Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

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

cerfa
N° 14734*03

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
25/11/2020	25/11/2020	F-076-20-C-0147

1. Intitulé du projet

Mise en accessibilité de la gare de Saint-Agne à Toulouse

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale: SNCF Réseau, Direction Territoriale Occitanie

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale: Emmanuèle SAURA, Directrice Territoriale de SNCF Réseau Occitanie.

RCS / SIRET: B 4 1 2 2 8 0 7 3 7

Forme juridique: Société Anonyme

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(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 catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie *(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)*
5. Infrastructures ferroviaires b) Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux. 6. Infrastructures routières a) Construction de routes classées [...] dans le domaine des communes	Il ne s'agit pas ici d'une nouvelle construction mais d'une modification des emprises de la gare existante de Saint-Agne à Toulouse permettant sa mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduire (PMR) par la mise en place d'aménagements spécifiques (créations d'ascenseurs, signalétique et sécurisation adaptées, suppression d'obstacles...). La mise en place d'ascenseur coté quai 2 nécessite l'acquisition et la démolition de bâti et le dévoiement d'une voie routière en impasse.

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, y compris les éventuels travaux de démolition

Les aménagements prévus sont les suivants :
- Côté quai 1 (côté bâtiment voyageur) : création d'un ascenseur sur 3 niveaux (niveau sous le pont-rail, niveau rue et niveau quai) et d'une rampe d'accès à l'ascenseur niveau rue (càd niveau intermédiaire), création d'un escalier (niveau sous le pont-rail - rue), démolition et reconstitution d'un abri vélo sur le parvis, signalétique et sécurisation adaptées, éclairage remis aux normes.
- Côté quai 2 : Création d'un ascenseur 3 niveaux (niveau sous le pont-rail, niveau rue et niveau quai), création de deux escaliers , modification de l'impasse Moulive avec acquisition et déconstruction d'une partie du bâti à l'angle de l'impasse, reconstitution et agrandissement (de 40 à 80 places) d'un abri vélo, signalétique et sécurisation adaptées.

Le projet vise également à renforcer les conditions de sécurité en gare pour prévenir l'accès aux domaines non-autorisés, par la mise en place de portillons situés en bout de quai et par la modernisation des gardes corps tout au long du parcours voyageur.

Les aménagements prévus sont précisés dans l'annexe facultative au CERFA "Notice d'accompagnement".

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

L'investissement a pour objectif principal de mettre en accessibilité en totale autonomie la gare de Saint-Agne conformément à l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) du réseau ferroviaire régional.

Ce dernier a été établi par l'ex-Région Midi-Pyrénées et adopté en Assemblée Plénière du 3 novembre 2015. Il décrit la priorisation à conduire dans l'effort de mise en accessibilité et détermine une série de points d'arrêts prioritaires à aménager dans un délai précis et selon des critères spécifiques.

Avec la création de la Région Occitanie, cet agenda a été modifié pour couvrir les ex-territoires Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. L'Ad'AP du réseau ferroviaire régional a été adopté en assemblée plénière régionale du 28 novembre 2016.

Le planning prévisionnel de l'opération est le suivant : Initialisation (11/2016) > Études préliminaires (05/2018) > Étude détaillée (2019 - 2022) > Travaux (2023 - 2024) > Prévision de Mise en service (2024)

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les différentes phases de travaux sont les suivantes :

+ Travaux de démolition du bâti à l'angle de l'impasse Moulive et de dépose de l'abri vélo côté quai 1;
+ Dévoiement des réseaux et déplacement de la voirie de l'impasse Moulive avec réalisation de la voirie et des trottoirs ;
+ Travaux de terrassement et de génie civil (mise en place des ascenseurs et déplacement/création escaliers au niveau des quais 1 et 2) :
    - o Dévoiement des réseaux tiers ;
    - o Démolition des escaliers existants ;
    - o Terrassements des fosses d'ascenseurs ;
    - o Réalisation des gaines d'ascenseurs et des cheminements extérieurs ;
    - o Pose des équipements, réalisation des branchements électriques ;
    - o Élargissement du quai 1 depuis la cage d'ascenseur,
    - o Pose des lisses et garde-corps, revêtements et peintures
+ suppression de 2 arbres sur parvis de la gare et implantation de nouveaux arbres côté quai 2 en compensation ;
+ construction de l'abris vélos coté quai 2 ;
+ Aménagements divers (mise aux normes de l'éclairage, mise en place de portillons de sécurité, mise en place de mains courantes, ...).

Les plans et le descriptif des aménagements sont disponibles dans l'annexe du présent document.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet consistant à la mise aux normes PMR de la gare, l'accès, le cheminement et la sécurité au sein de la gare et aux quais seront améliorés pour tous les usagers.

Le projet n'engendrera pas de modification du trafic ferroviaire ou de la vitesse d'exploitation commerciales des trains.

Un abri vélo de 80 places environ sera créé côté quai 2, au niveau du bâtiment qui aura été démoli. Cette aménagement va générer une augmentation de la traversé de la route au niveau de l'impasse Moulive.

La tracé de l'impasse Moulive sera adapté au niveau de son virage. Par ailleurs, la vitesse des circulations routières à cet endroit pourrait être abaissée de 30km/h à 20km/h (mise en place d'une "Zone de rencontre", au sens réglementaire) pour sécuriser les traversées des usagers du train qui utiliseront le garage à vélos.

La réalisation de ces aménagements aura un impact positif sur l'accessibilité de la gare. La mise en place du garage vélo encouragera quant à elle l'utilisation des modes doux de déplacements.

4.4 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 environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Déjà réalisé :
- Fin-2018 : Concertation préalable au titre des Articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme ;

A réaliser :
- Archéologie préventive ;

Potentiellement à réaliser :
- Si pas d'accord à l'amiable avec les propriétaires, Enquête Publique de droit commun préalable à la déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation (art L1 du code de l'expropriation) ;
- Loi sur l'eau pour la rubrique 1.1.1.0 (pose de piézomètres) ;
- Autorisation d'urbanisme (construction abris vélos).

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie globale de l'emprise du projet (gare + quais + parvis + accès).	2300 m²
Superficie globale des nouveaux aménagements.	environ 160 m² au sol
Superficie bâti déconstruit.	environ 160 m² au sol + 150m² de plancher en R+1
La superficie globale des nouveaux aménagements de la gare représente une augmentation d'emprise inférieure à 7% de l'emprise actuelle de la gare.	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Gare de Toulouse Saint-Agne
72 bis Avenue de l'U.R.S.S.
31400 Toulouse

Coordonnées géographiques[1] **Long.** _ _ ° _ _ ' _ _ " _ **Lat.** _ _ ° _ _ ' _ _ " _

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), b) 9°a),b),c),d), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ : **Long.** 4 3 ° 3 4 ' 4 6 " 9 1 N **Lat.** 0 1 ° 2 7 ' 0 0 " 8 3 E
Point d'arrivée : **Long.** 4 3 ° 3 4 ' 4 5 " 4 8 N **Lat.** 0 1 ° 2 7 ' 0 0 " 4 7 E

Communes traversées :
Toulouse

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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 évaluation environnementale ? Oui ☐ Non ☒

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

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

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.
Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

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) ?	☐	☒	Le projet s'inscrit dans un secteur fortement anthropisé dans lequel le milieu naturel se limite à quelques arbres de hautes tiges devant le bâtiment voyageurs et aux alignements d'arbres au niveau de l'avenue de l'URSS.
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	Située à 1 km du projet, la Garonne dans Toulouse est couverte par l'arrêté de protection de biotope FR3800264 "Biotopes nécessaires à la reproduction, à l'alimentation, au repos et à la survie des poissons migrateurs sur la Garonne, l'Ariège, l'Hers vif et le Salat"
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique 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 ?	☒	☐	- Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2ème échéance adopté par le Conseil de la Métropole le 13/04/2017. - PPBE des grandes infrastructures nationales de transports terrestres 3ème échéance approuvé le 26/12/19 (réalisé avec la participation de SNCF Réseau), - Arrêté bruit du 23/07/1996 qui fixe des règles en matière d'émission de bruit pour Toulouse et le département de Haute-Garonne.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	Le projet s'inscrit en limite des périmètres de protection de monuments historiques, sans toutefois les recouper : - ancienne chapelle St Roch du Feretra (monument inscrit ID. 1911042457), - villa 4 Grand rue St Michel (monument inscrit ID. 1911041435).
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	Le projet s'inscrit dans un contexte fortement urbanisé ne présentant pas de zone humide.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	Le Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles liés aux inondations (PPRI) a été approuvé le 20 décembre 2011 sur la commune de Toulouse. Il a été modifié le 18 juillet 2018. Le Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles liés aux mouvements de terrain sur les coteaux de Pech David a été approuvé le 15/07/1998 sur la commune de Toulouse. Le secteur de l'étude n'est toutefois pas soumis aux aléas inondation, remontée de nappe, mouvement de terrain ou séisme.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Deux sites Basias sont localisés à 100 mètres de part et d'autre de la gare au nord et au sud mais hors des emprises de la gare et des aménagements prévus.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☒	☐	Le projet s'inscrit dans la ZRE "zone de soutien d'étiage de la Garonne".
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	Le captage le plus proche se trouve à environ 2 km au sud du projet au niveau du Pech David.
Dans un site inscrit ?	☐	☒	
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 de la Garonne Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste FR7301822 est localisé à plus de 1 km à l'ouest du projet sans aucun lien fonctionnel avec celui-ci.
D'un site classé ?	☐	☒	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

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

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? *Appréciez sommairement l'impact potentiel*
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	Les fouilles n'iront probablement pas jusqu'à impacter la nappe d'eau souterraine. Des sondages piézométriques seront réalisés pour s'en assurer. Le cas échéant un dossier Loi Sur l'Eau sera réalisé.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	Les travaux généreront des matériaux issus : - des excavations nécessaires à la création des ascenseurs, - du démontage de l'abri vélo existant, - de la déconstruction du bâtiment, - de la modification de la voirie. Les diagnostics amonts (amiante, plomb, etc...) seront réalisés et les matériaux issus du chantier seront triés selon leur nature, stockés et évacués conformément à la réglementation.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	Les matériaux acheminés seront ceux nécessaires à la réalisation des travaux ferroviaires et routiers décrit à la rubrique 4. Il s'agira essentiellement de béton et de bitume.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Le projet s'inscrit dans un secteur fortement anthropisé dans lequel le milieu naturel se limite à quelques arbres de hautes tiges devant le bâtiment voyageurs et aux alignements d'arbres au niveau de l'avenue de l'URSS. Un arbres est classé Espace Boisé Classé "arbre isolé" sur le parvis de la gare, côté nord du parvis. Les travaux veilleront à le préserver. 2 arbres situés sur le parvis seront retirés. En compensation, de nouveaux arbres seront plantés coté quai 2. Un écologue sera missionné pour vérifier la présence d'espèces protégées (voir annexe "Notice d'accompagnement").
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	Le site Natura 2000 de la Garonne est localisé à plus de 1 km à l'ouest du projet. Il n'y a aucun lien fonctionnel entre le projet et le site Natura 2000.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	Le projet s'inscrit dans un secteur fortement anthropisé sans aucun lien fonctionnel avec les sites répertoriés.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Le projet localisé dans un secteur urbaniser ne va pas engendrer de consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	Le projet n'est pas situé dans une zone concernée par les risques technologiques.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	Le projet n'est pas situé dans une zone concernée par les risques naturels.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	Le projet, de part sa nature, n'engendre pas de risque immédiat ou à long terme représentant une menace directe pour la santé des populations nécessitant une réponse adaptée du système de santé.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	Un effet temporaire est attendu sur les accès routiers du fait des reprises de voirie dans l'impasse pour une durée de 2 jours maximum. Une augmentation de traversée de route de l'impasse Moulive par les piétons pour accéder au local vélo est attendue. La mise en place d'une "Zone de rencontre" (au sens réglementaire) est prévue pour répondre à ce phénomène. Le projet n'entraîne pas de modification du trafic ferroviaire.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☒	☐ ☐	Les travaux généreront du bruit. Une charte chantier calme sera mise en œuvre lors de la réalisation des travaux (cf. "Notice d'accompagnement"). L'exploitation de la gare ne sera pas modifiée et n'engendrera pas de bruits supplémentaires. La gare est concernée par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre qui impose des obligations constructives. Suite à concertation avec les riverains, certains murs ne seront pas déconstruits pour préserver leur environnement sonore.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☐	☒ ☒	Lors de la réalisation des travaux, des poussières seront engendrées par les travaux de démolition pouvant entrainer une gène olfactive pour les riverains. L'exploitation de la gare ne sera pas modifiée et n'engendrera pas de nuisance supplémentaire.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒ ☐	☐ ☒	Lors de la réalisation des travaux, des vibrations seront engendrées par la démolition du bâtiment au niveau de l'impasse pouvant présenter une gène pour les riverains. L'exploitation de la gare ne sera pas modifiée et n'engendrera pas de vibration supplémentaire.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐ ☒	☒ ☐	Les luminaires seront mis aux normes en vigueurs sur les quais. Le projet s'inscrit cependant dans un contexte urbain déjà éclairé la nuit.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☒	Le projet dans sa phase exploitation n'engendrera pas de rejets dans l'air. Cependant, l'utilisation d'engins de travaux lors de la réalisation du chantier sera susceptible d'entraîner des rejets dans l'air. Les engins de chantiers qui seront utilisé seront aux normes et respecteront la réglementation.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	Le projet n'induit pas de surfaces imperméabilisées supplémentaires et ne modifie pas les conditions de récupération des eaux pluviales (collecte des EP via le réseau public d'assainissement pluvial). La reprise de la voirie ne modifiera pas les conditions de raccordement actuel.
	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	Il existe un risque de pollution accidentelle en phase travaux (huiles, hydrocarbures). Toutes les précautions seront prises lors de la réalisation du chantier pour limiter cet impact potentiel (voir annexe "Notice accompagnement).
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	Le projet et les travaux généreront des matériaux issus des travaux de mise en œuvre des ascenseurs, de démolition de l'abri vélo, de démolition du bâtiment et de modification de la voie de l'impasse Moulive. Les diagnostics amonts (amiante, plomb, etc...) seront réalisés et les matériaux issus du chantier seront triés selon leur nature, stockés et évacués conformément à la réglementation.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☒	☐	Le projet se situe dans en zone 2 « Empalot – Saint-Agne » d'archéologie préventive définie par arrêté préfectoral n°2003-67 du 24 juillet 2003 (identifiant 14481). Le projet fera l'objet d'une note d'analyse des enjeux archéologiques sur le secteur qui sera adressée au Service régional de l 'Archéologie d'Occitanie pour avis quant à la réalisation d'un diagnostic archéologique.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☒	☐	Le projet engendrera une amélioration de l'accès à la gare et la modification de l'impasse avec la mise en place un abri vélo valorisera l'intermodalité et favorisera l'accès à la gare par les modes doux.

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

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

Il existe un projet "Cœur de quartier Saint-Agne", porté par Toulouse Métropole, mais qui n'a fait l'objet d'aucune procédure au sens de l'Article R122-5 du Code de l'Environnement. Des échanges avec la municipalité ont eu lieu pour inscrire l'opération de mise en accessibilité de la gare en cohérence avec leur projet de quartier.

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 :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Les mesures prévues par SNCF Réseau sont détaillées dans la notice d'accompagnement (annexes facultatives). Les mesures prévues par le Maître d'Ouvrage concernent :
- la non-atteinte au milieu aquatique par la maîtrise des nuisances et des pollutions de chantier (kit anti-pollution, maîtrise du ravitaillement des engins de chantiers, plan d'alerte et d'intervention…),
- la gestion des déchets de chantier,
- la compensation des arbres impactés avec un passage d'écologue avant la coupe des arbres,
- concertation riveraine visant à mettre en place de mesures co-élaborées. Par exemple, il s'agit de limiter l'impact sur le bâti pour éviter des acquisitions, et de maintenir des murs d'enceinte pour préserver la quiétude de la cour intérieure.
- les cahiers des charges des entreprises de travaux seront adaptés afin de prendre en compte l'ensemble des prescriptions liées à la protection des eaux, du milieu naturel et des activités environnantes.

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet consiste à mettre en accessibilité la gare de Saint-Agne avec consommation d'espaces nouveaux très modérée (moins de 7% de la surface initiale), sans impact pour les milieux et les ressources naturels, et des nuisances limitées à la phase travaux pour les riverains.
Le projet devrait être dispensé d'évaluation environnementale car les effets négatifs se limitent à des nuisances temporaires, communes à tous les chantiers.
Ainsi la réalisation d'une évaluation environnementale n'apporterait pas de plus-value par rapport aux autres procédures qui seront par ailleurs engagées par le Maître d'Ouvrage (Instruction au titre de la loi sur l'eau, EPDUP au titre de l'expropriation, archéologie préventive, autorisation d'urbanisme...).

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - **non publié** ;	☒
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) ;	☒
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 ;	☒
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories *5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d),10°,11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement* un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux *5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°,11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :* 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 ;	☒
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

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

Objet
Autres annexes à la demande d'examen au cas par cas préalable du projet de mise en accessibilité et en sécurité de la halte de Saint-Agne volontairement transmises par le maître d'ouvrage. Cette annexe présente : 1. la consistance des aménagements, 2. le déroulement de la phase chantier, 3. des illustrations, plans et photos avant / après, 4. un état initial de l'environnement aux abords du projet, 5. l'analyse des effets du projet et des mesures mises en place pour les éviter, les réduire ou les compenser.

9. Engagement et signature

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

Fait à	Toulouse	le,	23 novembre 2020
Signature			

NOTICE D'ACCOMPAGNEMENT

Annexes à la demande d'examen au cas par cas préalable du projet de mise en accessibilité et en sécurité de la halte de Saint-Agne

16 novembre 2020

1. PREAMBULE

Cette note complète la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale du projet de **mise en accessibilité et en sécurité de la halte de Saint-Agne.** Elle vise à éclairer l'Autorité environnementale du CGEDD sur la nature exacte des travaux à réaliser, leurs effets prévisibles sur l'environnement et les mesures prévues visant à les éviter ou les réduire compte tenu des enjeux environnementaux en présence.

2. CONSISTANCE DES AMENAGEMENTS

Les aménagements liés à la mise en accessibilité et en sécurité de la gare de Saint-Agne, sont :

Côté quai 1

- Création d'un ascenseur 3 niveaux (et d'une rampe d'accès à l'ascenseur niveau rue) ;
- Création d'un escalier : niveau sous le pont-rail - rue ;
- Démolition et reconstitution d'un abri vélos sur le parvis ;
- Sécurisation des extrémités de quai par mise en place d'une barrière avec portillon d'accès pour la maintenance (continuité de la piste) ;
- Remplacement des luminaires pour mettre à niveau l'éclairage du quai ;
- Aménagements du bâtiment voyageur et des quais avec signalétique et sécurisation adaptées.

Côté quai 2

- Création d'un ascenseur 3 niveaux (niveau sous le pont-rail, niveau rue et niveau quai) et de deux escaliers (niveau quai-niveau rue, puis niveau rue-niveau sous le pont rail) qui engendrent le décalage de la route et la démolition d'une partie de bâtiment ;
- Modification de l'impasse Moulive avec acquisition et démolition du bâti à l'angle de l'impasse ;
- Reconstitution d'un abri vélos ;
- Relèvement du quai, signalétique et sécurisation adaptée.

Le projet vise également à renforcer les conditions de sécurité en gare pour prévenir d'éventuelles chutes notamment par le biais de mise en place de portillons placés en bout de quai et par la modernisation des gardes corps tout au long du parcours voyageur.

La mise en place du garage à vélos coté quai 2 entrainera une augmentation de la traversée piétonne de la route au niveau de l'impasse Moulive. En concertation avec la ville de Toulouse, il est envisagé de créer une zone à 20 km/h pour réduire le risque de collision.

Accès aux quais et liaison inter-quai

Accessibilité quai 1

La solution retenue prévoit la mise en place d'un ascenseur à 3 niveaux (PASO[1]/rue/quai) à la place de l'escalier existant reliant le PASO au niveau rue. L'escalier est recréé à côté de l'ascenseur.

Les cheminements piétons non PMR sont quasiment inchangés à la situation actuelle : l'escalier recréé permet d'atteindre le parvis, le cheminement jusqu'au quai passant par l'escalier devant le BV[2]. Les PMR ont quant à eux un cheminement dédié séparé qui les amène directement sur le quai qui est élargi sur l'arrière pour obtenir la largeur de passage suffisante.

L'abri vélos sécurisé sur le parvis de la gare est impacté par la solution d'aménagement des accès pour le quai 1. Etant donné sa surface actuelle, sa configuration et l'emprise nécessaire aux aménagements, un simple déplacement de cet abri toujours côté quai 1 n'est pas envisageable. Le déplacement en l'état de l'abri est possible côté quai 2.

Accessibilité quai 2

Pour le quai 2 une solution avec rampe n'est pas envisageable étant donné les contraintes d'insertion, la mise en place d'un ascenseur est donc recherchée. Comme pour le quai 1, cet ascenseur doit se situer le plus proche possible du PRA[3] pour accéder directement au palier horizontal du PASO.

La liaison entre cet ascenseur et le quai se fait à la place de l'escalier existant, reliant le quai à a rue, qui doit donc être décalé. Cependant, l'espace restant ne permet pas de restituer l'escalier PASO <=> rue qui est supprimé pour insérer l'ascenseur. Les usagers non PMR doivent remonter le long de l'avenue de l'URSS sur environ 30 mètres afin de récupérer la rampe descendant sous le PRA. Cela engendre un trajet de 1 minute 30 secondes environ.

Les largeurs d'escaliers qui peuvent être mises en place sont conformes : 1.60 m pour l'escalier descendant du quai, et 2 m pour l'escalier menant au PASO. L'escalier descendant du quai débouche sur un trottoir et non pas sous l'accès PMR. Les conditions d'accessibilité des piétons sont globalement améliorées avec la création de trottoirs de largeur conforme (1.40 m).

Démolition de la résidence Jules Julien

Du côté du quai 2, il est prévu que la gare soit mise en accessibilité par création d'un ascenseur. Or la configuration des lieux est tellement étriquée que l'espace nécessaire à l'insertion de cet ascenseur vient consommer une partie de la route de l'impasse Moulive.

Ainsi et afin de conserver une largeur de chaussée suffisante pour la circulation automobile, il est nécessaire de reconstituer la voirie supprimée du côté opposé au quai 2.

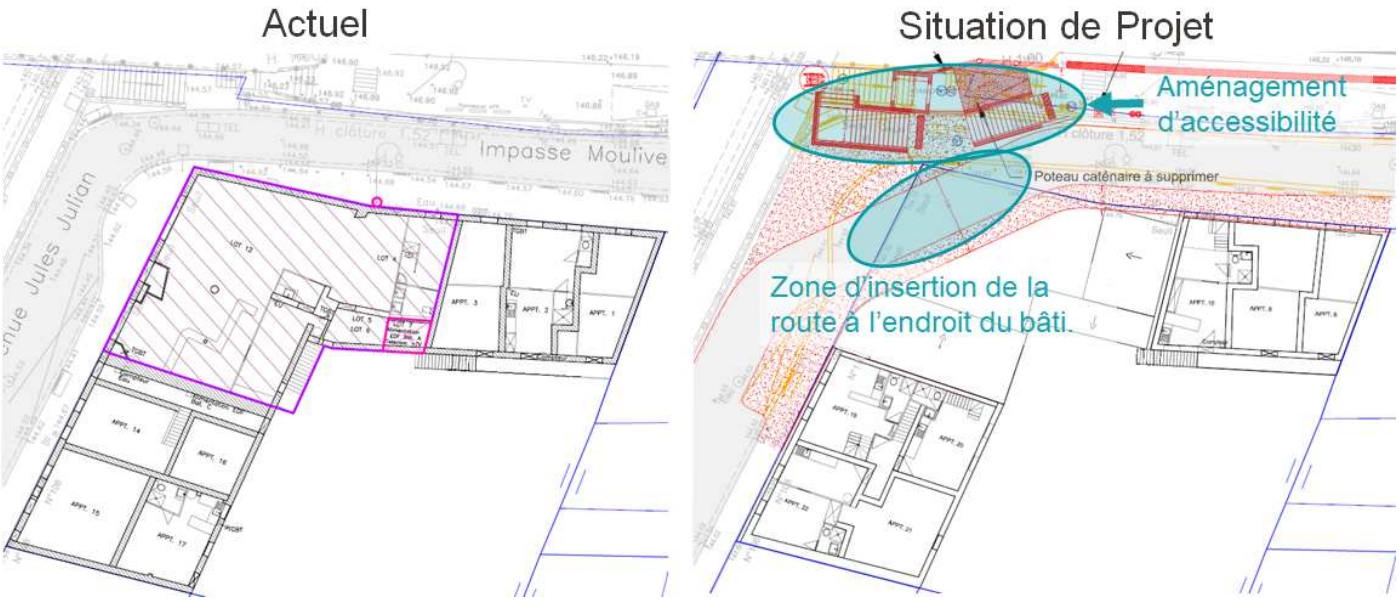
Cette reconstitution routière vient impacter l'angle du bâti de la résidence Jules Julien. L'espace gagné permet également de mieux organiser les accès en termes d'orientation et de flux, en les rendant plus directs.

L'aménagement des espaces publics du quai 2 a été élaboré par le biais d'une « analyse de la valeur », réalisée en co-construction avec le Conseil Syndical de la résidence, Toulouse Métropole, la Région et les services de l'Etat (DREAL Occitanie).

---

[1] *PASO : passage souterrain.*
[2] *BV : bâtiment voyageur*
[3] PRA : pont-rail

Sont donnés ci-après des illustrations de la situation actuelle et des aménagements en projet.



Il a été considéré que seulement une partie du bâtiment était nécessaire à l'acquisition, les bâtis mitoyens sont considérés conservés en place moyennant des travaux de confortement et d'adaptation. Des solutions d'optimisation ont été recherchées afin de limiter au maximum la démolition de bâtiment.

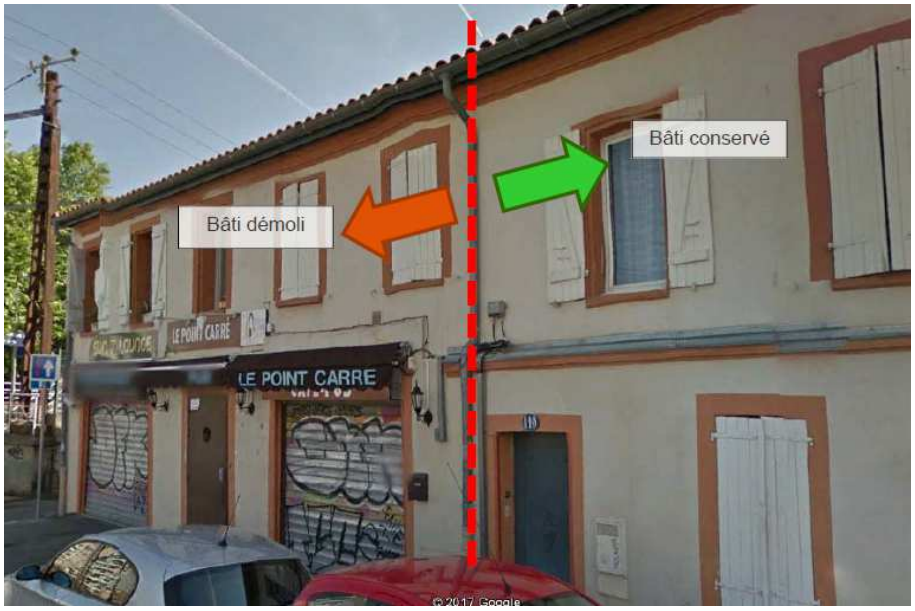
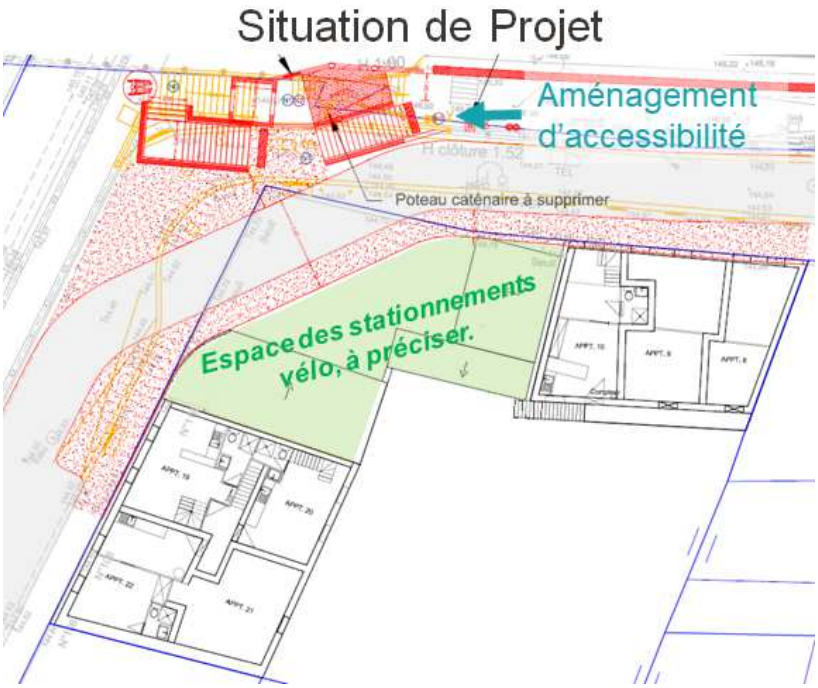


Figure 1 : Adaptation du bâti envisagée, source SNCF Réseau

L'espace dégagé par le bâti démoli permettra de repositionner l'abri vélos existant qui est impacté par les aménagements du quai 1 (cf. surface vertes de l'image ci-après).



La Résidence Jules Julien est une copropriété (en exploitation), impactée par la réalisation du projet de mise en accessibilité des quais de la gare Saint - Agne, comporte 38 lots (appartements d'habitation, celliers, local technique, restaurant).

Pour la réalisation du projet porté par SNCF, trois scénarios de démolition ont été envisagés :

- Scénario – simulation 1 : démolition des lots 12, 4, 5, 6, (en RDC), 13 et 11 (1er étage)
- Scénario – simulation 2 : démolition des lots 12, 4, 5, 6 (en RDC) et 13 (1er étage)
- Scénario – simulation 3 : démolition des lots 12, 4, 5, 6 (en RDC) et 13 (1er étage)

Les scénarios – simulations 2 et 3, permettent de conserver le lot 11 (1er étage). En effet, les copropriétaires de la Résidence Jules Julien, ont souhaité que SNCF puisse préserver ce lot.

Suite à des études techniques et architecturales, il est apparu qu'il était possible de maintenir ce lot, ce qui permettrait de limiter l'impact sur la Résidence Jules Julien tant en terme visuel, que technique et sonore. De ce fait, les travaux de démolition seraient moins importants.

Une analyse de la valeur a été réalisée pour définir l'aménagement des espaces libérés sur la résidence Jules Julien. Cette démarche a été conduite avec l'ensemble des acteurs du projet, dont les représentants des copropriétaires. Dans ce cadre, il a été décidé d'orienter les études à venir vers la solution 3 car limite l'impact sur le bâti (au détriment des surfaces réservées aux stationnements vélos).

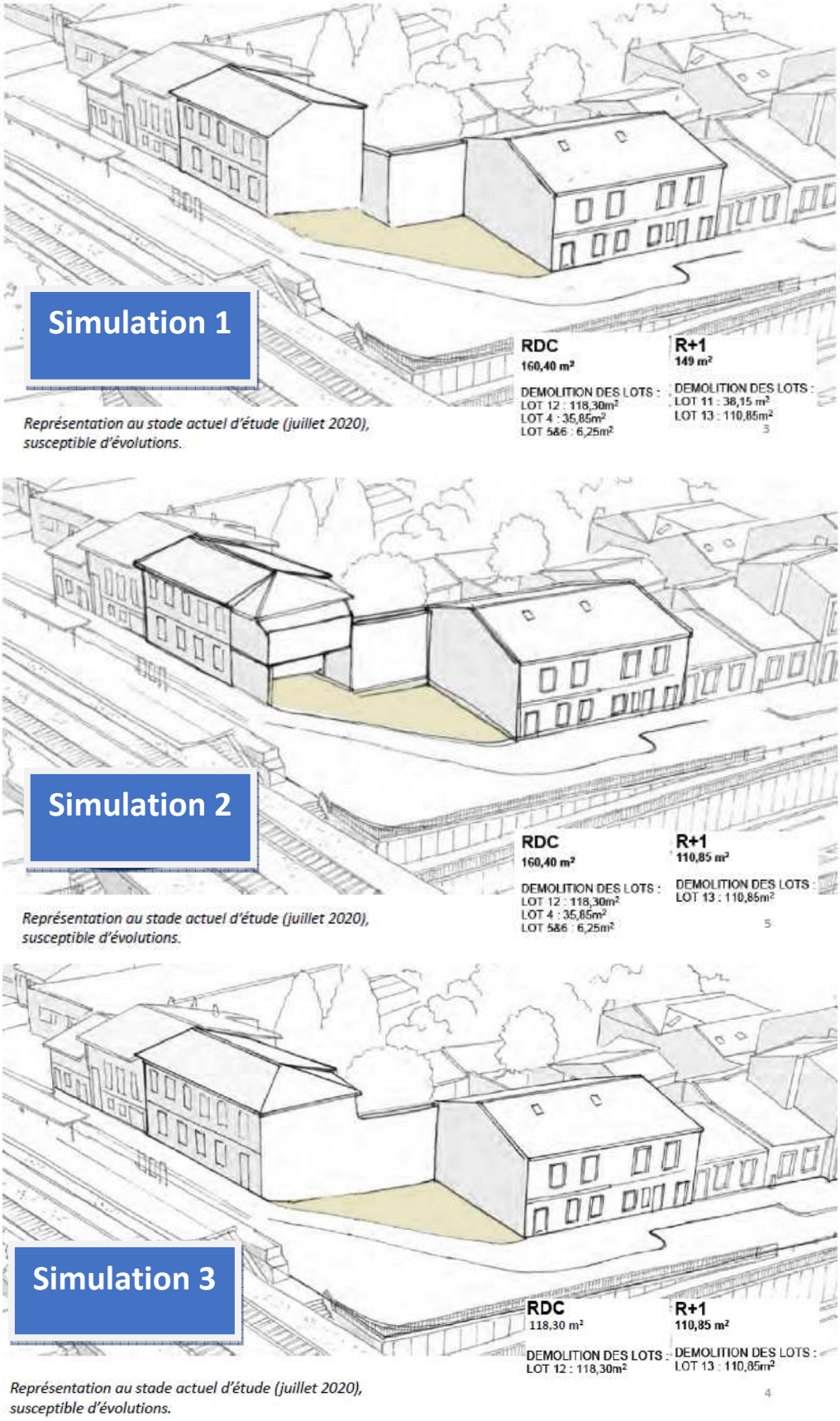


Figure 2 : Simulations 1 à 3 de la démolition de la résidence Jules Julien, Source SYSTRA

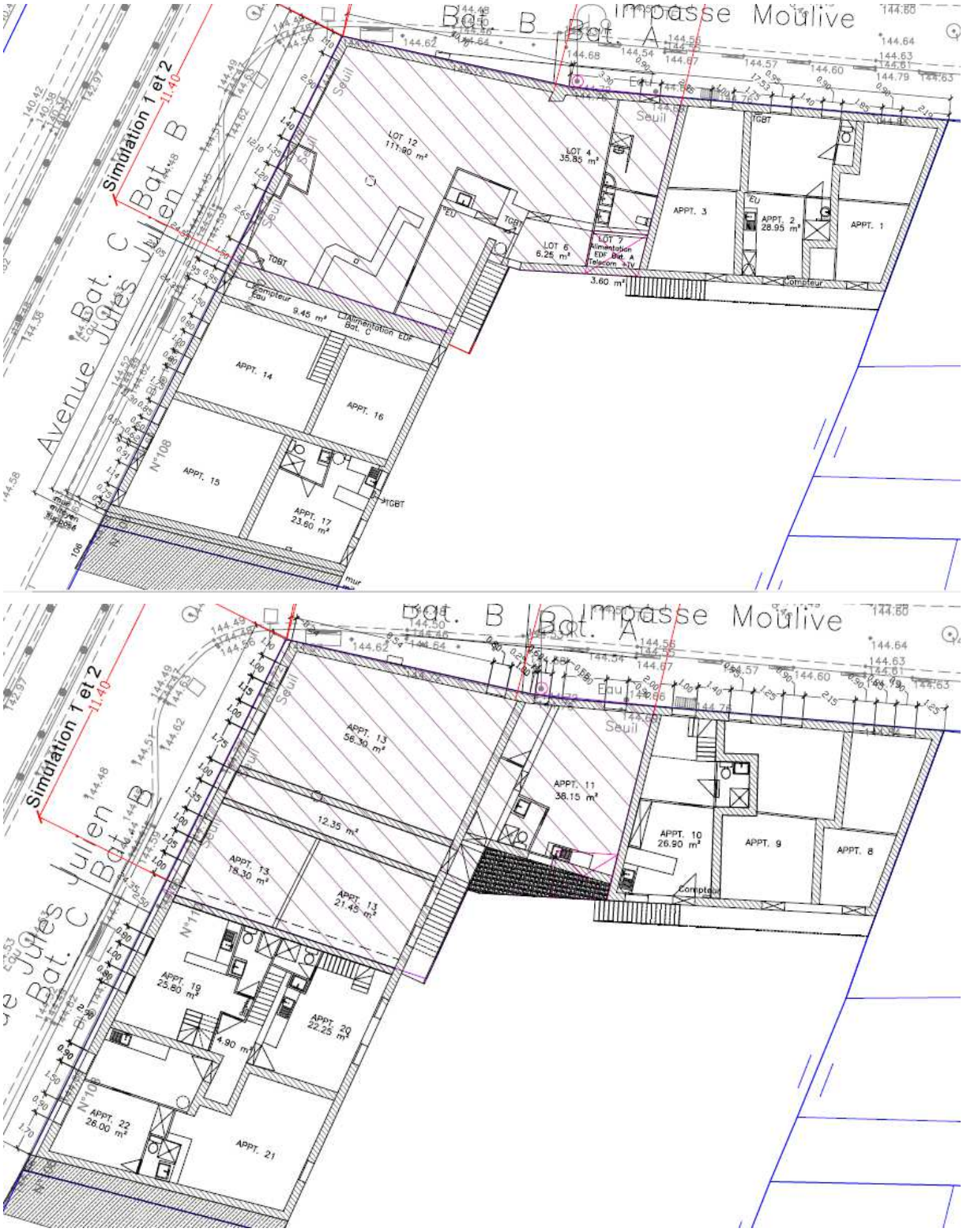


Figure 3 : Plan des lots de la résidence Jules Julien, RDC (image du haut) et 1er étage (image du bas). Les surfaces hachurées sont celles qui seront déconstruites dans le cadre du projet. Source SNCF Réseau

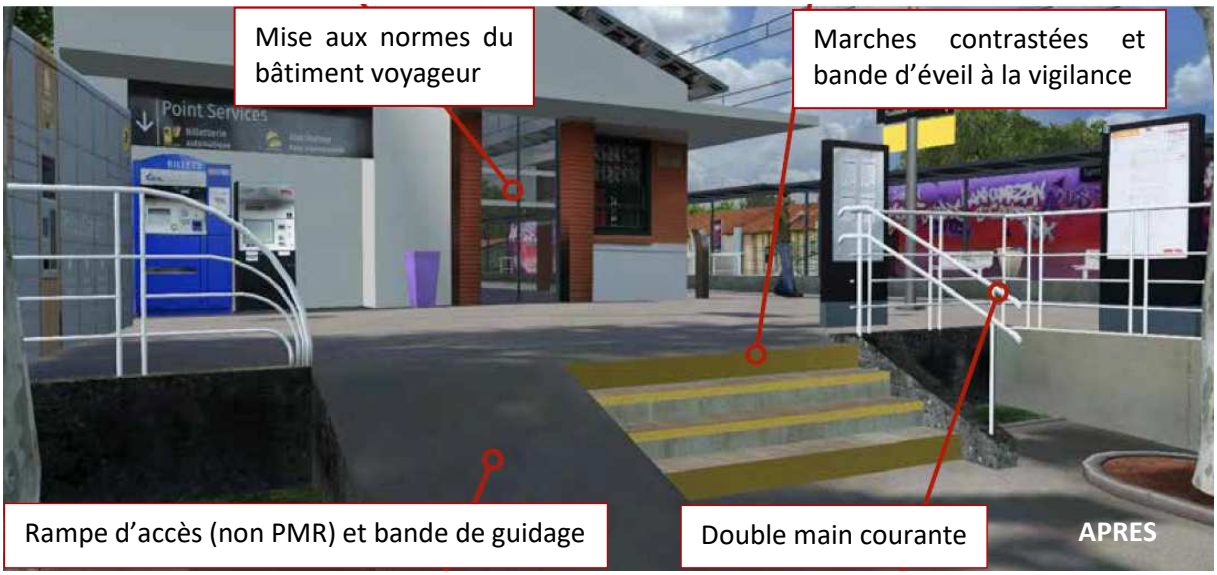
3. DEROULEMENT DE LA PHASE CHANTIER

Les différentes phases des travaux sont les suivantes :

- Travaux de démolition du bâtiment situé à l'angle de l'impasse et adaptation des bâtis mitoyens ;
- Dépose de l'abris vélos devant le bâtiment voyageur ;
- Dévoiement des réseaux et déplacement de la voirie de l'impasse Moulive avec réalisation des bordures et trottoirs ;
- Travaux de terrassement et de génie civil (mise en place des ascenseurs et déplacement/création escaliers au niveau des quais 1 et 2) :
    - Dévoiement des réseaux tiers ;
    - Démolition des escaliers existants ;
    - Terrassements des fosses d'ascenseurs ;
    - Réalisation des gaines d'ascenseurs et des cheminements extérieurs ;
    - Pose des équipements, réalisation des branchements électriques ;
    - Elargissement du quai 1 depuis la cage d'ascenseur nécessitant la suppression de 2 arbres sur parvis de la gare ;
    - Pose des lisses et garde-corps, revêtements et peintures.

  À noter : les éléments à disposition à ce stade d'étude laissent penser que les terrassements nécessaires à la réalisation des gaines d'ascenseurs ne nécessiteront pas de blindages lourds soutenant les voies, étant réalisés à l'abri de la culée du PRA au-dessus de l'avenue de l'URSS.
- Construction de l'abris vélos coté quai 2 ;
- Aménagements divers (éclairage, mise en place de portillons de sécurité, mise en place de mains courantes, plantation des arbres coté quai 2).

4. ILLUSTRATIONS DES AMENAGEMENTS PROJETES



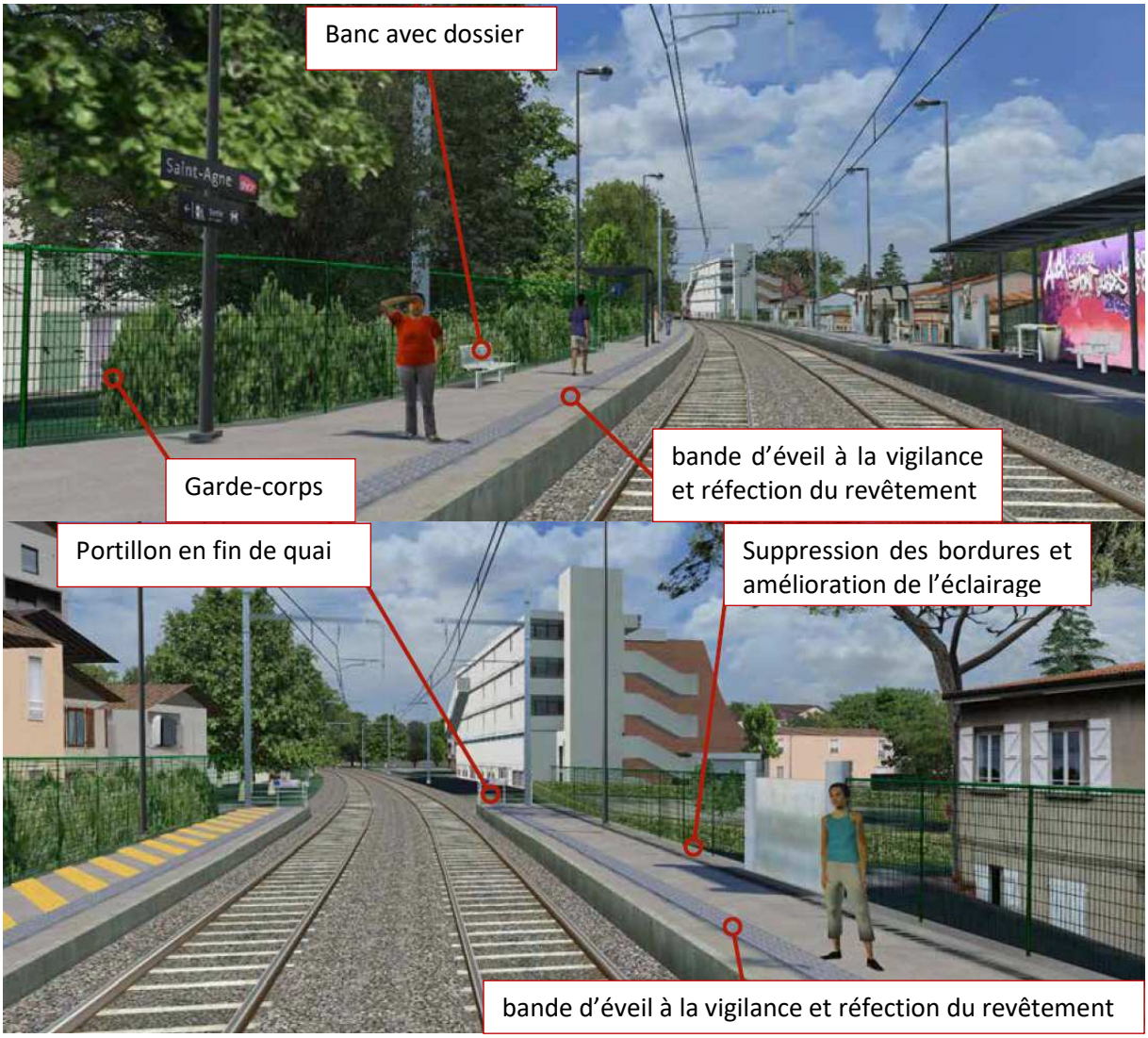


Figure 4 : Vue en 3D des aménagements prévus en gare (photo non contractuelle) source SNCF Réseau

Accès aux quais côté bâtiment voyageur envisagés après les aménagements

Figure 5 : Vue en 3D de principe et plan des aménagements prévus en quai 1, source SNCF Réseau

Le visuel présenté ci-dessus n'est pas définitif. Deux arbres marqués en rouge sur la vue en 3D ci-dessus le long de la rampe coté quai 1 devront être supprimés et d'autres ajoutés en compensation quai 2. L'abris vélos côté quai 1 sera supprimé et remis en place côté quai 2. Le visuel de l'abris vélos n'est pas définitif.

Accès aux quais coté impasse Moulive envisagés après aménagements

Figure 6 : Vue en 3D de principe et plan des aménagements prévus en quai 2, source SNCF Réseau

Des arbres non-visibles sur la vue en 3D ci-dessus seront plantés pour aménager le parvis coté quai 2 et pour compenser les arbres supprimés coté quai 1.

Zoom sur les aménagements de l'impasse Moulive envisagés

Figure 7 : Aménagement des accès au niveau de l'impasse Moulive avant/après, Source SNCF Réseau

Figure 8 : Vue en 3D des aménagements de l'abris vélos coté quai 2, source SNCF Réseau

Les deux arbres marqués en rouge le long de la rampe et l'abris vélos coté quai 1 visibles sur la vue en 3D ci-dessus devront être supprimés pour être remplacés côté quai 2.

De plus, une partie du bâti qui devait être démolie sera conservée (bâti situé derrière l'abris vélos). En effet, la démolition du bâti devrait être moins importante que la situation présentée ci-dessus.

Enfin l'abris vélos présenté ci-dessus fait l'objet d'étude d'insertion paysagère dont les esquisses sont présentées ci-après.

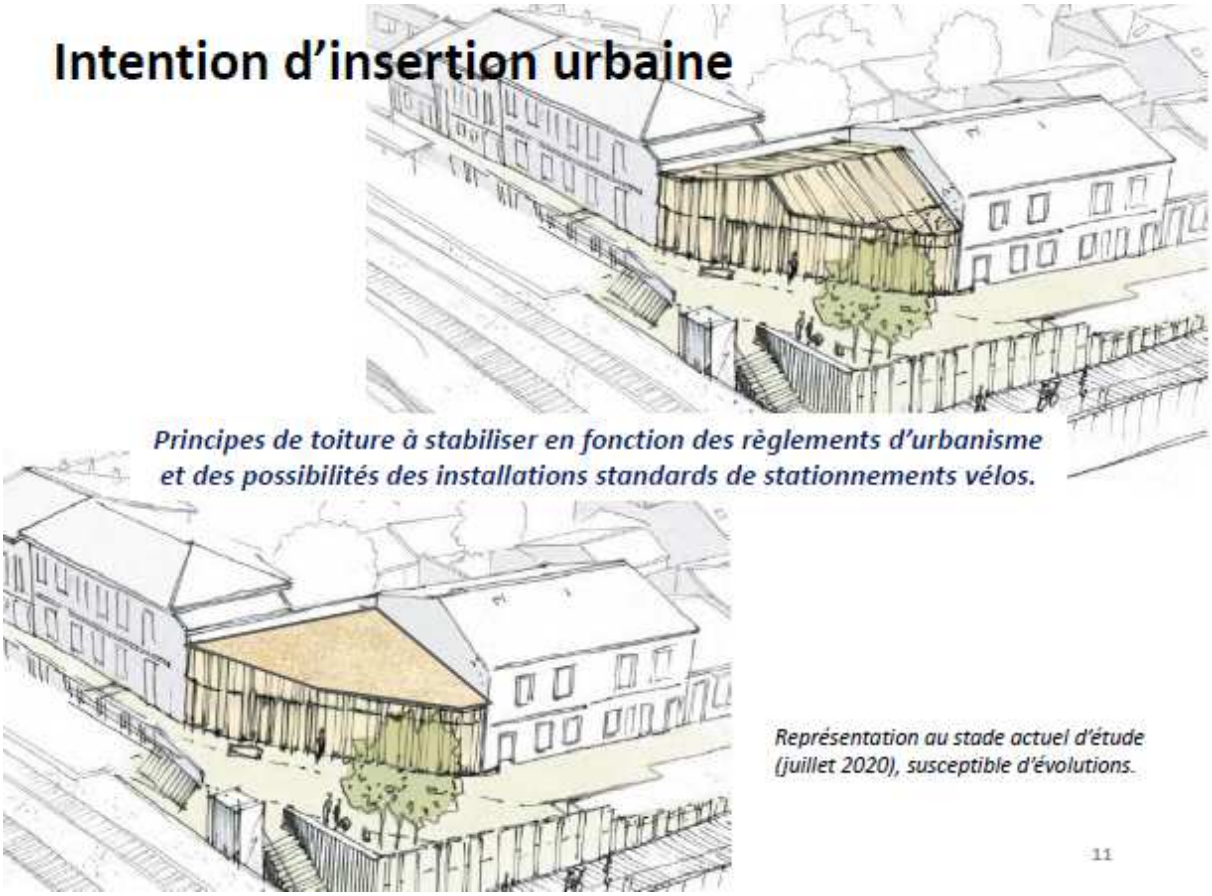


Figure 9 : Insertion du futur local à vélos, source SYSTRA

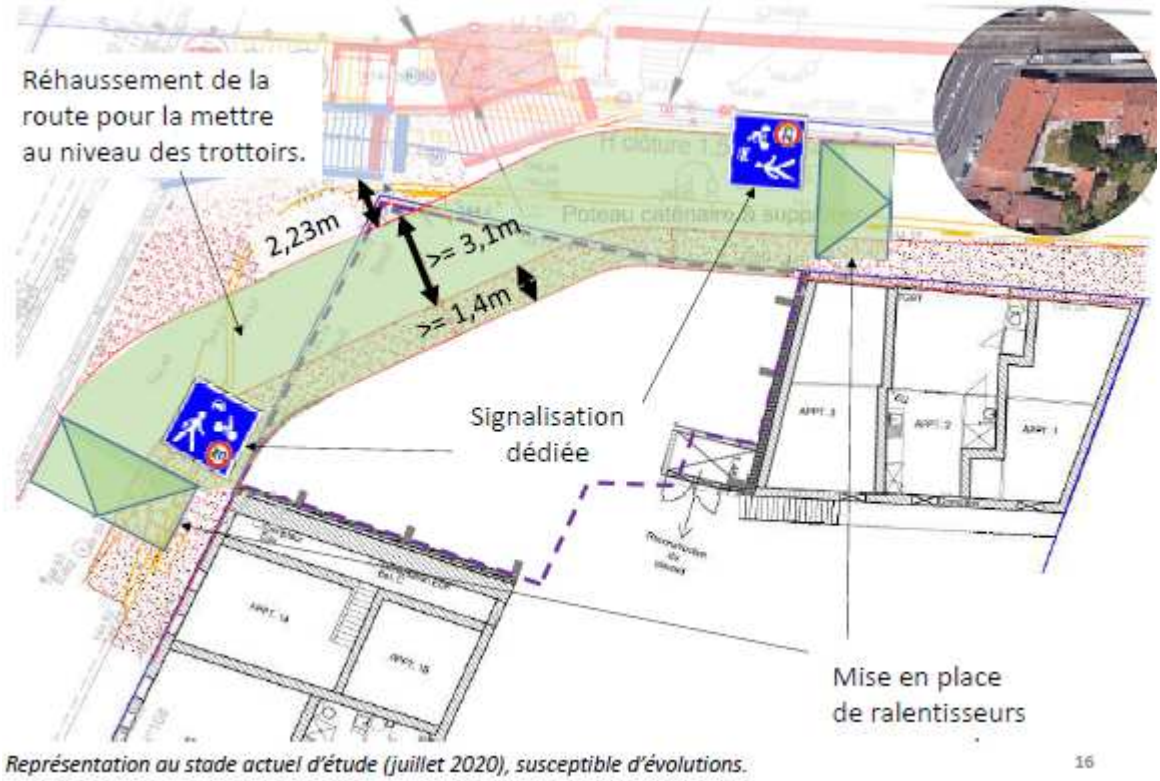


Figure 10 : Création de la zone 20 au niveau de l'impasse Moulive, Source SYSTRA

5. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

5.1. MILIEU PHYSIQUE

Les cours d'eau les plus proches (la Garonne et le Canal du Midi) sont situés à environ 1 km à l'est et à l'ouest du projet et ne seront pas impactés par le projet.

Aucun de ces cours d'eau n'a de lien fonctionnel avec le site de la gare Saint-Agne.

5.2. RISQUES NATURELS

Le secteur n'est pas soumis aux aléas inondation, remontée de nappe, mouvement de terrain ou séisme. En revanche, il est situé dans une zone d'aléa argile moyen.

5.3. LE MILIEU NATUREL

Le projet s'inscrit dans un secteur fortement anthropisé dans lequel le milieu naturel se limite à 3 arbres de hautes tiges devant le bâtiment voyageur et aux alignements d'arbres au niveau de l'avenue de l'URSS.

Le site Natura 2000 de la Garonne (aussi classé en APPB) est localisé à plus de 1 km à l'ouest du projet.

Aucune zone humide, ZNIEFF, ZICO, site inscrit/site classé ou TVB/corridor écologique n'est identifié dans le secteur de l'étude.

5.4. RISQUES TECHNOLOGIQUES

Le site n'est pas concerné par le risque ICPE autorisation SEVESO, sites industriels et/ou sols pollués. Des sites Basias sont localisés à 100 mètres au nord et au sud de la gare.

5.5. PATRIMOINE

Les monuments historiques

Le projet s'inscrit en limite de deux périmètres de protection de monuments historiques, sans toutefois les recouper :

- ancienne chapelle St Roch du Feretra (monument inscrit),
- villa 4 Grand rue St Michel (monument inscrit).

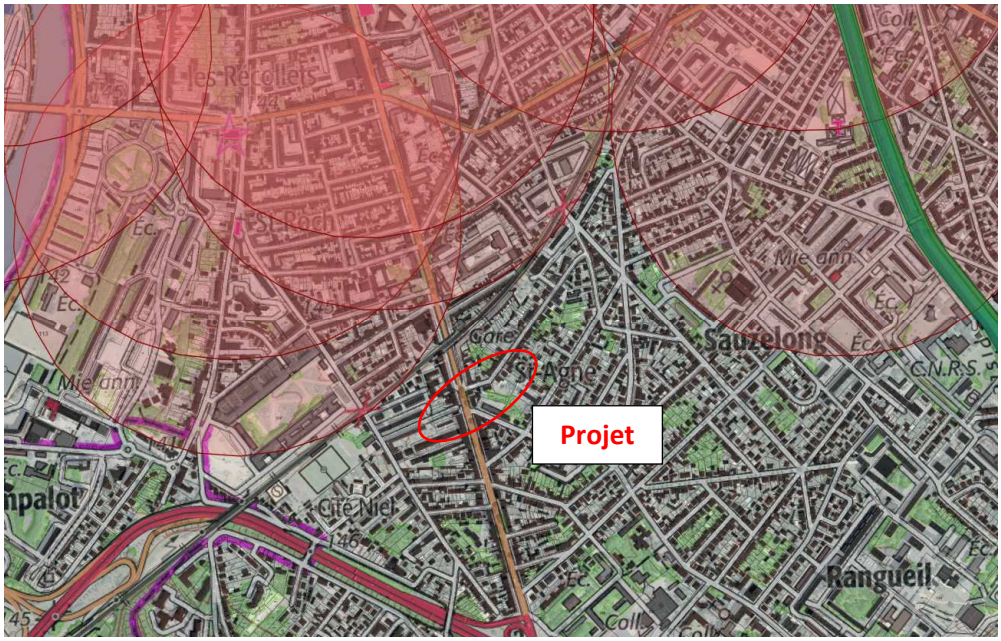


Figure 11 : Plan des sites et monuments historiques (source : Atlas des patrimoines)

Le projet n'est pas soumis à la réalisation d'un dossier spécial site classé, ni à la consultation de l'Architecte et Bâtiment de France (ABF). Néanmoins, au regard de la proximité avec les périmètres de protection de monuments historiques, l'ABF sera consulté avant le démarrage des travaux.

Sites et vestiges archéologiques

Le projet se situe en zone 2 « Empalot – Saint-Agne » d'archéologie préventive définie par arrêté préfectoral n°2003-67 du 24 juillet 2003.

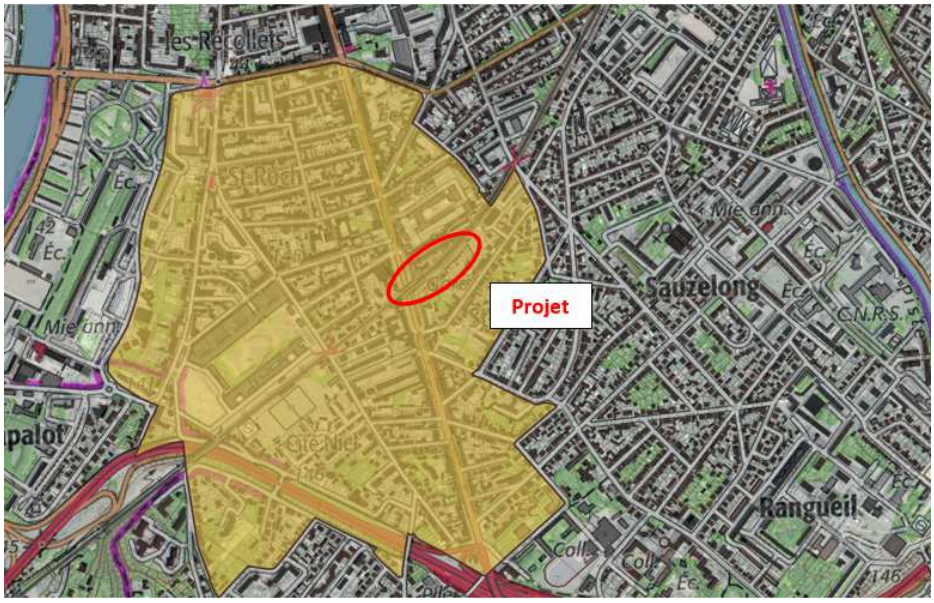


Figure 12 : Plan des zones de présomptions archéologiques (source : Atlas des patrimoines)

Dans cette zone, « *Tous les dossiers de demandes de permis de construire, de démolir et d'autorisation d'installations ou de travaux divers situés dans les zones définies en annexe au présent arrêté devront être transmis au Préfet de Région* – DRAC- […] ». SNCF Réseau transmettra aux autorités compétentes compétents les dossiers de nécessaires à la mise en œuvre du projet

5.5.1. MILIEU HUMAIN

Bâtiments sensibles

Trois écoles sont situées à 100 mètres au nord et au sud de la gare. Il s'agit de l'école supérieure cours major, l'IUFM Toulouse Université 2 et l'école élémentaire Ricardie 3.

Aucun autre établissement sensible n'est répertorié à proximité de la gare Saint-Agne.

Figure 13 : Localisation des établissements sensibles, source Géoportail

Densité de population

Le site est situé dans une zone de densité moyenne pour la ville de Toulouse avec une densité comprise entre 2 400 – 5 500 et 11 000 – 20 000 individus au km².

Ambiance sonore

La gare de Saint-Agne est situé dans une zone concernée par le bruit à la fois routier et ferroviaire. L'ambiance sonore y est modérée à très fort, le secteur pouvant dépasser ponctuellement les 75 décibels, soit au-dessus du seuil point noir du bruit routier LAeq/jour > 70 dB(A).

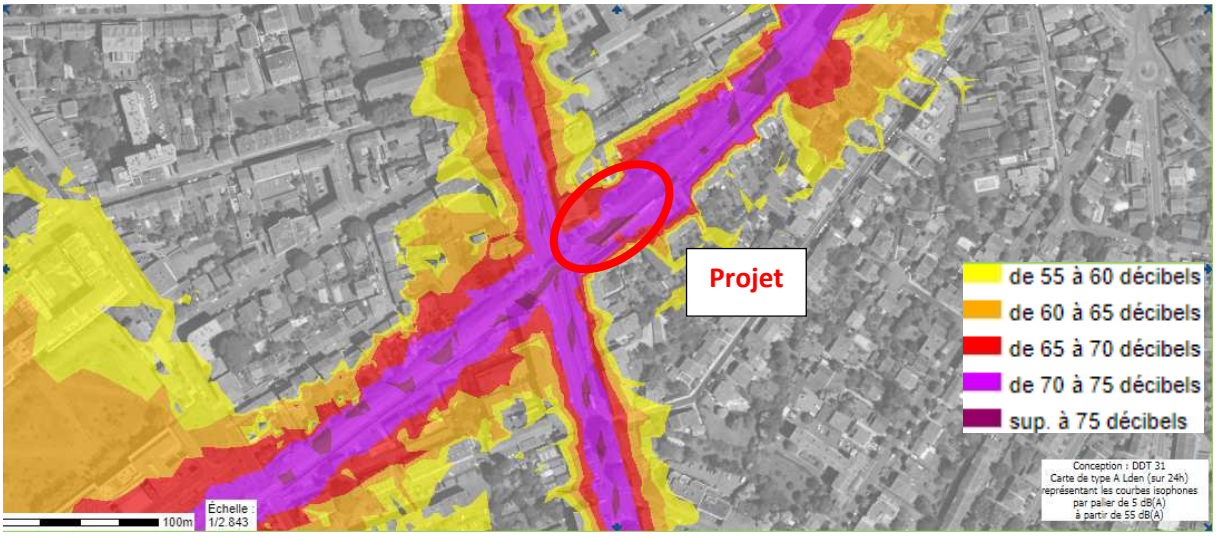


Figure 14 : Ambiance acoustique au droit du projet, Source ville de Toulouse

Plan local d'urbanisme

Le Plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat (PLUi–H) a pour objectif de définir un projet urbain pour Toulouse Métropole et d'établir de façon équilibrée les règles de développement de l'urbanisme et de l'habitat pour les 37 communes membres.

L'élaboration du PLUi-H a été approuvée par délibération du Conseil de la Métropole du 11 avril 2019. Plusieurs procédures ont modifié les documents du PLUi-H depuis son approbation :

- La mise en compatibilité du PLUi-H relative au projet de requalification du site Guillaumet (ex Ceat) approuvée au Conseil de la Métropole du 27 juin 2019 ;
- La mise en compatibilité pour le projet de Téléphérique Urbain Sud (TUS) aujourd'hui TÉLÉO approuvée lors du Conseil de la Métropole du 27 juin 2019.

Ces deux projets sont situés hors des emprises du projet de mise en accessibilité de la gare Saint-Agne.

Zonage et règlement associé

Un extrait du plan de zonage au droit des secteurs potentiellement concernés par les différentes solutions de réaménagement de la gare de Saint-Agne est présenté ci-dessous :

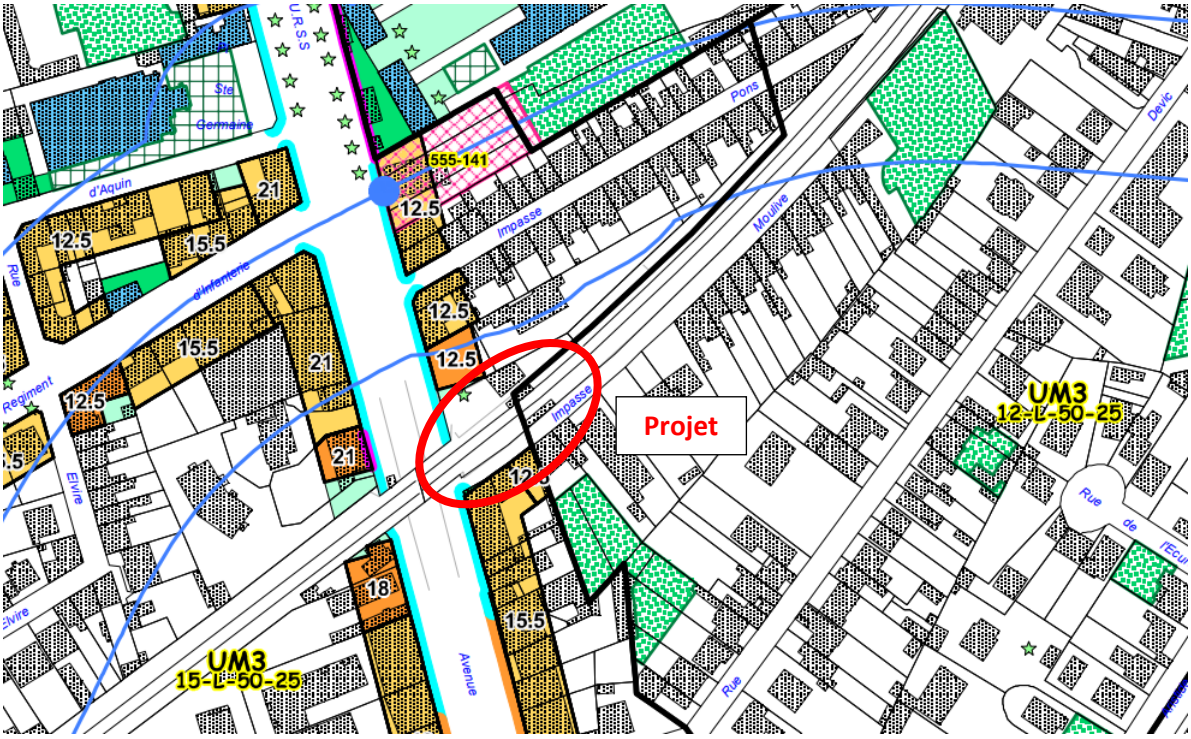


Figure 15 : Extrait du plan de zonage, source : PLUi-H Toulouse Métropole

Les zonages traversés correspondent à des territoires déjà urbanisés à savoir le secteur UM3.

Les servitudes portées aux documents d'urbanisme

- **présence d'un arbre isolé classé en** Espace Boisé Classé (étoile verte sur la carte coté quai 1) qui sera conservé,
- **présence d'une servitude de linéaires commerciaux et artisanaux protégés le long de l'avenue de l'URSS.**

Le secteur du projet est concerné par les servitudes d'utilité publique suivantes :

- **PT3 (6) : Télécommunication – câble souterrain**. Liaison souterraine de télécommunications à fibres optiques, Toulouse-Foix. **(Gestionnaire : France Télécom)**
- **I4 : Energie – électricité (Gestionnaire : RTE Sud-Ouest)**
- PT2(3) : Télécommunications – obstacles. Tronçon Ramonville – Montauban. (Gestionnaire : France Télécom)
- PT2(14) : Télécommunications – obstacles. Liaison Pech David – Préfecture. (Gestionnaire : Préfecture de Toulouse)

Les servitudes I4 et PT3 (6) seront à prendre en compte dans le cadre des travaux. Ces servitudes étant néanmoins maintenues, aucune procédure au titre du code de l'environnement ou du code de l'urbanisme ne sera à engager.

6. HIERARCHISATION DES ENJEUX

Sensibilité forte	
Sensibilité modérée	
Sensibilité faible	
Aucune sensibilité	
Travaux avec effets prévisibles sur l'environnement	

La méthode de hiérarchisation des sensibilités appliquée est fondée sur un principe de hiérarchisation suivant 4 niveaux définis pour l'ensemble de l'aire d'étude.

- Secteur où la sensibilité est forte (**rouge**) : l'opération (phase travaux) crée des perturbations significatives pour le milieu, pour lesquelles des mesures seront mises en œuvre.
- Secteur où la sensibilité est modérée (**orange**) : des mesures légères d'intégration permettent la réalisation du projet.
- Secteur où la sensibilité est faible (**jaune**) : des mesures usuelles d'intégration permettent la réalisation du projet,
- Secteur où la sensibilité est nulle (**blanc**) : aucune mesure n'est nécessaire.

Famille de travaux	Milieu physique		Risque		Milieu naturel				Milieu humain					
	Cours d'eau	Captage	Risques naturels	Risque technologique	Zone humide	Zone de protection	Zone d'inventaire	Faune flore	Bâtiments sensibles	Population	Ambiance Acoustique	Plan Local d'Urbanisme et servitudes	Paysage et patrimoine	Infrastructure
Travaux de démolition du bâtiment situé à l'angle de l'impasse et adaptation des bâtis mitoyens	Garonne et canal du midi situés à environ 1 km - Aucune sensibilité	Aucune sensibilité	Secteur non soumis aux aléas - Aucune sensibilité	Sites Basias localisés à 100 m de part et d'autre de la gare - Aucune sensibilité	Aucune sensibilité	Site Natura 2000 de la Garonne localisé à plus de 1 km à l'ouest du projet - Aucune sensibilité	Aucune sensibilité	Aucune sensibilité	Bâtiments sensibles situés à plus de 100 m de la gare - Aucune sensibilité	Présence d'une forte densité de population	Zone déjà concernée par le bruit - Aucune sensibilité	Présence d'une servitude de linéaires commerciaux et artisanaux protégés le long de l'avenue de l'URSS	Limite de périmètre de 2 monuments historiques Présence d'une zone d'archéologie préventive	Perturbation temporaire des circulations routières
Dépose de l'abris vélos devant le bâtiment voyageur												Présence d'un arbre isolé classé en Espace Boisé Classé Présence d'une servitude de linéaires commerciaux et artisanaux protégés le long de l'avenue de l'URSS	Limite de périmètre de 2 monuments historiques	Aucune sensibilité
Dévoiement des réseaux et déplacement de la voirie de l'impasse Moulive avec réalisation des bordures et trottoirs												Aucune sensibilité	Limite de périmètre de 2 monuments historiques Présence d'une zone	Perturbation temporaire des circulations routières

Travaux de terrassement et de génie civil (mise en place des ascenseurs et déplacement/création escaliers)								Présence de 2 arbres coté quai 1				Présence d’un arbre isolé classé en Espace Boisé Classé Présence d’une servitude de linéaires commerciaux et artisanaux protégés le long de l’avenue de l’URSS	d’archéologie préventive	
Construction de l’abris vélos coté quai 2								Aucune sensibilité				Aucune sensibilité	Limite de périmètre de 2 monuments historiques	Aucune sensibilité
Aménagements divers (éclairage, portillons de sécurité, mains courantes, plantation arbres)													Limite de périmètre de 2 monuments historiques	

7. EFFETS ET MESURES

Ci-dessous sont présentés pour chaque thématique abordée dans l'état initial, les effets du projet positifs ou négatifs et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisageables (séquence ERC) que nous proposons de mettre en place.

7.1. LES EFFETS POSITIFS DU PROJET

Les effets positifs du projet durant sa phase exploitation sont :

- **Amélioration de l'accessibilité PMR** de la gare de Saint-Agne par la mise en place d'aménagements facilitant l'accès à la gare et l'amélioration du flux des passagers par la suppression d'obstacles dans le cheminement et par la mise en place d'une signalétique plus claire ;
- **Amélioration de la sécurité routière** et de la protection des piétons par la mise en place d'une zone à 20 km/h au niveau de l'impasse Moulive ;
- **Amélioration de la sécurité dans la gare** avec la mise en place de barrières de sécurité en bout de quais et une remise aux normes de l'éclairage sur les quais ;
- **Encouragement à l'utilisation de mode doux** avec la mise en place d'un garage à vélos coté quai 2.

De plus, des considérations environnementales et territoriales sont prises en charge par le maître d'ouvrage dès la phase d'étude pour minimiser les effets du projet avec la mise en place :

- **D'un dialogue territorial** :
    - mise en place d'une concertation volontaire avec les riverains afin de prendre en compte leurs considérations,
    - travail de recherche d'optimisation des travaux de démolition afin de conserver un maximum de bâti.
- **D'expertises écologiques** : un passage d'écologue sera réalisé avant le démarrage des travaux notamment de démolition. Une étude sera menée pour évaluer s'il est possible de déraciner les arbres âgés pour les replanter dans le cadre du projet ;
- **De prescriptions dans les marchés travaux** : cahiers des charges adaptés pour prendre en compte l'ensemble des prescriptions liés à la protection de l'environnement.

7.2. LES EFFETS NÉGATIFS DU PROJET

Les impacts du projet sont principalement liés à la réalisation de la phase chantier en particulier lors des travaux de terrassement et de génie civil.

7.2.1. MILIEU PHYSIQUE

Phases	Effets	Mesures
Chantier	Le projet n'a pas d'effet sur le milieu physique et sur les cours d'eau les plus proches. Cependant, la réalisation de la phase travaux est susceptible **d'avoir un effet sur le sol et le sous-sol en cas de pollution accidentelle**. Ce risque reste très faible du fait de l'imperméabilisation des sols.	+ Élaboration par le responsable environnement chantier d'un plan d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle **(évitement)** ; + Approvisionnement des engins effectué sur des aires étanches pour limiter le risque de déversement et d'infiltration dans le sol **(réduction)** ; + Ravitaillement des huiles et produits dangereux sur le chantier par un camion-citerne muni d'un dispositif de sécurité pour l'approvisionnement sur le chantier **(évitement)** ; + Présence de kits de dépollution (produits absorbants) dans tous les engins de chantier **(réduction)**.
Exploitation	Aucun	Aucun

7.2.2. RISQUES NATURELS

Phases	Effets	Mesures
Chantier	Le projet est situé dans **une zone d'aléa argile moyen**.	Des études géotechniques viendront confirmer la nature des sols et préciser les fondations à mettre en place notamment pour la mise en place des ascenseurs **(évitement).**
Exploitation	Aucun	Aucun

7.2.3. LE MILIEU NATUREL

Phases	Effets	Mesures
Chantier	Aucune zone humide, ZNIEFF, ZICO, Natura 2000, APPB, site inscrit/site classé ou TVB/corridor écologique n'est identifié dans le secteur de l'étude **Cependant, deux arbres seront coupés pour la réalisation de l'accès au quai 1.**	Un écologue sera missionné avant le démarrage des travaux pour vérifier le potentiel écologique des arbres et l'absence d'espèce protégée **(évitement).** Ces arbres seront compensés à minima 1 pour 1 au niveau de l'aménagement de l'accès au quai 2 **(compensation).**
Exploitation	Aucun	Aucun

7.2.4. RISQUES TECHNOLOGIQUES

Phases	Effets	Mesures
Chantier	Aucun	Aucun
Exploitation	Aucun	Aucun

7.2.5. PATRIMOINE

Phases	Effets	Mesures
Chantier	Le projet n'a pas d'effet sur les monuments historiques mais est localisé au niveau d'une **zone d'archéologie préventive**.	Malgré le caractère déjà remanié du secteur de l'étude, **une saisine de la DRAC** (Direction Régionale des Affaires Culturelles) devra être réalisée au titre de l'article R.523-12 du Code de Patrimoine afin de déterminer si le projet donnera lieu ou non à des prescriptions archéologiques préventives. **(réduction)**.
Exploitation	Aucun	Aucun

7.2.6. MILIEU HUMAIN

Phases	Effets	Mesures
Chantier	Les riverains seront impactés à deux niveaux pendant les travaux. D'une part ils seront confrontés à la réalisation de travaux relativement bruyants (démolition du bâti, déviation de la voirie, mise ne place des ascenseurs…). D'autre part, les	+ **Mise en œuvre d'une information préalable au chantier** pour les riverains et usagers de la route sur les thématiques du bruit, des poussières, des accès routiers et en cas de coupures d'alimentation (eau, électricité…) **(réduction) ;** + **Une gestion des accès à l'impasse** sera mise

	accès routiers seront perturbés du fait des reprises de voirie dans l'impasse Moulive. Les effets potentiels sont résumés en suivant : + **Dispersion de poussière** ; + **Odeurs, fumées, rejets** liés à la circulation des camions et engins de chantier ; + **Circulation des engins** de chantier ; + **Bruit des engins et des matériels ;** + **Risque de dégradation de la voirie** dû à la circulation d'engins de chantier et gêne dans les déplacements ; + **Coupure de circulation** lors de la réalisation du chantier.	en place avec restriction de l'accès durant 2 jours en période de travaux **(réduction) ;** + Le chantier sera **interdit au public** par la mise en place de balisage de l'emprise chantier et les stockages de matériaux seront sécurisés pour éviter le vol **(évitement) ;** + Les **véhicules et engins de chantiers utilisés seront aux normes en vigueurs** (respect de la réglementation des engins de chantier pouvant générer des nuisances sonores ou vibratoires (décret du 18/04/69, arrêtés du 02/01/86) **(réduction) ;** + Conformément au décret du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, préalablement au démarrage du chantier, le Maître d'Ouvrage fournira au Préfet, les éléments d'informations utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances (**dossier bruit de chantier**) **(réduction) ;** + **Mise en place de déviations sécurisée pour le cheminement des piétons (réduction)**.
Exploitation	+ Augmentation du nombre de traversées piétonnes au niveau de l'impasse Moulive pour accéder au local vélos + Les travaux de démolition du bâtiment et la modification du bâti coté quai 2 peuvent entrainer une modification de **l'ambiance acoustique globale du secteur**.	+ Mise en place en concertation avec Toulouse Métropole d'une zone à 20 km/h + Une étude sera réalisée par un bureau d'étude acoustique avant le début des travaux (pour dresser l'état initial) et à la fin de travaux pour vérifier que la modification du bâti coté quai 2 n'entraine pas de modification de l'ambiance acoustique. Si un effet est constaté, la mise en œuvre de protections individuelles ou de façades seront préconisées **(réduction).**

ANNEXE OBLIGATOIRE

Demande d'examen au cas par cas préalable du projet de mise en accessibilité et en sécurité de la halte de Sainte Agne

ANNEXE 2 - PLAN DE SITUATION

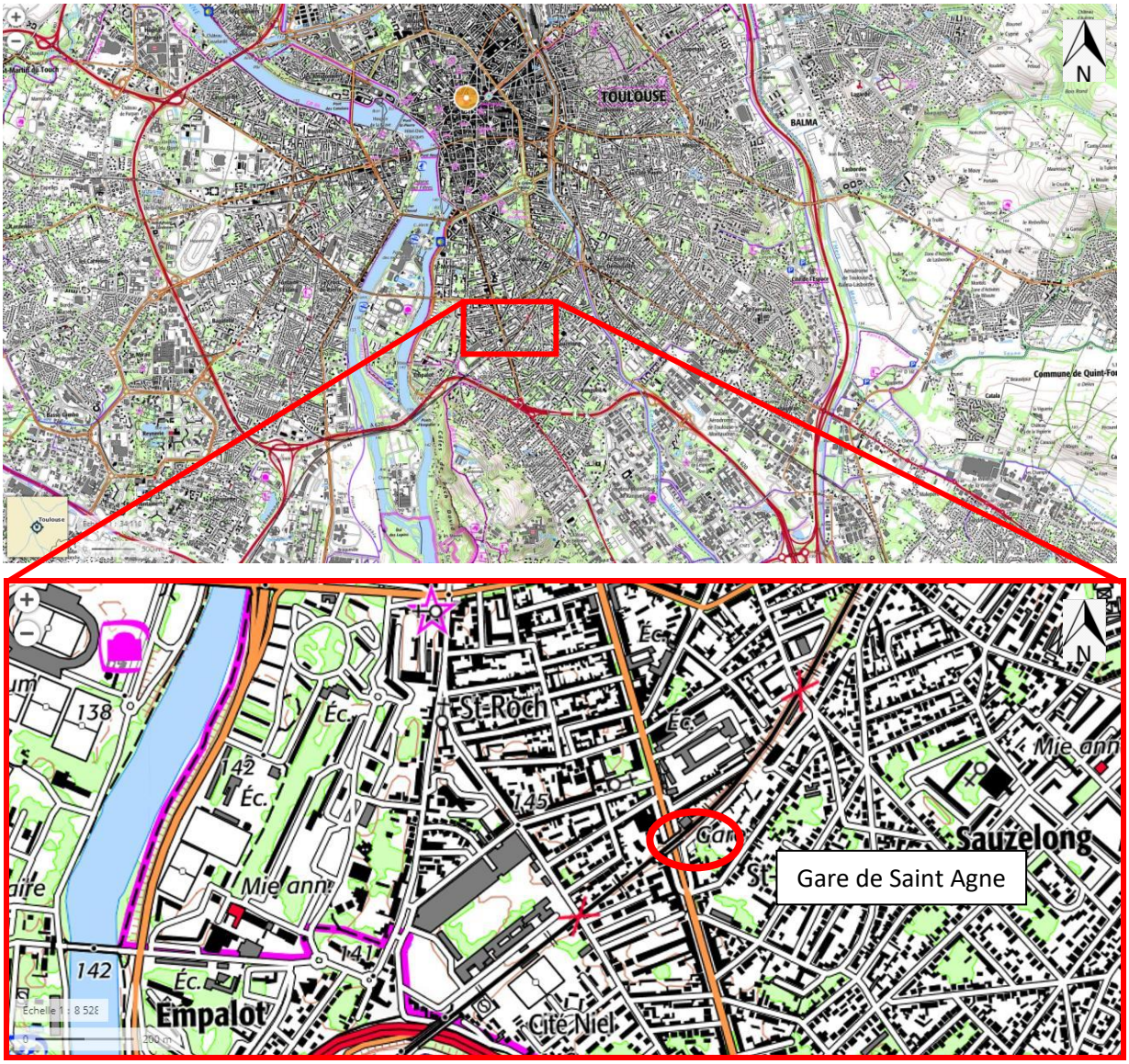


Figure 1 : Localisation de la gare de Sainte Agne, Scan25, source Geoportail

ANNEXE 3 – PHOTOGRAPHIES DATEES DE LA ZONE D'IMPLANTATION AVEC UNE LOCALISATION CARTOGRAPHIQUE DES PRISES DE VUE

Toutes les photographies présentées ci-après ont toutes été prises au début de l'année 2020 sur le site.

Photo 1

Photo 2

Photo 3

Photo 4

Proto 5

Photo 6

Photo 7

Photo 8

Photo 9

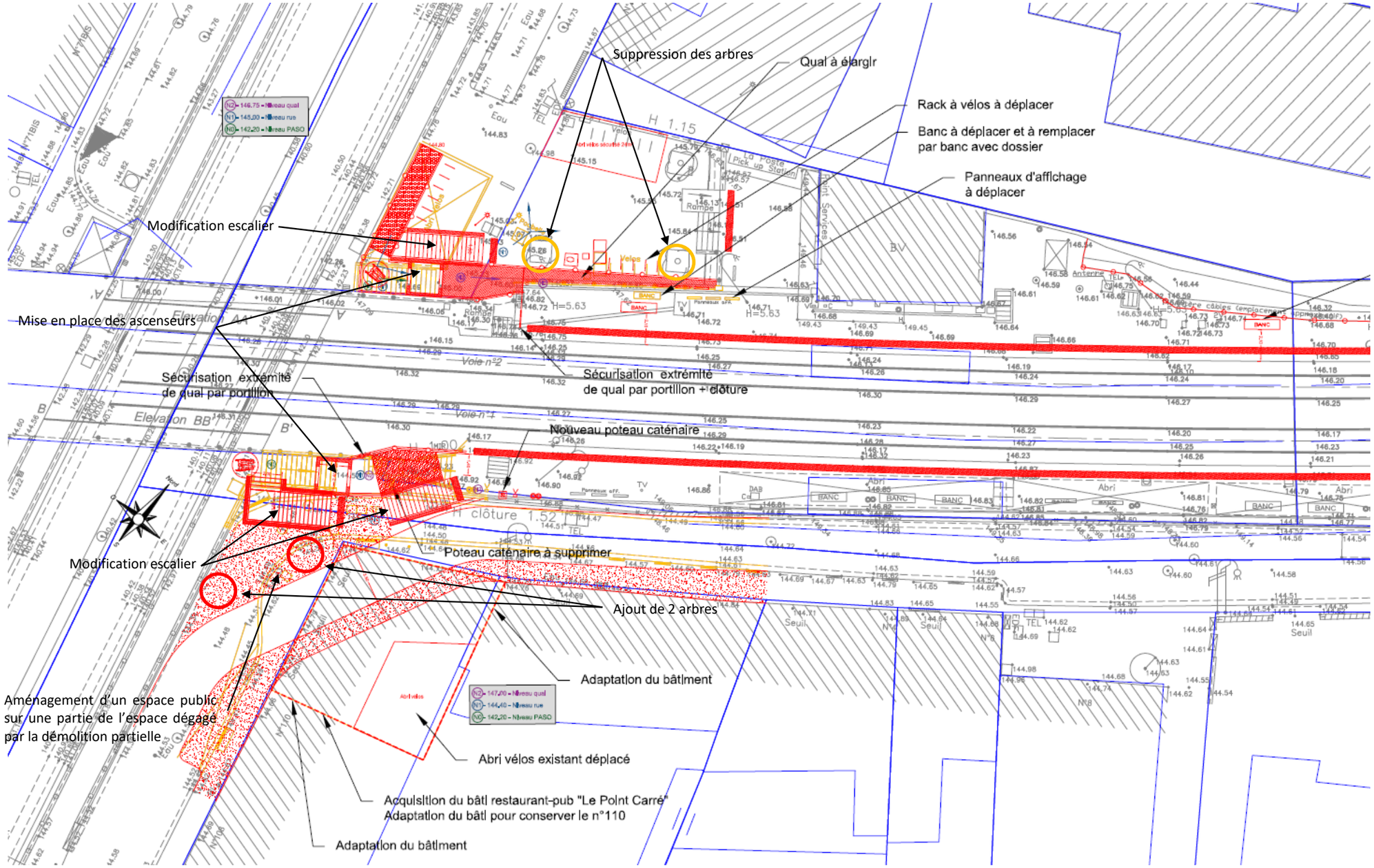
Photo 10

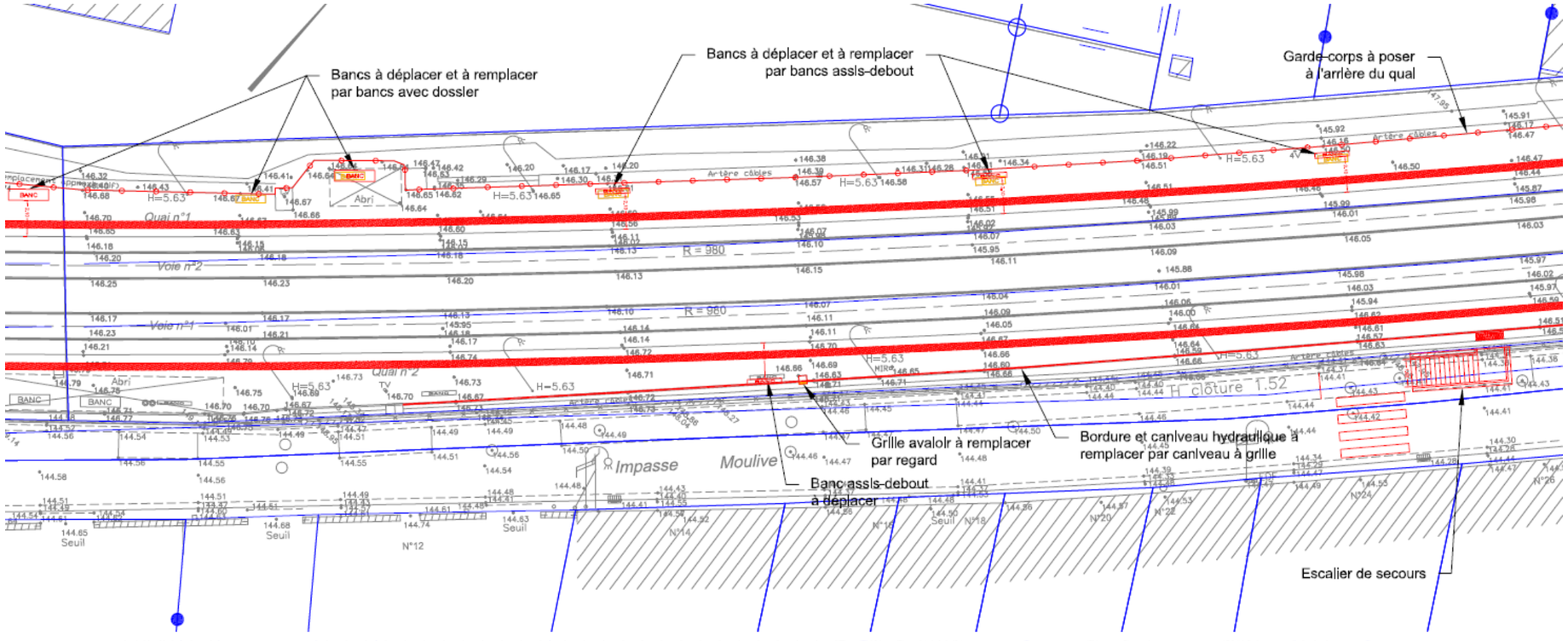
Photo 11

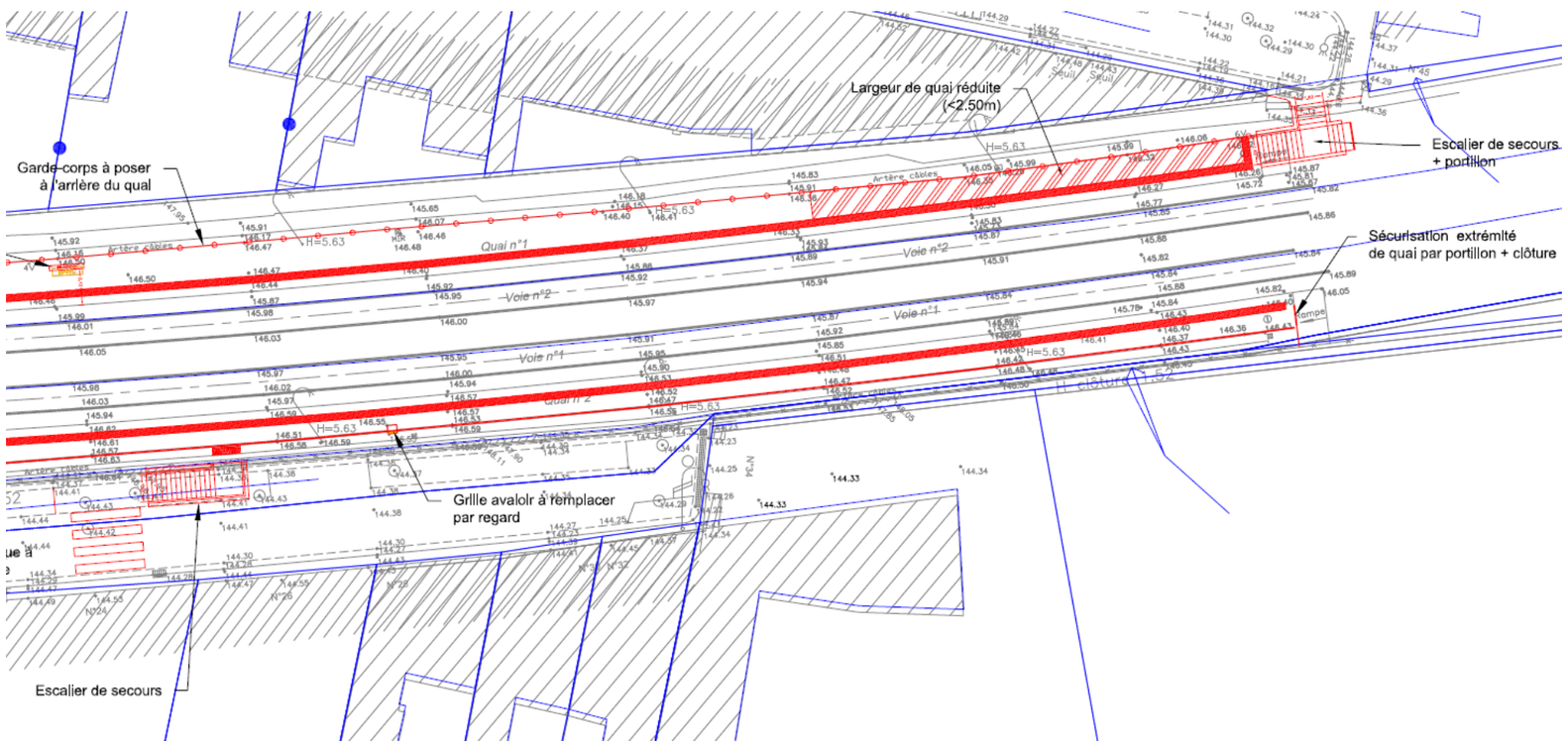
Photo 12

Figure 2 : Localisation des photographies 2020, Source SYSTRA et Géoportail

ANNEXE 4 – PLAN DU PROJET




Bancs à déplacer et à remplacer par bancs avec dossier
Bancs à déplacer et à remplacer par bancs assis-debout
Garde-corps à poser à l'arrière du quai
Grille avaloir à remplacer par regard
Bordure et caniveau hydraulique à remplacer par caniveau à grille
Banc assis-debout à déplacer
Escalier de secours


Largeur de quai réduite (<2.50m)
Escalier de secours + portillon
Garde-corps à poser à l'arrière du quai
Sécurisation extrémité de quai par portillon + clôture
Grille avaloir à remplacer par regard
Escalier de secours

ANNEXE 5 - PLAN DES ABORDS DU PROJET

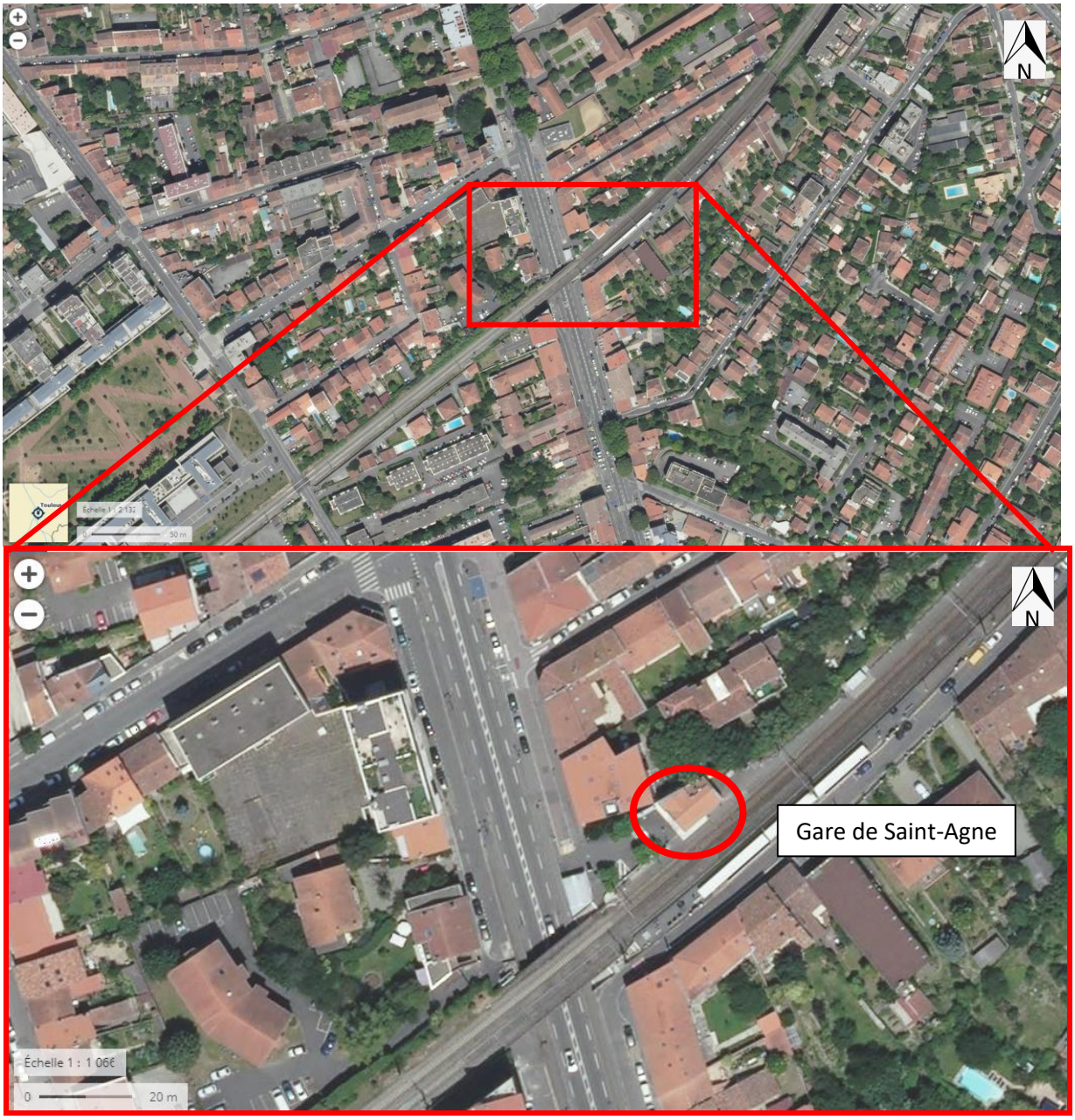


Figure 3 : Localisation de la gare de Sainte Agne, Ortho- photoplan, source Geoportail

Figure 4 : Parcelles concernée par le projet, source cadastre.gouv

ANNEXE 6 - LOCALISATION DU SITE NATURA 2000 LE PLUS PROCHE

LOCALISATION DU SITE NATURA2000 LE PLUS PROCHE

Au plus proche, le site Natura2000 le plus proche est localisé à 1 km de la gare de Sainte Agne.

EFFET DU PROJET SUR LE SITE NATURA2000

Le site Natura2000 corresponds au lit mineur du cours d'eau de la Garonne. Le projet s'inscrit dans un secteur fortement anthropisé dans lequel le milieu naturel se limite à quelques arbres de hautes tiges devant le bâtiment voyageur et aux alignements d'arbres au niveau de l'avenue de l'URSS.

Aucun habitat inscrit au DOCOB du site Natura2000 n'est présent au niveau du secteur de l'étude.

Aucun lien fonctionnel n'est présent entre le site des travaux et le site Natura2000.

En conclusion, aucun impact n'est prévisible sur le site Natura2000.