



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



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 :
12/01/2022

Dossier complet le :
12/01/2022

N° d'enregistrement :
F-076-22-C-0002

1. Intitulé du projet

Création d'un terminus partiel au niveau de la halte de la Route de Launaguet.

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

2.1 Personne physique

Nom **BOULIERE** Prénom **Frédéric**

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale **SNCF RESEAU**

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

RCS / SIRET **4 1 2 | 2 8 0 | 7 3 7 | 2 0 3 7 5** Forme juridique **SA**

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.	Le projet consiste en la création d'un terminus (2 voies en tiroir avec quai central), pouvant être considéré comme une infrastructure ferroviaire de type halte et entrant donc dans la catégorie 5.b) Le projet implique la construction de nouvelles voies ferroviaires principales mais dont la longueur totale reste en-deça des seuils de la rubrique 5.a)

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

Il s'agit de construire un terminus (2 voies en impasse) au droit de la halte ferroviaire "Route de Launaguet". Cette halte n'est plus desservie depuis 2016 mais va être réactivée dans le cadre du projet des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) qui constitue l'une des 3 opérations du programme GPSO de création d'une LGV entre Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse. La création de ce terminus permettra de rajouter une fonctionnalité sur la base d'une halte ferroviaire réactivée par les AFNT.

Les aménagements prévus sont les suivants :

- Création de deux voies à quai en impasse (V1Lbis et V2Lbis) sur plateforme ballastée : 1 voie nominale (permettant le retournement du matériel roulant) et 1 voie dédiée à la gestion des situations perturbées,
- Création d'un quai central commun à ces deux voies « bis »,
- Création de rampes PMR et escaliers d'accès au quai, depuis les aménagements de la halte réactivée dans le cadre des AFNT.
- Mise en place de l'ensemble des équipements ferroviaires associés : appareils de voies (4 ADV simples), caténaire, installation de traction électrique, signaux et pancartes, assainissement pluvial, équipements de quai (banc, éclairage...) et télécom (vidéosurveillance et sonorisation).

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

4.2 Objectifs du projet

Le projet de terminus partiel "Route de Launaguet" s'inscrit dans les ambitions liées au développement de l'Etoile ferroviaire de Toulouse, et qui consistera en une réflexion globale, menée sur l'ensemble des axes ferroviaires existants de la Métropole, notamment en vue d'une désaturation de la gare Matabiau .

Le projet de terminus a 3 objectifs : permettre un retournement des trains, une gestion facilitée des situations perturbées et ce, tout en désengorgant la Gare de Toulouse Matabiau (allègement de la gare de 4 mouvements en heure de pointe).

Les objectifs de ce projet de terminus sont ainsi à distinguer de ceux liés à la création de la halte par les AFNT : desserte au passage, amélioration de la connexion fer-métro, amenée des voyageurs à Matabiau et connexion de la LGV à la ligne existante.

Malgré des fonctionnalités différentes, le projet de terminus ne peut techniquement se faire sans le projet des AFNT. En effet, l'existence des quais et des cheminements piétons reliant les quais de la halte au parking Tisséo est une condition préalable indispensable à l'implantation du terminus partiel. Le projet de halte libère, de plus, un espace central propice à l'implantation des deux voies en terminus et du quai supplémentaire. Un lien d'opportunité existe ainsi entre les deux projets.

Une possibilité d'optimisation forte des coûts, moyens mis en oeuvre et durée des impacts pourrait être envisagée grâce à la réalisation concomitante des travaux de la halte et du terminus .

Les objectifs du projet sont précisés dans l'annexe facultative au CERFA "Notice d'accompagnement".

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les différentes phases de travaux envisagées sont les suivantes :

- + Phase 0 : Installations de chantier, levés topo et études EXE
- + Phase 1 : Terrassements
- + Phase 2 : Construction du quai central
- + Phase 3 : Terrassements, couches de forme et sous-couches des voies ferrées ballastées
- + Phase 4 : Caténaire et signalisation : réalisation des fouilles, bétonnage et mâtage des poteaux supports
- + Phase 5 : Pose des voies (rails, traverses...)
- + Phase 6 : Pose des appareils de voies (ADV) sur les voies principales V1L et V2L (voies lentes du réseau ferroviaire existant)
- + Phase 7 : Pose des équipements ferroviaires (caténaires, installation de traction électrique, nouveaux signaux et pancartes, équipements de voies divers ...)
- + Phase 8 : Finitions, essais et mise en service

Les travaux lourds (terrassement/GC) se feront lors d'une Interruption des circulations ferroviaires, de nuit ou de week-end. Les travaux dans la zone de chantier, qui n'impactent pas les circulations, seront réalisés majoritairement de jour.

Selon l'étude préliminaire, 23 mois de travaux maximum sont prévus pour la réalisation des deux voies tiroir et des modifications sur les installations existantes nécessaires à la création d'un terminus partiel.

Les travaux de quai du terminus seraient réalisés à l'horizon 2024/2026 (en même temps que ceux des AFNT), tandis que les voies en tiroir seraient faites dans un second temps (vers fin 2029/2030).

A noter qu'une réalisation concomitante des travaux de la halte (AFNT) et du terminus "Route de Launaguet" est envisagée par SNCF Réseau.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet de terminus permettra essentiellement une manoeuvre des trains au droit de la halte de la Route de Launaguet (retournement).

Les nouvelles voies créées permettront également une gestion facilitée des situations perturbées (possibilité de retenir des trains en cas de problème), améliorant ainsi la gestion du trafic à la gare de Toulouse-Matabiau qui reste saturée aux heures de pointe.

Le projet permettra d'arrêter à ce terminus 2 trains TER par heure et par sens de circulation sur la ligne Launaguet-Castelnaud'Estrétefonds.

Le projet n'engendrera pas de modification du trafic ferroviaire ou de la vitesse d'exploitation commerciale des trains, par rapport à la situation projetée après réalisation des AFNT. Seule s'ajoute la fonctionnalité de manoeuvre dans le cas du terminus.

A l'horizon AFNT, compte-tenu du trafic cible estimé, la halte de Launaguet va accueillir un nombre de voyageurs très significativement plus important que celui connu avant sa désactivation. Les prévisions de trafic publiées dans le dossier de DUP des AFSB-GSPO-AFNT évoquent une affluence de plus de 980 000 voyageurs annuels, soit plus de 3200 montées / descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base). Les études de fréquentation ont estimé que le transbordement fer-métro sera de 50% au droit de la halte créée (connexion ligne B et future 3ème ligne).

Le terminus ne viendra pas créer de fréquentation supplémentaire à ce niveau.

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).

Le projet de terminus n'a fait l'objet d'aucune procédure administrative spécifique.

Il pourra être potentiellement concerné, si nécessaire, par un dossier de Déclaration Loi sur l'Eau (pose de piézomètres...) et un dossier d'archéologie préventive.

Le projet n'est pas soumis à Permis de Construire ni à Déclaration préalable (exemption au titre de l'article R421-3 du CU).

Au vu des mesures prévues en phase travaux, le projet fera l'objet d'une demande de dérogation "Bruit de chantier".

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Quai central :	
Longueur utile	220 m
Largeurs variables	2,84 m à 11,60 m
Linéaire de voies nouvelles posées (2 voies en tiroir)	environ 800 ml
Superficie globale de l'opération : voies et quai	environ 5300 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Route de Launaguet
31200 Toulouse

Coordonnées géographiques¹

Long. 01°26'14" _ Lat. 43°38'13" 5

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

Point de départ :

Long. _ ° _ ' _ " _ Lat. _ ° _ ' _ " _

Point d'arrivée :

Long. _ ° _ ' _ " _ Lat. _ ° _ ' _ " _

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 de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>. Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

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) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit dans un secteur fortement anthropisé (commune de Toulouse) dans lequel le milieu naturel se limite à quelques habitats de type "fourrés" le long des voies ferrées existantes et de type "zones rudérales" au centre des voies. Un Etat des lieux faune-flore réalisé par BIOTOPE en 2021 a classé la zone d'étude à enjeu écologique faible. Voir annexe facultative au CERFA "Notice d'accompagnement".
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Située à 2,7 km à l'ouest du projet, la Garonne dans Toulouse est couverte par l'arrêté de protection de biotope FR380023 "Biotopes nécessaires à la reproduction, à l'alimentation, au repos et à la survie des poissons migrateurs sur la Garonne à l'aval de Toulouse"
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 (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique 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"/>	- Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Toulouse Métropole (bruit routier, aérien et ferroviaire), 2017-2021, adopté le 13/04/2017. - PPBE des infrastructures de transports routières et ferroviaires en Haute-Garonne, 3ème échéance 2018-2023 (Cartes de bruit approuvées le 26/12/18 et PPBE approuvé le 26/12/19) - Projet situé hors zonage du PPBE de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Le projet, et de manière générale l'ensemble de la commune de Toulouse, se situe dans la zone tampon UNESCO du "Canal du midi" (inscription depuis 1996) - Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de monument historique ou de site patrimonial classé ou inscrit.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit dans un contexte fortement urbanisé ne présentant pas de zone humide. Des inventaires zones humides réalisés dans le cadre de la DUP des AFNT (BIOTOPE, 2015) permettent de confirmer l'absence de zones humides au droit du site d'étude.
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 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRN : - PPR inondation (PPRI) de la Ville de Toulouse, approuvé le 20/12/11 et modifié le 18/07/18. Modification en cours sur le secteur de Langlade. -PPR mouvements de terrain sur les coteaux de Pech David approuvé le 15/07/98. -PPR Sécheresse (tassements différentiels) approuvé le 25/10/10. PPRT: - PPRT SAFRAN HERAKLES (Ariane Group), approuvé le 03/04/14 - PPRT ESSO SAF et STCM, approuvé le 12/06/17 Le projet se situe en dehors de tout zonage de PPRN ou PPRT. Seul est concerné le PPRN Sécheresse (RGA : zone faiblement à moyennement exposée unique B2).
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit dans la ZRE "Bassin de la Garonne" (AP n°38 du 05/03/96).
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le captage le plus proche est un prélèvement en Garonne, à environ 8 km au sud du projet au niveau du Pech David (arrêté de DUP en date du 26/01/96)
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 "Garonne Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste" (FR7301822) et "Vallée de la Garonne de Muret à Moissac" (FR7312014) sont localisés à 2,7 km à l'ouest du projet sans aucun lien fonctionnel avec celui-ci.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site patrimonial classé le plus proche est le "Canal du midi", situé à 2,3 km au sud du projet, classé par arrêté ministériel du 04/04/97.

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 ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les terrassements réalisés n'iront probablement pas jusqu'à impacter la nappe d'eau souterraine. Des épuisements de fond de fouille pourront toutefois être nécessaires. 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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non défini à ce stade des études. Les travaux vont engendrer des décapages et terrassements pour la mise en oeuvre des quais et des voies ferrées. Les matériaux issus du chantier seront triés selon leur nature, valorisés si possible, stockés et évacués conformément à la réglementation. SNCF Réseau intégrera une Notice de Respect de l'Environnement (NRE) dans les marchés travaux. Elle stipulera l'ensemble des mesures à mettre en place avant, pendant et après travaux. Le Titulaire du marché produira un Plan d'assurance environnement pour assurer suivi et mise en oeuvre.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non défini à ce stade des études. Les travaux vont nécessiter des apports en matériaux (ballast, béton pour les aménagements des passages souterrains, escaliers, etc).
Milieu naturel	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 site d'étude, après création de la halte, peut être considéré comme situation de référence, puisqu'elle entraîne la libération d'un espace central remanié. En outre, le projet s'inscrit dans un secteur fortement anthropisé dans lequel le milieu naturel se limite à quelques arbres entre les voies existantes actuelles. Les arbres en place seront conservés (mise en défens pendant le chantier). Un espace paysager sera recréé dans les espaces libres. SNCF Réseau intégrera une NRE dans les marchés travaux et assurera un contrôle périodique des mesures. L'intervention d'un écologue peut être envisagée au démarrage et tout au long du chantier.
	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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 de la Garonne est localisé à plus de 2 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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé dans une zone concernée par les risques technologiques.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé dans une zone concernée par les risques naturels hormis pour le risque Retrait-Gonflement des Argiles qui sera pris en compte dans le cadre des études géotechniques.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet, de par 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet de terminus n'engendrera pas de déplacements ou trafic (piéton, voiture, trains) supplémentaires par rapport aux objectifs prévus et étudiés dans le cadre des AFNT. Le chantier aura lieu à proximité du parking relais de la ligne B du métro. Il ne supprimera pas de places de stationnement et pourra nécessiter des rotations de camions pour l'approvisionnement sans que cela ne perturbe le trafic. Une signalisation adaptée, et un nettoyage des accès si nécessaire, seront mis en oeuvre.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	SNCF Réseau fixera des objectifs qui seront définis dans la NRE et les marchés travaux (+Demande dérogation "Bruit de chantier"). Un suivi des niveaux sonores sera assuré et un référent "bruit" pourra être contacté par les riverains. L'exploitation n'engendrera pas de bruit supplémentaire significatif puisqu'il permettra l'arrêt des trains mais n'engendrera pas de circulation supplémentaire.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Lors de la réalisation des travaux, des poussières seront engendrées par les travaux de terrassement pouvant entraîner une gêne olfactive pour les riverains. Des mesures de suppression et de réduction seront mises en oeuvre pour réduire les émissions comme l'arrêt des travaux émetteurs de poussières par grand vent, le bâchage des camions, l'arrosage des zones de travaux et d'accès, etc.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les travaux généreront des vibrations (engins de chantier, etc.) qui resteront faibles et temporaires, sans risque de dommages sur les bâtis riverains. L'exploitation du terminus n'engendrera pas de vibrations supplémentaires significatives puisqu'il permettra l'arrêt des trains mais n'engendrera pas de circulation supplémentaire.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les travaux seront réalisés majoritairement en journée, aucune mesure spécifique n'est à envisager (NOTA: Aucun enjeu "chiroptère" n'est présent sur la zone d'étude). En phase exploitation, les luminaires seront conformes aux normes en vigueur sur le quai. Le projet s'inscrit dans un contexte urbain déjà éclairé la nuit.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet dans sa phase exploitation n'engendrera pas de rejets dans l'air. Cependant, l'utilisation d'engins lors de la réalisation du chantier sera susceptible d'entraîner des rejets dans l'air. Les engins de chantiers qui seront utilisés seront aux normes et respecteront la réglementation.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les nouveaux aménagements impliquent une imperméabilisation très modérée. Les rejets EP engendrés feront l'objet d'une gestion mutualisée (à confirmer par les études à venir) avec ceux des AFNT (connexion des EP du terminus au réseau créé pour la halte) ou d'un système dédié. Les eaux générées par la phase chantier seront recueillies et traitées avant rejet éventuel dans le réseau public EP existant, après accord du gestionnaire et respect des conditions de rejet (débit, teneur en pollution), ou évacuées en filière réglementaire si aucun rejet n'est possible.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>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. => Des mesures seront mises en oeuvre pour réduire les risques de pollution comme la présence de kits anti-pollution dans chaque engin de chantier, l'établissement d'un POI (demandes inscrites dans les marchés travaux). Pas de rejets d'effluents en phase exploitation.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les travaux vont engendrer des décapages et terrassements pour la mise en oeuvre des quais et des voies ferrées. Les matériaux issus du chantier seront triés selon leur nature, valorisés si possible, stockés et évacués conformément à la réglementation. Une analyse de la pollution des sols, conforme à la réglementation, sera réalisée afin de déterminer la filière de valorisation adaptée.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une information de la DRAC-SRA sera réalisée au préalable des travaux. A noter que le projet n'aura aucun impact paysager du fait de l'absence d'enjeux patrimoniaux.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Avec un objectif de désengorgement de la gare Matabiau et une gestion facilitée des situations perturbées, le projet aura des impacts positifs en termes de fiabilité de la gestion des trafics et favorisera l'utilisation des transports collectifs. Il aura ainsi un impact positif sur l'environnement via un encouragement au report modal de la route vers le fer/méto.

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 :

Le projet est toutefois susceptible d'entraîner des incidences cumulées avec le projet des AFNT qui n'est pas encore réalisé (dépôt du DAEU pour le projet AFNT prévu en 2022), notamment vis-à-vis des incidences prévisibles en phase chantier (bruit, vibrations notamment...).

Il est important de noter que SNCF Réseau envisagerait une réalisation des travaux concomitante avec celle de la halte. Cette disposition permettrait une forte optimisation du planning des travaux, des coûts associés (mutualisation des ressources, moyens humains et matériels) et une optimisation de la durée et de la répétitivité des impacts pour les riverains et de la gêne occasionnée pour les usagers du mode ferroviaire.

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 le Maître d'Ouvrage concernent:

- la non-atteinte au milieu physique par la maîtrise des nuisances et des pollutions de chantier (kit anti-pollution, maîtrise du ravitaillement des engins de chantiers, plan d'organisation et d'intervention en cas de pollution accidentelle...),
- la valorisation et l'évacuation réglementaire des déchets de chantier,
- les marchés travaux seront explicitement rédigés afin de prendre en compte l'ensemble des prescriptions liées à la protection des eaux, du milieu naturel et des activités environnantes : intégration d'une NRE par le MOA et production d'un PAE par le titulaire du marché, Dossier "Bruit de chantier"...
- les eaux pluviales générées par l'imperméabilisation nouvelle feront l'objet d'une gestion en lien avec celles des AFNT (solution à définir en phase AVP du terminus) ou dédiée,

Le détail de l'ensemble des mesures est présenté en annexe ("Notice d'accompagnement").

SNCF Réseau envisagerait une réalisation des travaux concomitante avec celle de la halte.

Cette disposition permettrait une forte optimisation du planning des travaux, des coûts associés (mutualisation des ressources, moyens humains et matériels) et une optimisation de la durée et de la répétitivité des impacts (bruits, vibrations notamment) pour les riverains et de la gêne pour les usagers.

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 entraîne une consommation d'espace très modérée et se fera sur une emprise disponible et déjà remaniée par le projet de halte antérieur. En exploitation, il n'entraîne pas d'incidence supplémentaire significative par rapport au projet de halte. Les EP générées par le projet seront prises en compte dans la conception des réseaux de drainage. Il favorisera l'intermodalité et donc le report modal de la route vers les transports collectifs. Les impacts seront essentiellement observés lors des travaux et donc limités dans le temps. Les mesures nécessaires à la suppression et/ou la réduction des nuisances pour les riverains seront explicitement définies dans les marchés travaux : suivi des mesures définies dans la NRE, dossier "bruit de chantier", gestion des déchets, etc. Au vu de l'absence d'enjeux autres (milieu naturel, patrimoine...) que ceux exposés, la réalisation d'une évaluation environnementale pour le projet de terminus ne paraît pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<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 catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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.	<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

- Notice d'accompagnement, présentant les objectifs spécifiques du projet, la distinction à faire entre ce projet et celui de la halte prévue dans le cadre des AFNT, la consistance des aménagements et les mesures de suppression et de réduction mises en oeuvre.

9. Engagement et signature

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



Fait à

Toulouse

le,

10/01/2022

Signature



Frédéric BOULIERE

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

[Tapez ici]



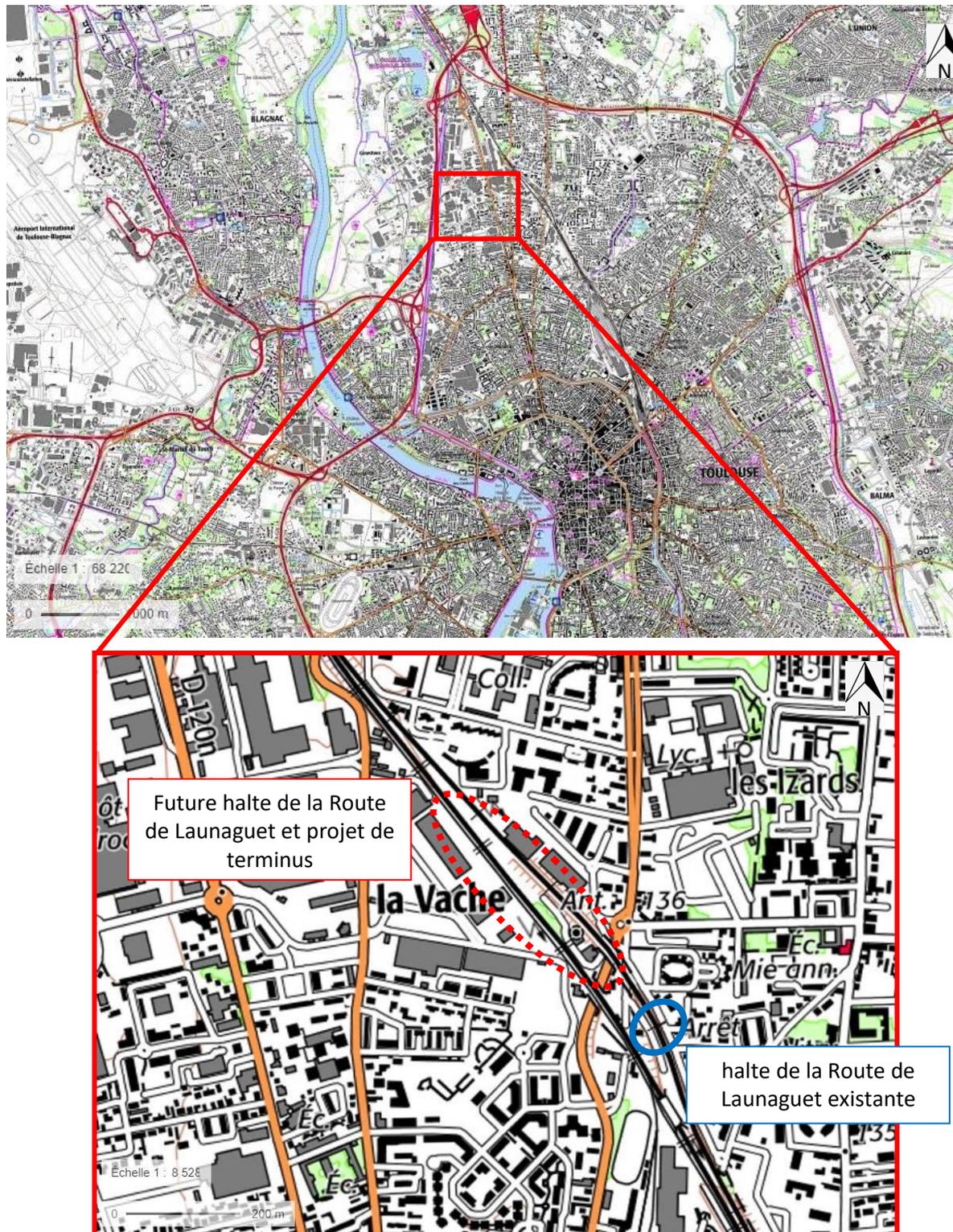
Demande d'examen au cas par cas préalable du projet de création d'un terminus partiel au niveau de la halte de la Route de Launaguet à Toulouse

11/2021

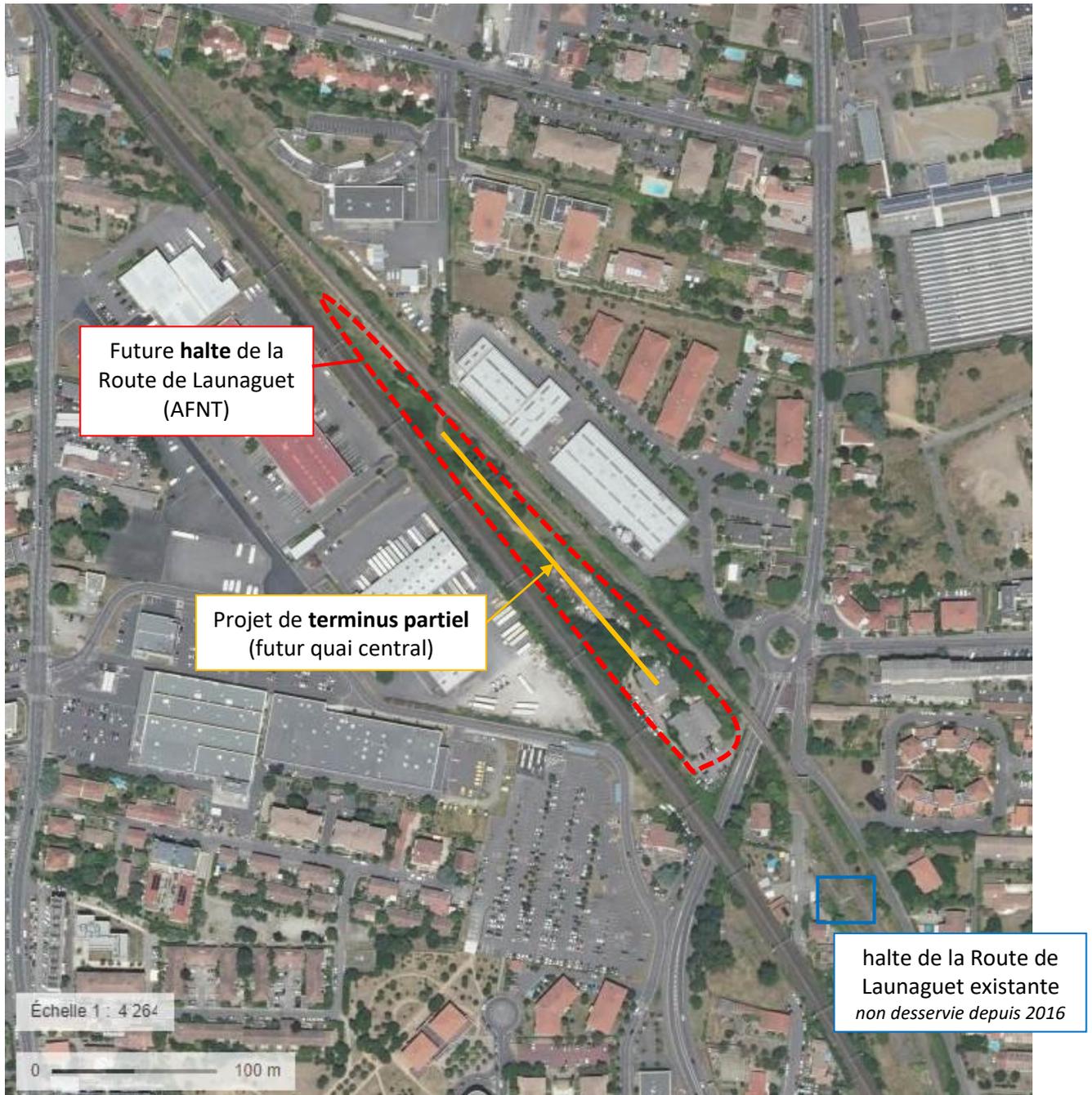


ANNEXES OBLIGATOIRES

ANNEXE 2 - PLANS DE SITUATION



Localisation du projet de terminus, au niveau de la future halte de la Route de Launaguet, Scan25, source Géoportail



Localisation du projet de terminus, au niveau de la future halte de la Route de Launaguet, Orthophotoplan, source Géoportail

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 en février 2021 sur le site.

A noter que cet état initial représente l'état actuel du terrain à date, et donc l'état initial **avant** réalisation du projet des AFNT (halte de la Route de Launaguet).

Il ne constitue donc pas l'état initial du projet de terminus.



Localisation des photographies 2021, Source SYSTRA et Géoportail



Photo 1



Photo 2

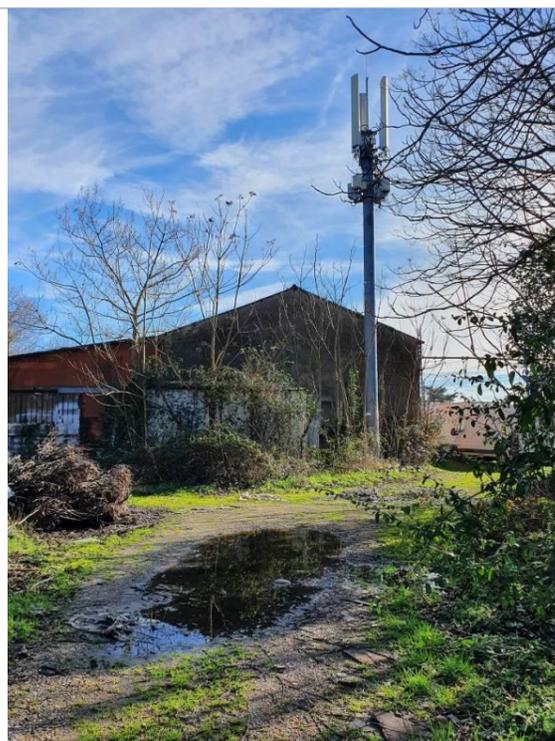


Photo 3



Photo 4

Photographies de l'environnement proche du projet



Avant réalisation de la halte (opération des AFNT)

Vue aérienne du site du projet



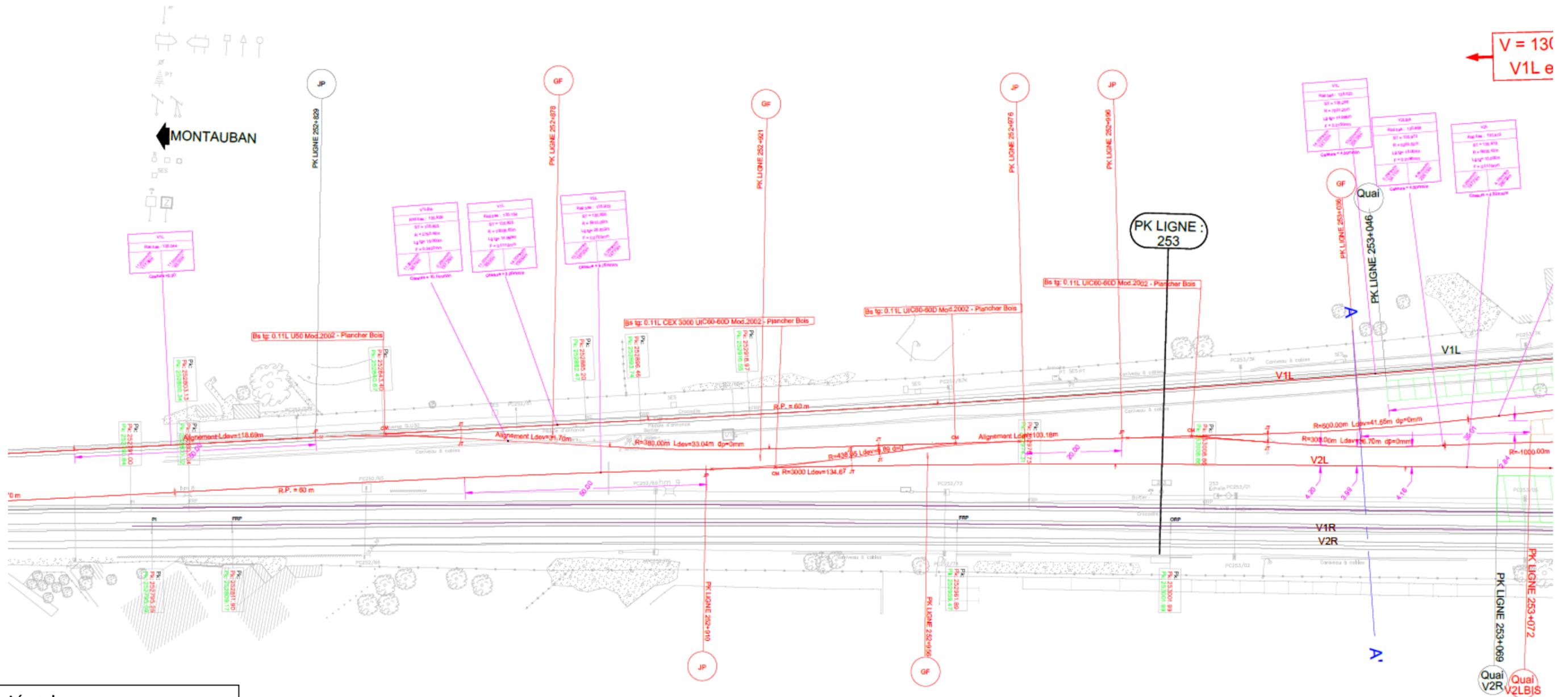
Après réalisation de la halte (opération des AFNT)

Vue 3D projet de halte - AVP AFNT – ancienne version AVP avant proposition d'un quai commun V1R/V2L

Photographies permettant de situer le prochain dans son environnement lointain

ANNEXE 4 – PLAN DU PROJET

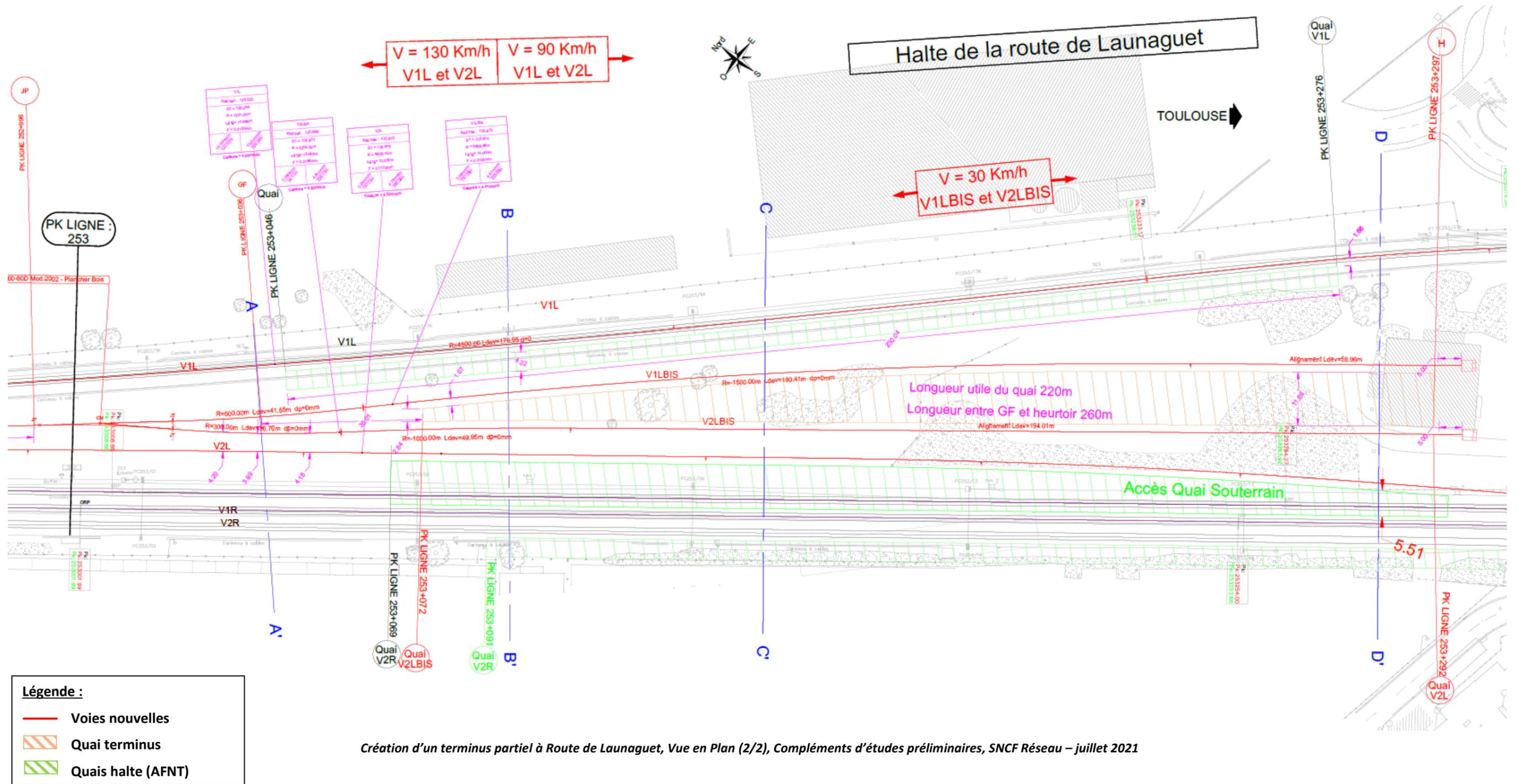
NOTA : seules les voies nouvelles V1Lbis et V2L bis et les ADV associés font partie du projet de terminus.



Légende :

- Voies nouvelles
- Quai terminus partiel
- Quais halte (AFNT)

Création d'un terminus partiel à Route de Launaguet, Vue en Plan (1/2), Compléments d'études préliminaires, SNCF Réseau – juillet 2021



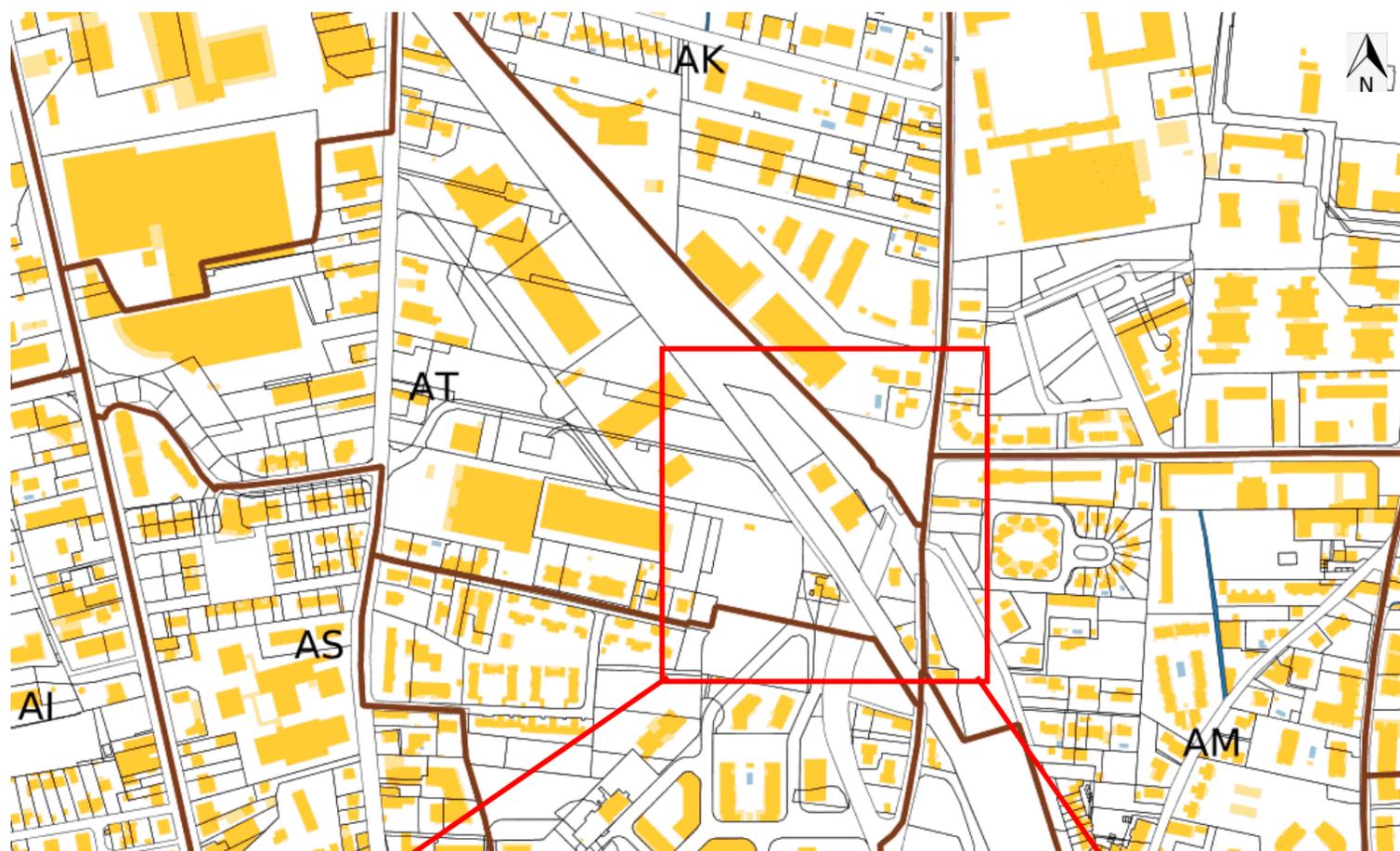
Création d'un terminus partiel à Route de Launaguet, Vue en Plan (2/2), Compléments d'études préliminaires, SNCF Réseau – juillet 2021

ANNEXE 5 - PLAN DES ABORDS DU PROJET



Localisation du projet de terminus, et abords du projet, Orthophotoplan, source Géoportail

- | | |
|---|--------------------------------|
| ■ Services administratifs | ■ Bâtiment de gare ferroviaire |
| ■ Lieu de culte | — Voies ferrées |
| ■ Pratique sportive | — Voies à grande vitesse |
| ■ Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole | — Funiculaires |
| ■ Autre bâtiment | — Voies de métro |
| ■ Réservoir d'eau | — Voies ferrées souterraines |
| ■ Barrage, dalle de protection, écluse ou pont | |
| ■ Cimetière | |
| — Construction remarquable | |



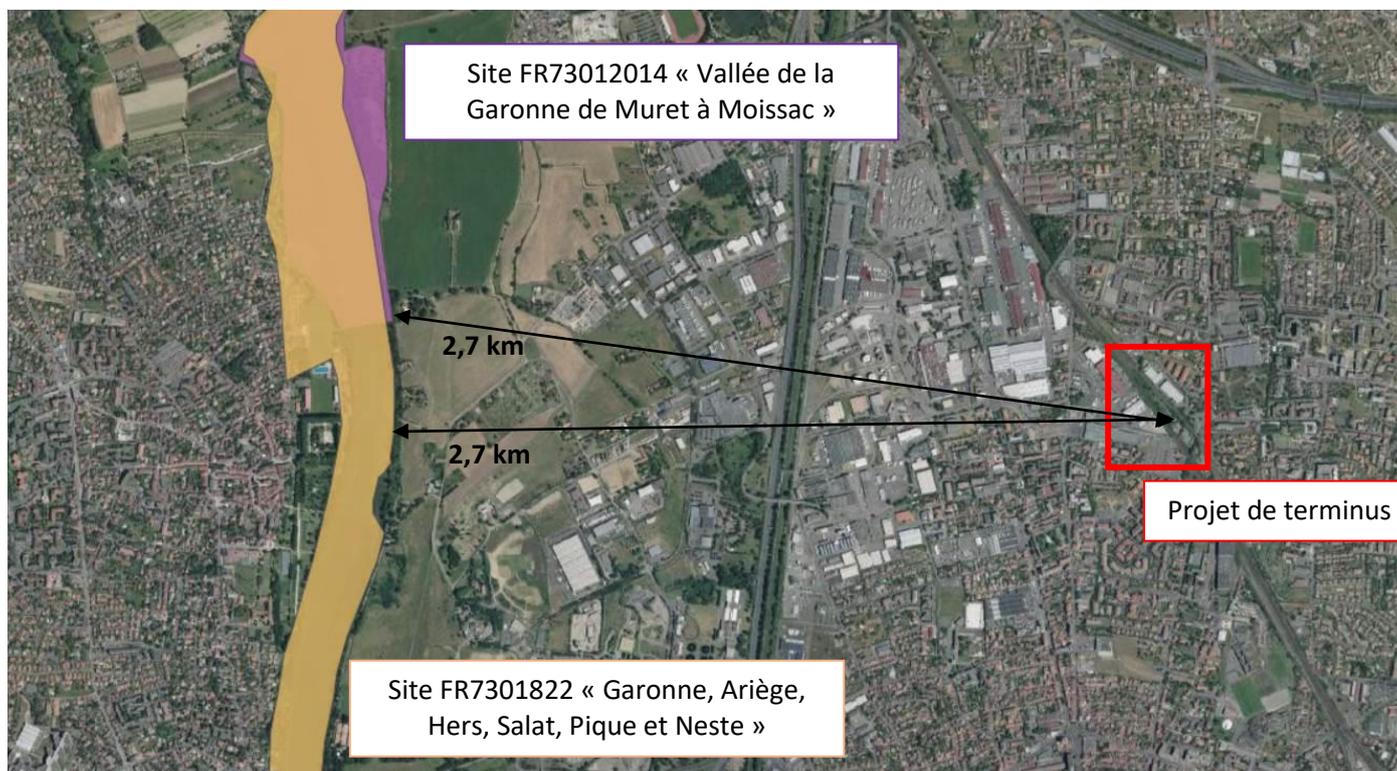
Parcelles concernées par le projet, source cadastre.gouv

Pour rappel, l'état cadastral représenté ci-dessus représente l'état actuel du terrain à date, et donc la situation avant réalisation du projet des AFNT (halte de la Route de Launaguet). Les procédures d'expropriation éventuellement nécessaires sont prévues dans le cadre des AFNT.

Après réalisation des AFNT, l'espace central entre les voies ferrées sera intégré au RFN (réseau ferré national)

ANNEXE 6 - LOCALISATION DU SITE NATURA 2000 LE PLUS PROCHE

LOCALISATION DU SITE NATURA 2000 LE PLUS PROCHE



Les sites Natura 2000 les plus proches sont localisés à 2,7 km à l'ouest du futur projet de terminus partiel.

EFFET DU PROJET SUR LE SITE NATURA 2000

Le site Natura2000 correspond 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 au niveau de l'espace central entre les voies existantes actuelles.

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.



NOTICE D'ACCOMPAGNEMENT

**Annexe à la demande d'examen au cas par cas, relative
au projet de création d'un terminus partiel au niveau de
la halte de la Route de Launaguet à Toulouse**



INDEX

- + **AFNT** : Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (composante du projet GPSO)
- + **ADV** : Appareil de voies
- + **AVP** : Avant-Projet
- + **BCN** : Bloc Central Nord – En gare de Matabiau, le Bloc central reçoit les voies de l'axe Bordeaux-Sète (voies 4 à 8)
- + **CFO / CFA** : Courant Fort / Courant Faible
- + **CGEDD** : Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable
- + **DUP** : Déclaration d'Utilité Publique
- + **DRAC** : Direction Régionale des Affaires Culturelles
- + **EP** : Etude Préliminaire
- + **GNT** : Grave Non traitée
- + **GPSO** : Grand Projet du Sud-Ouest (Ligne Nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse)
- + **IFTE** : Installations Fixes de Traction Electrique : il s'agit de l'ensemble des installations fixes permettant la traction électrique des matériels roulants : systèmes de transformation de l'énergie électrique (sous-stations) et systèmes caténaïres.
- + **ITC** : Interruption temporaire de Circulation Ferroviaire
- + **JOB** : Jour Ouvrable de Base
- + **LGV** : Ligne à Grande Vitesse
- + **MOA** : Maître d'Ouvrage
- + **PASO** : Passages Souterrains
- + **PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- + **PMR** : Personne à Mobilité Réduite
- + **RFN** : Réseau Ferré National
- + **SEM** : Service Express Métropolitain
- + **SD** : Schéma Directeur
- + **TAE** : Toulouse Aerospace Express (future 3^{ème} ligne de métro de Toulouse)
- + **TER** : Train Express Régional
- + **TGV** : Train à Grande Vitesse
- + **TJD** : Traversée Jonction Double : Appareil de voie permettant le croisement à niveau d'une voie par une autre et ce, dans les deux sens de circulation.
- + **VL** : Voie Lente
- + **VR** : Voie Rapide

SOMMAIRE

1. Préambule	4
2. Description du projet de terminus partiel.....	4
2.1. Un projet participant à l'amélioration de la desserte ferroviaire de la métropole Toulousaine	4
2.2. Un projet de terminus concomitant avec le projet des AFNT	6
3. Consistance des aménagements du terminus partiel	10
3.1. Description des travaux.....	10
Dégagement des emprises travaux	10
Pose des nouvelles voies tiroir (même altimétrie), y compris appareils de voie (ADV)	10
Electrification des nouvelles voies	11
Adaptation et mise en place de signalisation, y compris modification des postes.....	11
Génie civil : Création d'un quai 1Lbis/2Lbis, y compris accès aux quais, équipements et CFO/CFA	11
Mise en place d'un assainissement pour les nouvelles infrastructures créées	11
3.2. Organisation des travaux et planning	12
Phasage des travaux.....	12
4. État initial de l'environnement et hiérarchisation des enjeux	13
5. Effets et mesures.....	15
5.1. Les effets positifs du projet	15
5.2. Les effets négatifs du projet et mesures	15

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 création d'un **terminus partiel au niveau de la halte de Route de Launaguet**.

Elle vise à éclairer l'Autorité environnementale du CGEDD sur :

- La **nature des travaux** à réaliser,
- La **distinction à faire entre le projet de terminus partiel**, objet de la présente demande d'examen au cas par cas, **et le projet de création d'une halte ferroviaire au niveau de la Route de Launaguet**, réalisé dans le cadre du projet des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT – cf. *descriptif suivant*),
- Leurs **effets prévisibles sur l'environnement** et les **mesures prévues visant à les éviter ou les réduire** compte tenu des enjeux environnementaux en présence.

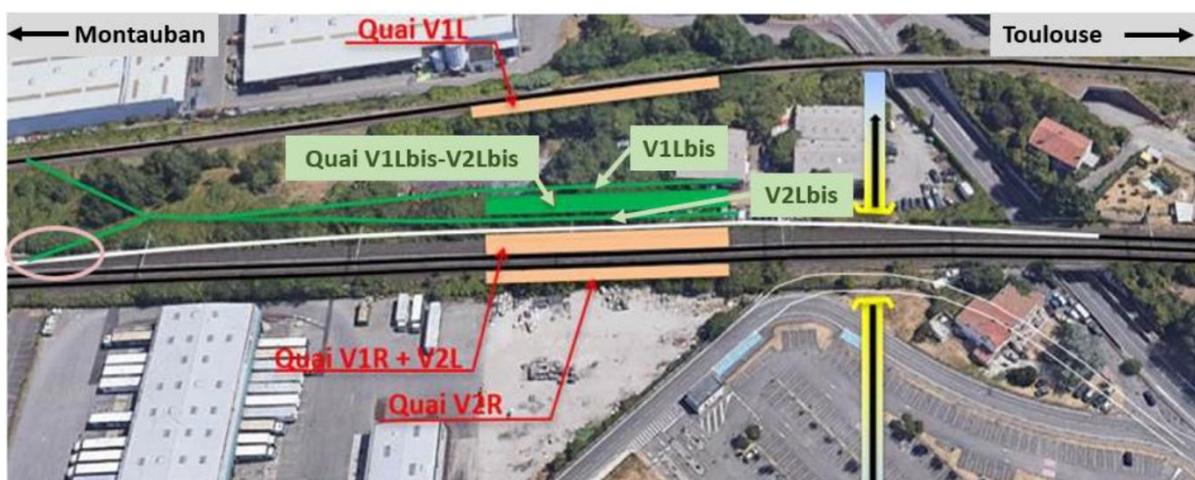
2. DESCRIPTION DU PROJET DE TERMINUS PARTIEL

2.1. UN PROJET PARTICIPANT A L'AMELIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE DE LA METROPOLE TOULOUSAIN

Le projet de création d'un terminus partiel route de Launaguet, répond à trois objectifs :

- Optimiser l'exploitation des circulations ferroviaires au Nord de Toulouse ;
- Désengorger la gare de Toulouse-Matabiau, notamment limiter le besoin en linéaire de quai en heures de pointe ;
- Proposer une offre ferroviaire pertinente de desserte périurbaine, compatible avec les ambitions de mise en œuvre d'un Service Express Métropolitain (SEM) sur l'étoile ferroviaire de Toulouse, suite aux études multimodales métropolitaines conduites depuis 2016 par les acteurs de la mobilité.

L'objectif est de permettre l'arrêt et le retournement de 2 trains TER par heure et par sens de circulation sur la section de ligne Route de Launaguet-Castelnau d'Estrétefonds, afin que ces derniers ne monopolisent pas de voies supplémentaires en gare de Matabiau, saturée aux heures de pointe.



Vue aérienne des aménagements du terminus (en vert) prévus au niveau de la future halte de Launaguet

Pour cela, les aménagements suivants sont nécessaires :

- Création de deux voies à quai en impasse (**V1Lbis** et **V2Lbis**) sur plateforme ballastée : *1 voie nominale (permettant le retournement du matériel roulant) et 1 voie dédiée à la gestion des situations perturbées,*
- Création d'un quai central commun aux deux voies constituées,
- Création de rampes PMR et escaliers d'accès aux quais, depuis les aménagements de la halte réactivée dans le cadre des AFNT,
- Mise en place de l'ensemble des équipements ferroviaires associés : appareils de voies (4 ADV simples), installations fixes de traction électrique (caténaire, etc.), signaux et pancartes, assainissement pluvial, équipements de quai (banc, éclairage, etc. et télécom (vidéosurveillance et sonorisation).

Le projet de terminus est compatible avec les ambitions liées au développement de l'Etoile ferroviaire de Toulouse, pour lequel les études de faisabilité sont engagées depuis début 2022, et qui consisteront en une réflexion globale, menée sur l'ensemble des axes ferroviaires existants de l'étoile de Toulouse, notamment en vue d'une désaturation de la gare Matabiau.

2.2. UN PROJET DE TERMINUS CONCOMITANT AVEC LE PROJET DES AFNT

2.2.1. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET DE HALTE FERROVIAIRE DE LA ROUTE DE LAUNAGUET, COMPOSANTE DES AFNT

Le projet des **Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse** (AFNT), composante du projet GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest)¹, a obtenu une **Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** par arrêté préfectoral du 04/01/2016. Cette DUP a été annulée le 15/06/2018 par décision du Tribunal Administratif de Toulouse, rétablie le **12/03/2020** par décision de la Cour Administrative d'Appel de Bordeaux et définitivement entérinée par décision du Conseil d'Etat du 23/04/2021. Le projet doit faire l'objet d'un dossier d'Autorisation Environnementale, accompagnée de la mise à jour de son étude d'impact, dont le dépôt est prévu en 2022 (études en cours).

Les fonctionnalités du projet AFNT sont les suivantes :

- **Fluidifier le trafic ferroviaire périurbain, de proximité et régional au Nord de Toulouse**, afin de répondre au besoin d'augmentation des trafics de voyageurs sur les mobilités du quotidien (cadencement au ¼ d'heure à l'heure de pointe),
- **Augmenter la capacité de la ligne pour faire circuler de nouveaux trains et notamment :**
 - Permettre l'entrée des TGV en provenance (ou à destination) de la future LGV, en zone urbaine jusqu'à la gare de Toulouse-Matabiau,
 - Répondre au besoin d'augmentation du trafic de marchandises (fret),
- **Améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs toulousains (métro, bus), en :**
 - Permettant la mise en place d'une desserte cadencée sur les haltes² urbaines et périurbaines (métro Ligne B « La Vache » et future 3ème ligne de métro)
 - Développant les haltes dans une perspective multimodale voiture, bus et train en cohérence avec les schémas directeur routier de cette banlieue nord,

Le projet AFNT consiste à **renforcer l'infrastructure ferroviaire**, avec la **mise à 4 voies de la ligne existante** (actuellement deux ou trois voies selon les secteurs) **entre Saint-Jory au Nord et Toulouse Matabiau** ; et le réaménagement de la gare de Castelnau d'Estrétefonds (création d'un terminus de retournement), ainsi que des haltes de Saint-Jory, Fenouillet, Lacourtenourt, Lalande-Eglise et enfin, la **halte de la Route de Launaguet**.

¹ Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et d'une ligne nouvelle Bordeaux-Dax pour un total de 417 km. Il s'accompagne de création de gares nouvelles ainsi que de l'aménagement des lignes existantes au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse.

² Les haltes ferroviaires sont des points d'arrêt dépourvus de bâtiment voyageurs ou de présence permanente de personnel ; les infrastructures ferroviaires y sont généralement très réduites, parfois un simple quai.

Notice d'accompagnement à la demande d'examen au cas par cas préalable du projet de création d'un terminus partiel au niveau de la halte de la Route de Launaguet

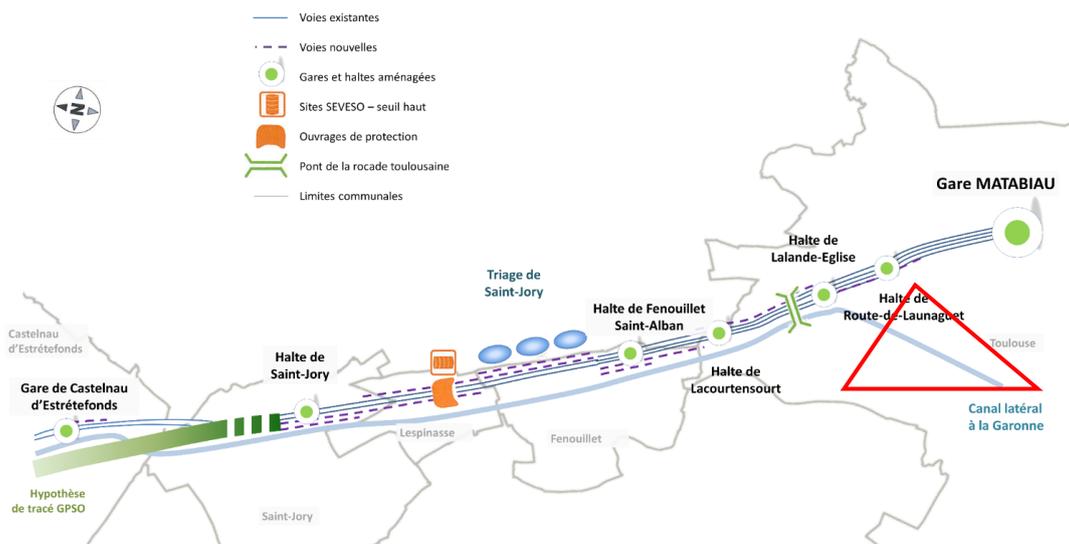
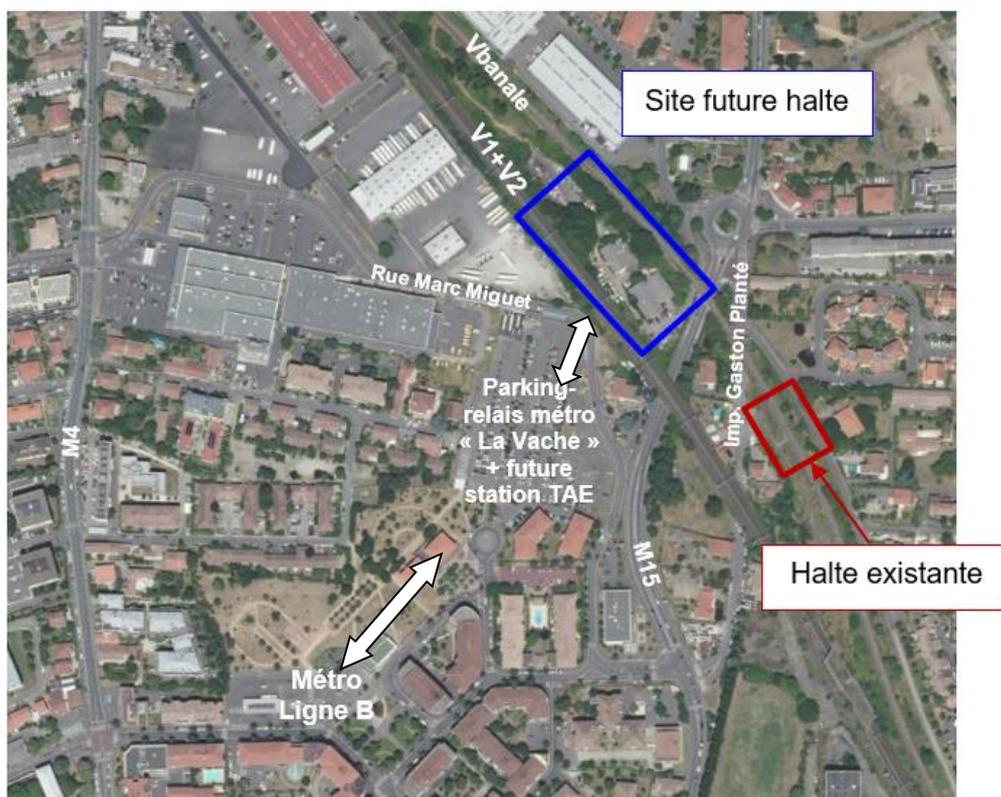


Schéma de principe de la mise à 4 voies des AFNT et localisation de la Halte de Launaguet

L'actuelle halte de la Route de Launaguet se situe sur la commune de Toulouse, à l'est de la M4 (avenue de Fronton) et au croisement de la M15 (route de Launaguet) et de la voie ferrée.

Non desservie depuis 2016, elle sera reconstituée à 100m au nord de la halte existante, au point kilométrique (PK) 253,490 de la ligne Bordeaux-Saint-Jean à Sète-Ville dans le cadre du projet des AFNT.



Vue aérienne du site de la halte de la Route de Launaguet et connexions intermodales (Source : Géoportail)

A l'horizon des AFNT, la halte de Launaguet a prévu d'accueillir un nombre important de voyageurs, en raison notamment de sa connexion au métro. Les prévisions de trafic publiées dans le dossier de

Notice d'accompagnement à la demande d'examen au cas par cas préalable du projet de création d'un terminus partiel au niveau de la halte de la Route de Launaguet

DUP évoquent une affluente de plus de 980 000 voyageurs annuels, soit plus de 3200 montées / descentes en JOB (Jour Ouvrable de Base).

Les travaux de la halte prévoient ainsi :

- La création d'un quai latéral, côté ouest, pour la future voie V2R,
- La création d'un quai commun aux futures voies V1R et V2L,
- La création d'un quai latéral, côté ouest, pour la voie V1L (actuelle voie banale = voie en hauteur par rapport aux autres qui sont situées plus en contrebas),
- La création de passages souterrains sous les deux faisceaux de voies,
- Des cheminements piétonniers, en surface, conformes aux normes PMR pour l'accès aux quais de l'infrastructure,
- Le réaménagement du passage sous le pont sous les voies L « lentes »,
- Un passage souterrain de 6 m de large sera créé sous les voies R « rapides ».



Vue aérienne des aménagements prévus au niveau de la future halte de la Route de Launaguet
(AVP AFNT – ancienne version AVP avant proposition d'un quai commun V1R/V2L)

Aujourd'hui, aucun franchissement des voies ferrées n'est possible à cet endroit, excepté via la route de Launaguet (Pont-rail).



Extrait de la maquette 3D présentant les aménagements au niveau de la future halte Route de Launaguet
(AVP AFNT – ancienne version AVP avant proposition d'un quai commun V1R/V2L)

2.2.2. DEUX PROJETS AUX OBJECTIFS DISTINCTS

La création du terminus partiel route de Launaguet **prend en considération la création préalable de la halte par le projet AFNT**. En effet, l'existence des quais et des cheminements piétons reliant les quais au parking Tisséo est une condition préalable indispensable à l'implantation du terminus partiel.

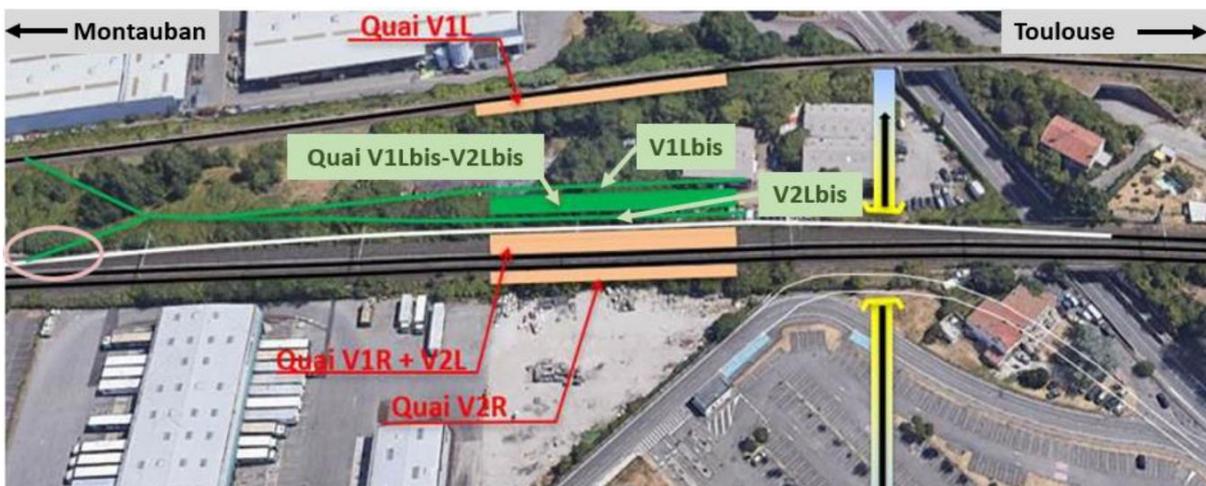
La halte de la route de Launaguet, récréée dans le cadre des AFNT est ainsi considérée comme situation de référence. La desserte des voies du terminus sera postérieure à la mise en service des AFNT.

Le terminus prendra place au niveau de l'espace central non utilisé par le projet de halte prévu dans le cadre des AFNT.

La libération de l'espace central, lié aux futurs travaux de la halte de la Route de Launaguet prévue dans le cadre d'AFNT, constitue une opportunité pour la mise en place des infrastructures du terminus, d'un point de vue :

- **du foncier** : site dans le périmètre de Réseau Ferré National du fait des acquisitions prévues dans le cadre du projet AFNT. Pas de consommation d'espaces supplémentaires,
- **de l'absence d'impact sur le milieu naturel** : le site sera déjà remanié dans le cadre de la création de halte des AFNT,
- **de l'implantation géographique** : cohérence avec le schéma directeur du nœud ferroviaire toulousain,
- **de l'optimisation possible des travaux** (voir ci-après) : coût, perturbation voyageurs et planning peuvent être optimisés si une concomitance des travaux peut être rendue possible.

Il est à noter que le projet de terminus ne peut techniquement se faire sans le projet des AFNT.



Vue aérienne des aménagements du terminus (en vert) prévus au niveau de la future halte de la Route de Launaguet

(AVP AFNT – configuration correcte des aménagements de la halte avec quai commun V1R/V2L)

Les deux projets se distinguent par leurs objectifs :

Objectifs d'AFNT	Objectif du terminus partiel
Absorber les futures circulations de la ligne nouvelle LGV vers la ligne classique	Permettre la gestion facilitée des circulations lors des situations perturbées
Permettre le développement des trafics TER (dont la desserte périurbaine au ¼ d'heure) et du fret sur le nord toulousain	Créer de la capacité d'accueil dans le Nœud toulousain, améliorer la robustesse de l'infrastructure et optimiser le fonctionnement de la gare Matabiau (allègement de 4 mouvements en heure de pointe)
Desservir la halte de la route de Launaguet au passage (descente/montée de voyageurs), c'est-à-dire sans arrêt final des trains	Créer un terminus pour permettre le retournement des trains

3. CONSISTANCE DES AMENAGEMENTS DU TERMINUS PARTIEL

3.1. DESCRIPTION DES TRAVAUX

Les principaux travaux à réaliser dans le cadre de la mise en œuvre du terminus partiel au droit de la halte de la Route de Launaguet, sont :

Dégagement des emprises travaux

L'implantation des nouvelles infrastructures du terminus se fera sur une emprise libérée par le projet des AFNT et appartenant à SNCF Réseau.

Pose des nouvelles voies tiroir (même altimétrie), y compris appareils de voie (ADV)

+ Pose des voies

Les travaux de génie civil comprennent les nivellements et terrassements, ainsi que la réalisation des sous-couches nécessaires à l'implantation des nouvelles voies ferrées (rails, traverses...) et appareils de voies.

Les travaux de voies comprennent la fourniture et pose d'environ **800 mètres linéaires** de voies principales, 4 appareils de voie simples et 2 heurtoirs.

Il est considéré une pose à plat pour les voies en impasse V1L bis et V2L bis.

+ Appareils de voies

Deux appareils de voie, de type branchement simple, seront mis en place sur les lignes principales V1L et V2L, respectivement au PK 252+845 et PK 252+920 environ.

Deux autres appareils de voie, de type branchement simple, sont implantés en alignement de façon à assurer la connexion aux deux voies en tiroir V1L bis et V2L bis.

Electrification des nouvelles voies

Les nouvelles voies V1L bis et V2L bis seront électrifiées avec équipement de caténaires. Une adaptation des installations fixes de traction électrique existantes/projetées dans les AFNT est à prévoir.

Adaptation et mise en place de signalisation, y compris modification des postes

La signalisation existante/programmée dans le cadre du projet AFNT devra être adaptée. Les voies 1L et 2L connectées aux nouvelles voies en tiroir de la halte terminus *Route de Launaguet* induisent en effet une modification de la signalisation qui était initialement prévue dans le cadre du projet AFNT. De nouveaux signaux seront mis en place.

Génie civil : Création d'un quai 1Lbis/2Lbis, y compris accès aux quais, équipements et CFO/CFA

Les travaux en gare consistent essentiellement en :

- La création d'un quai commun V1Lbis/V2Lbis (dénomination sujette à modification),
- La création de nouveaux accès en surface et depuis le passage sous voies qui sera créé dans le cadre des AFNT (escaliers et rampes PMR).

Le futur quai en biseau présentera une longueur utile de 220 m. Sa largeur est variable entre 2,84 m et 11,60 m.

Les travaux de génie civil comprennent les étapes principales suivantes :

- Terrassement et nivellement sur toute la surface du nouveau quai,
- Mise en place de bordures de quai sur béton d'assise, y compris ancrage,
- Remblai et mise en œuvre de GNT 0/31,5 sur environ 60 cm,
- Mise en place de fourreaux destinés à l'alimentation des équipements de quai (éclairage notamment),
- Création d'une chambre de tirage tous les 20 mètres environ donnant accès aux réseaux,
- Mise en place des équipements de quai (bancs, poubelles, mâts pour candélabres...),
- Mise en œuvre d'un revêtement de quai similaire à celui posé dans le cadre des AFNT.

Des travaux d'énergie électrique et de télécommunications seront nécessaires, notamment la mise en place d'un éclairage de quai (candélabres basculants de 5 à 6 m de hauteur) et d'équipements de télécommunications (sonorisation, vidéosurveillance...).

Mise en place d'un assainissement pour les nouvelles infrastructures créées

Selon les études préliminaires, les aménagements réalisés (quai, rampes, voies) en halte de Launaguet représentent une augmentation de la surface active d'environ **5000 m²**. Cela représente un débit supplémentaire de 1 L/s (*sur un débit de rejet de référence de 2L/s/ha – ces valeurs règlementaires seront à confirmer pour la suite des études*).

Des collecteurs seront mis en œuvre sous les voies et un caniveau à grille sera mis en place le long du nouveau quai, pour l'assainissement de celui-ci.

Le calcul initial a permis de déterminer les besoins suivants en termes de compensation pluviale :

Hypothèses :

- Débit de fuite : $Q=2$ l/s/ha par hypothèse soit $Q_f = 1,00$ l/s pour le projet
- Pluie d'occurrence $T=10$ ans
- Coefficient de ruissellement = **0,85**
- Paramètres de Montana associés issus de la station météorologique de Toulouse-Blagnac sur la période 1961-2012 : **a = 896, b= 0,799**
- Le transfert de la pluie à l'ouvrage est considéré comme inférieur à 6mn
- Dimensionnement du bassin selon la **méthode des pluies**

Le volume d'eau à stocker, déterminé selon la méthode des pluies, a été estimé à **200 m³** avec une vidange en 55h30 environ.

Le volume de stockage et le temps de vidange peuvent être diminués en prenant une hypothèse de débit de fuite moins contraignante. Un **dispositif de surverse** permettra d'évacuer les eaux en cas de pluie exceptionnelle.

La stratégie à adopter sera :

- Soit la connexion des aménagements du terminus au réseau pluvial de la halte et **l'augmentation du volume du bassin de rétention** prévu dans le cadre des AFNT (*mutualisation possible des équipements du bassin pour les deux projets : halte et terminus*), si la faisabilité d'un bassin à ciel ouvert sur le site de la halte de Launaguet est possible,
- Soit la **création d'un bassin de rétention dédié** au projet de terminus partiel.

3.2. ORGANISATION DES TRAVAUX ET PLANNING

Phasage des travaux

Les travaux peuvent être découpés en 9 phases :

- + **Phase 0 : Installations de chantier, levés topo et études EXE**
- + **Phase 1 : Terrassements**
- + **Phase 2 : Quai**
- + **Phase 3 : Terrassements, couches de forme et sous-couches des voies ferrées**
- + **Phase 4 : Caténaire et signalisation**
- + **Phase 5 : Pose des voies**
- + **Phase 6 : Pose des appareils de voies (ADV) sur les voies principales V1L et V2L**
- + **Phase 7 : Pose des équipements ferroviaires** (*caténaires, installation de traction électrique, nouveaux signaux et pancartes, équipements de voies divers ...*)
- + **Phase 8 : Finitions, essais et mise en service**

La majeure partie des travaux lourds de terrassement/génie civil (approvisionnement en matériaux notamment) impactant les circulations ferroviaires se fera au moment d'une seule interruption des circulations ferroviaires, de nuit ou de week-end (opération coup de poing).

Les autres travaux **seront réalisés majoritairement de jour**.

Planning

Selon l'étude préliminaire, **23 mois de travaux maximum** sont prévus pour la réalisation des deux voies tiroir et des modifications sur les installations existantes nécessaires à la création d'un terminus partiel.

Les travaux de quai du terminus seront réalisés à l'horizon 2024/2026 (en même temps que ceux des AFNT), tandis que les voies en tiroir seraient faites dans un second temps vers fin 2029/2030.

A noter qu'une réalisation concomitante des travaux de la halte (AFNT) et du terminus à Route de Launaguet est envisagée par SNCF Réseau. En effet, cette disposition permettrait une forte optimisation du planning des travaux, des coûts associés (mutualisation des ressources, moyens humains et matériels) ainsi qu'une optimisation de la durée et de la répétitivité des impacts (bruits, vibrations notamment) pour les riverains et de la gêne occasionnée pour les usagers du mode ferroviaire.

4. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET HIERARCHISATION DES ENJEUX

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.

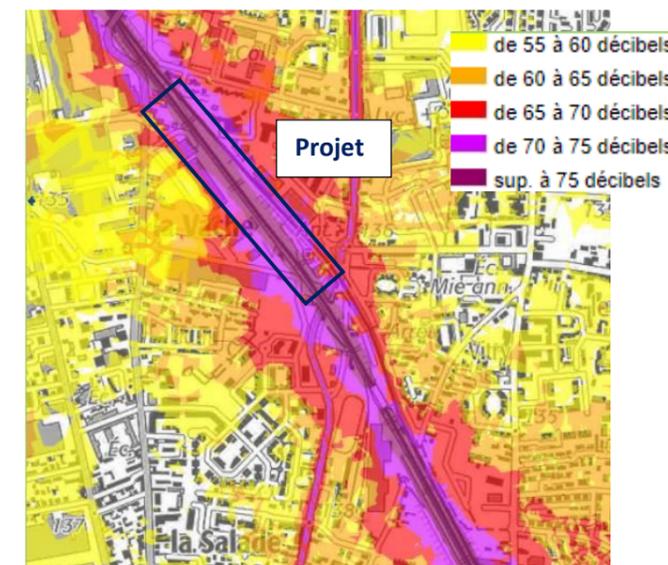
- Secteur où la sensibilité est forte (**rouge**) : l'opération (phase travaux) crée des perturbations significatives pour le milieu, pour lesquelles des mesures seront mises en œuvre.
- Secteur où la sensibilité est modérée (**orange**) : des mesures légères d'intégration permettent la réalisation du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

Sensibilité forte	
Sensibilité modérée	
Sensibilité faible	
Aucune sensibilité	

	Milieu physique		Risques		Milieu naturel				Milieu humain					
	Cours d'eau	Captage AEP	Risques naturels	Risque technologique	Zone humide	Zone de protection	Zone d'inventaire	Faune flore	Bâtiments sensibles	Population	Ambiance Acoustique	PLU et servitudes	Paysage et patrimoine	Infrastructure
Projet en phase exploitation	Garonne et Canal du midi situés respectivement à 2,7 km à l'ouest et 2,3 km au sud du projet sans lien fonctionnel avec celui-ci - Aucune sensibilité	Captage d'eau le plus proche situé à 8 km au sud du projet. Projet en dehors de tout périmètre de protection de captage - Aucune sensibilité	Aucun risque naturel autre que RGA - Aucune sensibilité	Projet situé en dehors de tout PPR technologique - Aucune sensibilité	Aucune zone humide au droit du site d'étude - Aucune sensibilité	Sites Natura 2000 de la Garonne localisés à plus de 2,7 km à l'ouest du projet (FR7301822 et FR7312014) - Aucune sensibilité	Aucune sensibilité	Secteur fortement anthropisé et projet au droit d'une zone déjà remaniée par le projet des AFNT. Un état des lieux réalisé par BIOTOPE en 2021 a classé la zone d'étude à enjeu écologique faible - Aucune espèce protégée recensée - Aucune sensibilité	Aucun établissement sensible n'est répertorié à proximité directe (<200 m) du projet Projet entouré principalement de bâtiments à caractère industriel ou commercial	Projet dans une zone de densité moyenne (comprise entre 2 400 – 5 500 individus au km ²)	Zone déjà concernée par le bruit routier et ferroviaire (ambiance sonore modérée à très forte, parfois au-dessus du seuil « point noir » LAeq/jour > 70 dB(A)) - Aucune sensibilité supplémentaire du projet après réalisation des AFNT	Projet située dans le RFN - Aucune servitude ou sensibilité particulière (pas d'EBC notamment)	Projet (et ensemble de la commune de Toulouse) dans la zone tampon UNESCO du « Canal du midi », situé à plus de 2 km au sud du projet. Projet en dehors de tout périmètre de protection de monument historique ou de site patrimonial classé ou inscrit. - Aucune sensibilité	Aucune sensibilité
Projet en phase travaux														



Extrait de l'Etat initial – Atlas des enjeux écologiques – Projet AFNT (BIOTOPE, novembre 2021)



Ambiance acoustique au droit du projet, Carte de bruit (Source : Préfecture de la Haute-Garonne)

5. 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.

5.1. LES EFFETS POSITIFS DU PROJET

Avec un objectif de **désengorgement de la gare Matabiau** et une gestion facilitée des situations perturbées, le projet aura des impacts positifs en termes de fiabilité de la gestion des trafics et **favorisera l'utilisation des transports collectifs**.

Il aura ainsi un impact positif sur l'environnement via un encouragement au report modal de la route vers le fer/métro.

5.2. LES EFFETS NÉGATIFS DU PROJET ET MESURES

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

Les mesures en phase chantier définies ci-après, feront partie des exigences de SNCF Réseau et seront définies explicitement dans les Dossiers de Consultation des Entreprises de Travaux.

Ces derniers comprendront une **Notice de Respect de l'environnement** qui présentera l'ensemble des mesures à mettre en œuvre avant et pendant les travaux pour éviter, réduire ou supprimer les effets des travaux sur l'environnement humain, physique et naturel.

5.2.1. PROJET EN PHASE EXPLOITATION

		Milieu physique	Risques	Milieu naturel	Patrimoine	Milieu humain
Projet en phase exploitation	Effets	Les nouvelles infrastructures vont générer une imperméabilisation supplémentaire qui engendra une augmentation des rejets pluviaux.	Aucun	Aucun	Aucun	Le projet de terminus n'engendrera pas de déplacements ou trafic (piéton, voiture, trains) supplémentaires par rapport aux objectifs prévus et étudiés dans le cadre des AFNT. Le terminus pourra entraîner une modification de l'ambiance acoustique globale du secteur qui restera modérée (annonces vocales en gare, stationnement des trains...)
	Mesures	Prise en compte des EP générées par les infrastructures du terminus dans la conception des réseaux de drainage et mise en œuvre d'un bassin de compensation pluviale : gestion mutualisée avec les ouvrages des AFNT (<i>faisabilité à confirmer par les études à venir</i>) ou système de gestion des EP dédié au terminus.	Aucunes	Aucunes	Aucunes	Aucunes

5.2.2. PROJET EN PHASE TRAVAUX

Le milieu humain et les nuisances suivantes identifiées en phase chantier sont les principaux enjeux du projet de terminus.

		Milieu physique	Risques	Milieu naturel	Patrimoine	Milieu humain
Projet en phase travaux	Effets	<p>Thème A – pollution accidentelle et impact sur les eaux superficielles et souterraines : Le projet n'a pas d'effet sur le milieu physique et sur les cours d'eau les plus proches.</p> <ul style="list-style-type: none"> + 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 + Les travaux vont générer des rejets d'effluents + Les terrassements réalisés n'iront pas jusqu'à impacter la nappe d'eau souterraine. Des sondages seront réalisés pour évaluer la profondeur de la nappe. <p>Thème B – Déchets de chantier : Les travaux vont générer des déchets de chantier notamment liés aux terrassements</p>	Projet situé dans une zone faiblement à moyennement exposée du PPRN Sécheresse	Aucun effet car zone déjà remaniée par les AFNT mais mesures prises toutefois	Aucun car pas de sensibilité sur le secteur AFNT	<p>Riverains impactés pendant les travaux. Effets potentiels :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Bruits des engins et des matériels pour les approvisionnements, + Augmentation des vibrations, + Dispersion de poussières, odeurs, fumées, rejets liés à la circulation des camions et engins de chantier ; + Circulation des engins de chantier. <p>Si réalisation concomitante des travaux aux AFNT : ces nuisances viendront se cumuler à celles prévues par le chantier des AFNT</p>

		Milieu physique	Risques	Milieu naturel	Patrimoine	Milieu humain
	Mesures	<p>Thème A – pollution accidentelle et impact sur les eaux superficielles et souterraines : Approvisionnement des engins effectué sur des aires étanches pour limiter le risque de déversement et d'infiltration dans le sol (évitement) ;</p> <p>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) ;</p> <p>Présence de kits de dépollution (produits absorbants) dans tous les engins de chantier (réduction) ;</p> <p>Élaboration par le responsable environnement chantier de l'entreprise travaux d'un plan d'organisation et d'intervention (POI) en cas de pollution accidentelle (réduction) ;</p> <p>Mise en œuvre d'un suivi environnemental de chantier par le MOA (réduction) ;</p> <p>Rédaction et mise en application d'un Plan d'Assurance Environnement (PAE) par les entreprises de travaux (réduction)</p> <p>Anticipation du besoin éventuel en rabattement de nappe via la mise en place de piézomètres (évitement)</p> <p>Les eaux générées par la phase chantier seront recueillies et traitées avant rejet éventuel ou évacuées en filière réglementaire si aucun rejet n'est possible</p> <p>Réalisation d'un dossier Loi sur l'Eau le cas échéant pour l'ensemble des rubriques pouvant être concernées (évitement)</p> <p>Thème B – Déchets de chantier :</p> <p>Les matériaux issus du chantier seront triés selon leur nature, valorisés si possible, stockés et évacués conformément à la réglementation (réduction) ;</p> <p>Une analyse de la pollution des sols, conforme à la réglementation, sera réalisée afin de déterminer la filière de valorisation adaptée (réduction) ;</p> <p>Mise en œuvre d'un suivi environnemental de chantier par le MOA (réduction)</p>	<p>Des études géotechniques viendront confirmer la nature des sols et préciser les types de fondations et de plateforme à mettre en œuvre notamment pour la mise en place des voies/quais et accès souterrains (évitement)</p>	<p>Passage d'un écologue avant le démarrage des travaux pour vérifier l'absence d'espèce protégée (évitement)</p> <p>Arbres pouvant être conservés mis en défens pendant le chantier (évitement)</p> <p>Mise en œuvre d'un suivi environnemental du chantier (réduction)</p> <p>Espace paysager (plantations, enherbement) recréé dans les espaces laissés libres par le projet.</p>	<p>Malgré le caractère déjà remanié du secteur de l'étude, une saisine de la DRAC sera 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)</p>	<p>Mise en œuvre d'une information préalable au chantier pour les riverains sur les thématiques : bruit, impacts lumineux, poussières, vibrations et coupures d'alimentation (eau, élec) (réduction) ;</p> <p>Chantier interdit au public : mise en place de balisage des emprises et stockages des matériaux sécurisés pour éviter le vol (évitement) ;</p> <p>Mise en œuvre d'une signalisation adaptée pour éviter toute perturbation significative du trafic lors des rotation des camions de chantier (lors de l'approvisionnement notamment)</p> <p>Engins de chantiers aux normes en vigueur (respect de la réglementation des engins pouvant générer des nuisances sonores ou vibratoires (décret du 18/04/69, arrêtés du 02/01/86) (réduction) ;</p> <p>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, Fourniture par le MOA au Préfet, des éléments d'informations utiles sur : nature du chantier, durée prévisible, nuisances sonores attendues, et mesures prises pour limiter ces nuisances → Dossier bruit de chantier (réduction) ;</p> <p>Mesures pour réduire les émissions de poussières : arrêt des travaux émetteurs par grand vent, bâchage des camions, arrosage des accès ou de la zone de travaux, etc. (réduction)</p> <p>Suivi des niveaux sonores pendant toute la phase travaux. Nomination par l'entreprise travaux d'un correspondant "bruit" qui pourra être contacté par les riverains.</p> <p>Possibilité de réalisation simultanée de travaux de la halte et du terminus entraînant, d'une part, un cumul des impacts, notamment vibratoires et auditifs, et de tout autre impact lié à la phase chantier (poussières, etc...) et permettant, d'autre part, une optimisation du planning des travaux, des coûts associés (mutualisation des ressources, moyens humains et matériels), ainsi qu'une optimisation de la durée et de la répétitivité de ces impacts pour les riverains et les usagers.</p>