

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



N° 14734\*02

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

*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 <b>20/03/2014</b>	Dossier complet le <b>28/04/2014</b>	N° d'enregistrement <b>F-073-14-C-0032</b>

#### 1. Intitulé du projet

Achèvement du doublement de la voie ferrée entre Arènes et Colomiers (Ligne de Auch)

#### 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
5° a) - Infra ferroviaires	- Voie ferroviaire d'environ 1,8 km (supérieure à 500m)
5° b) - Infra ferroviaires	- Adaptation d'une halte ferroviaire (Lardenne)
6° d) - Infrastructures routières	- Création de routes (d'environ 200m) d'accès à la trémie (dans le cadre de la suppression des deux passages à niveau)
7° a) - Ouvrage d'art	- Création d'un pont d'une longueur d'environ 80 mètres (inférieure à 100m) au dessus de la rocade toulousaine
7° b) - Ouvrage d'art	- Tunnel ou tranchée couverte < 300m (suppression PN Lardenne et St-Martin)

#### 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

L'opération consiste à achever la double voie ferrée entre Arènes et Colomiers, soit 1,8 km entre les points kilométriques 10,940 et 12,800.

Elle s'accompagne de l'étude

- de la suppression des passages à niveau n°15 (Lardenne) et 16 (St-Martin) par ouvrage dénivelé ;
- de l'étude de l'allongement des quais en fonction du matériel roulant envisagé par l'autorité organisatrice des transports régionaux (AOT).

#### 4.2 Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont :

- amélioration du service (fréquence et/ou desserte)
- mise en sécurité de la traversée des voies en secteur urbain / péri-urbain (étude d'opportunité en vue de supprimer les deux passages à niveau).

#### 4.3 Décrivez sommairement le projet

##### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

Réalisation des travaux de génie civil (OA et terrassement) afin d'élargir la plate-forme ferroviaire et les ouvrages d'art existants.

Travaux de pose des équipements ferroviaires :

- pose de la nouvelle voie sur 1,8 km ;
- travaux de signalisation afin de l'adapter à la nouvelle configuration.

Allongement de certains quais

Suppression des passages à niveau 15 et 16 (probablement par ouvrage dénivelés type pont-rails).

Réaménagement de la halte de Lardenne (actuellement sur voie ferrée unique disposant d'un seul quai).

##### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Après la réalisation des travaux, l'exploitation ferroviaire se fera sur une double voie banalisée (circulation des trains dans les deux sens sans distinction des voies) entre Arènes et Colomiers.

Le Conseil Régional Midi-Pyrénées, AOT, souhaite améliorer les services en termes de dessertes et de fréquence, mais sans pour autant augmenter le nombre de trains sur cet axe.

Les passages à niveau seront remplacés par des ouvrages dénivelés aptes au passage des véhicules actuellement autorisés et en cohérence avec les gestionnaires des voiries (y compris mode doux et personnes en situation de handicap).

#### 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).

Au stade actuel des études (études préliminaires), les procédures identifiées sont les suivantes :

- Dossier d'examen au cas par cas
- concertation préalable au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme
- enquête de commodo et d'incommodo (PN n°15 & 16)
- Dossier Loi sur l'eau
- Dossier de saisine Archéologie
- Dossier de demande d'avis à l'Architecte des Bâtiments de France (ABF)
- Enquête publique au titre du code de l'expropriation (PN et halte de Lardenne) ou enquête publique au titre du code de l'environnement (en fonction de la décision objet de la demande d'examen)
- Enquête parcellaire

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

Demande d'examen au cas par cas en application de l'annexe III de la directive 85/337/CE

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Terrassement (4 mètres de large sur 1,8 km)	7 200 m <sup>2</sup>
Pose d'une seconde voie ferrée	1,8 km
Création d'un pont-rail sur la rocade	80 mètres de long
Création de deux ponts-rails (supp. PN)	cadres 4,40m x 15m x 15m
Création de routes (supp. PN)	5 mètres de large sur 200 mètres de long (en cumulé)

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques <sup>1</sup>
Toulouse	Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___ Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° : Point de départ : Long. <u>43 °35 ' 54 "</u> ___ Lat. <u>1 ° 22 ' 39 ;12</u> ___ Point d'arrivée : Long. <u>43 °35 ' 45 "</u> ___ Lat. <u>1 ° 24 ' 02 ;47</u> ___ Communes traversées : Toulouse, quartiers de St-Martin-du-Touch, Lardenne, Les Capelles et TOEC.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui  Non

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

Création de la voie ferrée en 2003 (dossier IMEC clos au 21/11/2001)

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

<sup>1</sup> 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 ?

Dans le périmètre d'étude, l'occupation des sols est dominée par des zones urbaines :

- domaine public ferroviaire (ligne Toulouse - Auch) ;
- domaine public routier (ch. des Capelles, ch. de Tournefeuille, ch. Salinié, rocade, ch. Teynier) ;
- parcelles privées (proches des PN et pour le réaménagement de la halte de Lardenne) non bâties
- espace semi-naturel et boisement.

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  Non

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

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la communauté urbaine Toulouse métropole, commune de Toulouse a été approuvé par le conseil de communauté du 27 juin 2013. Il est opposable depuis le 8 juillet 2013.

Le projet est concerné par les zones UI (zone urbaine d'intérêt collectif), UP (zone urbaine de projet), UE (zone urbaine économique), UL (zone urbaine limitée), NL/NS (zones naturelles), UM (zone urbaine mesurée).

Charte Inter-SCOT.

SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

### 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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF type I "le Touch et milieux riverains en aval de Fonsorbes" (Z2PZ0214) est située à proximité immédiate, mais en dehors des zones de doublement et celles de suppression des PN.
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans le périmètre du plan de gêne sonore de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (limite zone III).

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ville de Toulouse est couverte par un PPRI approuvé le 10 décembre 2011 par le Préfet de la région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne. Les secteurs du doublement et des PN ne sont pas en zones inondables, ni concernés par un zonage lié au PPRI.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Au niveau de ce projet, il existe des anciens sites industriels de part et d'autre de la voie ferrée. Lors des travaux cet aspect sera pris en compte afin de se prémunir de sols éventuellement pollués.
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans la zone de répartition des eau Midi-Pyrénées.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Deux sites inscrits et un site classé se situent aux alentours des zones concernées par le projet (le plus proche est le site inscrit de "Parc du Domaine du Calquet" situé à 215 mètres de la voie ferrée).
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	supérieur à 2km
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 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 ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Durant les travaux de cuvelage (pont-rail des PN n°15 et 16), pompage de la nappe. La construction de ponts-rails nécessitera la création d'ouvrage disposant d'un cuvelage étanche au vue de la hauteur de la nappe (entre 2,6 et 7 mètres sur les zones concernées par les deux PN).
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Au niveau des passages à niveau, la mise en place de cadre et trémie d'accès nécessitera une excavation des terres. Celles-ci seront analysées pour une éventuelle réutilisation dans le cadre de la construction du doublement (travaux de terrassement).
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Au niveau du doublement, l'agrandissement de la plateforme nécessitera l'apport de matériaux. Toutefois, la ligne étant proche du terrain naturel, cet apport ne sera pas conséquent. Voir cadre ci-dessus.
<b>Milieu naturel</b>	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe dans une zone fortement urbanisée.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le doublement de la voie, l'aménagement des haltes et la suppression des PN se situent en dehors des zones naturelles.
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Retrait et gonflement des argiles : aléa moyen au niveau du PN n°16, aléa faible au niveau du reste des zones concernées.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Durant la phase de chantier, des nuisances sonores pourront se faire sentir de façon temporaire.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Durant la phase de chantier, des nuisances olfactives pourront se faire sentir de façon temporaire.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Durant la phase de chantier, des vibrations pourront se faire sentir de façon temporaire.	
Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>			<p>Durant la phase de chantier, des émissions lumineuses pourront se faire sentir de façon temporaire.</p>
<b>Pollutions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>			<p>Durant la phase de chantier, des rejets polluants (gaz d'échappement, etc.) pourront se faire sentir de façon temporaire.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>			<p>Pompage durant la phase de travaux pour mise en oeuvre des ponts-rails ; rejets dans les réseaux idoines (à définir précisément durant les phases d'études détaillées).</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>			<p>Les terres excavées, dans le cadre de la suppression des PN, peuvent être considérées comme des déchets inertes.</p> <p>Les effluents et déchets produits dans le cadre du chantier seront traités en conformité avec la réglementation en vigueur.</p>
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>			<p>A vérifier suite au dossier de saisine Archéologique.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>			<p>Le projet nécessitera des acquisitions de terrains et des aménagements au niveau des passages à niveau.</p>

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 :

Le projet de création de la ZAC de St-Martin-du-Touch intègre des études en vue de la suppression du PN n°16 [études menée par OPPIDEA (SPLA d'aménagement) sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole].

Les deux projets se sont coordonnés dans le cadre de cette étude de suppression.

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.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , 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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	<b>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°</b> : 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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>

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

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

Objet

## 9. Engagement et signature

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

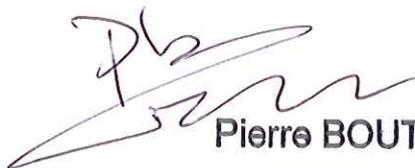
Fait à

Toulouse

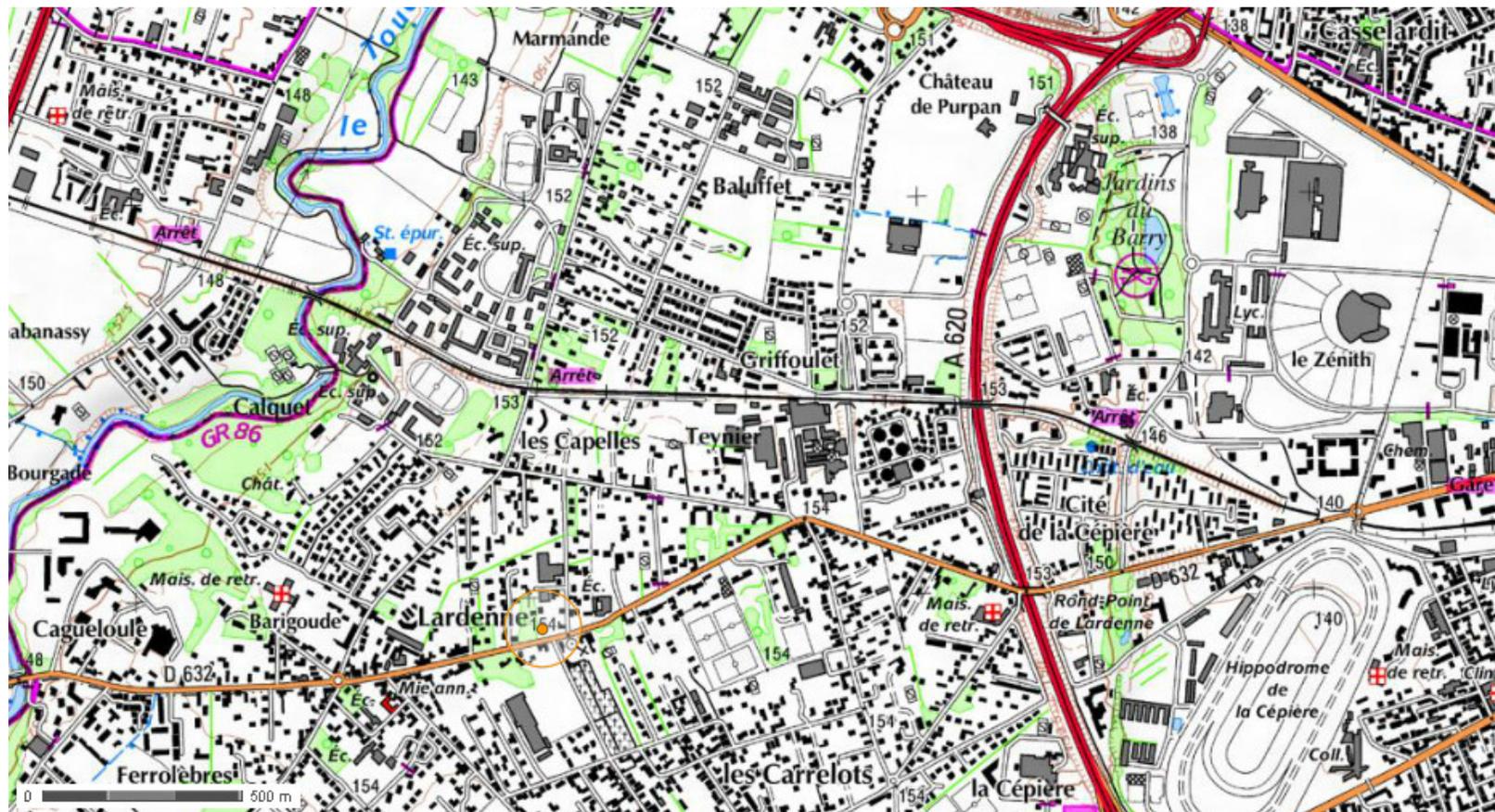
le,

19/3/14

Signature

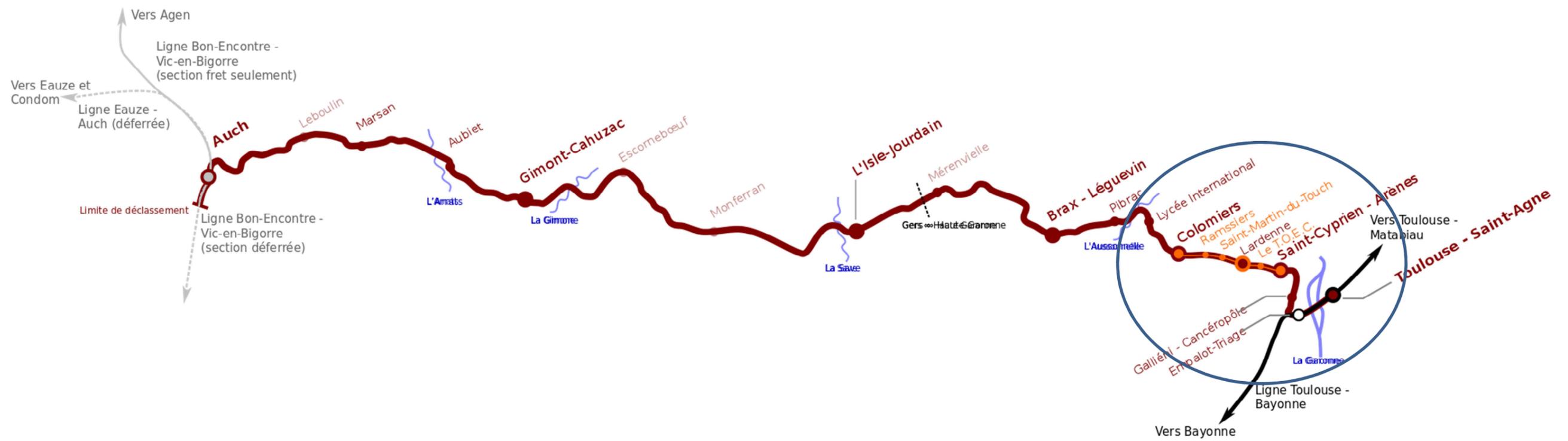
  
Pierre BOUTIER

Secteur St-Martin - Le Toec



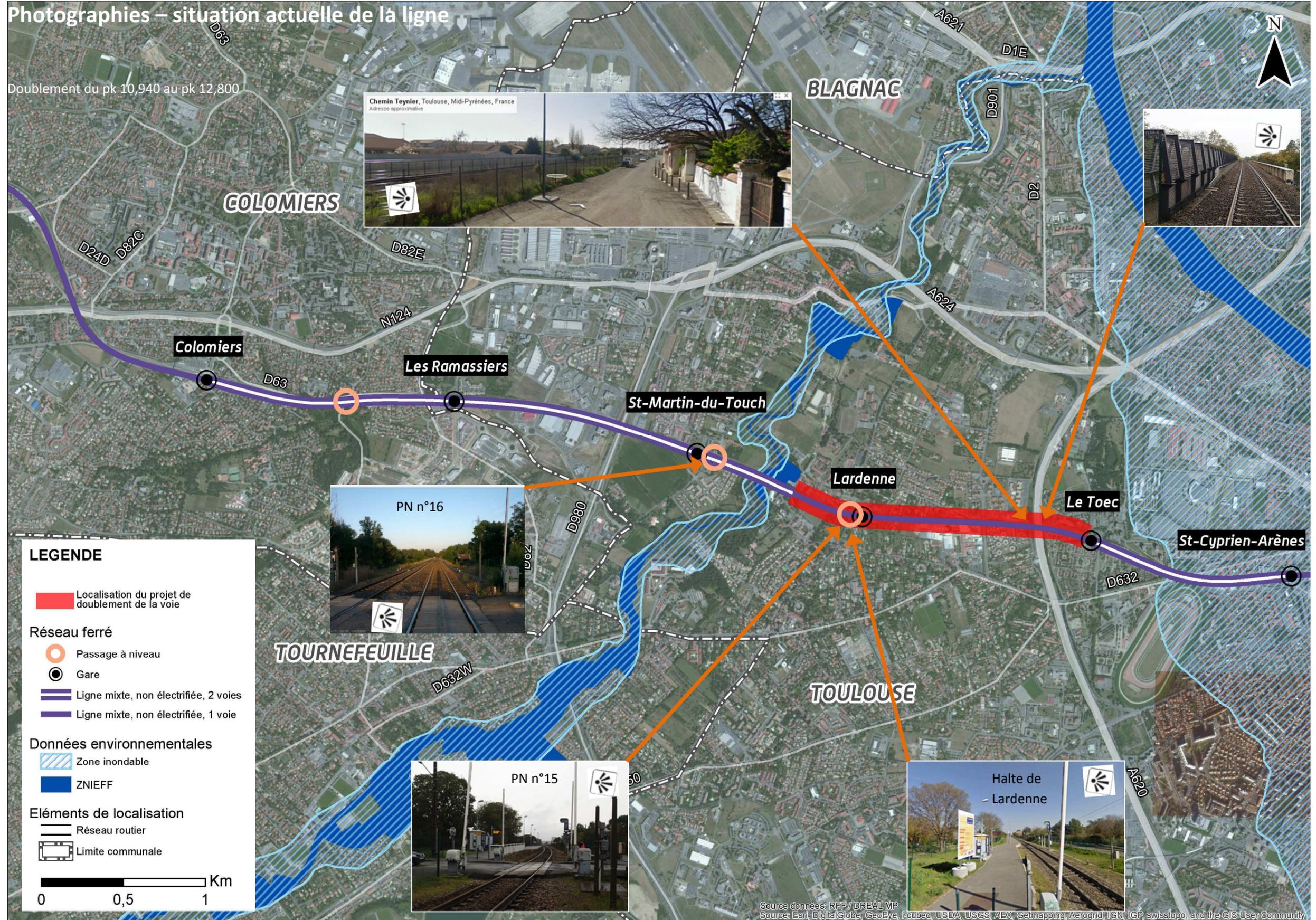
Longitude : 1° 23' 24.9" E  
Latitude : 43° 35' 46.1" N

# Plan de situation de l'achèvement du doublement de la voie entre Arènes et Colomiers



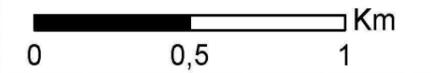
# Photographies – situation actuelle de la ligne

Doublément du pk 10,940 au pk 12,800



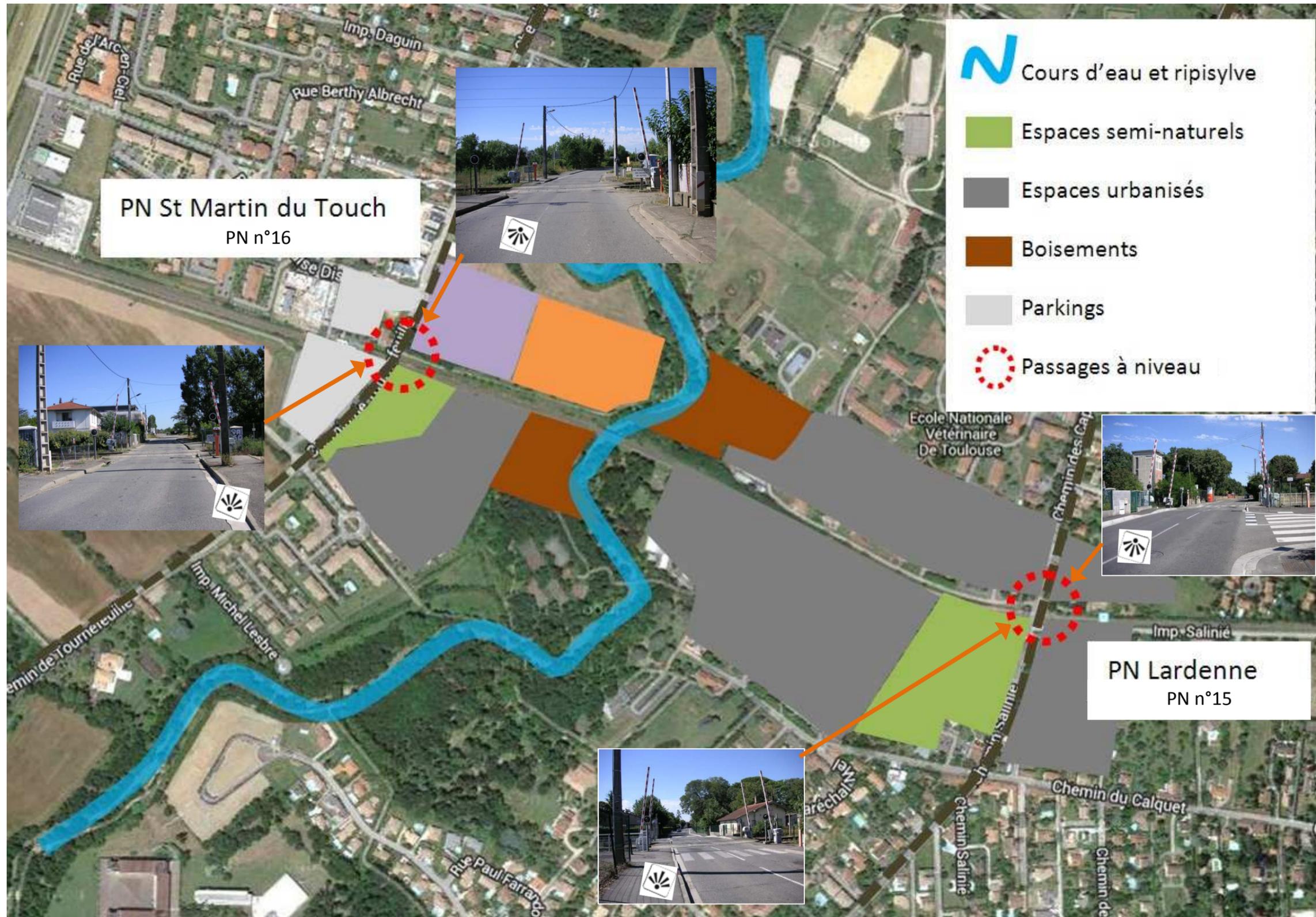
## LEGENDE

- Localisation du projet de doublement de la voie
- Réseau ferré**
- Passage à niveau
- Gare
- Ligne mixte, non électrifiée, 2 voies
- Ligne mixte, non électrifiée, 1 voie
- Données environnementales**
- Zone inondable
- ZNIEFF
- Éléments de localisation**
- Réseau routier
- Limite communale



Source données: RFF / DREAL MP  
 Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, i-cubed, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community

# Photographies – situation actuelle PN 15 & 16



## Complément d'information suite courrier du CGEDD en date du 31 mars 2014 sous référence AE/14/328

Le dossier de demande d'examen au cas par cas relatif au projet d'achèvement du doublement de la voie ferrée entre Arènes et Colomiers a été envoyé le 20 mars 2014, à l'Autorité environnementale.

Cette dernière considère que ce dossier doit faire l'objet de complément (cf. lettre du 31 mars 2014). Les éléments de précisions sont apportés ci-après.

### 1. Ouvrages d'art et travaux de réaménagement

#### Plan type de l'ouvrage sur la Rocade (en cours de définition dans le cadre des études) :

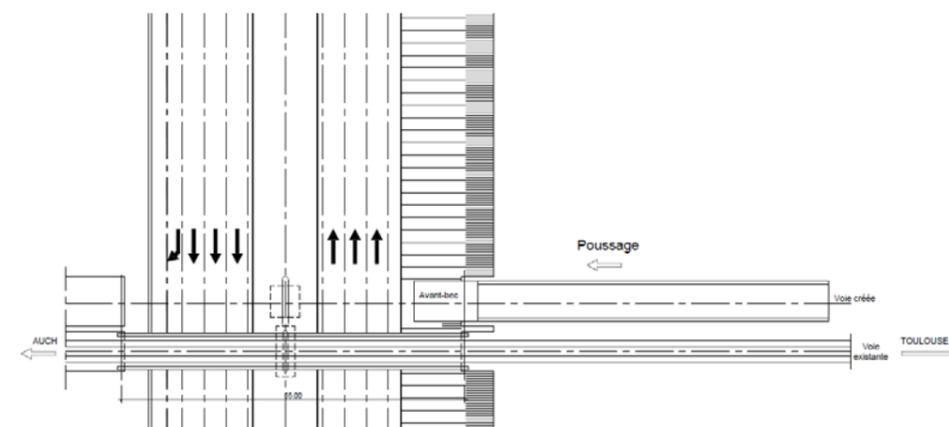
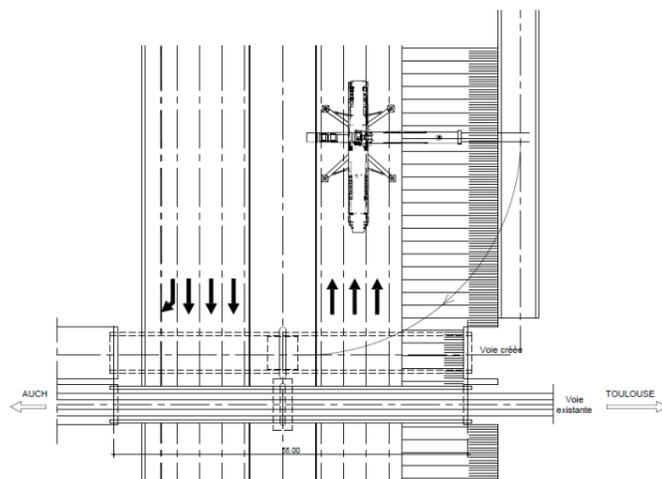
Actuellement les études sont menées sur la base de trois scénarios appelés 1a, 1b et 2 :

Scénarios	Méthode de construction	Impact sur l'exploitation ferroviaire / routière	Avantages / Inconvénients
1a : Pont à poutres latérales, 2 travées continues. → Poussé	Poussage du tablier, avec prédalles, Bétonnage du hourdis en place	Ferroviaire : Néant Routière : 1 nuit + alternat	+ Ouvrage continu, pas d'impact sur l'exploitation ferroviaire - Préparation de la plateforme de lancement, déplacement d'équipements ferroviaires, écran de protection.
1b : Pont à poutres latérales, 2 travées continues. → Posé à la grue	Pose à la grue de la charpente métallique + prédalles, Bétonnage du hourdis en place	Ferroviaire : 1 coupure pour pose à la grue à proximité VF Routière : 1 nuit + alternat	+ Ouvrage continu - Grue de forte capacité (colis=100 tonnes)
2 : Pont à poutres latérales, 2 travées isostatiques. → Posé à la grue	Pose à la grue de la charpente métallique + prédalles, Bétonnage du hourdis en place	Ferroviaire : 2 coupures pour pose à la grue à proximité VF Routière : 2 nuits + alternat	+ Grue de faible capacité (colis=50 tonnes) - Ouvrage non continu, tonnage charpente plus important.

Les deux méthodes de pose correspondent à :

- un grutage du tablier à partir d'une aire de préfabrication perpendiculaire à la voie ferrée

- un poussage du tablier à partir d'une aire de préfabrication dans l'axe de la future voie ferrée



**Solutions à l'étude pour la suppression du PN n°15 (Lardenne) :**

Quatre solutions sont actuellement à l'étude, deux côté Sud et deux côté Nord de la voie ferrée :

Solutions SUD

Contre-allées à sens unique



Contre-allées à double sens



Solutions NORD

Contre-allées à sens unique

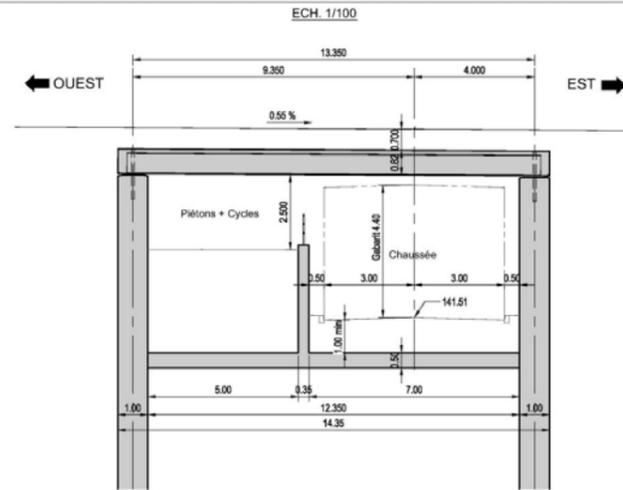


Contre-allées à double sens



Coupe transversale type d'un ouvrage « pont rail »:

COUPE TRANSVERSALE SUR OUVRAGE Gabarit 4.40m



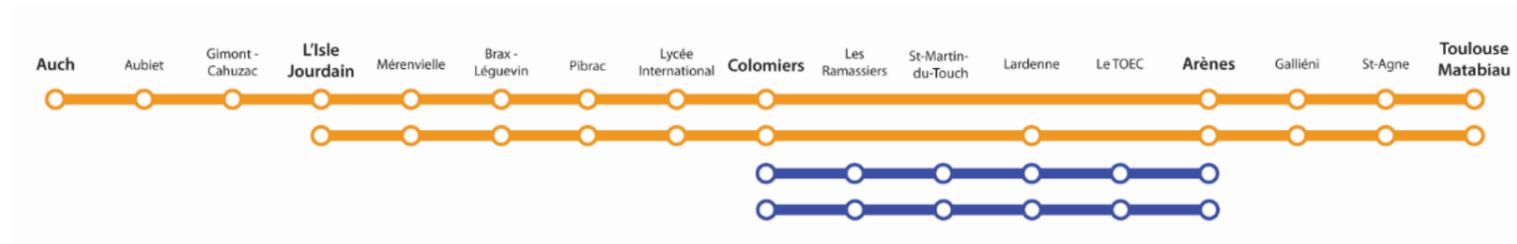
**Travaux de réaménagement de la halte ferroviaire de Lardenne**

Au niveau de l'adaptation de la halte ferroviaire de Lardenne, les études de suppression du passage à niveau n°15 et l'analyse des flux routiers et piétons oriente une reconstruction côté Ouest du PN (cf. plan ci-avant).

La longueur des quais est en cours d'analyse en fonction du matériel roulant que l'Autorité Organisatrice des Transports Régionaux (AOT – Région Midi-Pyrénées) choisira de mettre en œuvre (entre 115 et 150 mètres). En ce qui concerne la largeur, celle-ci sera variable en fonction des obstacles sur les quais (abri voyageurs, distributeurs, etc.) de façon à garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

## 2. Augmentation de la desserte et fréquence des trains sur l'axe

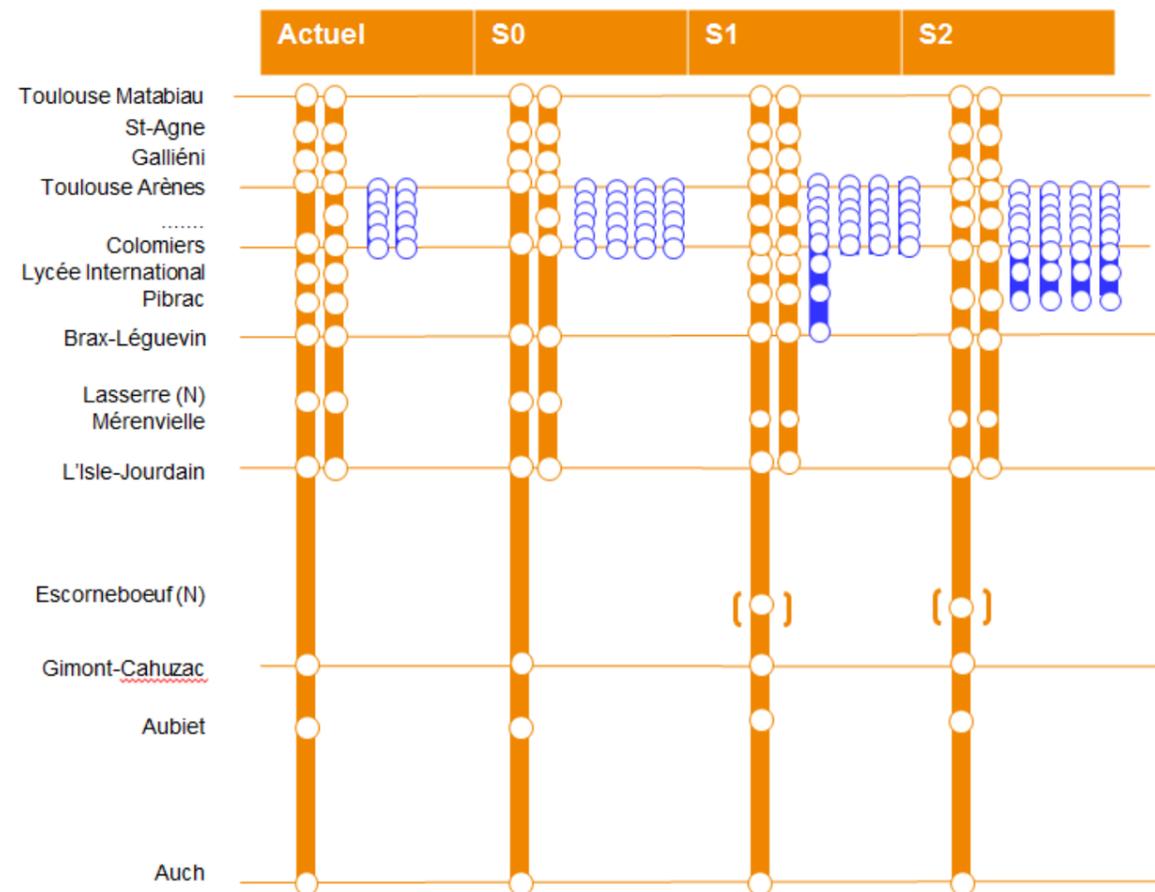
L'objectif actuel est de mettre en place un cadencement au ¼ heure sur la section Arènes – Colomiers (scénario S0). Actuellement le service s'inscrit dans le schéma suivant :



*Légende : en orange, les trains dits périurbains et en bleu, les trains dits interurbains*

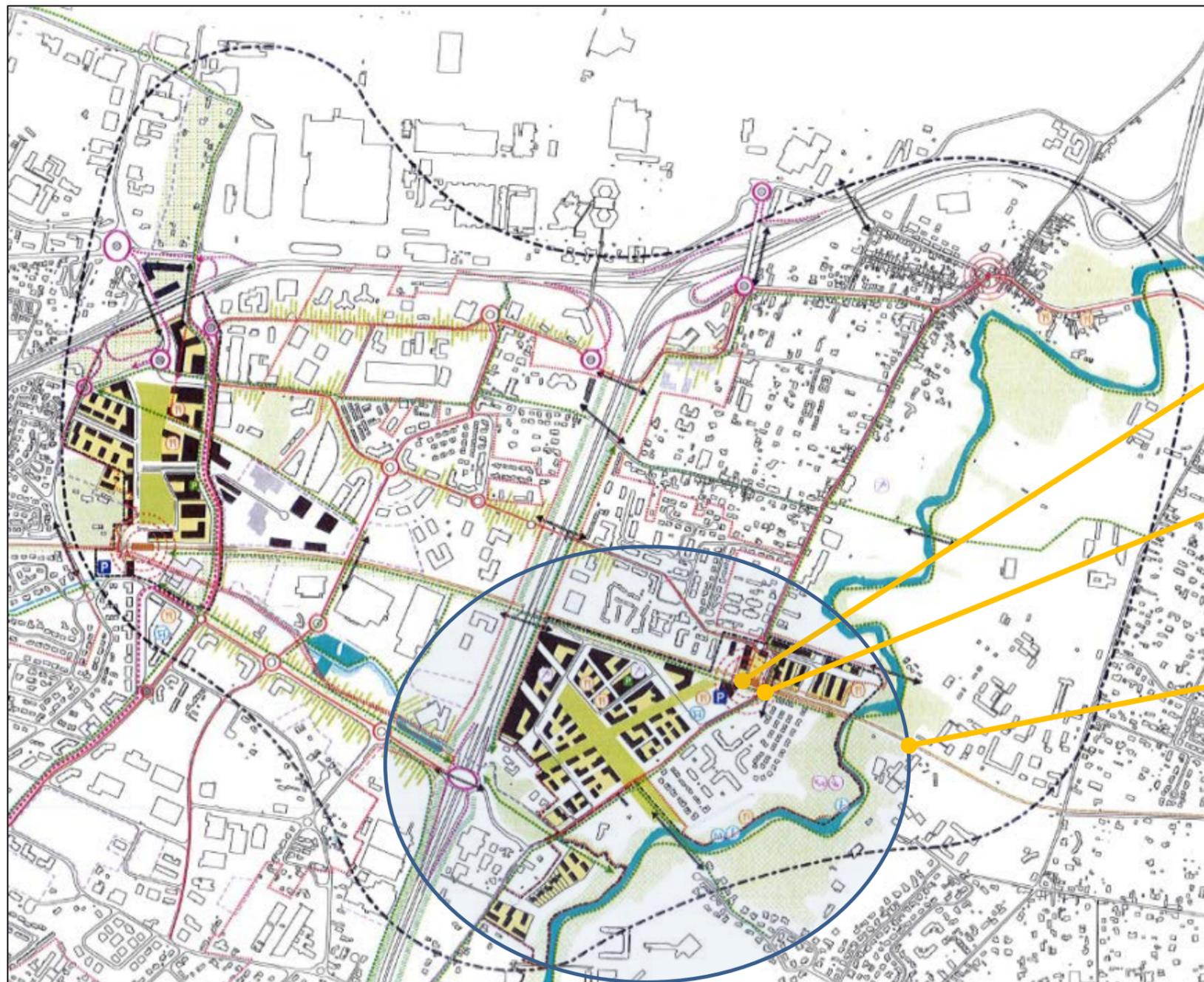
Toutefois, il est aussi recherché dans le cadre de cette étude, la possibilité d'étendre les missions des trains Arènes – Colomiers au-delà de Colomiers en fonction des orientations des études socio-économique (Scénario S1 et S2). Ceci devra être objectivé en fonction des aménagements d'infrastructure complémentaires.

Les scénarios d'exploitation envisageables (modification des dessertes et de la fréquence) sont :



### 3. Projet de ZAC de Saint Martin du Touch

Ce projet de ZAC est porté par OPPIDEA (Société d'Economie Mixte d'aménagement de Toulouse Métropole).



Halte ferroviaire de St-Martin

PN n°16 de St-Martin

ZAC de St-Martin, secteur opérationnel de St-Martin

Calendrier sommaire

- Phase 1a : Nord Halte Saint Martin 2013 à 2018
- Phase 1b : Sud Halte Saint Martin à partir de 2016

Programme de la ZAC secteur St-Martin	Surface de planché en m <sup>2</sup>	
Logement	110 000	28 individuels, 527 intermédiaires et 945 collectifs (1 500 LGTS)
Bureaux	55 000	
Commerce/Service	3 300	
Equipement	3 000	