

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE TOULOUSE**

N° 2205909

ASSOCIATION LES AMIS DE LA TERRE-MIDI-
PYRENEES

Mme Karline Bouisset
Rapporteure

Mme Emma Lucas
Rapporteure publique

Audience du 28 mai 2026
Décision du 17 juin 2026

C
44-045-01
44-006-03-01

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Toulouse

(3^{ème} chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires enregistrés le 10 octobre 2022, le 15 mars 2024, et un mémoire récapitulatif enregistré le 19 décembre 2025, l'association Les Amis de la Terre-Midi-Pyrénées, représentée par Me Magarinos-Rey, demande au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté du 15 avril 2022 par lequel le préfet de la Haute-Garonne a délivré à la société Tisséo Collectivités une autorisation environnementale pour la réalisation de la troisième ligne de métro de l'agglomération toulousaine et la ligne dite Aéroport Express, ensemble la décision implicite de rejet de son recours gracieux contre cet arrêté ;

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

Elle soutient que :

- sa requête est recevable ;
- le syndicat mixte Tisséo collectivités est irrégulièrement composé et ne disposait pas de la qualité requise pour déposer un dossier de demande d'autorisation environnementale ;
- l'arrêté attaqué est insuffisamment motivé en ce qui concerne la condition d'absence de solution alternative satisfaisante prévue par les dispositions de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

- l'étude d'impact est entachée d'insuffisance quant à l'analyse des émissions de gaz à effet de serre ;
- elle est entachée d'insuffisance faute de description des émissions de particules fines en phase de réalisation du chantier ;
- elle est entachée d'insuffisance en ce qu'elle méconnaît les prescriptions relatives à la loi sur l'eau, d'une part en raison de l'absence de description de la ressource en eau dans le canal latéral de la Garonne, d'autre part en raison de l'absence de justification de la compatibilité du projet avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Vallée de la Garonne et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du Bassin Adour Garonne ;
- elle est entachée d'irrégularité faute de mentionner l'autorisation d'abattage des arbres d'alignement exigée au titre des dispositions de l'article L. 350-3 du code de l'environnement ;
- elle est entachée d'insuffisance quant à l'analyse des solutions de substitution raisonnables en méconnaissance des dispositions du 7° du II de l'article R. 122-5 et de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;
- le projet est incompatible avec les prescriptions du plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération adopté en 2012 dès lors que, d'une part, les décisions ayant des effets sur les déplacements prises par le préfet, autorité de police au regard des dispositions de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales, doivent être compatibles avec le PDU conformément aux dispositions de l'article L. 1214-6 du code des transports, d'autre part que le PDU de 2012, légalement applicable, ne prévoit pas la réalisation d'une troisième ligne de métro, laquelle se trouve en contradiction avec ses dispositions et ses objectifs, ni la réalisation d'aménagements, notamment des parkings-relais, et s'avère financièrement incompatible avec le projet porté par le PDU ;
- l'arrêté attaqué ne respecte pas les conditions nécessaires à l'octroi d'une dérogation espèces protégées en raison, d'une part, de l'erreur manifeste d'appréciation commise par le préfet en ne sollicitant pas la réalisation d'une tierce expertise sur les solutions alternatives du projet, d'autre part de la méconnaissance de la condition tenant à l'absence d'autres solutions satisfaisantes, enfin de la méconnaissance de la condition tenant aux conséquences bénéfiques pour l'environnement, le tout en violation des dispositions de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Par des mémoires en défense enregistrés le 3 janvier 2024, le 3 mai 2024, le 14 juin 2024 et un mémoire récapitulatif enregistré le 31 décembre 2025, le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine - Tisséo Collectivités, représenté par Me Conti, conclut, à titre principal, au rejet de la requête, à titre subsidiaire à ce qu'en application des dispositions de l'article L. 181-18 du code de l'environnement il soit sursis à statuer sur la requête pendant un délai qui ne saurait être inférieur à un an afin de procéder à la régularisation d'un éventuel vice affectant la légalité de l'autorisation environnementale, à titre infiniment subsidiaire, à ce qu'une éventuelle annulation soit limitée à la partie de la procédure ou de l'autorisation viciée, sans suspension de l'exécution de l'autorisation, en tout état de cause, que le tribunal autorise la poursuite des travaux dans l'attente d'une nouvelle autorisation, à titre provisoire, le cas échéant sous réserve de prescriptions complémentaires, et à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de la requérante au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il soutient que :

- le recours en excès de pouvoir formé par la requérante est irrecevable, l'autorisation environnementale étant soumise à un contentieux de pleine juridiction en application des dispositions de l'article L. 181-17 du code de l'environnement ;
- la requête est irrecevable faute pour la requérante de justifier d'un intérêt à agir ;
- les moyens soulevés par la requérante ne sont pas fondés.

Par des mémoires en défense enregistrés le 3 janvier 2024, le 3 mai 2024, le 14 juin 2024 et un mémoire récapitulatif enregistré le 31 décembre 2025, la société de la mobilité de l'agglomération toulousaine – Tisséo Ingénierie, représentée par Me Conti, conclut, à titre principal, au rejet de la requête, à titre subsidiaire à ce qu'en application des dispositions de l'article L. 181-18 du code de l'environnement il soit sursis à statuer sur la requête pendant un délai qui ne saurait être inférieur à un an afin de procéder à la régularisation d'un éventuel vice affectant la légalité de l'autorisation environnementale, à titre infiniment subsidiaire, à ce qu'une éventuelle annulation soit limitée à la partie de la procédure ou de l'autorisation viciée, sans suspension de l'exécution de l'autorisation, en tout état de cause, que le tribunal autorise la poursuite des travaux dans l'attente d'une nouvelle autorisation, à titre provisoire, le cas échéant sous réserve de prescriptions complémentaires, et à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de la requérante au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- le recours en excès de pouvoir formé par la requérante est irrecevable, l'autorisation environnementale étant soumise à un contentieux de pleine juridiction en application des dispositions de l'article L. 181-17 du code de l'environnement ;
- la requête est irrecevable faute pour la requérante de justifier d'un intérêt à agir ;
- les moyens soulevés par la requérante ne sont pas fondés.

Par des mémoires en défense enregistrés le 15 mars 2024, le 3 mai 2024, le 13 juin 2024 et un mémoire récapitulatif enregistré le 19 décembre 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 détient de l'article L. 181-18 du code de l'environnement.

Il soutient que :

- la requête est irrecevable faute pour la requérante de justifier d'un intérêt à agir ;
- les moyens soulevés par la requérante ne sont pas fondés.

Par une ordonnance du 17 juin 2024, la clôture de l'instruction a été fixée en dernier lieu au 17 juillet 2024.

Vu :

- les autres pièces du dossier ;
- l'ordonnance n° 2206321 du juge des référés du tribunal en date du 9 décembre 2022 ;

Vu :

- la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 ;
- le code de l'environnement ;
- le code général des collectivités territoriales ;
- le code des relations entre le public et l'administration ;
- le code des transports ;
- le code de l'urbanisme ;
- 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 Bouisset, rapporteure,
- les conclusions de Mme Lucas, rapporteure publique,
- et les observations de M. X, représentant l'association requérante Les Amis de la Terre-Midi-Pyrénées, de M. Y, représentant le préfet de la Haute-Garonne, défendeur, et de Me Conti, représentant le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine - Tisséo Collectivités et la société de la mobilité de l'agglomération toulousaine – Tisséo Ingénierie, défenderesses.

Considérant ce qui suit :

1. Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine, dénommé Tisséo collectivités, a lancé en février 2015 un projet de création et d'aménagement d'un nouveau réseau d'infrastructures de transports en commun pour l'agglomération toulousaine, composé d'une part de l'opération dite « Toulouse Aérospace Express » ou « TAE », comprenant la création d'une troisième ligne de métro d'une longueur de vingt-sept kilomètres, dont 80 % en souterrain, et de vingt-et-une stations de métro, la création d'une connexion vers l'aéroport Toulouse-Blagnac par une « Ligne Aéroport Express » (LAE) longue de deux kilomètres, ainsi que la création d'un site de maintenance et de remisage (SMR), d'autre part d'une connexion avec la ligne de métro B existante (CLB), au sud, par le prolongement de celle-ci, afin de relier Colomiers à Labège en passant par Blagnac et le nord toulousain. Par arrêté du 15 avril 2022, le préfet de la Haute-Garonne a délivré à Tisséo collectivités l'autorisation environnementale requise, tenant lieu d'autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, de dérogation aux interdictions d'atteintes aux espèces protégées au titre des articles L. 411-1 et L. 411-2 du même code et d'autorisation spéciale de travaux en site classé au titre des articles L. 341-10 dudit code. L'association Les Amis de la Terre-Midi-Pyrénées a introduit le 10 juin 2022 un recours gracieux contre cet arrêté, qui a fait l'objet d'une décision implicite de rejet intervenue le 11 août 2022.

Sur les conclusions à fin d'annulation dirigées contre l'arrêté du 15 avril 2022 :

En ce qui concerne la légalité externe :

S'agissant du défaut de qualité de Tisséo Collectivités pour présenter la demande d'autorisation environnementale :

2. Aux termes des dispositions de l'article R. 181-13 du code de l'environnement, dans sa version applicable à la date de l'arrêté attaqué : « *La demande d'autorisation environnementale comprend les éléments communs suivants : (...) 3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit* ».

3. L'association Les Amis de la Terre-Midi-Pyrénées soutient que le syndicat Tisséo Collectivités n'était pas compétent pour déposer le dossier de demande d'autorisation environnementale en litige en raison de l'irrégularité de sa composition dès lors que l'un de ses quatre membres, le syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine (SITPRT), n'aurait pas disposé de la qualité d'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports. La requérante estime par conséquent que le SITPRT ne pouvait pas transférer cette compétence à Tisséo Collectivités, de telle sorte que la délibération du 16 décembre 2020 par laquelle le conseil syndical de Tisséo Collectivités a autorisé le dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale pour le projet TAE ne serait pas régulière.

Toutefois, il ne résulte d'aucune des dispositions du code de l'environnement, en particulier des articles L. 181-1 à L. 181-32 du code de l'environnement qui encadrent l'autorisation environnementale, que la qualité d'autorité organisatrice de mobilité constituerait un préalable nécessaire pour déposer régulièrement une demande d'autorisation environnementale, fût-ce en vue de réaliser un projet de construction d'infrastructure de transport en commun. Il ne résulte pas davantage des dispositions précitées de l'article R. 181-13 du code de l'environnement, qui fixe le contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale, que seraient exigées du pétitionnaire une autre qualité que celle de propriétaire du terrain d'assiette du projet ou de titulaire du droit de réaliser le projet, qualité dont justifie le syndicat mixte Tisséo Collectivités dès lors qu'il est bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique relative au projet. Par suite, le moyen tiré du défaut de qualité de Tisséo Collectivités pour présenter la demande d'autorisation environnementale doit être écarté comme inopérant.

S'agissant de la motivation de l'arrêté :

4. Aux termes des dispositions de l'article L. 211-3 du code des relations entre le public et l'administration : « *Doivent (...) être motivées les décisions administratives individuelles qui dérogent aux règles générales fixées par la loi ou le règlement* ». Aux termes des dispositions de l'article L. 411-2 du code de l'environnement : « *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 (...)* ». L'arrêté par lequel le préfet accorde une telle dérogation constitue une décision administrative individuelle qui déroge aux règles générales fixées par la loi ou le règlement au sens de l'article L. 211-3 du code des relations entre le public et l'administration précité, et est donc soumis à l'obligation de motivation prévue par ces dispositions. Lorsqu'elle délivre une dérogation à l'interdiction notamment de destruction des individus, des œufs, des nids ou des habitats naturels d'espèces protégées, l'administration doit énoncer dans sa décision les éléments de droit et de fait qui la conduisent à l'accorder, de sorte que les motifs de la décision en soient connus à sa seule lecture. Toutefois, ces dispositions n'impliquent ni que l'administration prenne explicitement parti sur le respect par le projet qui lui est soumis de chacune des règles dont il lui appartient d'assurer le contrôle ni qu'elle retrace dans la motivation de sa décision les étapes de la procédure préalable à son édiction.

5. L'arrêté attaqué, qui vise l'article L. 411-2 du code de l'environnement, mentionne tout d'abord que le projet répond à une raison impérative d'intérêt public majeur. Il énonce ensuite que le projet de troisième ligne de métro comportera 22 kilomètres en tunnel et 5 kilomètres en viaduc afin de réduire au maximum ses incidences environnementales, que l'emplacement des stations, ouvrages annexes, site de maintenance et de remisage, tient compte des impacts potentiels au regard des caractéristiques techniques et fonctionnelles et que les choix se sont portés sur les variantes les moins pénalisantes pour les espèces protégées et leurs habitats et en conclut que, dès lors, il n'existe pas d'autre solution satisfaisante. L'arrêté indique enfin qu'au regard des mesures d'évitement, réduction et compensation, la dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces protégées concernées. Par suite, alors que le préfet de la Haute-Garonne n'était pas tenu, contrairement à ce que soutient la requérante, de détailler l'analyse des solutions alternatives examinées au cours de la procédure préalable à l'édiction de sa décision, le moyen tiré de l'insuffisance de motivation de l'arrêté attaqué doit être écarté.

S'agissant de l'étude d'impact :

6. Aux termes de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction en vigueur à la date de la décision attaquée : « *I.- L'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières. La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine* ». Aux termes de l'article L. 122-3 du même code, dans sa rédaction alors en vigueur : « *II. - Il fixe notamment : (...) 2° Le contenu de l'étude d'impact qui comprend au minimum : (...) b) Une description des incidences notables probables du projet sur l'environnement ; (...) L'étude d'impact expose également, pour les infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; elle comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessus* ». Aux termes du 2° du II de l'article R. 122-5 du même code, dans sa rédaction alors en vigueur : « *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, 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 (...). II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) 2° Une description du projet, y compris en particulier : (...) – une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement* ».

7. 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.

Quant à l'estimation des émissions de gaz à effet de serre dans l'étude d'impact :

8. D'une part, il résulte du paragraphe 7.2 de l'étude d'impact que, contrairement à ce qui est soutenu, l'analyse des émissions de gaz à effet de serre (GES) ne concerne pas seulement la phase terrassement, laquelle inclut au demeurant la partie relative au creusement des tunnels, hautement émettrice de GES, mais également les phases intéressant les études préalables, les changements d'affectation des sols, les déplacements liés aux chantiers, la démolition et la construction des infrastructures, dont il n'est pas contesté qu'elles représentent cumulativement environ 95% des émissions de GES du projet.

9. Si le calcul des émissions de GES de la partie aérienne de la ligne de métro n'est pas détaillé dans l'étude d'impact, il n'est pas contesté que ces dernières sont intégrées au calcul du poste béton des travaux de génie civil dont elles ne représentent au demeurant que 9 % de l'ensemble. S'agissant de l'utilisation de la chaux, elle ne concernera qu'une partie résiduelle des déblais des tunneliers dont la réutilisation est prioritairement recherchée. De plus, il n'est pas contesté que le traitement de ces déblais a bien été pris en considération dans le calcul des émissions de GES correspondant au poste « béton vousoir » dans le paragraphe 7.2.2.6 de l'étude d'impact.

10. Pour soutenir que les niveaux d'émission des GES liés aux infrastructures du projet TAE, évalués à 11 000 teCO₂/km (tonne équivalent CO₂ par kilomètre) seraient sous-estimés, la requérante se prévaut d'estimations réalisées dans le cadre du projet du Grand Paris Express au moyen de la méthode Carb optimum, qui évaluait les émissions de GES de ce projet à 27 000 teCO₂/km en souterrain. Il n'est toutefois pas contesté que ce projet, dont la méthode de calcul des émissions de GES date de 2012 alors que les analyses des facteurs d'émission ont évolué compte tenu des exigences posées par la stratégie nationale bas carbone publiée en novembre 2015, diffère sensiblement du projet TAE au regard, notamment, de la taille deux fois plus importante des stations, des quais et des rames de métro, de la structure géotechnique des sols, plus favorable à Toulouse du fait de leur composition argileuse, de l'éloignement, majoré à Paris, des centres d'approvisionnement et d'évacuation des déblais et du choix des méthodes constructives. Il n'est pas davantage contesté que la méthodologie employée par le syndicat Tisséo Collectivités, lequel a obtenu en octobre 2023 la certification Haute Qualité Environnementale Infrastructure durable à la fin de la phase de conception, repose sur la base de données communiquées par l'agence publique ADEME et sur celles de la base de données officielle suisse ECOBAU. De plus, si la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe) a exigé, aux termes de son avis du 24 juin 2021, que le syndicat Tisséo Collectivités s'engage sur ce qui ne figurait alors dans l'étude d'impact qu'à l'état de « pistes de réflexion », elle a en réalité mis en lumière une sous-estimation de la diminution des émissions de GES permise par le projet. Elle a en conséquence demandé au pétitionnaire qu'il intègre dans son estimation les éléments contribuant à cette diminution, en phase chantier comme en phase d'exploitation, du fait notamment de l'utilisation de tunneliers électriques et de véhicules de maintenance hybrides, de la valorisation de l'énergie de freinage du métro, de la limitation de la climatisation des rames à un écart de 10 °C par rapport à la température ambiante, du déclenchement des escalators uniquement au passage des personnes ou encore des effets des interconnexions avec les autres réseaux de transport.

11. En conséquence, il ne résulte pas de l'instruction que les niveaux d'émission des GES auraient été sous-estimés, dans l'étude d'impact, par le syndicat Tisséo Collectivités.

12. D'autre part, si la requérante soutient que l'étude d'impact surévalue artificiellement les effets bénéfiques du projet en termes de bilan carbone en n'évaluant pas les conséquences des travaux sur le trafic routier et les congestions induites, fortement émettrices de GES, en surestimant les prévisions des conditions de circulation en 2030, en surévaluant à 531 000 kilomètres le nombre de kilomètres en voiture évités alors que l'association ATMO Occitanie les estime à 250 000 kilomètres et en ne tenant pas compte d'éléments tels que le développement du télétravail, l'augmentation de l'usage du vélo, l'instauration de zones à faible émission et la hausse du prix du carburant, il résulte toutefois de l'instruction que les allégations de congestion du trafic routier ne font l'objet d'aucune démonstration par la requérante alors que les travaux sont en cours depuis 2022. Par ailleurs, l'association se borne à citer un extrait du rapport d'expertise du secrétariat général pour l'investissement (SGPI) aux termes duquel « les contre experts, à l'instar du maître d'ouvrage, seraient conduits à retenir des niveaux de trafic routier en 2030 plus faibles que ceux affichés [dans le bilan socio-économique] », sans produire de données susceptibles d'établir dans

quelles proportions le niveau de trafic routier aurait été surévalué. En outre, l'étude d'impact, dans son volet air et santé présenté au volume F 5-5, a précisément été réalisée par l'association ATMO Occitanie, laquelle évalue effectivement le gain d'émissions atmosphériques résultant du projet TAE à l'équivalent de 250 000 kilomètres de trajet par jour à l'échelle d'une bande d'étude autour du projet, le gain avancé par le syndicat Tisséo Collectivités de 531 000 kilomètres résultant quant à lui d'une évaluation conduite dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'échelle plus large de l'aire urbaine toulousaine incluant quatre-cent-cinquante-trois communes. Enfin, la circonstance que le maître d'ouvrage n'aurait pas tenu compte d'usages et de comportements dont il n'est pas contesté qu'ils se sont pour l'essentiel révélés postérieurement au dépôt de l'étude d'impact, à l'occasion des crises sanitaire et énergétique, est sans incidence sur le bien-fondé des évaluations conduites dans cette étude. En conséquence, il ne résulte pas de l'instruction que les déplacements routiers évités auraient été surestimés, dans l'étude d'impact, par le syndicat Tisséo Collectivités.

13. Enfin, l'étude d'impact présente, dans son paragraphe F 5.1.1.10.2.3 relatif aux effets du projet et aux mesures associées en phase exploitation, la méthode de calcul utilisée pour estimer les émissions de GES des véhicules parcourant l'agglomération, à partir du parc automobile prospectif défini par l'association CITEPA et en faisant application des valeurs prescrites dans les fiches-outils de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) du ministère de l'écologie, tel que préconisé aux termes de l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport. En se bornant à soutenir que les émissions de CO₂ des véhicules seraient surestimées par le syndicat Tisséo Collectivités faute de tenir compte des avancées technologiques et des objectifs de la stratégie nationale bas carbone prévoyant une électrification à 100 % du parc automobile en 2070 sans assortir cette allégation d'aucun élément technique, la requérante n'établit pas que le niveau d'émission de GES des véhicules aurait été surestimé et, partant, que les émissions évitées auraient également été surestimées.

14. Pour toutes ces raisons, il ne résulte pas de l'instruction que l'étude d'impact, s'agissant de l'estimation des émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet, souffrirait d'inexactitudes, d'omissions ou d'insuffisances susceptibles d'avoir nui à l'information complète de la population ou de nature à avoir exercé une influence sur la décision de l'autorité administrative. Par suite, cette branche du moyen doit être écartée.

Quant à l'absence de description des émissions de particules fines en phase de travaux :

15. L'étude d'impact fait état, dans son paragraphe F 5.1.1.10.2.2, des différentes sources de pollution atmosphérique susceptibles de dégrader localement la qualité de l'air lors de la phase de travaux. S'il est vrai que le syndicat mixte Tisséo Collectivités ne produit pas d'estimation chiffrée des émissions probables de particules fines durant la phase de chantier, estimée à vingt-quatre mois, l'étude d'impact présente cependant les mesures de réduction mises en œuvre pour limiter les rejets de particules dans l'air, au nombre desquelles l'humidification des voies de circulation et des stockages de matériaux, l'humidification lors des phases de découpe pour limiter l'envol de poussières, l'interruption des travaux de déconstruction par vent supérieur à 40 km/h, le bâchage des chargements de camions en période de grands vents ou encore le stockage des matériaux fins à l'abri des vents dominants par des filets protecteurs et des bâches. De plus, l'étude d'impact précise qu'un dispositif de mesure en continu des particules fines PM10 sera effectué à proximité des chantiers, des stations et des bases de vie, soit sur une trentaine de sites. Pour soutenir que l'absence d'estimation de ces émissions de particules fines vicierait l'étude d'impact, alors au demeurant que la MRAe, relevant la mise en œuvre du dispositif de surveillance particulière des particules PM10 en phase de chantier, n'a formulé aucune critique ni émis aucune

recommandation à cet égard, la requérante se borne à alléguer que l'absence d'évaluation aurait faussé l'appréciation du public et de l'autorité administrative sur le projet, sans assortir cette allégation d'élément de nature à établir que ces émissions de particules fines seraient susceptibles d'entraîner une incidence notable probable sur la pollution de l'air au sens des dispositions précitées de l'article L. 122-3 du code de l'environnement. Dans ces conditions, elle n'est pas fondée à soutenir que l'étude d'impact est entachée d'insuffisance en tant qu'elle ne décrit pas les émissions de particules fines en phase chantier. Par suite, cette branche du moyen doit être écartée.

Quant au dossier relatif à la police des eaux :

16. D'une part, aux termes du IV de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « *Pour les installations, ouvrages, travaux et aménagements relevant du titre Ier du livre II et faisant l'objet d'une évaluation environnementale, l'étude d'impact contient les éléments mentionnés au II de l'article R. 181-14* ». Aux termes de l'article R. 181-14 du même code : « *II. – Lorsque le projet est susceptible d'affecter des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1, l'étude d'incidence environnementale porte sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en tenant compte des variations saisonnières et climatiques. Elle précise les raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives au regard de ces enjeux. Elle justifie, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10* ». Aux termes de l'article L. 211-1 du même code : « *I.- Les dispositions des chapitres I^{er} à VII du présent titre ont pour objet une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ; cette gestion prend en compte les adaptations nécessaires au changement climatique et vise à assurer : / 1° La prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ; on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ; / 2° La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales ; (...)/ II.- La gestion équilibrée doit permettre en priorité de satisfaire les exigences de la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile et de l'alimentation en eau potable de la population. Elle doit également permettre de satisfaire ou concilier, lors des différents usages, activités ou travaux, les exigences : / 1° De la vie biologique du milieu récepteur, et spécialement de la faune piscicole et conchylicole ; / 2° De la conservation et du libre écoulement des eaux et de la protection contre les inondations ; (...)* ».

17. La requérante se borne à alléguer que l'étude d'impact serait viciée faute de contenir une description de l'état initial de la ressource en eau du canal latéral de la Garonne et de préciser les conditions dans lesquelles des prélèvements y seraient opérés par le maître d'ouvrage, sans démontrer que le projet est susceptible d'affecter les intérêts mentionnés à l'article L. 211-1 du code de l'environnement précité, et alors qu'il résulte de l'instruction que ces prélèvements ne sont envisagés que subsidiairement à l'approvisionnement par le réseau d'eau potable, uniquement durant la phase de travaux et pour un débit maximum de 25 à 35 mètres cube par heure, lequel correspond à 0,13 % au maximum du débit que Voies Navigables de France, gestionnaire du canal latéral de la Garonne, est autorisé à prélever aux termes de l'article 4 de l'arrêté inter-préfectoral du 23 février 2018 versé au dossier. Dans ces conditions, la requérante ne peut utilement invoquer

la méconnaissance des dispositions de l'article R. 181-4 du code de l'environnement. Par suite, cette branche du moyen doit être écartée.

18. D'autre part, aux termes du XI de l'article L. 212-1 du code de l'environnement : « *Les programmes et les décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux* ».

19. Il résulte de ces dispositions que les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) doivent se borner à fixer des orientations et des objectifs, ces derniers pouvant être, en partie, exprimés sous forme quantitative. Les autorisations délivrées au titre de la législation de l'eau sont soumises à une simple obligation de compatibilité avec ces orientations et objectifs. Pour apprécier cette compatibilité, il appartient au juge administratif de rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle de l'ensemble du territoire couvert, si l'autorisation ne contrarie pas les objectifs qu'impose le schéma, compte tenu des orientations adoptées et de leur degré de précision, sans rechercher l'adéquation de l'autorisation au regard de chaque disposition ou objectif particulier.

20. Si la requérante invoque la méconnaissance par le syndicat Tisséo Collectivités d'un objectif précis du SDAGE du bassin Adour Garonne, en l'espèce son orientation C15 relative à l'amélioration de la gestion quantitative des services d'eau potable, et les objectifs 1 et 2 du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Vallée de la Garonne visant respectivement à restaurer les milieux aquatiques et lutter contre les pressions anthropiques et contribuer à la résorption des déficits quantitatifs, elle ne remet pas en cause, ce faisant, la compatibilité de l'autorisation contestée avec l'ensemble des prévisions du SDAGE et du SAGE. En tout état de cause, il ne résulte pas de l'instruction que le projet, en tant qu'il implique des prélèvements sur le réseau d'eau potable durant la phase travaux, contrarie les objectifs qu'imposent ces schémas à l'échelle de l'ensemble des territoires couverts ni même qu'il soit concerné par lesdits objectifs. Par suite, cette branche du moyen doit être écartée comme manquant en fait.

21. Enfin, aux termes du IV de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « *IV. – Pour les installations, ouvrages, travaux et aménagements relevant du titre Ier du livre II ou du code minier et faisant l'objet d'une évaluation environnementale, l'étude d'impact contient les éléments mentionnés au II de l'article R. 181-14* ».

22. Si la requérante fait valoir que l'étude d'impact ne précise pas les raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives proposées, elle n'assortit cette allégation d'aucune précision, alors au demeurant que figure en pièce F4 de l'étude d'impact, notamment aux paragraphes 4.3.1.2, 4.3.2.1 et 4.4.1.1, l'analyse détaillée des solutions alternatives étudiées pour les différents tracés du projet et leurs impacts prévisibles sur les eaux souterraines, les eaux superficielles et le milieu naturel, notamment les zones humides. Par suite, cette branche du moyen manque en fait et doit être écartée.

23. Pour toutes ces raisons, il ne résulte pas de l'instruction que l'étude d'impact, s'agissant du dossier déposé au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, souffrirait d'inexactitudes, d'omissions ou d'insuffisances susceptibles d'avoir nui à l'information complète de la population ou de nature à avoir exercé une influence sur la décision de l'autorité administrative. Par suite, ce moyen doit être écarté.

Quant à la mention de l'autorisation exigée au titre de l'article L. 350-3 du code de l'environnement :

24. Aux termes du 6° de l'article R. 123-8 du code de l'environnement : « *Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. Le dossier comprend au moins : (...) 6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance* ». Aux termes de l'article L. 350-3 du code de l'environnement, dans sa version en vigueur au jour du dépôt de la demande d'autorisation environnementale contestée : « (...) *Le fait d'abattre ou de porter atteinte à un arbre ou de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit (...) Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction. Le fait d'abattre ou de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur* ». Aux termes de l'article 194 de la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale : « *II.- La section 1 du chapitre unique du titre VIII du livre Ier du code de l'environnement est ainsi modifiée : 1° Le I de l'article L. 181-2 est complété par un 15° ainsi rédigé : « 15° Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres prévue à l'article L. 350-3. » (...) III.- Le présent article est applicable aux demandes déposées à compter du premier jour du deuxième mois suivant la publication de la présente loi* ».

25. Si la requérante soutient que l'étude d'impact ne mentionne pas la nécessité d'obtenir une autorisation spéciale d'abattage sur le fondement de l'article L. 350-3 du code de l'environnement, d'une part, il résulte des dispositions précitées de l'article 194 de la loi du 21 février 2022 que la mention de cette autorisation n'avait pas à figurer dans ce document dès lors qu'elle n'était pas incluse dans le champ de l'autorisation environnementale tel que défini par l'article L. 181-2 du code de l'environnement alors en vigueur. D'autre part, il résulte de l'instruction que, par arrêté préfectoral du 13 octobre 2022 pris sur le fondement de l'article L. 350-3 du code de l'environnement, l'autorisation préalable sollicitée par Tisséo Collectivités pour l'abattage d'arbres d'alignement a été accordée et que les effets et mesures compensatoires sur les arbres affectés par le projet sont détaillés au paragraphe 5.2.8 du chapitre F5 du dossier mis à disposition du public. Dans ces conditions, une telle omission n'a en tout état de cause pas eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ni n'a été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. Par suite, la requérante n'est pas fondée à soutenir qu'elle serait susceptible d'avoir vicié la procédure et d'entraîner l'illégalité de la décision attaquée.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives aux solutions de substitution :

26. Aux termes du 7° du II l'article R. 122-5 du code l'environnement : « *II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine (...)* ».

27. Il résulte de ces dispositions que l'étude d'impact que doit réaliser le maître d'ouvrage peut légalement s'abstenir de présenter des solutions qui ont été écartées en amont et qui n'ont, par conséquent, pas été envisagées par le maître d'ouvrage.

28. Contrairement à ce qui est soutenu, le volume F4 de l'étude d'impact présente les raisons pour lesquelles la solution alternative dite d'« étoile ferroviaire » n'a pas prospéré et analyse les incidences environnementales du projet TAE en fonction des différents tracés alternatifs envisagés. Par suite, la branche du moyen tirée de ce que l'étude d'impact n'aurait pas suffisamment analysé les solutions de substitution envisagées à défaut d'analyse des enjeux environnementaux doit être écartée.

29. Il résulte de ce qui a été dit du point 6 au point 28 du présent jugement que le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact doit être écarté.

En ce qui concerne la légalité interne :

S'agissant du moyen tiré de l'incompatibilité du projet avec les prescriptions du plan de déplacement urbain de 2012 :

30. Aux termes de l'article L. 1214-6 du code des transports : « *Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ou dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de mobilité* ». Aux termes de l'article L. 600-12 du code de l'urbanisme : « *Sous réserve de l'application des articles L. 600-12-1 et L. 442-14, l'annulation ou la déclaration d'illégalité d'un schéma de cohérence territoriale, d'un plan local d'urbanisme, d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale a pour effet de remettre en vigueur le schéma de cohérence territoriale, le plan local d'urbanisme, le document d'urbanisme en tenant lieu ou la carte communale immédiatement antérieur* ».

31. Pour apprécier la compatibilité d'une décision prise par l'autorité de police avec un plan de déplacement urbain, il appartient au juge administratif de rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle de l'ensemble du territoire couvert et en prenant en compte l'ensemble des prescriptions de ce plan, si la décision ne contrarie pas les objectifs qu'impose celui-ci, compte tenu des orientations adoptées et de leur degré de précision, sans qu'il soit besoin d'analyser l'adéquation de cette décision au regard de chaque disposition ou objectif particulier du plan.

32. La requérante soutient que le projet ne serait pas compatible avec les prescriptions du plan de déplacement urbain (PDU) de la grande agglomération toulousaine adopté en 2012 pour la période 2015-2020, lequel aurait été remis en vigueur par suite de l'annulation par le tribunal du PDU 2020-2030, qui avait été adopté en 2018. Il résulte toutefois des dispositions précitées de l'article L. 600-12 du code de l'urbanisme que les plans de déplacement urbain, renommés plans de mobilité par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, sont entièrement régis par le code des transports et ne figurent pas au nombre des documents dont le code de l'urbanisme prévoit la remise en vigueur immédiatement antérieur en cas d'annulation ou de déclaration d'illégalité du document applicable. En conséquence, l'annulation contentieuse du plan de déplacement urbain de 2018 n'a pas eu pour effet de remettre en vigueur celui de 2012. En tout état de cause, si les dispositions précitées de l'article L. 1214-6 du code des transports impliquent que le projet en litige doive être compatible avec le plan de déplacement urbain, il résulte de

l'instruction que, contrairement à ce qui est allégué par la requérante, aucun des objectifs généraux du PDU de 2012 n'est contrarié par la décision en litige dès lors que le projet TAE s'inscrit pleinement dans les objectifs généraux déclinés par ce document, tels que la maîtrise des déplacements mécanisés par une cohérence urbanisme/transports, la maîtrise du trafic automobile, le développement de l'usage des transports collectifs selon une approche multimodale, la réduction de la pollution et la limitation des émissions de gaz à effet de serre ou encore la réduction du nombre de tués et de blessés graves dans les accidents de la circulation. De même, la création de parking-relais est parfaitement compatible avec l'objectif général de mise en place d'une politique globale de stationnement. Par suite, le moyen tiré de l'incompatibilité du projet avec les prescriptions du plan de déplacements urbains de 2012 doit en tout état de cause être écarté.

S'agissant de la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées délivrée par le préfet au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement :

33. 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 ; (...)* ».

34. Il résulte de ces dispositions que la destruction ou la perturbation des espèces animales concernées, ainsi que la destruction ou la dégradation de leurs habitats, sont interdites. Toutefois, l'autorité administrative peut déroger à ces interdictions dès lors que sont remplies trois conditions distinctes et cumulatives tenant d'une part, à l'absence de solution alternative satisfaisante, d'autre part, 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 limitativement énumérés et parmi lesquels figure le fait

que le projet réponde, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, à une raison impérative d'intérêt public majeur.

35. La condition tenant à l'absence de solution alternative satisfaisante doit être regardée comme satisfaite dans le cas où 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.

36. La requérante, qui ne conteste pas que le projet en litige répond à une raison impérative d'intérêt public majeur et qu'il ne nuit pas au maintien des espèces protégées impliquées dans un état de conservation favorable, se borne à alléguer que le projet alternatif d'étoile ferroviaire n'aurait pas été examiné par le maître d'ouvrage lors de l'étude d'impact alors qu'il aurait permis, en recourant aux infrastructures ferroviaires préexistantes, d'amoindrir sensiblement l'atteinte aux soixante-dix-huit espèces protégées affectées par le projet en litige. Il résulte toutefois de l'instruction que, contrairement à ce qui est allégué, d'une part le projet d'étoile ferroviaire a été analysé dans le volume F.4.1.1.3.1.3 de l'étude d'impact, d'autre part la mise en œuvre du projet de RER (réseau express régional) toulousain nécessiterait de nombreux aménagements susceptibles d'entraîner une atteinte à des espèces protégées, notamment par le doublement de la voie sur l'axe Toulouse-Castres/Albi, le quadruplement des voies entre Montaudran et Villefranche de Lauragais, le doublement de la voie sur les axes Toulouse - l'Isle Jourdain, Toulouse - Muret, Toulouse - Auterive, une dénivellation au niveau de la bifurcation d'Empalot et la création de nouveaux terminus. Il résulte en outre du rapport d'enquête publique, reprenant sur ce point les conclusions de l'évaluation réalisée par le Secrétariat Général pour l'Investissement, et des conclusions de la commission particulière du débat public, rédigées à l'issue de la concertation publique menée dans le cadre de la procédure précédant l'arrêté de déclaration d'utilité publique non contesté du 7 février 2020, que le train et le métro constituent des modes de transports non pas alternatifs mais complémentaires. Il n'est pas contesté à cet égard que Tisséo Collectivités, autorité organisatrice des transports urbains, et la Région Occitanie, autorité organisatrice pour les TER, investissent conjointement pour développer la complémentarité entre le train et le métro. Ainsi, le projet TAE crée de nouvelles connexions entre train et métro, outre la desserte de la gare Matabiau, qui constitue le terminus de toutes les lignes TER desservant Toulouse. En conséquence, la requérante n'établit pas que le projet alternatif d'étoile ferroviaire serait plus approprié que le projet en litige pour satisfaire les besoins de mobilité de l'agglomération toulousaine, que les moyens employés pour y parvenir seraient plus adaptés et qu'il porterait une moindre atteinte à la conservation des espèces protégées.

37. Il résulte de ce qui précède que la requérante n'est pas fondée à soutenir que le préfet de la Haute-Garonne aurait entaché son arrêté d'erreur manifeste d'appréciation en décidant, comme les dispositions du 4° du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement lui en laissent la faculté, de ne pas solliciter de tierce-expertise sur les solutions alternatives au projet, ni qu'il aurait méconnu la condition tenant à l'absence d'autre solution satisfaisante pour octroyer une dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées au sens des dispositions précitées.

38. Enfin, alors au demeurant que l'étude d'impact présente en son paragraphe D. 3.3.4.3 les effets bénéfiques que le projet est susceptible d'entraîner pour l'environnement, au nombre desquels la réduction de l'étalement urbain en périphérie et une baisse des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, la requérante ne peut en tout état de cause pas utilement soutenir que le préfet de la Haute-Garonne aurait méconnu les dispositions du c) du 4° du I. de l'article L. 411-2 du code de l'environnement en n'examinant pas de manière autonome, pour accorder la dérogation contestée, les conséquences bénéfiques primordiales du projet pour

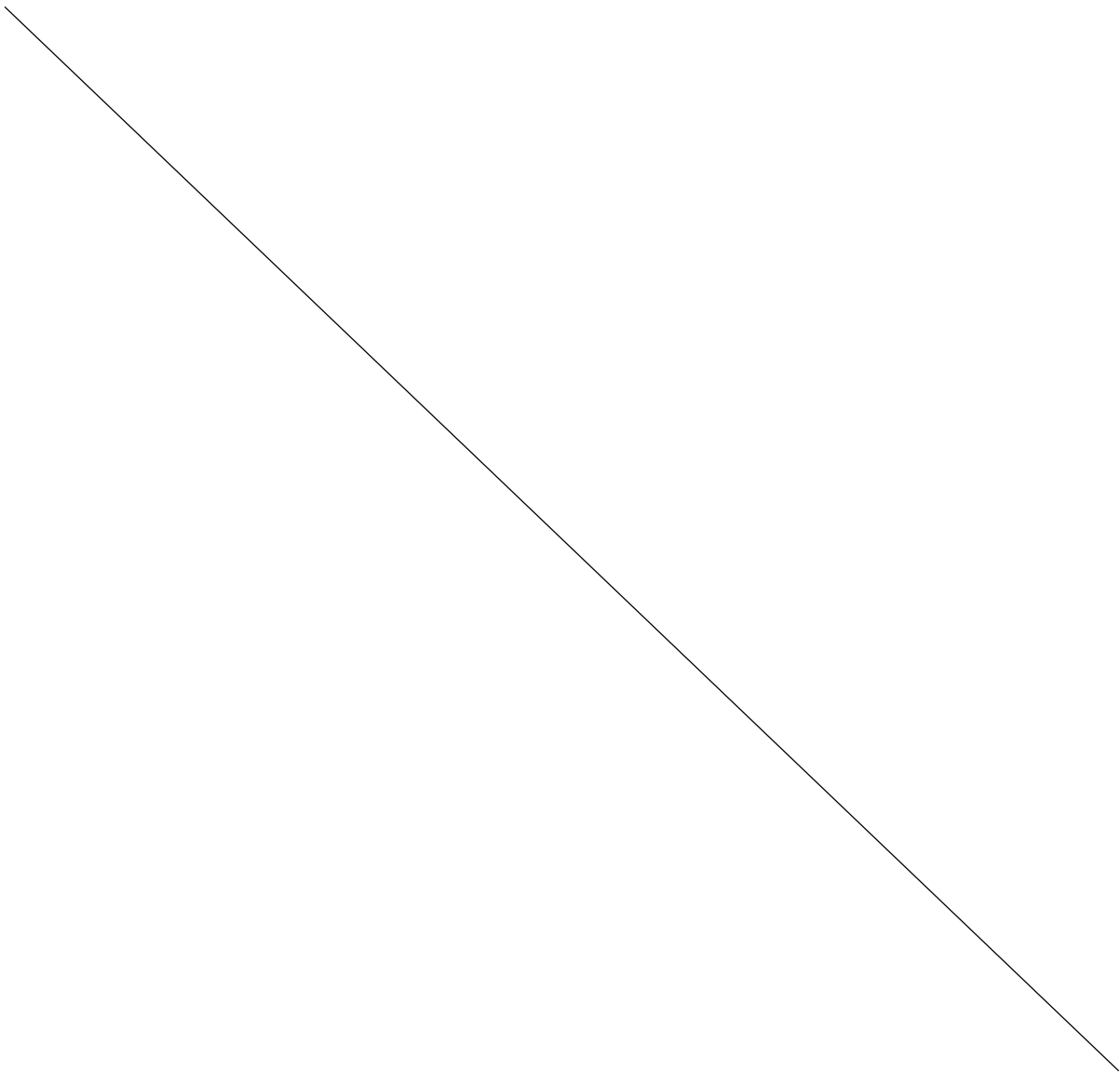
l'environnement, un tel examen n'étant pas requis par ces dispositions dès lors que les trois conditions distinctes et cumulatives qu'elles posent étaient remplies.

39. Il résulte de ce qui a été dit aux points 32 à 37 du présent jugement que le moyen tiré du non-respect des conditions nécessaires à l'octroi d'une dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées doit être écarté.

40. Il résulte de tout ce qui précède, et sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les fins de non-recevoir opposées en défense, que les conclusions de la requête tendant à l'annulation de l'arrêté du 15 avril 2022 doivent être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

41. 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, du syndicat mixte Tisséo Collectivités et de la société Tisséo Ingénierie, qui ne sont pas les parties perdantes dans la présente instance, la somme demandée par la requérante 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 la requérante une somme de 3 000 euros au titre des frais exposés par le syndicat mixte Tisséo Collectivités et la société Tisséo Ingénierie et non compris dans les dépens.



D E C I D E :

Article 1^{er} : La requête de l'association Les Amis de la Terre-Midi-Pyrénées est rejetée.

Article 2 : L'association Les Amis de la Terre-Midi-Pyrénées versera au syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine - Tisséo Collectivités et à la société de la mobilité de l'agglomération toulousaine – Tisséo Ingénierie une somme globale de 3 000 (trois mille) euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à l'association Les Amis de la Terre-Midi-Pyrénées, à la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, au syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine - Tisséo Collectivités et à la société de la mobilité de l'agglomération toulousaine – Tisséo Ingénierie.

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

Délibéré après l'audience du 28 mai 2026 à laquelle siégeaient :

M. Grimaud, président
Mme Bouisset, première conseillère,
Mme Lequeux, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 17 juin 2026.

La rapporteure,

Le président,

K. BOUISSET

P. GRIMAUD

La greffière,

M.-E LATIF

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,