

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2022-09-13b-01009

Référence de la demande : n°2022-01009-011-001

Dénomination du projet : AFNT Aménagements Ferroviaires Nord Toulousain

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :

Lieu des opérations : -Département : Haute Garonne -Commune(s) : 31620 - Castelnau-d'Estrétefonds,31000 - Toulouse,31790 - Saint-Jory,31150 - Fenouillet.31150 - Lespinasse

Bénéficiaire :

MOTIVATION ou CONDITIONS

Motifs et situation

L'opération d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) s'inscrit dans le programme du Grand Projet ferroviaire du Sud- Ouest (GPSO), elle est déclarée d'utilité publique depuis le 4 janvier 2016. Par arrêté préfectoral du 29/08/2022, les effets de la DUP ont été prorogés jusqu'au 30 septembre 2027. Le projet AFNT s'étend sur un linéaire d'environ 19 km traversant les cinq communes Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds en Haute-Garonne (31).

Le projet consiste en la mise à quatre voies du linéaire allant de la ligne nouvelle (GPSO), à hauteur de la commune de Saint-Jory, jusqu'à la gare centrale de Toulouse-Matabiau. Il s'inscrit donc dans un paysage urbain et péri-urbain. Le projet compte d'autres ouvrages sur la ligne :

- l'aménagement d'une gare terminus partiel de retournement à Castelnau d'Estrétefonds ;
- la création d'une interconnexion fer/métro, entre la halte de Route de Launaguet et la station de métro « La Vache » ;
- le réaménagement et la mise aux normes d'accessibilité des six points d'arrêts du linéaire suivant : Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet / Saint-Alban, La- courtensourt, Lalande-l'église, Route de Launaguet.

Les travaux seront réalisés par SNCF Réseau avec un objectif de mise en service fin 2031. La durée prévue des travaux est de huit ans et se feront en parallèle de l'exploitation des voies actuelles.

Sur les 176 hectares de l'aire d'étude, 60% sont étiquetés comme zone fortement anthropisée. D'après les informations dispersées dans l'état initial de l'environnement, ce serait environ 43 hectares de milieux naturels ou semi-naturels qui seraient affectés par les impacts du projet :

- 0,57 hectare de zones humides essentiellement positionnées le long du canal latéral ;
- 1 302 m² de stations de Mousse fleurie ;
- 41,4 hectares d'habitats d'espèces protégées dont 25,11 hectares de prairies et friches, 8,35 hectares de fourrés et haies, 7,81 hectares de bosquets et haies arborées et 0,13 hectare de milieux aquatiques.

La demande de dérogation à la protection des espèces est sollicité pour 73 espèces : 37 espèces oiseaux, six espèces de mammifères terrestres, 17 espèces de chiroptères, sept espèces de reptiles, trois espèces d'amphibiens, deux espèces d'insectes, une espèce de flore.

Raison impérative d'intérêt public majeur

L'intérêt public majeur du projet repose sur trois objectifs :

- Fluidifier le trafic ferroviaire périurbain, de proximité et régional au Nord de Toulouse ;
 - Augmenter la capacité de la ligne pour faire circuler de nouveaux trains : il est envisagé un quasiment doublement de la circulation des différents types de train aux heures de pointes ;
 - Améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs toulousains (métro, bus).
- La projection réalisée envisage un report modal d'environ 10 000 voyageurs quotidien, dont 9000 captés aux véhicules particuliers. Si ce scénario se réalise comme anticipé, le bilan carbone du projet (construction) pourrait être

compensé au bout d'une période d'environ 7 à 11 ans. Il aurait été intéressant que soit également indiqué les niveaux d'émission comparés en phase d'exploitation.

Les motifs sont justifiés et l'intérêt public est manifeste, mais deux points auraient renforcé l'argumentaire :

Il aurait été intéressant d'amener des éléments relatifs à l'ensemble des réseaux des transports. En effet, la plus-value du projet repose largement sur un scénario de report modal conséquent. Or, il semble que de nombreux projets routiers sont en cours dans la région. Le renforcement de ce réseau peut être de nature à soutenir l'usage des véhicules particuliers.

Deuxièmement, il aurait paru pertinent de voir apparaître l'intégration des mobilités douces (liaisons train-vélo notamment) dans un projet se présentant sous une logique de mobilité durable.

Absence de solution alternative satisfaisante

Le diagnostic capacitaire réalisé en vue du débat public a conclu à la nécessité de doubler les lignes. Une fois cette décision adoptée, les voies supplémentaires à créer ne peuvent s'inscrire qu'au plus proche du réseau existant. Les marges en termes d'alternatives sont faibles. Cependant un travail itératif avec les services de l'État et les bureaux d'étude ont permis de trouver des solutions de moindre impact sur des tronçons particuliers (par exemple : réaménagement de voies de service) ou sur des bases travaux.

Si l'argumentaire concernant l'absence de solution alternative est convaincant, il comporte une lacune rédhibitoire : le choix de la zone de Saint-Jory pour le raccordement à la ligne nouvelle n'est pas justifié et il n'est pas présenté d'alternative. Ce choix n'est pas compréhensible de façon intuitive au regard de profil territorial. On aurait pu imaginer que le raccordement soit réalisé dans une zone plus dégradée, et non sur les quelques espaces encore relativement préservés de la zone.

QUALITE DE L'ETAT INITIAL

Aires d'étude

La délimitation des aires d'étude est présentée de manière dispersée rendant la lecture abrupte.

Il est indiqué dans la section de présentation du projet que la zone d'étude correspond à un fuseau de 250 mètres le long de la ligne. Dans la présentation des périmètres d'inventaire, il est indiqué concernant l'aire d'étude que : « l'aire d'étude fait un total de 176 hectares. Le tracé est rectiligne et long du tronçon de voie ferrée avec des secteurs plus ou moins larges en fonction des potentialités écologiques et du projet envisagé » (p.18). Si l'aire d'étude rapprochée avait vraiment fait 250 mètres de large le long des 19km, l'aire totale aurait couvert 475 hectares. Une partie de la ligne se situe en zone urbaine et ne suscite pas d'inventaire poussé. Cependant, on peut s'interroger sur la largeur suffisante du zonage, notamment à partir de Lespinasse. Les cartes présentées, bien que relativement illisibles, donnent l'impression que l'aire d'étude rapprochée correspond quasiment à l'emprise stricte de la ligne. **Il est évident que cela ne permet pas d'explorer les connexions latérales et leur gradient de naturalité.** Vu l'ampleur des travaux et leur phasage dans le temps il aurait été appréciable d'affiner les valeurs sur les différents habitats et micro-habitats, leur connexion avec la matrice linéaire du projet.

En l'état et sans davantage de justifications et d'indications sur la largeur du fuseau réellement prospecté, l'aire d'étude rapprochée n'est pas recevable. Ce point est fortement problématique puisqu'il a pour conséquence d'invalider l'ensemble de la suite du dossier.

L'aire d'étude élargie prend en compte un périmètre de 5 kilomètres autour de l'aire d'étude rapprochée.

Le projet se situe dans un contexte urbain et péri-urbain. Cependant, il reste à proximité de zones à enjeux. La zone d'étude élargie compte en effet treize zonages réglementaires : une Zone de Protection Spéciale (ZPS), une Zone Spéciale de Conservation (ZSC), onze arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB). Quatre de ces zones sont situées à moins d'un kilomètre de la zone d'étude rapprochée.

L'aire d'étude élargie est également concernée par dix zones relevant des outils d'information ZNIEFF et ZICO et compte vingt-deux zones humides. Ces zones se trouvent, pour quatre d'entre elles, à moins d'un kilomètre de la zone d'étude rapprochée.

Les enjeux écologiques de la zone sont principalement liés à la Garonne et au canal latéral de la Garonne longé de plantation d'arbres mais aussi de haies naturelles en certains endroits, constitutifs d'habitats d'espèces et de continuité écologique principale de la zone. Il est indiqué la présence de milieux ouverts (prairies) et aquatiques (zones humides) reliés par le corridor susmentionné.

Avis sur l'état initial

1) Recueils de données existantes

L'état des connaissances au sein de la zone d'étude a été établi par la consultation des différentes bases de données naturalistes : OpenObs, SINP, Biodiv'Occitanie et Web'Obs Midi-Pyrénées.

2) Inventaires réalisés

Une première campagne d'inventaires a été conduite en 2015 avec un nombre faible de passages pour l'ensemble des taxons. La pression d'inventaire a été améliorée pour la finalisation du dossier en 2021 : quatre passages pour habitats et flore ; sept passages pour les insectes, cinq pour les amphibiens, sept pour les reptiles, huit pour les oiseaux, deux pour les mammifères terrestres et deux pour les chiroptères. Cependant, **cette pression reste insuffisante**, car elle ne permet pas de mettre en évidence l'évolution du couvert végétal dans le temps, la différenciation entre les habitats et les micro-habitats. Cette différenciation reste approximative dans l'état, par conséquence leur potentiel écologique et sous-estimé.

3) Bilan des inventaires

Lien avec les espaces naturels remarquables présents :

Habitats naturels : les surfaces des différents habitats touchés.

Les cartes présentées en figure 20 et 21 sont illisibles et sont inversées (1950 à droite /2021 à gauche).

Les estimations de surface impactées ne sont suffisamment argumentées et clairement présentées.

La surface totale impactée par le projet est de :

- 0,57 hectare de zones humides essentiellement positionnées le long du canal latéral ;
- 1 302 m2 de stations de Mousse fleurie ;
- 41,4 hectares d'habitats d'espèces protégées dont 25,11 hectares de prairies & friches, 8,35 hectares de fourrés & haies, 7,81 hectares de bosquets et haies arborées et 0,13 hectare de milieux aquatiques ».

La faiblesse des surfaces de ZH impactés pose question.

	Aire d'étude rapprochée (p. 24) : 176ha	Surfaces impactées (p. 181) : 43 ha
Habitats aquatiques et humides	18,5 ha, 10,5 % de l'aire d'étude rapprochée	0,57 ha de zones humides le long du canal latéral 0,13 ha de milieux aquatiques
Habitats ouverts, semi-ouverts	25,5 ha, 14,5 %	25,11 ha de prairies & friches 1 302 m2 de stations de Mousse fleurie
Habitats forestiers	16 ha, 9 %	8,35 ha de fourrés & haies 7,81 ha de bosquets & haies arborées
Habitats artificialisés	118,6 ha, 66 %	

Conclusion sur les inventaires: la pression d'inventaire est insuffisante dans une aire d'étude rapprochée beaucoup trop restreinte. Les inventaires ne peuvent constituer une base suffisante à l'analyse des impacts.

EVALUATION DES ENJEUX ET DES IMPACTS

1) Evaluation des impacts bruts

Les principaux impacts sont liés à la mise en place de palplanches métalliques qui imperméabilise le milieu et affecte les berges du canal en certains endroits. La destruction des haies le long du canal engendre une perte de corridor pour les chiroptères et la petite faune terrestre contrairement à ce qui est avancé dans le dossier p.74 « aucune rupture de corridor lié à la phase d'exploitation n'est attendue pour les chiroptères ». La mise en place d'écrans acoustiques constituera des barrières supplémentaires affectant la connectivité des milieux. Il est indiqué que le risque de collision avec les trains existe déjà : il faut ajouter qu'il subira une augmentation liée à l'intensification du trafic prévu.

Exception faite pour la coronelle girondine et le lézard à deux raies, pour lesquelles un enjeu fort a été retenu. Le reste des espèces (71 espèces protégées) l'enjeu faible à moyen a été retenu. Le CNPN se permet d'attirer l'attention sur cette évaluation trompeuse (particulièrement pour les cortèges d'avifaune chiroptères). Le calcul du besoin compensatoire exige la prise en compte de trois entrées de façon cohérente et simultanée espèces-habitats-fonctions (cf. ligne directrices MTES). Quand on privilégie une entrée spécifique pour le calcul du besoin compensatoire, ici l'entrée espèce en laissant de côté les deux autres entrées habitat et fonctions, on se donne les moyens de convaincre et d'approfondir cette entrée.

MISE EN PLACE SEQUENCE E-R-C

1) Mesures d'évitement

Les mesures d'évitement proposées permettent d'éviter notamment les berges de l'Hers, une petite partie des berges du canal, l'habitat du triton marbré.

2) Mesures de réduction

Une des principales mesures de réduction consiste en l'adaptation du calendrier des travaux. En effet les travaux après le 31 Mars sont fortement déconseillés, car le niveau d'impact augmente significativement pour des travaux réalisés à la période printanière. Il semble nécessaire de préciser en détail la liste des travaux prévus en milieu humide et d'assurer que ces travaux peuvent intervenir uniquement entre le 1er Aout et le 1er novembre (portance des sols affaiblie en période hivernale).

3) Impacts résiduels

Les impacts résiduels concernent des milieux et leurs espèces :

- Le niveau d'atteinte résiduel estimé est significatif pour les espèces qui se reproduisent ou se réfugient dans les boisements, haies et fourrés détruits par les aménagements : plusieurs amphibiens communs, plusieurs espèces de reptiles plus ou moins menacées localement, et de nombreuses espèces d'oiseaux pour la plupart assez communes, et certaines plus sensibles.
- « Deux milieux aquatiques favorables à la reproduction d'amphibiens communs seront également détruits. Ces milieux offrent des conditions différentes que le Canal latéral et sont très peu nombreux localement, leur compensation est donc nécessaire » (p. 134).
- Plusieurs stations de mousse fleurie seront détruites, sans possibilité de réduction des impacts. (La compensation consistera à transplanter les spécimens et mettre en place une gestion conservatoire d'un milieu favorable au développement de l'espèce).
- Il est indiqué que l'impact résiduel sur les chiroptères n'a pas pu être évalué mais sont probables. Ils seront réévalués lors des visites avant démolition de bâtiments.
- « La destruction permanente de surfaces de zones humides et le défrichement de boisements au titre du Code forestier seront également à compenser » (p. 134).

L'addition des impacts résiduels (haies, fourrés, bois, zone humide, gîte à chiroptères) est vertigineuse en effet (sans parler de certains impacts non encore précisés cf p.134) ce qui laisse penser que les opportunités d'évitement ne semblent pas avoir été exploré rigoureusement et de façon rationnelle.

Espèces soumises à la dérogation – Formulaires Cerfa

Les espèces faisant l'objet de la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées ne sont pas listés dans le formulaire Cerfa qui renvoie au dossier technique de dérogation. D'un point de vue administratif et juridique, le plus grand soin devrait dès lors être apporté à la notification de ces espèces dans l'arrêté préfectoral. La liste des 73 espèces figure dans le tableau pages 136 et 137 du dossier de dérogation.

4) Mesures compensatoires

La méthode de compensation est présentée pages 138 à 141. Elle croise plusieurs critères :

- Quatre modalités de compensation : parmi les quatre catégories présentées, la quatrième (« Pas de compensation car l'habitat d'espèce possède une bonne résilience ») semble complètement arbitraire et sans fondement scientifique présenté.

- la valeur patrimoniale des espèces selon leur appartenance à des listes (Liste rouge, ZNIEFF) auquel est ajouté un critère biogéographique (rareté et représentativité régionale)

- L'état de conservation de l'espèce en fonction de leur représentativité locale et leur capacité de déplacement.

Les ratios de compensation sont estimés à partir de ces trois critères, en aboutissant à des « fourchettes de ratios » et non des ratios fixe. L'idée est ensuite de classer les mesures compensatoires en fonction de plusieurs critères de qualité de mesures (équivalence écologique, pérennité, mesure expérimentale et éprouvée, etc.). Des mesures compensatoires étant classées avec une forte probabilité de réussite permettrait de prendre le ratio le plus faible de la fourchette.

Si cette approche peut se défendre dans une certaine mesure, un **critère essentiel reste absent : le potentiel de gain écologique lié à l'état écologique du site accueillant les mesures compensatoires**. La littérature pointe clairement cet écueil dans la mise en œuvre de la séquence ERC et préconise l'adoption de ratios élevés.

L'établissement des ratios de compensation est le fruit du croisement entre les critères espèces et les critères de probabilité de succès des mesures. L'analyse n'a pas été réalisé sur l'ensemble des 73 espèces faisant l'objet de la demande de dérogation, mais sur une liste restreinte d'espèce considérée comme « parapluie ».

La méthode de sélection de ces espèces dite « parapluie » n'est pas expliquée. Ce sont pour la plupart l'avifaune commune et plusieurs espèces d'oiseaux, un amphibien (le triton palmé). La motivation pour le choix de ces espèces devrait être expliqué. Il semble nécessaire de rappeler que le **concept d'espèce parapluie implique de cibler les espèces qui ont l'aire de vie la plus large** permettant de couvrir d'autres espèces vivant sur des surfaces plus restreintes.

Huit sites ont été retenus pour une durée de 50 ans à compte de la date de démarrage des travaux. Attention, il est indiqué neuf sites en conclusion p. 189.

JUSTIFICATION DE L'ABSENCE DE PERTE DE BIODIVERSITE NETTE, ET DU MAINTIEN DANS UN ETAT DE CONSERVATION FAVORABLE DES POPULATIONS DES TAXONS IMPACTES

En se basant sur les inventaires faits, mais aussi sur les potentialités des zones considérées et des sites de compensation proposés, le maintien dans un état de conservation favorable n'est pas évalué de façon suffisante et ne permet pas de conclure sur ce point.

CONCLUSION

Dans sa construction, le dossier de demande de dérogation est insuffisant sur deux points de départ qui conduisent à invalider l'ensemble du dossier :

D'une part, un volet entier du choix de l'alternative de moindre impact est manquant, celui concernant le raccordement à la ligne nouvelle au niveau de Saint-Jory.

D'autre part, l'aire d'étude rapprochée est presque resserrée sur l'emprise direct des voies, sans que cette appréhension restreinte du territoire ne soit solidement justifiée. La pression d'inventaire est en outre insuffisante sur un projet de cette ampleur.

Le CNPN estime que les enjeux et les mesures (éviter, réduire, compenser) sont donc mal évalués sans que des conclusions solides puissent être tirées.

Ces éléments étant réhabilités pour la bonne application de la doctrine relative à la séquence ERC, **le CNPN émet un avis défavorable à cette demande de dérogation.**

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :

Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 11 septembre 2023

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA