

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE TOULOUSE**

N° 2403470

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSOCIATION IMPASSE DE NEGRENNEYS et
autres

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Mme Laury Michel
Rapporteure

Le tribunal administratif de Toulouse

(6^{ème} et 3^{ème} chambres réunies)

M. Antoine Leymarie
Rapporteur public

Audience du 15 décembre 2025

Décision du 29 décembre 2025

44-006-03-01

44-045-01

C

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire, enregistrés les 10 juin 2024 et 5 novembre 2025 à 10 heures 13 (ce dernier non communiqué), l'association Impasse de Négreneys, le comité de quartier Minimes-Barrière de Paris, M. C, M. G et M. Y, représentés par Me Pahor-Gafari, demandent au tribunal :

1^o) d'annuler l'arrêté du 9 février 2024 par lequel le préfet de la Haute-Garonne a délivré à la société SNCF Réseau une autorisation environnementale pour la réalisation d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse ;

2^o) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- leur requête est recevable ;
- l'arrêté attaqué ne mentionne ni le nom ni le prénom du signataire en méconnaissance de l'article L. 212-1 du code des relations entre le public et l'administration ;
- le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sont entachés d'irrégularité au regard des articles L. 123-1, L. 123-15 et R. 123-19 du code de l'environnement ;
- l'étude d'impact n'a pas été actualisée en méconnaissance du III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement ;
- le volume de l'étude d'impact de plus de dix mille pages, son morcellement en plusieurs volumes et les renvois à d'autres pièces du dossier de demande d'autorisation nuisent à la bonne compréhension du document ;

- l'étude d'impact est entachée d'insuffisances quant à l'analyse de l'état initial en méconnaissance du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement ;
- elle est entachée d'insuffisances quant à l'analyse des nuisances liées au bruit en méconnaissance du 5° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement ;
- l'arrêté attaqué, en tant qu'il délivre une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats, méconnaît les articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement dès lors qu'il existe d'autres solutions satisfaisantes alternatives au projet ;
- la condition de maintien dans un état de conservation favorable des espèces protégées dans leur aire de répartition naturelle pour obtenir la dérogation dite « espèces protégées » prévue par les articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement n'est pas remplie.

Par un mémoire en défense, enregistré le 1^{er} octobre 2025, le préfet de la Haute-Garonne conclut, à titre principal, au rejet de la requête et, à titre subsidiaire, à ce que le tribunal fasse usage des pouvoirs qu'il tient de l'article L. 181-18 du code de l'environnement.

Il soutient que les moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense, enregistré le 3 octobre 2025, la société SNCF Réseau, représentée par Me Garancher, conclut au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 8 000 euros soit mise à la charge des requérants au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que les moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

Par une ordonnance du 1^{er} octobre 2025, la clôture de l'instruction a été fixée au 5 novembre 2025 à 12 heures.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code des relations entre le public et l'administration ;
- la loi n° 2017-257 du 28 février 2017 ;
- l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 ;
- le code de justice administrative.

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

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Michel,
- les conclusions de M. Leymarie, rapporteur public,
- et les observations de Me Pahor-Gafari, avocat des requérants, de M. Y, de Me Pessoa et Me Boucher, avocats de la société SNCF Réseau, et de M. X, représentant le préfet de la Haute-Garonne.

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 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 une 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. Par sa requête, l'association Impasse de Négrenyes et autres demandent l'annulation de cet arrêté.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne la légalité externe :

S'agissant des mentions figurant sur l'arrêté litigieux :

2. Aux termes de l'article L. 212-1 du code des relations entre le public et l'administration : « *Toute décision prise par une administration comporte la signature de son auteur ainsi que la mention, en caractères lisibles, du prénom, du nom et de la qualité de celui-ci. (...)* ».

3. L'arrêté attaqué comporte la signature et la qualité de son auteur, à savoir le préfet de la Haute-Garonne. Si cette signature n'est pas accompagnée des nom et prénom de ce dernier, l'arrêté vise explicitement le décret portant nomination de M. Pierre-André Durand en qualité de préfet de la Haute-Garonne. Par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'auteur de l'acte attaqué n'était pas identifiable en méconnaissance des dispositions précitées.

S'agissant du rapport et des conclusions de la commission d'enquête :

4. Aux termes de l'article L. 123-1 du code de l'environnement : « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.* ». Aux termes de l'article L. 123-15 du même code : « *Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête (...) / Le rapport doit faire état des observations et propositions qui ont été produites pendant la durée de l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage (...)* ». Aux termes de l'article R. 123-19 du même code, dans sa rédaction applicable à l'espèce : « *Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. / Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public. / Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet. (...)* ».

5. Il résulte de ces dispositions que la commission d'enquête doit, d'une part, établir un rapport relatant le déroulement de l'enquête et procéder à un examen des observations recueillies lors de celle-ci, en résumant leur contenu et doit, d'autre part, indiquer dans un document séparé, ses conclusions motivées sur l'opération, en tenant compte de ces observations mais sans être tenu de répondre à chacune d'elles. Si les dispositions précitées n'imposent pas à la commission d'enquête de répondre à chacune des observations présentées lors de l'enquête publique, elles l'obligent à indiquer, au moins sommairement, en donnant son avis personnel, les raisons qui déterminent le sens de cet avis.

6. Après avoir indiqué que l'enquête publique porte sur une demande d'autorisation environnementale pour un projet d'aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, le rapport de la commission d'enquête présente les dispositions législatives et réglementaires applicables au projet. Ces éléments étaient suffisants pour permettre au public de connaître de façon suffisamment claire l'objet du projet soumis à enquête publique. La circonstance que le rapport ne comportait pas la liste exhaustive des autorisations sollicitées pour ce projet, laquelle figurait en tout état de cause dans le dossier de demande soumis à enquête publique, est sans incidence sur la régularité du rapport de la commission d'enquête. Par ailleurs, ce même rapport, constitué de trente-deux pages et accompagné de quatre annexes, comporte en son point 7.2.5 une synthèse des observations du public ainsi que la liste complète des observations recueillies lors de l'enquête dans son annexe 8.3. Ainsi qu'il a été dit précédemment, la commission d'enquête n'était pas tenue de répondre à chacune des observations présentées lors de l'enquête publique, notamment celles de l'association Rallumons l'Etoile ainsi que des riverains et associations de l'impasse de Négreneys. La commission d'enquête a ensuite réparti les points exprimés dans ces observations selon six thématiques. S'agissant de l'association Rallumons l'Etoile, ces contributions ont été classées dans les thématiques « Bilan environnemental », « Dossier insuffisant » et « Infrastructures ». Il ne ressort pas des éléments de synthèse contenus dans le rapport que le classement des observations du public ainsi opéré ne permettait pas de mesurer, avec suffisamment de précision, la portée et la diversité des observations recueillies. En outre, le rapport de la commission d'enquête comporte dans son annexe 8.2 le mémoire en réponse de la société SNCF Réseau aux observations du public. A cet égard, la proposition faite par les riverains de l'impasse de Négreneys de prolonger le mur anti-bruit prévu dans le secteur a fait l'objet de questions posées par la commission d'enquête à la société SNCF Réseau, laquelle y a répondu dans son mémoire en réponse ainsi annexé au rapport. Les dispositions précitées des articles L. 123-15 et R. 123-19 du code de l'environnement imposant seulement de faire état dans le rapport des observations du responsable du projet en réponse aux observations du public, la circonstance selon laquelle les réponses apportées par le maître d'ouvrage n'auraient fait l'objet d'aucune analyse est sans incidence sur la régularité du rapport de la commission d'enquête. Par ailleurs, si le rapport de la commission d'enquête fait état du sens des avis émis par les autorités consultées sur le projet, notamment l'autorité environnementale et le Conseil national de la protection de la nature, aucune des dispositions précitées du code de l'environnement n'imposait à la commission d'enquête d'analyser, dans le rapport, le contenu de ces avis.

7. Par ailleurs, au sein de ses conclusions de huit pages, la commission d'enquête a donné son avis sur les enjeux du projet et a détaillé les raisons l'amenant, au regard du déroulement de l'enquête et après avoir rappelé les avantages et les inconvénients du projet, à émettre un avis favorable assorti de recommandations. A cet égard, et contrairement à ce qui est soutenu, il ressort de ses conclusions motivées que la commission d'enquête a pris en compte les avis négatifs de l'autorité environnementale et du Conseil national de la protection de la nature, au titre des inconvénients du projet. La circonstance que les enjeux du projet sur lesquels s'est prononcée la commission ne correspondent pas exactement aux thématiques de classification des contributions

du public est sans incidence sur la régularité de ses conclusions, alors qu'en tout état de cause il ressort du rapport d'enquête que certaines thématiques des contributions du public ne relevaient pas du champ de l'enquête publique. Enfin, la commission d'enquête ne s'est pas bornée à l'exposé de considérations générales ou à de simples recommandations mais a émis un avis personnel sur le projet soumis à enquête. Par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, qui ne sont pas anormalement succincts, auraient méconnu les exigences des dispositions du code de l'environnement citées au point 4.

S'agissant de l'étude d'impact :

Quant au cadre juridique :

8. L'article 6 de l'ordonnance du 3 août 2016 susvisée 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 du 28 février 2017 susvisée, 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 le projet des AFNT a été déclaré d'utilité publique par un arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016. Pour l'application des dispositions précitées de l'article 6 de l'ordonnance du 3 août 2016, le projet 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, les dispositions relatives à l'évaluation environnementale dans leur version antérieure à la réforme issue de cette ordonnance du 3 août 2016 doivent être appliquées.

9. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dans sa rédaction antérieure à la réforme issue de l'ordonnance du 3 août 2016 susvisée, issue du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 : « I.- 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, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. / II.- L'étude d'impact présente : (...) / 2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ; / 3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ; (...) ».

10. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'ilégalité 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.

Quant à la présentation de l'étude d'impact :

11. Si les requérants soutiennent que l'étude d'impact compte plus de dix mille pages, qu'elle est morcelée en plusieurs volumes et qu'elle procède à des renvois vers d'autres pièces du dossier, il ne résulte pas de l'instruction que de tels éléments auraient rendu cette étude illisible et auraient ainsi nui à la bonne information du public. En outre, en réponse aux observations formulées par l'autorité environnementale dans son avis du 7 septembre 2023, une notice de lecture et une note de présentation non technique ont été jointes à l'étude d'impact afin d'en clarifier la structure et le périmètre. Par suite, le moyen tiré de ce que l'étude d'impact serait illisible doit être écarté.

Quant à l'actualisation des données de l'étude d'impact :

12. Pour les motifs évoqués au point 8, les requérants ne peuvent utilement soutenir que le maître d'ouvrage aurait dû procéder à une actualisation de l'étude d'impact en application des dispositions du III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, lesquelles sont issues de l'ordonnance du 3 août 2016 susvisée et ne sont donc pas applicables au présent litige. Par ailleurs, aucune disposition législative ou réglementaire applicable en l'espèce n'impose par principe qu'une autorisation environnementale relative à des infrastructures de transport, faisant suite à une déclaration d'utilité publique ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale, soit précédée d'une actualisation de cette évaluation. En l'espèce, l'étude d'impact jointe au dossier de demande d'autorisation environnementale a été actualisée en ce qui concerne le projet des AFNT. Les requérants, en se bornant à faire état des observations formulées par l'autorité environnementale dans son avis du 7 septembre 2023 et à soutenir que l'étude d'impact initiale a été réalisée il y a plus de dix ans sans davantage de précision, ne contestent pas sérieusement le caractère pertinent de l'étude d'impact quant aux incidences du projet sur l'environnement. Par suite, ils ne sont pas fondés à soutenir que l'étude d'impact serait entachée d'irrégularité faute d'une actualisation.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives à l'analyse de l'état initial :

13. L'étude d'impact analyse de manière suffisamment détaillée, notamment dans ses volumes 3.1 et 4.12, l'état initial de l'environnement aussi bien dans le périmètre du programme GPSO que dans le secteur des AFNT. En réponse à l'avis de l'autorité environnementale, la société SNCF Réseau a complété l'étude d'impact concernant le risque lié au transport de matières dangereuses, les risques sanitaires liés à l'ancien site industriel de la société Soferti et la cartographie des pollutions lumineuses. Pour les raisons évoquées précédemment, les requérants ne sont pas fondés à soutenir qu'une actualisation de l'état initial de l'environnement du projet était nécessaire.

14. Si l'étude d'impact indique, dans son volume 3.1, que l'aire d'étude s'étend sur 500 mètres de part et d'autre d'un fuseau de 1 000 mètres, cette aire d'étude concerne l'analyse globale du programme GPSO à l'exception des AFNT pour lesquels il est précisé que les aires d'étude sont adaptées aux emprises ferroviaires existantes et présentées dans le cahier géographique correspondant, à savoir le volume 4.12 de l'étude d'impact. A cet égard, il ressort du chapitre 3.4.1 du volume 4.12 que, dans le cadre de l'analyse de l'état initial de l'environnement du projet des AFNT situé sur le territoire des communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau-d'Estréfonds, deux aires d'étude ont été distinguées, à savoir une aire d'étude rapprochée intégrant le projet et couvrant un total de 176 hectares et une aire d'étude éloignée couvrant un périmètre de 5 kilomètres autour de l'aire d'étude rapprochée. S'agissant de

l'aire d'étude rapprochée, il est précisé que son périmètre est resserré le long du tronçon de voie ferrée, sur 250 mètres de large, avec des secteurs plus ou moins larges en fonction des potentialités écologiques aux abords du projet. Il résulte en effet de l'instruction que le projet des AFNT s'insère essentiellement dans un contexte majoritairement urbain ou périurbain marqué par la présence de nombreuses zones industrielles, commerciales et résidentielles et qu'il présente une connectivité faible avec les réservoirs de biodiversité qui l'entourent, lesquels sont principalement situés à proximité de la Garonne et à au moins 800 mètres du linéaire des voies ferrées. Ainsi, et contrairement à ce qui est soutenu, le périmètre de l'aire d'étude rapprochée n'apparaît pas sous-dimensionné eu égard aux caractéristiques des lieux. En outre, il ne résulte pas de l'instruction que l'aire d'étude rapprochée aurait fait l'objet d'une analyse insuffisante alors qu'ont été réalisés au sein de cette aire d'étude un inventaire des espèces animales et végétales, une cartographie des habitats, une analyse des fonctionnalités écologiques à l'échelle locale et une identification des enjeux écologiques et des implications réglementaires. Enfin, et alors que les requérants se bornent à citer les observations formulées par l'autorité environnementale et le Conseil national de la protection de la nature sans davantage de précision, il ne résulte pas de l'instruction que la méthode et la hiérarchisation des enjeux environnementaux et des priorités dans l'étude d'impact ne seraient pas pertinentes ni que la pression d'inventaire et le degré de précision de ces inventaires seraient insuffisants.

15. Par ailleurs, il ressort de l'étude d'impact portant sur la création de la troisième ligne de métro dans le cadre du projet Toulouse Aerospace Express que l'aire d'étude de ce projet comprend pour partie les voies ferrées existantes faisant l'objet du projet litigieux des AFNT. Il ne ressort pas du recensement le plus récent, réalisé en 2021 dans le cadre du projet AFNT, que l'anthémis des teinturiers et la glaucienne jaune, espèces floristiques soient présentes. Dans ces conditions et alors que la pression d'inventaire dans le cadre du projet des AFNT n'est pas utilement contestée par les requérants, il ne résulte pas de l'instruction que l'aire d'étude retenue aurait conduit à l'omission de certaines espèces. En outre, s'agissant du milan noir, la différence de qualification de l'enjeu de cette espèce entre l'étude d'impact du projet des AFNT et celle du projet de création de la troisième ligne de métro résulte de l'application de méthodologies distinctes. Dans la mesure où, ainsi qu'il a été dit précédemment, la méthodologie employée pour la qualification des enjeux dans le cadre du projet des AFNT n'est pas utilement critiquée par les requérants, le fait que l'enjeu contextualisé du Milan noir ait été identifié comme faible alors qu'il a été identifié comme fort dans le cadre du projet de création d'une troisième ligne de métro ne saurait révéler une sous-estimation des enjeux de cette espèce dans le cadre du projet en litige.

16. Il résulte de ce qui précède que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'étude d'impact serait entachée d'insuffisances s'agissant de l'analyse de l'état initial de l'environnement.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des incidences du projet en matière de bruits :

17. L'étude d'impact comporte, dans son volume 4.12 consacré aux AFNT, un chapitre 3.1.5 relatif à l'analyse de l'état sonore initial, des chapitres 4.2.1.6 et 4.3.1.5 relatifs aux nuisances sonores induites par le projet ainsi qu'une étude acoustique jointe en annexe. Il ressort de ces éléments que dix-huit mesures acoustiques ont été réalisées entre le 24 février et le 2 mars 2022, chacune sur une durée de vingt-quatre heures consécutives, au niveau des bâtiments proches des voies ferrées existantes. La seule circonstance que les relevés aient été menés pendant une période de vacances scolaires ne saurait démontrer que les résultats obtenus ne seraient pas pertinents alors qu'il résulte de l'instruction que d'autres données ont été prises en compte pour déterminer l'ambiance sonore initiale, telles que le trafic moyen annuel en 2022, les matériels utilisés, les vitesses moyennes et les positions des convois sur les voies indiquées par la société SNCF Réseau.

En outre, il ressort de l'étude acoustique que, outre le niveau sonore correspondant aux bruits émis par les voies ferrées existantes, a été mesuré le niveau sonore résiduel correspondant aux autres bruits environnants. Ainsi, et contrairement à ce qui est soutenu, les bruits stagnants correspondant au stationnement des trains sur les voies de garage ont nécessairement été pris en compte dans le calcul des niveaux de bruits. Par ailleurs, l'étude d'impact comporte une analyse suffisamment détaillée, d'une part, des incidences de la phase de travaux du projet des AFNT en matière de bruits et, d'autre part, des effets sonores cumulés de ce projet avec celui de Toulouse Aerospace Express comprenant la création d'une troisième ligne de métro dans l'agglomération toulousaine. Enfin, la circonstance alléguée selon laquelle le mur anti-bruit réfléchissant prévu au droit du n° 21 de l'impasse de Négreneyls serait de nature à augmenter le niveau de bruit sur les habitations situées dans l'impasse, laquelle a trait au bien-fondé de l'arrêté attaqué, est sans incidence sur le caractère complet de l'étude d'impact.

18. S'agissant de l'état sonore initial au niveau de l'impasse de Négreneyls, il ressort de l'étude acoustique que, sur les dix-huit relevés sonores effectués, l'un d'eux a été réalisé au niveau du 10 de l'impasse de Négreneyls correspondant au point de mesure n° 4 et sur la base duquel l'ambiance sonore a été considérée comme modérée. Les requérants ne peuvent valablement soutenir que le dispositif de captage sonore placé au niveau du 10 de l'impasse de Négreneyls ne serait pas pertinent dans la mesure où il serait séparé de la voie ferrée par de la végétation dès lors qu'il ressort de la configuration des lieux que tous les bâtiments situés le long de cette impasse sont séparés de la voie ferrée par de la végétation. Si un relevé a également été réalisé au niveau du 16 de cette impasse et que les résultats de ce relevé n'ont pas été pris en compte dans l'étude d'impact, il ne résulte pas de l'instruction que ce relevé sonore serait davantage représentatif de l'ambiance sonore du secteur alors que le bâtiment situé au niveau du 10 de cette impasse, localisé entre les habitations très proches de la voie ferrée à l'extrémité nord de l'impasse et les habitations plus éloignées de la voie ferrée à l'extrémité sud de l'impasse, bénéficie d'une position plus centrale dans ce secteur. Par ailleurs, la circonstance que le bâtiment situé au niveau du 21 de l'impasse de Négreneyls ait été identifié en tant que « point noir du bruit », c'est-à-dire comme étant un bâtiment dont les niveaux sonores en façade dépassent les seuils réglementaires, ne signifie pas que celui-ci aurait dû nécessairement être inclus dans une zone de multi-exposition sonore, laquelle correspond aux bâtiments impactés par les effets sonores cumulés liés aux AFNT et à d'autres infrastructures présentes dans l'aire d'étude.

19. Il résulte de ce qui précède que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'étude d'impact serait entachée d'insuffisances s'agissant de l'analyse des impacts du projet en matière de bruits.

En ce qui concerne la légalité interne :

20. Aux termes de l'article L. 411-1 du code de l'environnement : « *I. - Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits : / 1° 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 ; / 2° 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 ; / 3° La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces (...) ». Aux termes de l'article L. 411-2 du même code : « I. – Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont fixées : (...) / 4° La délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle (...) / c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ; (...) ». Aux termes de l'article L. 181-3 du même code : « (...) II.- L'autorisation environnementale ne peut être accordée que si les mesures qu'elle comporte assurent également : (...) / 4° Le respect des conditions, fixées au 4° du I de l'article L. 411-2, de délivrance de la dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, des espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, lorsque l'autorisation environnementale tient lieu de cette dérogation ; (...) ».

21. Il résulte de ces dispositions qu'un projet 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, 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.

22. Il n'est pas contesté que le projet répond à une raison impérative d'intérêt public majeur laquelle est justifiée, dans l'arrêté attaqué, notamment par la possibilité de faire circuler de nouveaux trains, en particulier des trains à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, le renforcement de l'attractivité économique des territoires et le développement économique local, la consolidation du réseau ferroviaire existant en offrant un réseau ferré fiable et sécurisé, la fluidification des mobilités du quotidien en augmentant le trafic ferroviaire périurbain au nord de Toulouse et le report modal de la voiture vers le train permettant une réduction des gaz à effet de serre et la sécurité des déplacements.

S'agissant de l'absence d'une solution alternative satisfaisante :

23. S'agissant de la condition tenant à l'absence de solution alternative satisfaisante, elle doit être regardée comme satisfaite dans le cas où il n'existe pas, parmi les solutions alternatives préalablement étudiées, d'autre solution qui soit appropriée aux besoins à satisfaire, aux moyens susceptibles d'être employés pour le projet et aux objectifs poursuivis et qui permettrait de porter une moindre atteinte à la conservation des espèces protégées.

24. Il résulte de l'instruction que le choix de la zone de raccordement de la future LGV Bordeaux-Toulouse résulte notamment du choix du tracé de cette ligne nouvelle, lequel a fait l'objet au sein de l'étude d'impact, en particulier dans son volume 3.2, d'une analyse approfondie des variantes envisagées et d'une présentation des raisons du choix opéré, ainsi que de la nécessité d'un raccordement au plus près de l'agglomération toulousaine. Il ressort de la réponse

du 6 octobre 2023 de la société SNCF Réseau à l'avis du Conseil national de la protection de la nature que le secteur de la commune de Saint-Jory et, en particulier celui situé le long de la voie ferrée existante, présente des contraintes importantes pour l'implantation d'un raccordement telles que, notamment, la présence de la rivière Hers, la présence des gravières de captage d'eau potable et de la zone Natura 2000 plus à l'ouest, la présence de la route M820 le long de la ligne ferroviaire, et la présence du canal latéral à la Garonne. Il n'est pas contesté que le seul secteur présentant une emprise suffisante pour un raccordement au nord de Saint-Jory est le secteur du franchissement de l'Hers dans la zone des Trois-Ponts. En outre, si l'arrêté attaqué prévoit l'implantation d'un bassin de rétention de 7 200 m³ dans ce secteur boisé de l'Hers et le défrichement d'une surface de 1,92 hectare, ces éléments ont été modifiés par un arrêté non contesté du 3 avril 2025 lequel prévoit la suppression du bassin de rétention et son remplacement par deux nouveaux bassins pluviaux, situés en dehors du secteur boisé, ainsi que la réduction de la surface de défrichement à 0,42 hectare. Ainsi, et contrairement à ce qui est soutenu, des alternatives, visant notamment à diminuer l'impact du projet sur les milieux naturels, ont été étudiées au niveau de la zone de raccordement. Dans ces conditions, et dès lors qu'il ne résulte pas de l'instruction qu'il existerait une solution alternative à celle retenue qui soit appropriée aux besoins à satisfaire, aux moyens susceptibles d'être employés pour le projet et aux objectifs poursuivis et qui permettrait de porter une moindre atteinte à la conservation des espèces protégées, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la condition tenant à l'absence de solution alternative satisfaisante au sens de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ne serait pas remplie.

S'agissant du maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle :

25. Si les requérants soutiennent qu'en raison des insuffisances de l'étude d'impact et notamment des inventaires menés, il n'est pas possible de connaître précisément le nombre, le type d'espèces et d'habitats protégés dont il faudrait assurer la compensation, il ressort de ce qui a été dit précédemment concernant le contenu de l'étude d'impact que de telles insuffisances ne sont pas avérées. Par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la condition tenant au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle au sens de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ne serait pas remplie.

26. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions de la requête tendant à l'annulation de l'arrêté du 9 février 2024 doivent être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

27. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'Etat, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance, la somme demandée par les requérants au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Il y a lieu, en revanche, de faire application de ces dispositions et de mettre à la charge de l'association Impasse de Negreneys et autres solidairement une somme de 2 000 euros au titre des frais exposés par la société SNCF Réseau et non compris dans les dépens.

D E C I D E :

Article 1^{er} : La requête de l'association Impasse de Négreneys et autres est rejetée.

Article 2 : L'association Impasse de Négreneys et autres verseront solidairement à la société SNCF Réseau une somme de 2 000 euros (deux mille euros) au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Les conclusions de l'association Impasse de Négreneys et autres tendant à l'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 4 : Le présent jugement sera notifié, en application de l'article R. 751-3 du code de justice, à l'association Impasse de Négreneys, première dénommée, pour l'ensemble des requérants, à la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature et à la société SNCF Réseau.

Copie en sera adressée au préfet de la Haute-Garonne.

Délibéré après l'audience du 15 décembre 2025 à laquelle siégeaient :

Mme Billet-Ydier, présidente,
M. Grimaud, président,
Mme Meunier-Garner, présidente,
Mme Michel, première conseillère,
Mme Bouisset, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 29 décembre 2025.

La rapporteure,

La présidente du tribunal,

L. MICHEL

F. BILLET-YDIER

La greffière,

M. ROSSETTI

La République mande et ordonne à la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, en ce qui la 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 décision.

Pour expédition conforme :
La greffière en chef,