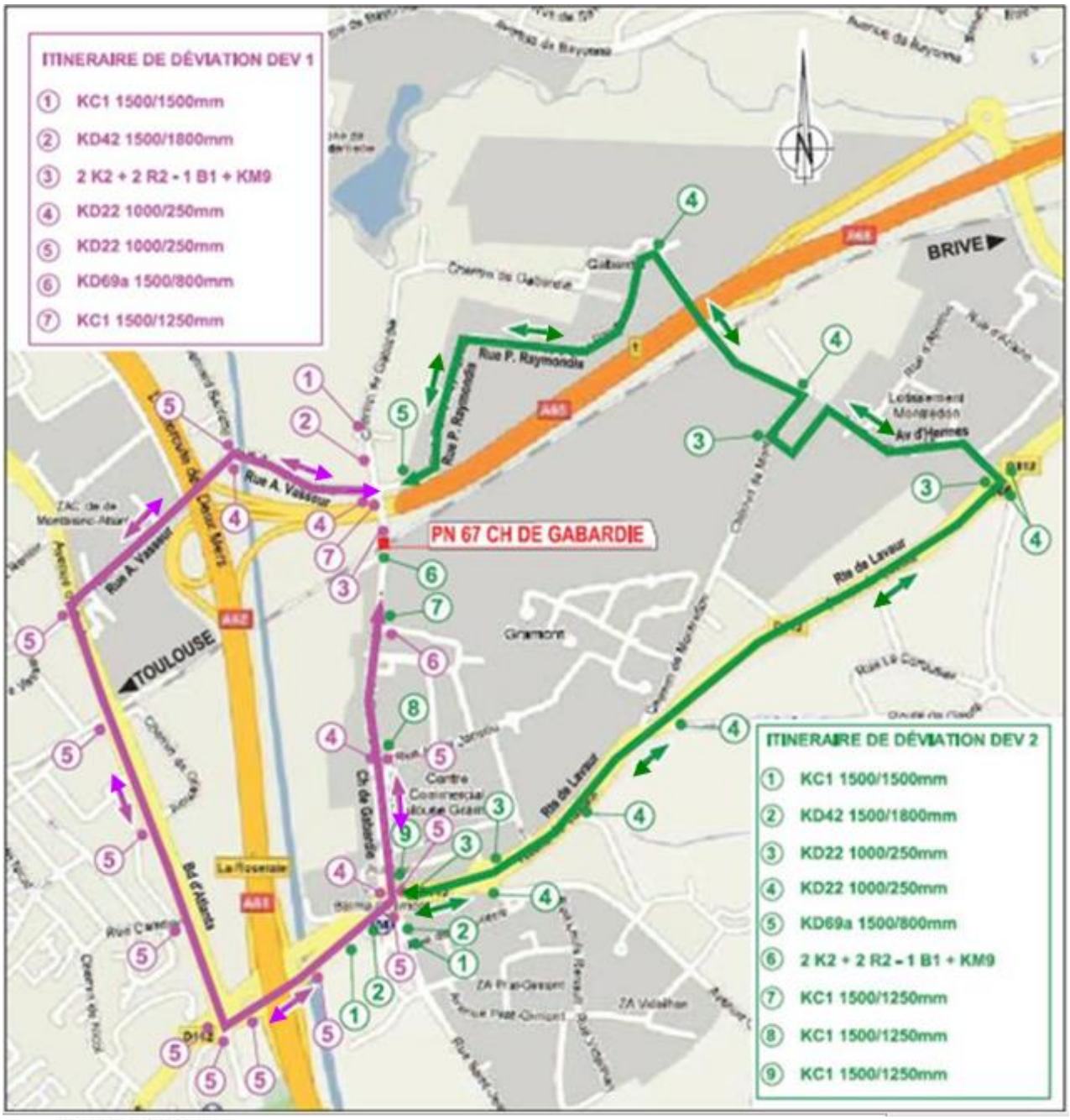
REPÉRAGE
73 bis rue des Fontaines, 31300 Toulouse
tel 05 61 35 35 52
cabinetreperage @wanadoo.fr



Chemin de Gabardie section 3 (passage sous l'autoroute)







LEGENDE

- VOIRIE FERMÉE
- ITINÉRAIRE DE DÉVIATION DEV 1 ET SENS DE CIRCULATION
- ITINÉRAIRE DE DÉVIATION DEV 2 ET SENS DE CIRCULATION

Vue en plan du passage à niveau n°67 existant

Vue en plan après suppression du passage à niveau n°67

DIRECTION TERRITORIALE MIDI-PYRÉNÉES
2 Esplanade Campans-Caffarelli
Immeuble Toulouse 2000 – Bât E – 31000 TOULOUSE

Tél : +33(0)5 34 44 10 60 – Fax : +33(0)5 34 44 10 66

Monsieur le Président de l'Autorité
Environnementale
CGEDD
Tour Séquoia
92055 LA DEFENSE CEDEX

Toulouse, le 3 décembre 2015

Vos Réf : AE/15/982
Objet : Suppression du PN67 à Toulouse

Monsieur le Président,

Par votre courrier en date du 20 octobre 2015, vous avez sollicité SNCF Réseau pour apporter des compléments au dossier repris en objet.

Ces compléments portent sur deux fonctionnalités, liées aux problématiques des bus et ITE dans le secteur des travaux envisagés.

J'ai le plaisir de vous transmettre en pièce jointe un mémoire en réponse, ainsi que ses deux pièces annexes.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur Territorial

Pierre BOUTIER

MEMOIRE EN REPONSE AUX OBSERVATIONS EMISES PAR L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

SUPPRESSION DU PN N°67 A TOULOUSE

VENDREDI 27 NOVEMBRE 2015

1. PREAMBULE

Par lettre en date du 20 octobre 2015, L'Autorité Environnementale sollicite SNCF Réseau pour apporter des compléments au projet de suppression du PN n°67 à Toulouse, adressé à l'AE par SNCF Réseau le 16 octobre 2015 dans le cadre de l'examen au cas par cas. Ces compléments portent sur deux fonctionnalités, d'après l'AE partiellement décrites.

L'AE précise :

1) *« Il est indiqué une modification du gabarit de l'ouvrage autoroutier voisin du PN, visant à y faire circuler des bus, sans que des données relatives à ce développement (avancement des réflexions, itinéraires projetés, etc.) ne soient présentées,*

2) *De même, il est fait mention dans les plans présentés d'une ITE, qui ne semble pas exister ou ne pas être en service aujourd'hui. Il serait nécessaire de préciser ce dont il s'agit, et ce que le projet prévoit à ce sujet ».*

La présente note a pour objet d'apporter les compléments d'analyse en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale.

2. REPONSE AUX OBSERVATIONS EMISES PAR L'AE

PROBLEMATIQUE BUS : APPROCHE D'UNE DESSERTE DU QUARTIER GABARDIE SUITE A LA SUPPRESSION DU PN N°67

Une analyse du territoire concerné par le projet de suppression du PN n°67 et sa zone d'influence large a été conduite par SMTC Tisséo, en lien avec Toulouse Métropole et SNCF Réseau, afin d'évaluer le besoin en offre de transport en commun dans le quartier de Gabardie.

Cette analyse, reprise en annexe 1 à la présente note intègre un historique de la desserte du quartier, un diagnostic de la situation actuelle et une proposition de scénario. En complément, l'analyse du PDU et du SCOT mettent en exergue que :

Analyse du PDU

La fiche action **A2** « **Résorber les zones d'insécurité routière »** de la thématique « Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie » prévoit la suppression du PN 67.

Il apparait par conséquent que la suppression du PN 67 et son remplacement par un ouvrage de franchissement inférieur est une des actions opérationnelles du PDU 2012 et répond à deux objectifs nationaux :

+ réduire les accidents de la route (objectif demandé au PDU),
+ supprimer les PN dangereux (programme validé par l'Etat).

Analyse du SCoT

Le PN n°67 est situé :

+ dans le territoire du cœur d'agglomération (Toulouse et sa première couronne). Les collectivités ont un objectif de densification et de desserte au quart d'heure en moyenne sur la journée par un réseau structurant maillé,
+ dans les portes métropolitaines de Lyon, qui englobent l'autoroute A68 (vers Albi et ensuite Lyon via une voie rapide), avec un objectif de renforcement des fonctions économiques et commerciales, au sein du pôle de Balma-Gramont, mais également à proximité, et un second objectif d'accueil conforté de l'activité économique,
+ dans la zone d'activité de Balma-Gramont, classé en sites d'intérêt métropolitain qui constituent des points d'ancrage de l'activité économique, stratégique, avec un objectif de desserte en TC performants pour les actifs du site, leur niveau d'accessibilité et la qualité de leur desserte en TC, ainsi que la priorité en matière d'aménagement (ces conditions étant prescriptives),
+ dans une zone d'accueil des commerces majeurs (c'est encore une prescription du SCoT), avec un développement possible de 100 000m² de surface commerciale dès lors qu'il y a un métro,

+ dans une zone d'emploi métropolitaine, cela signifie que le réseau de transport doit permettre aux salariés de venir travailler en TC, soit la nécessité de prévoir les infrastructures et le réseau TC nécessaire au maintien et au renforcement de l'accessibilité métropolitaine,
+ dans un pôle d'interconnexion majeur,
+ dans une zone à vocation principalement économique mais ceinturée par des zones de renouvellement urbain (de part et d'autre de l'A68 sur les communes de L'Union, Saint-Jean et Balma), ainsi que des zones de développement urbain de forte densité (les plus fortes au SCoT avec plus de 200 individus/hectare ou plus de 100 emplois/hectare.

Il apparait donc plus que nécessaire de préserver l'avenir en rendant possible le passage des matériels roulants par l'ouvrage projeté, ce qui répondrait au besoin de maillage des territoires et à l'objectif de mieux desservir les zones d'emploi à partir des zones d'habitation. Cela répond aux objectifs du SCoT et du PDU.

L'autoroute A68 constitue une coupure très forte dont le franchissement n'est actuellement possible que par des véhicules de gabarit réduit.

Les analyses des documents de planification urbaine, ainsi que celles portant sur le potentiel de transport concluent sur le besoin à moyen et long termes d'un désenclavement des secteurs proches du PN n°67 par la création d'un accès direct au métro.

C'est pourquoi SNCF Réseau et ses partenaires financeurs (Région Midi-Pyrénées et Toulouse Métropole) ont donc pris la décision de préserver l'avenir et profiter de cette opportunité d'études pour la suppression du PN n°67 pour prévoir dans le programme, la possibilité d'offrir une capacité de passage pour des véhicules de transports en commun, en lien avec la station de métro Balma-Gramont, et desservir ce secteur entre les communes de l'Union et Toulouse.

PROBLEMATIQUE ITE : CONTEXTE DE L'IMPLANTATION DE PLATEFORME DE GRANULATS EN MIDI-PYRENEES

Le Schéma de Carrière Régional et l'arrêté préfectoral de carrière de 2006 imposent sur Midi-Pyrénées que 25% des transports de granulats soit fait par une autre voie que routière à l'horizon 2020. Dans ce cadre, une démarche partenariale a été engagée entre l'Etat, l'UNICEM et SNCF Réseau courant 2009, à l'occasion de l'adoption du Schéma Directeur des Carrières (SDC) en Haute-Garonne. Celle-ci a été renforcée par les prescriptions du SDC dans l'Ariège.

Cette démarche s'est concrètement traduite notamment par un travail préalable d'identification de sites potentiels pour implanter une plateforme mutualisée de matériaux de carrière en périphérie immédiate de la ville de Toulouse. Les résultats ont été présentés en groupe de travail aux collectivités en avril 2010, puis affinés avec les carriers (des sites supprimés, des sites ajoutés).

Enfin, des études d'insertion et d'exploitabilité ont été menées en 2012 et 2013 par la DREAL, en lien avec SNCF Réseau sur les 8 sites potentiels suivants figurant sur la carte ci-après.

Les analyses ont porté sur les trois thèmes suivants :

+ position du site dans le territoire et les réseaux de transport : structure et capacité du réseau ferré, accès par embranchement ferré, gain de parcours routier, position géographique ;
+ terrain répondant aux besoins du programme : activités actuelles, environnement, dimensions, forme, possibilités d'extension, organisation interne ferroviaire et routière ;
+ coûts et horizon de mise en œuvre : coût d'aménagement et délai de mise en œuvre.

Ces analyses mettent en exergue que le site de Gramont, situé à proximité immédiate du passage à niveau n° 67, est l'un des deux sites à privilégier pour l'implantation d'une plateforme de matériaux (l'autre étant à Fenouillet). Ce site de Gramont jouxte les emprises de la Sablière MALET.

Le site de Gramont présente notamment comme principaux atouts, par rapport à celui de Fenouillet, de disposer d'une bonne position géographique et d'une superficie suffisante. De plus, un embranchement ferroviaire existe déjà. Cet embranchement est constitué de deux parties :

- la première dessert directement, depuis les voies ferrées principales, le camp militaire situé à proximité immédiate du PN n° 67 ;
- la seconde est un sous embranchement, abandonné depuis les années 80.

Ce sous embranchement traverse le site pressenti et pourrait servir d'accès à la plateforme, sous réserve de préserver cette faisabilité dans le cadre du projet de suppression du PN n° 67,.

Le plan des opérations envisagées en annexe 2 à la présente note localise les équipements mentionnés ci-avant.

Aussi, dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau 67, SNCF Réseau et ses partenaires financeurs (Région Midi-Pyrénées et Toulouse Métropole) ont donc pris la décision de préserver l'avenir, en inscrivant dans le programme de cette opération l'étude des mesures conservatoires maintenant la possibilité de réactiver ultérieurement le sous embranchement existant entre l'ITE des militaires (reconstitué lors du doublement du Quart Nord Est en 2013) et la Sablière MALET, qui constitue le site privilégié à ce stade pour la création d'une plateforme de granulats dédiée à l'agglomération toulousaine.

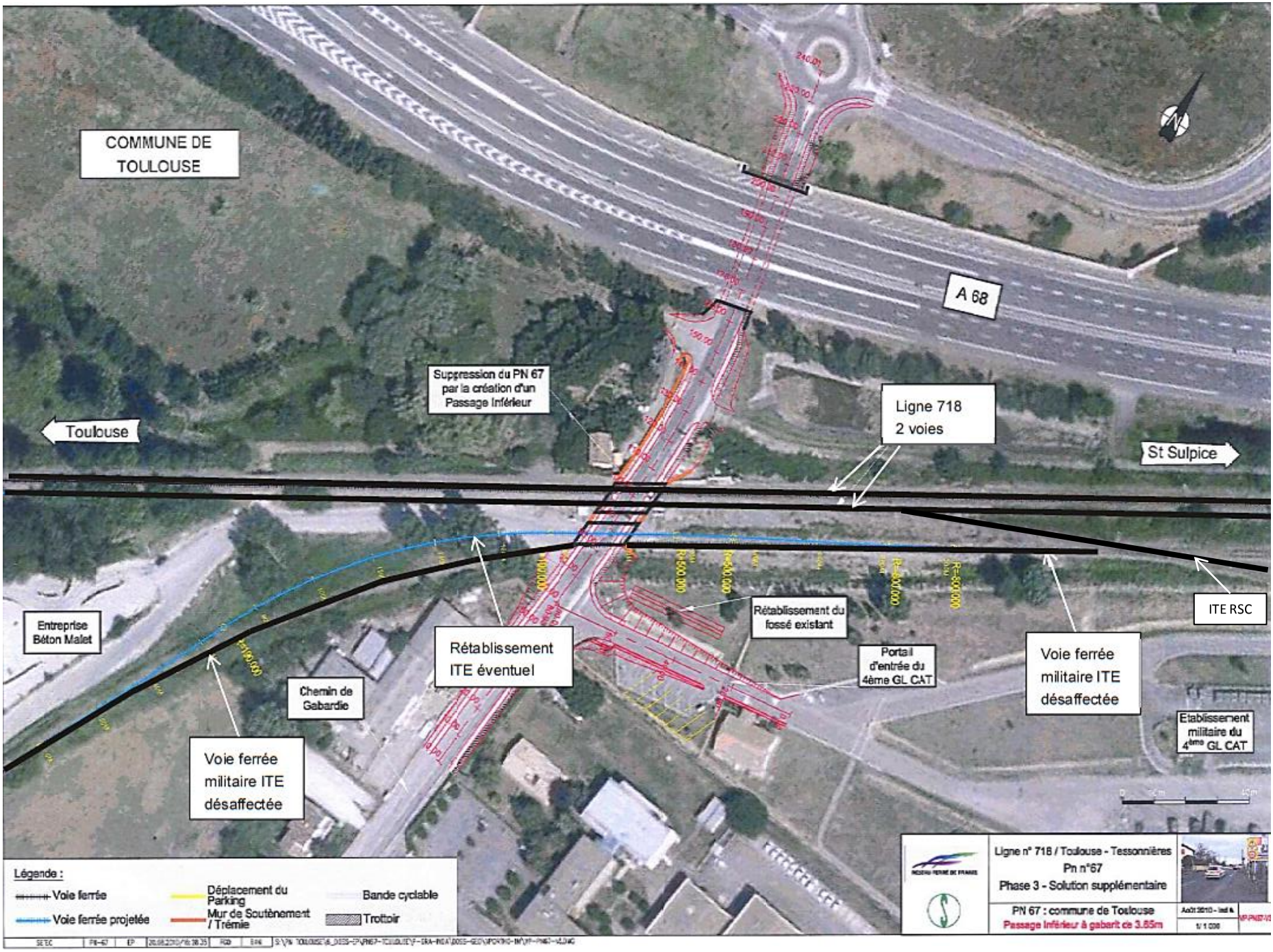
CONTRIBUTEURS

AUTEUR	DESCRIPTION
Robert LANSONNEUR	**Auteur**
Jean Marc MAKON	**Relecteur**
Chantal LACOMBE	**Valideur**

DOCUMENTS JOINTS

DOCUMENT	DESCRIPTION
Annexe 1	Approche d'une desserte du quartier Gabardie suite à la suppression du PN n°67
Annexe 2	Plan des operations envisagées

Suppression du passage à niveau n°67 **Plan des opérations envisagées (Source SNCF réseau)**



Dossier suivi par :
Dominique SALAS - 05.67.77.80.91
Mylène DELPLANQUE - 05.67.77.80.77
MAJ 23.11.2015

Fiche

Analyse de la demande

Direction Mobilité

Service Etudes et Organisation du Réseau

Approche d'une desserte du quartier Gabardie (Balma) suite à la suppression du PN67

Rappel de la demande

- Objectifs

Faire une **analyse du territoire** pour évaluer le besoin en offre de transport en commun dans le quartier de Gabardie.

Cette étude comprend un **historique** de la desserte du quartier, **diagnostic** de la situation actuelle, proposition de **scenarii** et **perspectives**.

- Origine de la demande

Deux projets de trémies au niveau du chemin de Gabardie par Toulouse Métropole et la SNCF :

- Abaissement de la voirie sous l'A68 pour une hauteur de trémie à 3.90 mètres ;
- Suppression du passage à niveau et création d'une trémie en dessous des voies ferrées.

Demande de la SNCF sur les possibilités de desserte du quartier de Gabardie en passant par cette voie réaménagée.

Synthèse de l'analyse

- Bilan du diagnostic

- Une offre TC sur le secteur qui a été supprimée en 2005 (branche de la ligne 20)
- Un territoire sans équipement, hormis les entreprises et la crèche à l'entrée du quartier.
- Une zone d'emplois enclavée : deux accès et voirie de la zone d'habitat non accessible aux TC.
- Une zone d'habitat peu peuplée (320 habitants recensés en 2010).
- L'aménagement de la voirie ne permet pas à des bus standards de circuler dans la zone d'habitat.

- Synthèse

La mise en place d'une offre en TC paraît peu pertinente à l'heure d'aujourd'hui au regard des éléments de diagnostic et du potentiel captable (seulement 1101 personnes captables, dont à peine 8% sont susceptibles d'emprunter les TC d'après l'enquête EMD de 2013). La suppression de la ligne 20, qui avait été déviée entre 2003 et 2005 pour desservir le quartier, confirme cette observation.

- Scénario proposé

À l'heure d'aujourd'hui, la seule offre qui paraîtrait adaptée à ce type de territoire serait une desserte de type « emploi ». Ce service fonctionnerait du lundi au vendredi, en heures de pointe du matin et du soir, avec une desserte en milieu de journée pour permettre un aller-retour sur la demi-journée.

Cette offre permet de couvrir les besoins en déplacements des employés travaillant dans la zone, mais également d'assurer la liaison avec le métro pour les migrations pendulaires des habitants du quartier Gabardie.

Au regard du PLU, le quartier Gabardie n'intégrera pas de projets d'urbanisation et de densification dans les prochaines années. Cependant, une desserte TC régulière deviendrait intéressante dans le cadre d'une ouverture sur L'Union et les communes du Nord-Est, qui profiteraient d'un désenclavement de leur territoire et d'un rabattement direct sur la station Balma-Gramont.

DOCUMENT DE TRAVAIL

Localisation du quartier Gabarbie

Historique de la desserte du quartier

Entre 2003 et 2005, la ligne 20 du réseau Tisséo a été déviée pour desservir le quartier Gabardie. Cette offre était de 11 courses par jour.

La « fréquentation quasi-inexistante » (entre 0 et 3 montées par jour) observée sur les trois arrêts créés sur ce territoire a engendré la suppression de cette arête en 2005.

Éléments de diagnostic

Documents de planification

-PDU

La réflexion initiée dans le cadre du PDU montre que le quartier de Gabardie est un territoire à considérer car il est situé dans :

- le cœur d'agglomération ;
- une zone d'activités ;
- une zone d'accueil des commerces ;
- une zone d'emplois métropolitaine ;
- un pôle d'interconnexions majeur ;
- une zone à vocation essentiellement économique.

- PLU

Au regard du PLU [cf. Annexe] et des éléments donnés par Toulouse Métropole, il semblerait que les lots situés dans la zone d'activités soient en grande majorité occupés. Les parcelles inoccupées actuellement ne « devraient pas tarder à accueillir des entreprises ».

De plus, le PLU n'indique que très peu de parcelles à urbaniser dans le secteur d'habitat. Il n'y aura

DOCUMENT DE TRAVAIL

Voirie

La voirie qui dessert le quartier d'habitat au Nord du territoire ne permet pas à un bus standard de circuler : la voirie a une largeur inférieure à 6 mètres sur la grande majorité du chemin. Ainsi, à moins d'un réaménagement des voies, la desserte en Transport en Commun se ferait avec un minibus (20 places maximum).

Temps de parcours (depuis le haut du chemin de Gabardie)

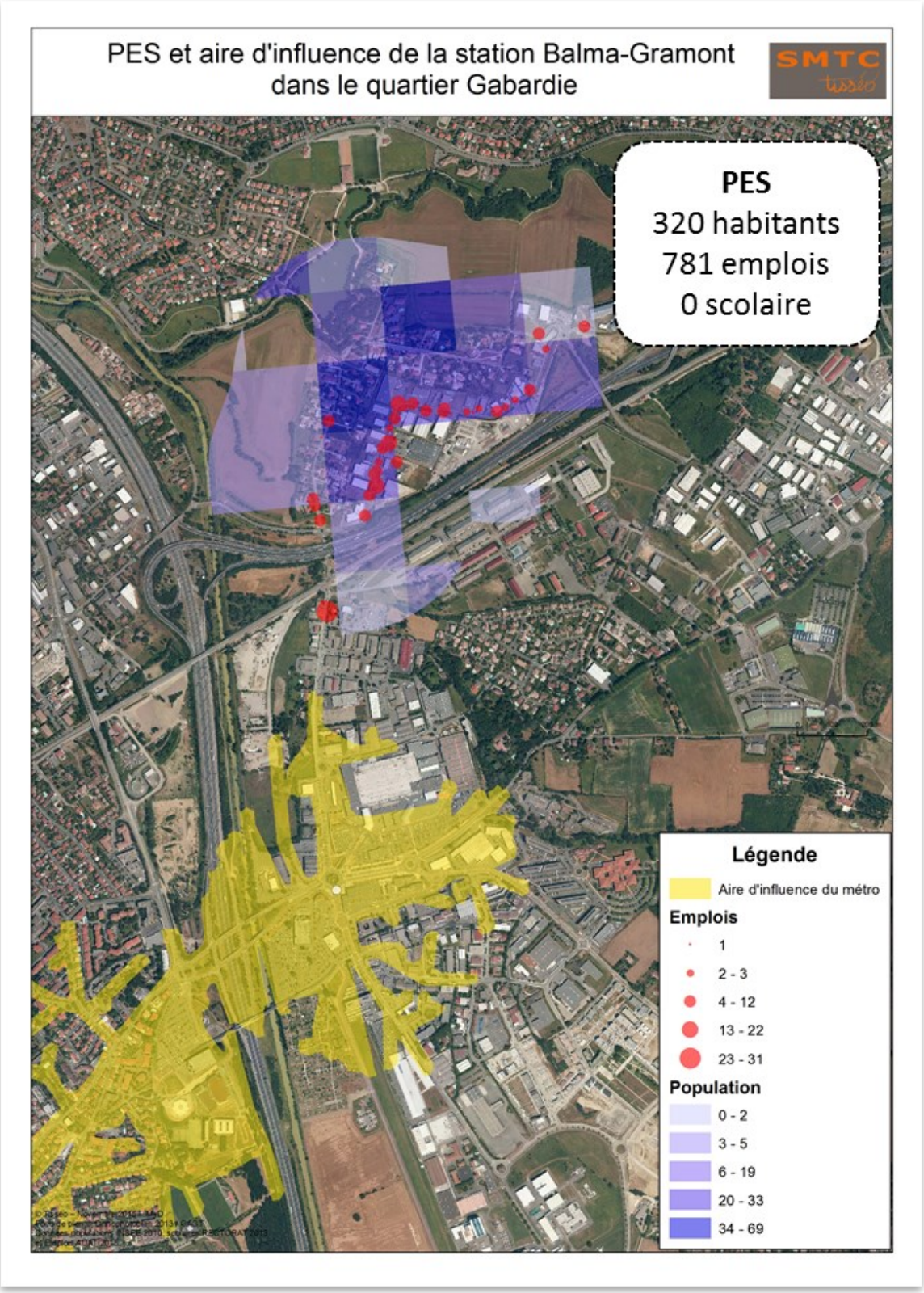
- Temps de parcours à pied : 20 minutes
- Temps de parcours à vélo : 7 minutes
- Temps de parcours en mode motorisé : 8 minutes

La saturation des voies au niveau du rond-point de la station Balma-Gramont engendre un temps de parcours plus conséquent pour les modes de transport mécanisés. Ainsi, il est plus rapide de parcourir la distance entre le quartier de Gabardie et le métro en vélo, surtout durant les heures de pointe. Le gain de temps entre la voiture et la marche à pied n'est que de 12 minutes. Pour que la ligne soit attractive, il faudrait donc que le cadencement soit inférieur à cette durée. Or, le potentiel de la zone ne permet pas une fréquence aussi régulière.

D'autre part, la photo ci-contre montre que les trottoirs sont sources de stationnement illicite, limitant ainsi la circulation des piétons entre le territoire étudié et le métro. Il existe donc des freins à l'utilisation du vélo et de la marche à pied.

DOCUMENT DE TRAVAIL

Les potentiels captables



La ligne 111 (desserte du parc Technologique du Canal vers le métro de Ramonville) du réseau Tisséo se rapproche du type d'itinéraire étudié sur le quartier de Gabardie. Afin d'estimer la fréquentation de ce dernier, le rapport entre le nombre de validations enregistré sur la ligne 111 et son potentiel captable peut être l'appliqué à celui de l'itinéraire à l'étude.

Le temps de parcours de l'itinéraire étudié étant plus important, l'attrait de la ligne serait donc un peu moindre que celui de la ligne 111. La fréquentation peut être estimée **entre 24 000 et 26 000 validations** par an, soit entre 110 et 120 validations par jour.

Définition de l'offre

Dans l'hypothèse d'une confirmation du potentiel à terme sur le quartier de Gabardie par Toulouse Métropole, une simulation d'une desserte en heures de pointe a été réalisée. Cette projection a été calculée sur la base d'une desserte du lundi au vendredi, fonctionnant toute l'année et en heures de pointe.

Cette desserte de « type emploi » fonctionnerait entre 6h30 et 9h30, 12h et 14h, 16h - 19h pour permettre aux habitants de se rendre à leur travail, et aux employés du territoire d'accéder à leur entreprise.

Simulation de desserte HP	Nb bus	Offre	Nb courses	KMC/jour	KMC/an	Coût*
Offre Hiver	1	15' HP	32	160	26 880	80 640 €
Offre Vacances	1	20' HP	24	120	6 000	18 000 €
				TOTAL	**32 880**	**98 640 €**

* Coût utilisé : 3€/km

Perspectives

- Une desserte vers L'Union

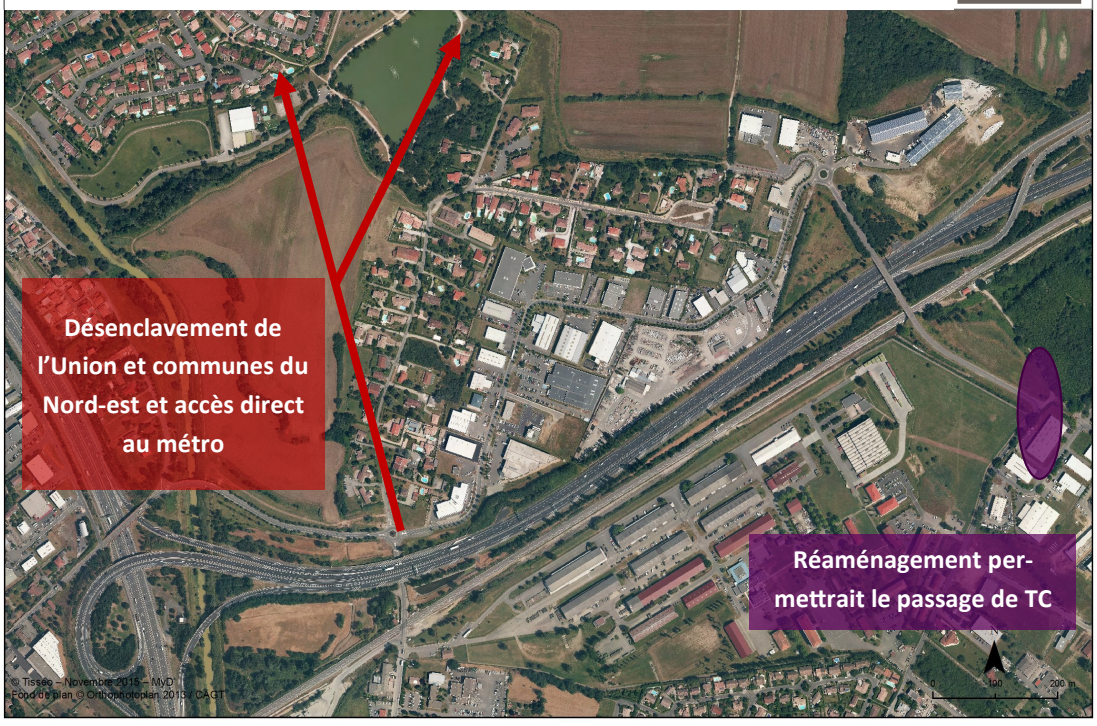
L'enjeu principal de l'ouverture de ce quartier serait de créer une liaison directe vers L'Union, et désenclaver ainsi les communes du Nord-Est. Ce contournement par l'arrière permettrait aux TC, et autres véhicules, d'éviter le goulot d'étranglement qui existe sur la D888.

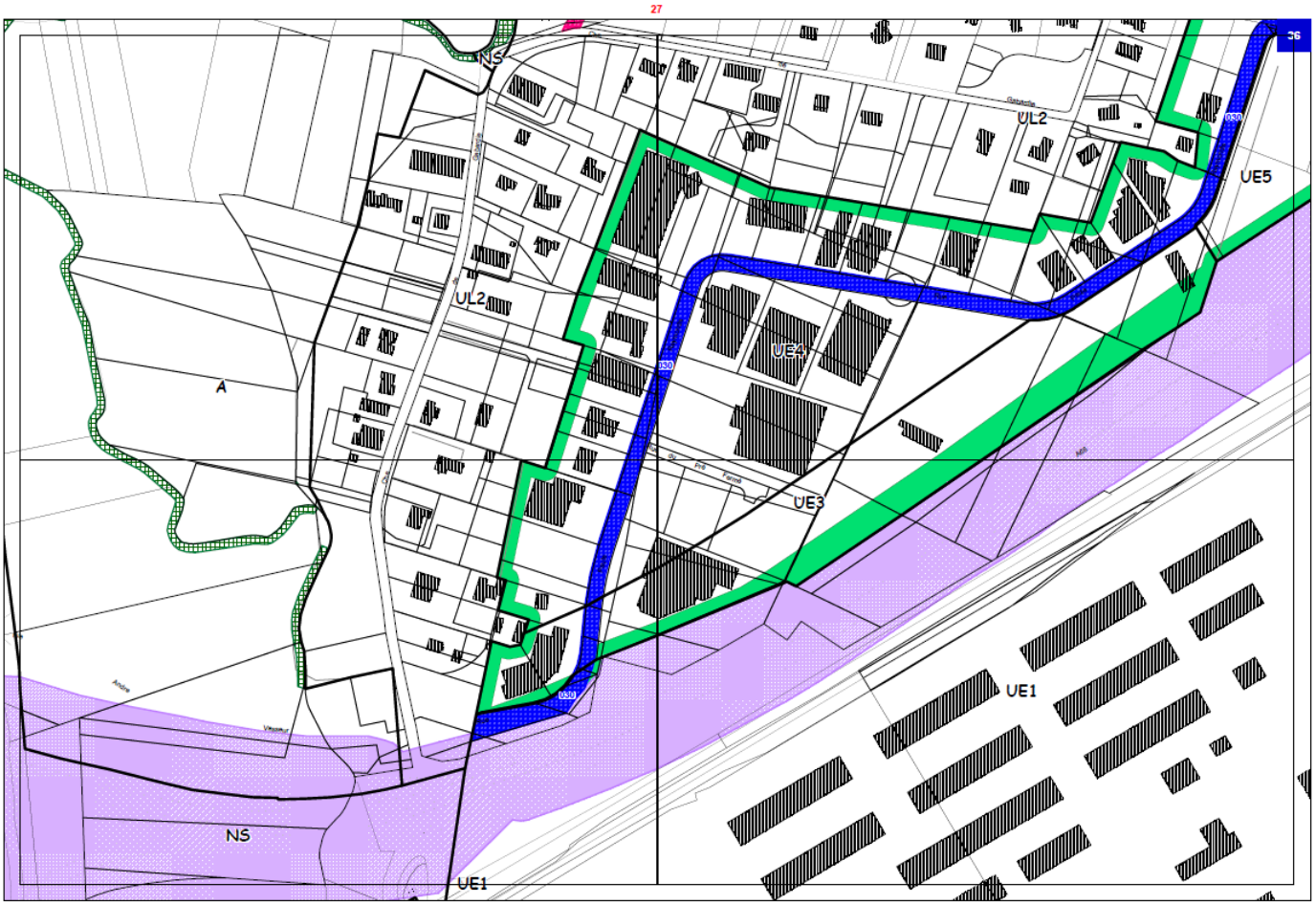
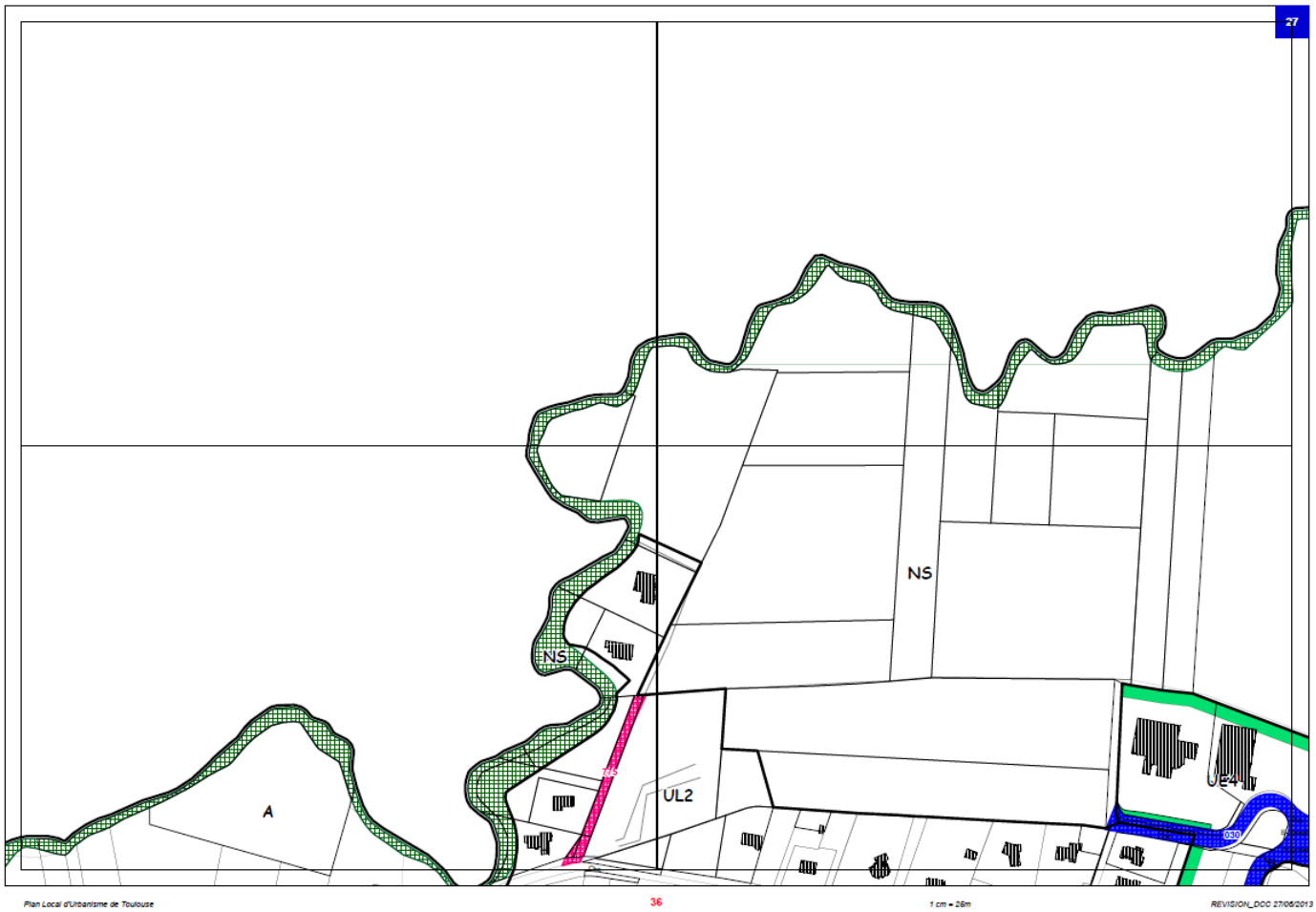
- Réaménagement du chemin de Montredon

Dans l'état actuel, la voirie du chemin de Montredon ne permet pas d'accueillir de TC. En effet, le virage présenté ci-dessous entraîne un manque de visibilité, le passage est trop étroit pour que les bus se croisent et la chaussée n'est pas dimensionnée pour les Poids Lourds.

Cependant, un réaménagement de cette infrastructure, couplé avec les aménagements prévus au niveau du PN67 et de l'autoroute, pourrait permettre d'irriguer la zone avec la déviation d'une ligne régulière.

Perspectives pour la desserte du quartier Gabardie



DOCUMENT DE TRAVAIL

Annexe : PLU Gabardie (Source : Mairie de Toulouse)