

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE TOULOUSE**

N° 2404527

ASSOCIATION LES AMIS DE LA TERRE
MIDI-PYRENEES

Mme S. Cherrier
M. B. Le Fiblec
Mme N. Soddu
Juges des référés

Ordonnance du 18 septembre 2024

44-045-01
54-035-02-03
71-01-02-02
C

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le juge des référés statuant dans les conditions
prévues au troisième alinéa de l'article L. 511-2
du code de justice administrative

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire en réplique enregistrés respectivement les 26 juillet et 13 septembre 2024, l'association Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, représentée par Me Barrere, demande au juge des référés :

1°) de suspendre, sur le fondement des articles L. 521-1, L. 554-11 et L. 554-12 du code de justice administrative, l'exécution de l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 9 février 2024 portant autorisation environnementale au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement, en vue de la réalisation de l'opération d'aménagement ferroviaires au nord de Toulouse, dite « AFNT » ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 5 000 euros en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- la requête est recevable ;
- l'urgence est caractérisée au sens de l'article L. 521-1 du code de justice administrative car les travaux de défrichement doivent commencer très prochainement et se traduire par des atteintes irréversibles à des espaces naturels et des arbres d'alignement ; les travaux envisagés sur le territoire de la commune de Castelnau-d'Estrétefonds auront des incidences hydrauliques notables et doivent commencer dès le mois d'octobre 2024 ; enfin, les travaux en litige vont conduire de manière imminente à la destruction et la perturbation imminente et irréversible d'espèces animales et végétales protégées ainsi qu'à la destruction et la dégradation de leurs habitats ;

- la décision attaquée est entachée de plusieurs vices de procédure :

* l'autorité environnementale saisie pour avis n'a pas été en mesure de se prononcer sur le projet, privant ainsi le public d'un éclairage précieux ; cette absence d'avis de l'autorité environnementale est également de nature à avoir eu une influence sur la sens de la décision attaquée ;

* l'absence de nouvelle saisine de l'autorité environnementale et du conseil national de la protection de la nature à la suite de la réponse du pétitionnaire au premier avis de l'autorité environnementale entache la procédure d'irrégularité ;

- l'étude d'impact était obsolète et irrégulière en la forme, au regard des dispositions de l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement ;

- l'étude d'impact était morcelée ce qui n'a pas permis au public de comprendre le document ;

- l'étude d'impact ne porte pas sur l'ensemble du périmètre du projet et, notamment, exclut de son champ le terminus de la halte de Launaguet et le réaménagement des voies de la gare Matabiau ;

- l'étude d'impact présente des omissions, inexactitudes et insuffisances concernant notamment l'étude de l'état initial, l'analyse des solutions de substitution raisonnables au sens du point 7 de l'article R. 122-5, et la séquence « éviter, réduire, compenser » ;

- l'autorisation attaquée méconnaît le 4° du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement car aucune solution alternative satisfaisante au sens de l'article L. 411-2 du code de l'environnement n'a été recherchée ; par ailleurs, les mesures compensatoires qu'elle prévoit ne permettent pas de garantir le bon état de conservation des espèces et des habitats ; enfin, aucune raison impérative d'intérêt public majeur ne justifie le projet, celui-ci ne présentant ni bénéfices réels en terme d'émissions de gaz à effets de serre, ni bilan socio-économique positif, ni amélioration des mobilités au quotidien, du trafic et de la desserte ferroviaire.

Par un mémoire en défense, enregistré le 10 septembre 2024, la société SNCF Réseau conclut au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 6 000 euros soit mise à la charge de l'association requérante en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle fait valoir que :

- la requérante ne lui a pas notifié la présente requête en suspension ni ne l'a notifiée au préfet de la Haute-Garonne, en méconnaissance des dispositions de l'article L. 181-17 du code de l'environnement ;

- elle n'établit pas son intérêt à agir au regard des exigences de l'article R. 181-50 du code de l'environnement, ni la qualité pour agir de la personne physique qui la représente ;

- la requête au fond est par ailleurs irrecevable faute d'intérêt à agir des associations requérantes et de la justification de la qualité pour agir de leurs représentants ;

- la condition d'urgence n'est pas remplie ;

- les moyens soulevés par la requérante sont infondés.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 11 septembre 2024, la société Grand projet sud-ouest (GPSO) conclut au rejet de la requête.

Elle soutient que :

- son intervention est recevable ;

- les moyens soulevés par la requérante sont infondés.

Par un mémoire en défense, enregistré le 11 septembre 2024, le préfet de la Haute-Garonne conclut à titre principal au rejet de la requête, à titre subsidiaire à ce qu'il soit sursis à une éventuelle suspension dans des conditions à définir et durant un délai au moins égal à un an, enfin,

à titre infiniment subsidiaire, si la suspension devait être prononcée, à ce que la poursuite des travaux soit autorisée à titre provisoire dans l'attente d'une nouvelle autorisation, au besoin sous condition de prescriptions complémentaires.

Il fait valoir que :

- la requête est irrecevable faute d'intérêt à agir de son auteur ;
- la condition d'urgence n'est pas remplie ;
- les moyens soulevés par la requérante sont infondés.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
- l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale ;
- l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ;
- le décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 ;
- l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016 portant déclaration d'utilité publique, au profit de SNCF Réseau, des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse dans les communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau-d'Estrétefonds ;
- le code de l'environnement ;
- le code rural et de la pêche maritime ;
- le code de justice administrative.

Par une décision du 26 août 2024, la présidente du tribunal a décidé que l'affaire introduite sous le n° 2404527 sera jugée, en application du troisième alinéa de l'article L. 511-2 du code de justice administrative, par une formation de jugement composée de Mme Cherrier, vice-présidente, juge des référés, de M. Le Fiblec, premier conseiller, juge des référés, et de Mme Soddu, première conseillère, juge des référés.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique du 16 septembre 2024, en présence de Mme Tur, greffière d'audience :

- le rapport de Mme Cherrier, juge des référés,
- les observations de Me Barrere, représentant la requérante,
- les observations de Me Garancher et Me Pessoa, représentant la société SNCF Réseau,
- et les observations de M. X, représentant le préfet de la Haute-Garonne.

La clôture de l'instruction a été prononcée à l'issue de l'audience.

Considérant ce qui suit :

1. La première phase du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) se compose de trois séries de travaux : la création de deux lignes à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax, l'aménagement du réseau ferroviaire existant au sud de Bordeaux et l'aménagement du réseau existant au nord de Toulouse. Ces opérations ont fait l'objet

de trois enquêtes publiques concomitantes et ont été déclarées d'utilité publique par un décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 s'agissant de la création des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux Dax, un arrêté du préfet de la Gironde du 25 novembre 2015 pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et un arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016 pour les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT). Par un arrêté du 9 février 2024, le préfet de la Haute-Garonne a accordé à la société SNCF Réseau l'autorisation environnementale au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement, en vue de la réalisation de l'opération « AFNT », laquelle comporte, notamment, une dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées et de leur habitat sur le fondement des dispositions de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Sur l'intervention de la société GPSO :

2. La société GPSO est un établissement public local créé par l'ordonnance n° 2022-307 du 2 mars 2022. Elle a pour mission de contribuer au financement du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest tant en ce qui concerne la création des deux lignes à grande vitesse qu'en ce qui concerne les opérations AFNT et AFSB. Par suite, et dès lors qu'elle justifie d'un intérêt suffisant à la poursuite des travaux objets de l'autorisation dont la suspension est demandée, son intervention doit être admise.

Sur les conclusions à fin de suspension :

3. Aux termes de l'article L. 521-1 du code de justice administrative : « *Quand une décision administrative, même de rejet, fait l'objet d'une requête en annulation ou en réformation, le juge des référés, saisi d'une demande en ce sens, peut ordonner la suspension de l'exécution de cette décision, ou de certains de ses effets, lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision. (...)* ».

En ce qui concerne l'étude d'impact :

S'agissant des dispositions applicables :

4. L'article 6 de l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, dans sa version issue de l'article 65 de la loi n° 2017-257 du 28 février 2017, dispose que cette ordonnance s'applique « *aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation, notamment celle qui conduit à une déclaration d'utilité publique, est déposée à compter du 16 mai 2017* ». Il résulte de l'instruction que les travaux du programme GPSO, s'agissant de chacune des trois composantes concourant à sa réalisation, mentionnées au point 1, qui doivent être réalisées de manière simultanée, ont été déclarés d'utilité publique, par un arrêté du préfet de la Gironde du 25 novembre 2015 en ce qui concerne les AFSB, par un arrêté du préfet de Haute-Garonne du 4 janvier 2016 en ce qui concerne les AFNT et par un décret du 2 juin 2016 en ce qui concerne la troisième composante, constituée des lignes à grande vitesse. Pour l'application des dispositions précitées de l'article 6 de l'ordonnance du 3 août 2016, l'ensemble de ces travaux doit ainsi être regardé comme ayant fait l'objet d'une première demande d'autorisation, au sens de cet article, avant le 16 mai 2017. Par suite, il y a lieu d'appliquer les dispositions relatives à l'évaluation environnementale dans leur version antérieure à la réforme issue de cette ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016.

S'agissant de la forme et du contenu de l'étude d'impact :

5. Aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans sa version applicable au litige : « I. - *Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. (...) / II. - Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L. 122-1-2. (...) ».*

6. L'association requérante soutient en premier lieu que l'étude d'impact jointe à la demande d'autorisation environnementale est irrégulière au regard des dispositions de l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement, aux termes desquelles : « (...) *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. / Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. (...) ».* Toutefois, il résulte de ce qui a été dit au point 4 que ces dispositions ne sont pas applicables au projet en litige. L'association requérante se prévaut également des dispositions du 1° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, aux termes desquelles : « (...) *l'étude d'impact comporte (...) / 1° du même articles, aux termes desquelles « Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. (...) ».* Cette disposition, issue de l'article 1^{er} du décret du n° 2016-1110 du 11 août 2016, pris pour l'application de l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016, n'est cependant pas davantage applicable au projet en litige. Enfin, si l'association requérante fait valoir que l'étude d'impact compte plus de 10 000 pages, qu'elle est composée de données obsolètes pour partie, et actualisées pour une autre partie, et qu'elle porte sur l'ensemble du projet GPSO, et non pas seulement sur le projet AFNT, seul concerné par la demande d'autorisation, elle n'établit pas en quoi ces circonstances auraient été de nature à nuire à l'information du public, et ce d'autant que, comme il a été dit, les dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans leur version applicables, imposent que les projets concourant à la réalisation d'un même programme de travaux, lorsqu'ils sont réalisés de manière simultanée, fassent l'objet d'une seule et même étude d'impact, portant sur l'ensemble du programme.

7. En deuxième lieu, aux termes de l'article R. 122-5, dans sa rédaction applicable au litige, « *Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ».* La requérante soutient que l'étude d'impact est traitée dans plusieurs volumes et qu'elle procède en outre à des renvois vers d'autres pièces du dossier, ce qui nuit à la bonne compréhension du document. Elle ne précise cependant pas en quoi cela aurait été de nature à nuire à l'information complète de la population ou à exercer une influence sur le sens de la décision de l'autorité administrative. Elle n'explique pas davantage en quoi l'étude d'impact, telle qu'elle a été rédigée, ne permettrait pas de mettre en perspective les différents enjeux environnementaux et d'identifier les secteurs présentant les

enjeux les plus forts pour chaque thématique et, si elle fait valoir qu'en ce qui concerne la faune et la flore, la pièce F4.12 se contente de reprendre le tableau de synthèse extrait du dossier « espèces protégées » sans développer les raisonnements permettant de dégager les principaux enjeux, de qualifier les incidences brutes, ou de comprendre l'effet des mesures d'évitement et de réduction permettant de qualifier les incidences résiduelles, et le cas échéant les mesures de compensation éventuelles, cette seule circonstance, en l'absence de toute autre précision, ne permet pas d'établir que le contenu de l'étude d'impact n'aurait pas été proportionné à la sensibilité environnementale des zones susceptibles d'être affectées par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projeté et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. Elle se prévaut enfin des dispositions de l'article L. 122-1 III alinéa 4 du code de l'environnement, et fait valoir à ce titre que le terminus de la halte de Launaguet et le réaménagement des voies de la gare Matabiau auraient dû être inclus dans le périmètre de l'étude d'impact. Il résulte toutefois de ce qui a été dit aux points 4 et 6 que ces dispositions ne sont pas applicables au projet en litige. En tout état de cause, le terminus de Launaguet, qui doit être distingué de la halte de Launaguet, laquelle est incluse dans le périmètre de l'étude d'impact, relève d'un projet indépendant, actuellement en étude d'avant-projet, et répond à deux objectifs distincts de ceux des AFNT, tenant au désengorgement de la gare de Toulouse Matabiau et à l'amélioration de la desserte ferroviaire périurbaine, en cohérence avec les ambitions de mise en œuvre d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) sur l'étoile ferroviaire de Toulouse, créé dans le cadre la loi n°1269-2029 du 27 décembre 2023 relative aux services Express Métropolitains. Quant au réaménagement des voies de la gare de Toulouse Matabiau, il résulte de l'instruction que les aménagements du plan de voie de l'avant-gare sont inclus dans le périmètre de l'étude d'impact des AFNT.

8. En troisième lieu, la requérante soutient que l'étude d'impact ne comporte pas de description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en méconnaissance du 7° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Toutefois, les dispositions dont elle se prévaut dans ce cadre, issue du décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 n'étaient pas applicables à l'étude d'impact, seules trouvant à s'appliquer les dispositions du 5° de l'article R. 122-5 du même code, dans sa rédaction antérieure au décret du 11 août 2016, lesquelles exigent simplement que l'étude d'impact comporte une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu. Or, l'étude d'impact comporte bien de tels éléments, analysés à l'échelle du programme GPSO, conformément aux dispositions alors applicables du II de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. En réponse aux observations formulées par l'autorité environnementale dans son avis du 7 septembre 2023, la société SNCF Réseau a en outre intégré dans la pièce F4.12, « Etude d'impact sur l'environnement Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) », un nouveau chapitre 2.6 intitulé « Description des solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu » qui intègre la justification, au regard de l'environnement et de la santé, des choix opérés au cours des études d'avant-projet et de projet pour chaque secteur de l'opération AFNT (terminus partiel, halte, bassin, etc.). S'agissant par ailleurs des autres griefs, les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. La requérante fait valoir qu'alors que l'étude d'impact a été réalisée il y a plus de dix ans, aucune mise à jour n'a été fournie pour l'analyse de l'état initial, tant en ce qui concerne l'état de l'environnement que les évolutions réglementaires. Toutefois, et alors qu'une même étude d'impact unique a été jointe à chacun des dossiers d'enquête publique afférents aux trois composantes du programme GPSO, en application des dispositions du III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement alors applicables, il n'incombait à la société SNCF Réseau d'actualiser les éléments de cette étude initiale que pour

prendre en compte des modifications substantielles apportées au projet, un changement dans les circonstances de fait ou une évolution du cadre réglementaire. Or, l'association requérante, qui se borne à faire état des observations formulées par l'autorité environnementale dans son avis du 7 septembre 2023, ne précise pas les circonstances de fait ou de droit, ou les évolutions significatives du projet, qui auraient nécessité d'actualiser l'étude d'impact, et ce alors que celle-ci a été effectivement actualisée pour tout ce qui concerne les AFNT. Si elle soutient par ailleurs que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont mal évaluées du fait du caractère trop resserré de l'aire d'étude rapproché et de l'insuffisance de pression des inventaires, ces seules allégations ne permettent pas d'établir l'existence d'inexactitudes, d'omissions ou d'insuffisances de l'étude d'impact qui auraient eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ou d'exercer une influence sur le sens de la décision de l'autorité administrative.

9. Il résulte de tout ce qui précède que la requérante n'est pas fondée à soutenir, à ce stade de l'instruction, que les moyens tirés de l'irrégularité et de l'insuffisance de l'étude d'impact qu'elle invoque seraient de nature à créer un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté préfectoral du 9 février 2024, ce, indépendamment du bien-fondé des hypothèses et conclusions retenues par cette étude, qui ne sont susceptibles d'avoir une incidence que sur la légalité interne de la décision attaquée.

En ce qui concerne l'avis de l'autorité environnementale et du conseil national de la protection de la nature :

10. En premier lieu, il résulte de l'instruction que l'autorité environnementale, saisie pour avis par le préfet de la Haute-Garonne sur la demande d'autorisation environnementale formée par la société SNCF Réseau le 20 février 2023, a, par un avis détaillé du 7 septembre 2023, conclu qu'elle ne pourra émettre un avis sur le dossier que s'il lui est à nouveau présenté avec une étude d'impact actualisée au sens de l'article L. 122-1-1 III et R. 122-5 du code de l'environnement. Ce faisant, elle a rendu un avis sur la qualité de l'étude d'impact figurant au dossier de demande d'autorisation environnementale, conformément aux dispositions de l'article L. 122-1 d code de l'environnement.

11. En deuxième lieu, si l'autorité environnementale a émis plusieurs critiques à l'encontre de l'étude d'impact et recommandé, comme il vient d'être dit, qu'elle soit actualisée au regard des dispositions du III de l'article L. 121-1-1 du code de l'environnement, les éléments de réponse formulés par la société pétitionnaire dans un document édité au mois d'octobre 2023 n'étaient pas destinés à combler des lacunes d'une importance telle que l'autorité environnementale ne pouvait, en leur absence, et alors que les dispositions invoquées n'étaient en tout état de cause pas applicables, rendre un avis sur la demande d'autorisation, en ce qui concerne ses effets sur l'environnement. Par suite, l'avis du 7 septembre 2023 n'a pas été rendu sur la base d'éléments insuffisants et l'autorité administrative n'avait pas à soumettre à l'autorité environnementale les compléments apportés par la société à son dossier.

12. En troisième lieu, et contrairement à ce que soutient l'association requérante, la circonstance que le conseil national de la protection de la nature (CNP) a émis, le 11 septembre 2023, un avis défavorable sur la demande de dérogation à la protection des espèces formulée par la société SNCF Réseau dans le cadre de sa demande d'autorisation environnementale, à la suite duquel cette société a apporté des compléments d'information en réponse aux critiques formulées par le CNPN, n'imposait pas à l'autorité administrative de soumettre ces compléments d'information à cette instance dans le cadre d'une deuxième procédure de consultation.

13. Il résulte de ce qui précède que la requérante n'est pas fondée à soutenir, à ce stade de l'instruction, que les modalités de consultation de l'autorité environnementale et du CNPN seraient de nature à créer un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté préfectoral du 9 février 2024.

En ce qui concerne les moyens tirés de la méconnaissance des dispositions de l'article L. 411-2 du code de l'environnement :

14. Le I de l'article L. 411-1 du code de l'environnement comporte un ensemble d'interdictions visant à assurer la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats. Sont ainsi interdits en vertu du 1° du I de cet article : « *La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat* ». Sont interdits en vertu du 2° du I du même article : « *La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel* ». Sont interdits en vertu du 3° du I du même article : « *La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces* ». Toutefois, le 4° du I de l'article L. 411-2 du même code permet à l'autorité administrative de délivrer des dérogations à ces interdictions dès lors que sont remplies trois conditions distinctes et cumulatives tenant à l'absence de solution alternative satisfaisante, à la condition de ne pas nuire « *au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle* » et, enfin, à la justification de la dérogation par l'un des cinq motifs qu'il énumère limitativement, dont celui énoncé au c) qui mentionne « *l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques* », « *d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique* » et « *les motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement* ».

15. Il résulte de ces dispositions qu'un projet de travaux, d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privée susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, que s'il répond, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, tels que notamment le projet d'infrastructures de transport dans lequel il s'inscrit, à une raison impérative d'intérêt public majeur. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorisé, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, que si, d'une part, il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et, d'autre part, cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

16. En premier lieu, il ressort des pièces du dossier soumis aux juges des référés que les travaux relatifs aux AFNT, déclarés d'utilité publique, s'inscrivent dans le cadre du programme GPSO, dont les deux autres composantes ont également été déclarées d'utilité et qui vise, en augmentant le trafic ferroviaire, à encourager une mobilité plus durable à l'échelle du grand sud-ouest et à renforcer le maillage ferroviaire pour relier les territoires, afin de les rendre plus accessibles et plus attractifs. En tant que tel, le projet AFNT vise également à améliorer la circulation locale des trains express régionaux. Le programme GPSO, dans chacune de ses trois composantes, est conduit depuis de nombreuses années et répond à des impératifs économiques et environnementaux, au niveau local, national et européen. Sa composante AFNT, qui poursuit en outre un objectif purement local au regard de son rôle dans le renforcement des lignes de transport ferroviaire locales et régionales, permettra d'améliorer l'attractivité des territoires concernés, de

développer le tissu économique, de fluidifier les mobilités au quotidien, de sécuriser les déplacements, de favoriser le report modal et de réduire les gaz à effet de serre du fait de l'accroissement des déplacements au moyen de transports en commun et sur les réseaux de mode doux. Si l'association requérante, en s'appuyant notamment sur les avis rendus par l'autorité environnementale et le CNPN sur le dossier de demande d'autorisation environnementale, remet en cause la pertinence de ces objectifs, ainsi que la réalité et l'ampleur de ces gains, il ne résulte pas de son argumentation, au demeurant partielle, que les doutes qu'elle formule quant aux impacts prévisionnels du projet AFNT sur les émissions de gaz à effet de serre, la fluidification des mobilités, l'amélioration du trafic, la desserte ferroviaire, l'attractivité des territoires et le développement du tissu économique local, seraient susceptibles de créer un doute, en l'état de l'instruction, sur son caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur au sens et pour l'application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

17. En deuxième lieu, l'association requérante soutient que l'opération AFNT nuit au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations de soixante-douze espèces animales et d'une espèce végétale dans leur aire de répartition naturelle, dès lors que les mesures compensatoires du projet n'ont pas été définies avec sérieux compte tenu, d'une part, des insuffisances de l'étude d'impact concernant le volet AFNT, s'agissant notamment des inventaires réalisés qui ne permettraient pas de définir l'état initial du site et des espèces protégées dont il faudrait assurer la compensation et, d'autre part, du périmètre de l'aire d'étude rapprochée, quasiment réduit à l'emprise des voies. Toutefois, elle se borne à reprendre les termes de l'avis défavorable du CNPN du 11 septembre 2023, qui revêt un caractère simplement consultatif, et ne critique utilement ni la synthèse et la hiérarchisation des enjeux environnementaux réalisées par la société pétitionnaire dans son mémoire en réponse à cet avis et à celui émis par l'autorité environnementale le 7 septembre 2023, ni les aires d'études rapprochées et éloignées de l'état initial du milieu naturel telles qu'elles sont définies au point 3.4.1 de l'étude d'impact et dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées et de leur habitat. S'agissant de la pression des inventaires faune-flore, l'association requérante se contente là encore de faire état de l'avis du CNPN, sans préciser les motifs pour lesquels les inventaires réalisés et la méthodologie employée ne seraient pas proportionnés aux enjeux et à la sensibilité des zones concernées. Dans ces conditions, elle n'établit pas que cette méthodologie, les inventaires réalisés et les mesures compensatoire fixées dans la décision attaquée seraient de nature à faire naître, en l'état de l'instruction, un doute sérieux sur l'atteinte que la dérogation accordée serait susceptible de porter à l'état de conservation des populations des espèces concernées par le projet dans leur aire de répartition naturelle, au sens et pour l'application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

18. En troisième lieu, la requérante critique la méthodologie appliquée pour la recherche d'une solution alternative satisfaisante et souligne en outre que la solution consistant à optimiser l'utilisation des voies existantes n'a pas été suffisamment examinée, qu'aucune solution alternative n'a été recherchée concernant la zone de raccordement des AFNT à la ligne à grande vitesse (LGV) nouvelle, que la variante du tracé des voies des AFNT retenue est celle qui a le plus d'impact sur l'environnement et que les justifications apportées quant au choix des gares ne sont pas fondées quant à l'incidence d'un tel choix sur l'environnement. Outre qu'elle n'apporte aucun élément de nature à critiquer utilement les choix opérés par le pétitionnaire sur les deux premiers points, il résulte de l'instruction, et notamment de la décision ministérielle du 30 mars 2012 ainsi que du mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis du CNPN du 11 septembre 2023 que, dès le stade de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, le raccordement de la ligne nouvelle a été positionné à Saint Jory, le seul secteur présentant une emprise suffisante pour ce raccordement étant celui du franchissement de l'Hers, dans la zone des trois-Ponts, compte tenu des contraintes locales très fortes. Il ressort par ailleurs de l'étude d'impact telle qu'actualisée en

janvier 2023, que le choix de la variante C, parmi les trois variantes A, B, et C, résulte d'une analyse multicritère et a été retenu en raison de ce qu'il répondait à l'objectif recherché d'équilibre satisfaisant entre les intérêts publics en présence, en matière sociale et économique d'une part, et de protection de l'environnement d'autre part. Enfin, la requérante, en se bornant à critiquer le positionnement du terminus à Castelnau d'Estrétefonds et des haltes de Lacourtenourt et de Fenouillet-Saint-Alban, n'apporte, alors qu'il résulte des documents précités que ces choix sont notamment justifiés par des contraintes techniques et une nécessité de cohérence avec les projets de développement urbain, aucun élément de nature à démontrer qu'une solution alternative aurait permis de préserver davantage l'environnement, tout en satisfaisant les autres objectifs poursuivis. Dans ces conditions, le moyen tiré de l'insuffisance de la recherche d'une autre solution satisfaisante au sens et pour l'application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement n'est pas de nature, en l'état de l'instruction, à créer un doute sérieux sur la légalité de l'arrêté attaqué.

19. Il résulte de tout ce qui précède que l'association Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, n'est pas fondée à demander la suspension de l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 9 février 2024 portant autorisation environnementale au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement en vue de la réalisation de l'opération d'aménagement ferroviaires au nord de Toulouse. Par suite, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les fins de non-recevoir invoquées en défense, ou sur la condition d'urgence posée par les dispositions de l'article L. 521-1 du code de justice administrative, la requête doit être rejetée.

Sur les conclusions tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

20. Ces dispositions font obstacle à ce qu'une somme soit mise à ce titre à la charge de l'État, qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante. Il n'y a par ailleurs pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions présentées par la société SNCF Réseau sur le fondement de ces dispositions.

O R D O N N E :

Article 1^{er} : L'intervention de la société GPSO est admise.

Article 2 : La requête présentée par l'association Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, est rejetée.

Article 3 : Les conclusions de la société SNCF Réseau tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 4 : La présente ordonnance sera notifiée à l'association Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, à la société SNCF Réseau, à la société GPSO et au préfet de la Haute-Garonne.

Fait à Toulouse, le 18 septembre 2024.

La vice-présidente, juge des
référés,

Le juge des référés,

La juge des référés,

S. CHERRIER

B. LE FIBLEC

N. SODDU

La greffière,

P. TUR

La République mande et ordonne au ministre de l'intérieur et des outre-mer en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente ordonnance.

Pour expédition conforme,
la greffière en chef,
ou par délégation, la greffière,