

Décision portant déclaration de projet relative à l'opération

Modernisation de la ligne Montréjeau-Luchon

La Directrice Générale adjointe clients et services,

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 123-1, L. 126-1 et suivants, et R. 123-1, R. 126-1 et suivants ;

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 2111-9 et suivants ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire en application de laquelle « Réseau ferré de France » (RFF) change de dénomination sociale et devient « SNCF Réseau » ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

Vu l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, notamment son article 18, I., 3°, a) qui dispose que « L'établissement public SNCF Réseau est transformé de plein droit, du seul fait de la loi, en société anonyme » et son article 20, I. qui dispose que « Le président du conseil d'administration de l'établissement public SNCF Réseau en fonction au 31 décembre 2019 exerce à compter du 1er janvier 2020 les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur général de la société SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau, notamment l'article 13 des statuts annexés disposant que « le directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la Société ;

Vu la décision SIEGE-DP-E1-DGCS-0010 portant délégation de pouvoirs du président-directeur général à la directrice générale adjointe clients et services, notamment son article 11 « Pour les projets relevant de sa maîtrise d'ouvrage, prononcer, par déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du code de l'environnement et de l'article L.300-6 du code de l'urbanisme, l'intérêt général des travaux de création d'ouvrages ferroviaire. » ;

Vu le dossier de demande d'autorisation environnementale, comprenant notamment une étude d'impact, déposé le 5 octobre 2020 ;

Vu l'avis du Conseil national de la protection de la nature du 5 mai 2022 et le mémoire en réponse en date du 28 juin 2022 ;

Vu l'avis délibéré de l'autorité environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) en date du 23 juin 2022 (Avis délibéré n°Ae 2022-26) et le mémoire en réponse du 6 juillet 2022 ;

Vu l'arrêté préfectoral en date des 7 et 8 juillet 2022 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale concernant le projet de modernisation de la ligne SNCF de Montréjeau à Bagnères-de-Luchon, pour une durée de 36 jours consécutifs, du vendredi 5 août 2022 à 14h00 au vendredi 9 septembre à 17h00 sur les communes de Gourdan-Polignan (31), Seilhan (31), Labroquère (31), Loures-Barousse (65), Izaourt (65), Luscan (31), Bertren (65), Galié (31), Bagiry (31), Sainte-Marie (65), Saléchan (65), Esténos (31), Fronsac (31), Chaum (31), Marignac (31), Cierp-Gaud (31), Signac (31), Bachos (31), Guran (31), Lège (31), Cazaux-Layrisse (31), Cier-de-Luchon (31), Antignac (31), Moustajon (31), Bagnères-de-Luchon (31) ;

Vu le registre d'enquête et le procès-verbal du commissaire enquêteur en date du 16 septembre 2022 ;

Vu le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur rendus publics le 7 octobre 2022 ;

Considérant que la déclaration de projet répond aux exigences des dispositions de l'article L.126-1 du code de l'environnement ;

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions des articles L.123-1 à L.123-16 et R.123-1 à R.123-23 du code de l'environnement ;

Faisant suite à l'avis favorable avec réserves et recommandations du commissaire enquêteur, SNCF Réseau a décidé d'engager les travaux selon l'opération présentée à l'enquête publique.

Décide :

Article 1^{er} : Est déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, le projet de modernisation de la ligne SNCF de Montréjeau à Bagnères-de-Luchon.

Article 2 : La démonstration de l'intérêt général du projet et les engagements de SNCF Réseau figurent dans deux annexes à la présente décision : l'annexe 1 sur la démonstration de l'intérêt général du projet et l'annexe 2 sur les éléments mentionnés au I. de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement.

Article 3 : La présente décision sera affichée dans les communes concernées et publiée au recueil des actes administratifs des préfectures de la Haute-Garonne et des Hautes-Pyrénées ainsi qu'au bulletin officiel de SNCF Réseau consultable sur son site internet (www.sncf-reseau.com/fr/reseau/occitanie/modernisation-ligne-entre-montrejeau-et-luchon/presentation).

Fait à Saint-Denis, le

La directrice générale adjointe
Clients et Services,

Isabelle DELON

DocuSigned by:
Isabelle DELON
05A2A0A1D5E3453...

ANNEXE 1 A LA DECLARATION DE PROJET

CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET

I. INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION

PRÉSENTATION ET OBJECTIFS GLOBAUX DU PROJET

Le projet consiste à remettre en service la ligne, d'environ 35 km de Montréjeau à Luchon, incluant la réhabilitation de 3 haltes ferroviaires (Bagnères-de-Luchon, Loures-Barousse et Marignac), le rapprochement de la halte de Saléchan vers le centre du village, la suppression de 11 passages à niveau, le réaménagement des 26 passages à niveau conservés, la régénération d'ouvrages (d'art, hydrauliques ou en terre), les travaux de télécommunication et de signalisation et le renouvellement intégral des constituants de la voie (RVB).

L'exploitation de la ligne prévoit 6 allers-retours de TER en journée aux vitesses suivantes :

- 30km/h du PK104+344 (gare de Montréjeau / Gourdan-Polignan) au PK104+822,
- 90km/h du PK104+822 au PK123+300,
- 80km/h du PK123+300 au PK132+800,
- 90km/h du PK132+800 au PK138+600 environ,
- 50km/h du PK138+600 env. jusqu'à la gare de Luchon

DESCRIPTION DU PROJET

Caractéristiques techniques

Les travaux de réhabilitation consisteront à :

- Régénérer la voie en lieu et place ;
- Régénérer les ouvrages d'art et ouvrages en terre prioritaires ;
- Mettre en place un système d'exploitation de l'infrastructure en navette ;
- Supprimer quelques passages à niveau (PN) et mettre en sécurité les PN maintenus ; Moderniser les dispositifs et supports de télécommunication (déploiement de la fibre optique en particulier) ;
- Rénover, mettre en sécurité et en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite les points d'arrêt de Loures-Barbazan, Marignac-Saint-Béat et Luchon (y compris le Bâtiment Voyageurs de Luchon) conformément aux dispositions réglementaires applicables ;
- Déplacer la halte de Saléchan, pour un rapprochement du village, avec mise en accessibilité PMR ; Réaliser des aménagements de signalisation pour permettre le jumelage et le déjumelage en gare de Montréjeau sur l'axe Toulouse Luchon (équipements pour permettre une réception sur voies occupées) ;
- Aménager des voies de service en gare de Luchon pour permettre un stationnement et un changement de bout d'un engin de traction.

Des travaux de confortement d'ouvrages d'art et d'ouvrages seront également nécessaires, dont pour certains en dehors des emprises ferroviaires.

Sensibilité du site

Milieu Physique :

Les enjeux principaux du milieu physique sont liés aux eaux superficielles et aux risques naturels.

En effet, l'infrastructure longe et croise de nombreux cours d'eau et est située en zone inondable sur la majeure partie de son linéaire. On notera également le risque de mouvement de terrain pouvant toucher principalement sa partie sud.

Les différents cours d'eau traversés par le projet sont globalement en bon état et donc très vulnérables aux pollutions. Par ailleurs, du fait des fortes précipitations, ces cours d'eau sont sujets à de fréquentes crues torrentielles souvent très violentes, soumettant ainsi l'aire d'étude à de très fortes inondations.

À mesure que l'on se rapproche de Bagnères-de-Luchon et donc que l'on s'engage en milieu montagnoux, le risque de mouvements de terrain et particulièrement celui de chutes de blocs survient.

Milieu Naturel :

Le territoire recoupé par l'aire d'étude présente une forte valeur écologique et compte un grand nombre de zones protégées et d'inventaires.

Ainsi, l'aire d'étude intercepte :

- sites Natura 2000, dont la ZSC FR7301822 Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste qui est traversée à plusieurs reprises par la voie ferrée ;
- La Garonne, qui fait l'objet d'un arrêté préfectoral de protection du biotope ;
- Plusieurs ZNIEFF de type 1 ou 2 (dont la Garonne, la Pique et l'Ourse) ;
- Des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité de la trame verte et bleue du Schéma de Cohérence territoriale Ecologique d'Occitanie.

L'aire d'étude est également concernée par plusieurs PNA (Plans Nationaux d'Actions) dont l'un concernant le Desman des Pyrénées.

On signalera que la Garonne fait l'objet d'un grand nombre de classements et de protection.

Une évaluation d'incidence Natura 2000 est intégré au dossier d'évaluation environnementale.

Des inventaires faune, flore, habitats naturels et zones humides ont été réalisés dans le cadre du projet et ont permis d'identifier au sein de la zone d'étude rapprochée :

- Trois habitats patrimoniaux prioritaires ;
- De nombreuses zones humides ;
- Quatre espèces floristiques remarquables dont trois protégées ;
- Sept espèces de mammifères terrestres remarquables, dont quatre protégées ;
- Deux espèces de mammifères semi-aquatiques protégées ;
- Vingt-deux espèces de chauves-souris, toutes protégées, dont sept d'intérêt communautaire ;
- Quatre-vingt-deux espèces d'oiseaux, dont certaines sont patrimoniales et présentent un enjeu fort à très fort de conservation ;
- Six espèces de reptiles, toutes protégées, ainsi que pour 6 d'entre-elles leur habitat ;
- Cinq espèces d'amphibiens dont quatre protégées ;

- Quarante-quatre espèces de lépidoptères, 12 espèces d'odonates, une espèce de coléoptère et 24 espèces d'orthoptères, dont 3 sont protégées ou d'intérêt communautaire ;
- La présence d'habitats aquatiques favorables au frais de la faune piscicole, dont une espèce protégée à enjeu très fort

Toutes les précautions environnementales seront donc prises afin de réaliser les travaux dans les meilleures conditions environnementales.

ADÉQUATION DU PROJET AVEC LES OBJECTIFS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Le projet de modernisation de la ligne SNCF de Montréjeau à Bagnères-de-Luchon répond à une raison impérieuse d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique et pour des motifs qui comportent des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement pour les raisons suivantes :

- cette infrastructure permettra, avec six allers-retours quotidiens, une desserte ferroviaire des hautes vallées du Comminges et un désenclavement du territoire ;
- le projet permettra la création de 350 emplois par an de manière directe et 290 emplois par an de manière indirecte ;
- le projet améliorera la sécurité des déplacements ;
- le projet permettra de favoriser le report vers des modes de transports moins émetteurs en gaz à effet de serre et entre ainsi dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 ;
- le projet est fortement porté par la Région Occitanie, Autorité Organisatrice des mobilités

L'ensemble de ces effets répondent aux objectifs des politiques locales.

II. PROCÉDURES ADMINISTRATIVES MENÉES DANS LE CADRE DU PROJET

DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE

Depuis l'émergence du projet, SNCF Réseau, avec la Région Occitanie, se sont inscrits dans une démarche de dialogue et de concertation volontaires avec le territoire.

Dès 2016, la grande concertation publique des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM) menée par la Région a réaffirmé l'intérêt et la priorité du projet pour les citoyens. L'opportunité de faire à nouveau circuler des trains sur cette ligne a été tranchée lors de cette phase de dialogue, point de départ du projet actuel, notamment :

- **5 comités de pilotage** réunissant la Région Occitanie, les services de l'Etat, les Conseils départementaux de Haute-Garonne et des Hautes-Pyrénées, les communes et intercommunalités concernées, les associations de défense de la ligne (Collectif pour le Développement du Rail en Comminges – CRDC ; Coordination pour la Défense du Rail et de l'Intermodalité en Comminges – CDRIC) ainsi que le groupe SNCF (SNCF Réseau et SNCF Mobilités) sur les thématiques des besoins de transport des hautes vallées du Comminges, des

retombées économiques les 30 avril, 29 juin, 30 septembre 2015 ; 5 juillet 2016 ; 1er décembre 2017 ; 17 juin 2019.

- **Une réunion de suivi du projet dédiée aux élus locaux** le 31 août 2021 avec la Région Occitanie et les services de l'Etat.
- **4 réunions publiques** sur le projet en présence des associations de défense de la ligne et des partenaires du projet (Région Occitanie, élus locaux, SNCF) les 8 novembre 2014 à Bagnères de-Luchon (500 personnes), le 13 octobre 2015 à Montréjeau (350 personnes), 12 mai 2017 à Bagnères-de-Luchon (180 personnes), le 31 août 2021 à Marignac avec les exploitants et propriétaires agricoles de la ligne, la DREAL et la Chambre d'agriculture.
- **La grande concertation publique des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité** menée par la Région en 2016 qui a réaffirmé l'intérêt et la priorité du projet.
- **3 commissions ferroviaires et territoriales** associant les partenaires du projet représentés en COPIL, les 23 mars, 10 avril, 20 décembre 2018 à Montréjeau et Marignac.

Des échanges ont été spécifiquement menés sur les opportunités de suppression des passages à niveau :

- **15 réunions de travail** ont été organisées entre SNCF Réseau et les communes concernées pour présenter les intentions de SNCF Réseau et échanger avec les élus et services techniques,
- **2 réunions publiques** ont été organisées par SNCF Réseau et les communes concernées à Bagiry (mars 2019) et Fronsac (décembre 2019) pour présenter les études en cours et échanger avec les habitants en amont de l'enquête publique.
- **Enquête publique** de suppression de 13 PN sur la ligne en janvier 2021,
- **1 réunion publique** post enquête publique à Chaum (7 mars 2022) pour présenter les aménagements consécutifs à la suppression du PN 21bis.

PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

L'opération a fait l'objet de plusieurs procédures administratives :

Une enquête publique de suppression de passages à niveau (CRPA) a été menée en janvier 2021.

À ce titre, une demande d'examen au cas par cas a été déposée le 29 octobre 2019 auprès de l'Autorité Environnementale.

L'Autorité Environnementale a rendu, le 3 décembre 2019, sa décision (n°F-076-19-C00108) de soumettre le projet à évaluation environnementale.

Une demande d'Autorisation unique a été produite par le Maître d'ouvrage conformément aux dispositions des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement, et comprenant les dossiers suivants :

- Etude d'impact au titre de l'article R.122-5 du code de l'environnement fixant le contenu des études d'impact et modifié par décret n°2016-1110 du 11 août 2016, par décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 et par décret n°2019-474 du 21 mai 2019.
- Évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 au titre de l'article L.414-23 du Code de l'Environnement.
- Déclaration loi sur l'eau au titre de l'article R214-1 du code de l'environnement.

- Dossier de demande de dérogation à l'interdiction d'atteintes aux espèces et habitats protégés au titre des articles L.411-1 et 411-2 et suivants du Code de l'environnement.

ENQUÊTE PUBLIQUE DE SUPPRESSION DE PASSAGES A NIVEAU

Une enquête publique de suppression des passages à niveau s'est déroulée du vendredi 15 janvier 2021 au vendredi 05 février 2021. Lors de cette enquête, 13 passages à niveau ont été proposés à la suppression. Suite à l'avis du commissaire enquêteur, les préfetures de Haute-Garonne et de Hautes-Pyrénées ont émis 11 arrêtés de suppressions de passage à niveau pour la ligne Montréjeau-Luchon en mars 2021.

DÉROGATION ESPÈCES PROTÉGÉES

Suite à la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées, le Conseil National de Protection de la Nature a émis un avis favorable avec réserves le 5 mai 2022.

SNCF Réseau a répondu au Conseil National de Protection de la Nature environnementale le 27 juin 2022 dans le cadre d'un mémoire en réponse intégré au dossier d'étude d'impact dans le cadre de l'enquête publique

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'Autorité environnementale-CGEDD a été saisie par SNCF Réseau le 12 avril 2022 et a remis son avis sur l'étude d'impact le 23 juin 2022 (Avis délibéré n°Ae 2022-26).

SNCF Réseau a répondu à l'Autorité environnementale le 6 juillet 2022 dans le cadre d'un mémoire en réponse intégré au dossier d'étude d'impact dans le cadre de l'enquête publique.

ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE

Le 13 juin 2022 le tribunal administratif de TOULOUSE a désigné un commissaire enquêteur afin de procéder à l'enquête publique.

Les préfetures de Haute Garonne et des Hautes Pyrénées ont pris un arrêté conjoint ordonnant l'ouverture d'enquête publique.

Les avis d'enquête publique et affiches réglementaires ont été diffusés dans la presse et affichés sur toute la longueur de la voie ferrée ainsi que dans les lieux d'enquête et à la maison de région de saint Gaudens.

L'enquête publique s'est tenue du 05 aout 2022 à 14h00 au 09 septembre 2022 à 17h00, soit une durée de 36 jours consécutifs et son siège a été fixé dans les locaux de la mairie de Bagnères de Luchon, 23 allée d'Etigny (31110).

4 registres d'enquête papier ont été ouverts, respectivement dans les mairies de Bagnères de Luchon, Gourdan Polignan, Marignac et Loures-Barousse afin d'y recueillir les observations manuscrites du public ainsi que les courriers envoyés. Un registre dématérialisé en ligne a également été mis en place afin de recevoir les observations et propositions du public.

L'arrêté stipulait également dans son article 7 que toute correspondance pouvait être transmise par voie postale à l'adresse de la mairie de Bagnères de Luchon ou par voie électronique à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/reouverture-ligne-montrejeau-luchon>

Le public pouvait également faire état de ses observations et propositions lors des 8 permanences organisées dans les lieux d'enquête et lors des 2 visio-permanences en distanciel.

Le dossier d'enquête était consultable dans les quatre mairies sous format papier. Il a également été mis en ligne sur le site internet de la préfecture de la Haute-Garonne et sur le site du registre dématérialisé.

La participation pour l'enquête se compose de : 193 contributions dont 158 inscrites sur le registre numérique et 50 contributions écrites (dont 15 retransmissions de dépôt sur les registres papiers qui ont été scannées sur le registre numérique, ce qui limite les dépôts électroniques à 143 contributions). Aucune pétition n'a été déposée au titre de cette enquête.

ANNEXE 2 A LA DECLARATION DE PROJET

ENGAGEMENTS DE SNCF RÉSEAU ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION

I. LES ENGAGEMENTS DE SNCF RESEAU

Dans le dossier d'enquête publique, SNCF Réseau a pris divers engagements afin d'éviter, de réduire, d'accompagner ou de compenser les impacts de l'opération sur l'environnement.

Ces principaux engagements sont résumés ci-après :

Faune, flore et habitats

Mesures d'évitement

Dans la mesure où il s'agit d'un projet de réhabilitation d'une voie ferrée existante, les mesures d'évitement sont limitées. Toutefois on retiendra au titre des mesures d'évitement que :

- Les scénarios techniques retenus tiennent fortement compte des enjeux écologiques malgré des surcoûts significatifs par rapport aux autres solutions envisagées.
- Les bases de travaux ont été définies de manière à être préférentiellement installées sur des zones de moindres enjeux.

De plus, dans le cadre d'une implantation précise des filets de protection, une station de *Cladium mariscus*, espèce floristique protégée, sera évitée au niveau du versant de Groums (pk 134+250).

S'agissant d'un projet de réhabilitation d'une voie ferrée existante, aucune variante de localisation n'est possible. Ainsi les variantes étudiées ont concerné des ouvrages ou parties d'ouvrage localisés soit quant aux types de travaux soit quant au mode de réalisation.

Ces variantes ont ainsi porté sur :

- Le confortement du remblai de la Pique ;
- Le confortement du mur de la pique 1 ;
- Les travaux touchant le torrent d'Antignac.

Par ailleurs, la recherche de localisation des pistes d'accès pendant les travaux nécessaires pour accéder aux ouvrages hydrauliques, ouvrages d'arts et murs de soutènement, ainsi que des bases de chantier (bases vies, bases de dépôts de matériel de chantier) s'est attachée à éviter les enjeux faunistiques et floristiques les plus forts :

- Évitement des enjeux liés au Desman et à la Loutre ;
- Évitement des zones humides dans la mesure du possible ;
- Évitement des boisements ;
- Évitements des enjeux liés à l'Agrion de Mercure ;
- Évitement des zones humides.

Mesures de réduction concernant les espèces protégées

- Adaptation du calendrier de travaux en fonction des périodes favorables aux espèces afin de limiter le risque de destruction directe d'espèces protégées et de limiter le dérangement de la faune, notamment de nichées ou de portées,

- Balisage des zones sensibles et des zones de chantier afin de limiter le risque de destruction directe d'espèces protégées et préserver les secteurs écologiques sensible.
- Délimitation des zones de travaux en cours d'eau ou en bordure de cours d'eau par en enclos afin d'empêcher la pénétration des Desman dans ces zones.
- Suivi environnementale du chantier par un écologue pour limiter le risque de destruction directe d'espèces protégées et préserver les secteurs écologiques sensibles.
- Lutte contre les espèces exotiques envahissantes afin de limiter le développement de ces espèces et afin d'améliorer l'état de conservation des habitats d'espèces protégées, à l'aide de mesures de gestions adaptées en phase chantier et encadrées par un écologue ou chargé de mission environnement.
- Réhabilitation des milieux après travaux en recréant des habitats favorables à la faune commune présente sur le site,
- Transplantation d'Orchidées à odeur de vanille et gestion d'un habitat favorable et mesures de suivi de chantier pour préserver les pieds transférés et mesures de gestion sur le long terme après les travaux.
- Transfert des stations de Mousse fleurie avant travaux sur le site, suivi et gestion annuellement pendant 5 années.
- Mise en place de zone refuge pour les reptiles (abris artificiels ou hibernaculums) tout le long de la voie ferrée et à proximité de la zone de travaux.
- Suppression des points noirs pour le Desman sur des tronçons de 1 km,
- Mesures de précaution pour les chauves-souris lors d'intervention sur ouvrages, tel que des inspections préalables par un écologue afin de repérer les fissures ou interstices favorables aux chauves-souris et éventuellement des chauves-souris. Dans un second temps, l'ensemble des fissures et interstices favorables seront bouchées une fois la nuit tombée afin qu'aucune chauve-souris ne soit présente.
- Pose de gîtes à chauves-souris au niveau des ouvrages
- Pose de nichoirs à Cincle au niveau des ouvrages,
- Curage fossé à Agrion de Mercure après colonisation des fossés curés.
- Limitation de la pollution lumineuse induite par l'éclairage
- Plusieurs mesures de protection des cours d'eau seront mises en œuvre : adaptation du planning pour travailler en période d'étiage, aucun stockage de produits polluants à proximité des zones de travaux, réalisation de batardeaux pour mise à sec des zones de travaux avec systèmes de maintien de l'écoulement des eaux de l'amont vers l'aval (gaine, pompage...), les systèmes de rejet des eaux en aval seront équipés de façon à limiter les matières en suspension (bottes de paille...).

La Maitrise d'Ouvrage s'engage à consulter l'OFB sur la méthodologie des travaux impactant les milieux eaux et zone humide en amont de la phase travaux.

Mesures de compensations écologiques

Dans le cadre de ce projet, au titre de la compensation des impacts résiduels sur les espèces protégées, il est prévu la mise en place de mesures permettant la restauration de différents milieux naturels (berges, prairies, boisements, fourrés et zone humides). Les mesures qui seront prises sont les suivantes :

- Reprofilage des berges, restauration et création de ripisylves, création de mare, restauration de zone humide,
- Aménagement de pâturage et de fauche,
- Gestion de milieux semi-ouverts, plantation de haies,
- Mise en place d'ilot de sénescence, gestion raisonnée des lisières boisées,
- Enlèvement de remblais ou autres dépôts, lutte contre les espèces exotiques envahissantes, mise en place d'hibernaculum, pose de gîtes et nichoirs.

Afin d'évaluer l'efficacité des différentes mesures de réduction et de compensation, plusieurs mesures de suivi seront mises en œuvre. Ces suivis seront réalisés durant 30 ans avec une périodicité adaptée aux groupes et à leur enjeu :

- Suivi de la flore patrimoniale, des habitats réhabilités, des mammifères amphibiens, des chauves-souris, de l'avifaune, des reptiles, des amphibiens, des insectes.

La Maitrise d'Ouvrage s'est engagée à étendre la durée des compensations écologique de type « ilot de sénescence » à 99 ans (initialement prévue sur une durée de 30 ans). De même, la Maitrise d'Ouvrage s'est engagée à poursuivre voire élargir la consultation auprès de spécialistes pour les mesures techniques de gestion et de restauration d'habitats naturels. L'ONF nous accompagne d'ores et déjà dans la mise en place des compensations boisement. Le CEN a été consulté pour la mise en place des compensations de type berge pour la création de milieu favorable au Desman des Pyrénées

Le dispositif de suivi environnemental sera agrémenté de la phase d'exploitation au-delà de la phase d'investissement dans le cadre d'un bilan environnemental à 5 ans et 10 ans après remise en service.

La santé

Qualité de l'air et climat

Le covoiturage des salariés sera encouragé.

Dans la mesure du possible, le double fret des camions sera mis en œuvre (arrivée en charge, départ en charge).

Les principes d'éco-conduite seront explicités aux travailleurs (arrêt des engins lorsqu'ils ne sont pas utilisés pendant plus de 3 min...).

Si les entreprises de travaux mettent en place le transport des éléments (rails, traverses, ballast) par voie ferroviaire, cela permettra de limiter les GES. A noter que ce mode est encouragé mais non imposé

Les engins et véhicules utilisés seront conformes à la réglementation en matière d'émission atmosphérique.

Ils seront de plus régulièrement entretenus de façon à éviter tout fonctionnement en mode dégradé de nature à émettre des pollutions anormales.

Les camions transportant des matériaux pulvérulents (sables, déblais...) seront bâchés. Le chargement-déchargement de ces matériaux sera évité par vents forts.

Au besoin, par temps sec, les pistes de chantier seront arrosées pour limiter l'envol de poussières.

La MOA s'engage à participer à une étude des évolutions des risques hydrauliques concernant le changement climatique sur les ouvrages majeurs des vallées de la Pique et de la Garonne en lien avec l'ensemble des maitres d'ouvrages d'infrastructures et des acteurs concernés.

Lutte contre la prolifération du moustique tigre

La durée de stockage en extérieur des matériels et matériaux pouvant retenir l'eau de pluie sera limitée. Les déchets et matériels inutiles seront évacués dans les meilleurs délais. Ces dispositions seront intégrées dans le DCE.

Lutte contre la prolifération de l'ambroisie

Le contrôle périodique des installations intégrera la surveillance de ces végétaux et les actions à mener dès leur détection afin de maîtriser l'exposition des agents à ces pollens allergisants.

Toute détection s'accompagnera d'un signalement (signalement-ambroisie.fr) afin d'appliquer les mesures de lutte dès que possible.

La gestion des déchets

Une gestion des déchets sera mise en place par les entreprises de travaux. Des zones de tri et stockage de déchets seront prévues au niveau des bases travaux, ainsi que, si nécessaire, de petites zones tout au long de la ligne.

Ces zones seront aménagées sur des aires imperméabilisées ou les réceptacles à déchets seront adaptés à la typologie des déchets à stocker.

Les déchets seront triés par catégorie (bois, ferrailles, DIB, déchets dangereux...) et les bennes ou réceptacles seront vidés régulièrement.

Les déchets seront évacués vers des installations de traitement ou de stockage agréées.

Les matériaux déposés (rails, ballasts, traverses...) seront évacués par camion soit vers des stocks tampons constitués sur les bases-vie, soit directement vers des sites de traitement agréés.

Les produits polluants seront stockés sous abri et sur des rétentions.

Les engins et véhicules feront l'objet d'un entretien régulier afin de prévenir toute fuite ou rupture de flexible.

Des kits de dépollution seront présents au niveau des bases-vie et des zones de travaux.

Une procédure d'intervention d'urgence en cas de pollution accidentelle sera établie par les entreprises de travaux et explicitée au salariés.

Des exercices de simulation de pollution accidentelle seront réalisés de façon à optimiser la réactivité du personnel de chantier.

Les nuisances sonores

Les engins et véhicules utilisés seront conformes à la réglementation en matière d'émission acoustique.

Ils seront régulièrement entretenus de façon à éviter tout fonctionnement en mode dégradé de nature à émettre des nuisances acoustiques anormales.

Il n'est pas prévu de travail de nuit, le week-end ou les jours fériés. Le cas échéant, ils seront limités autant que possible.

Un dossier « bruit de chantier » sera établis par les entreprises de travaux.

Si nécessaire, des protections acoustiques mobiles pourront être mises en place au niveau des postes de travail bruyants qui auraient lieu à proximité d'un bâtiment sensible (école...).

Concernant les bases-travaux, la réglementation en matière d'émissions sonores des ICPE sera respectée.

Il sera demandé aux entreprises, par le biais du DCE (Dossier de Consultation des Entreprises), de réaliser une étude acoustique et de la joindre à leur dossier ICPE. Cette étude devra intégrer la vérification des niveaux d'émergence, en particulier à proximité des zones habitées et des établissements sensibles.

De plus, la capacité de l'entreprise à limiter ses nuisances sonores constituera un critère de sélection dans le cadre de la consultation.

En effet, les soumissionnaires auront à présenter un schéma organisationnel de plan de respect de l'environnement (SOPRE), remis avec l'offre du candidat, qui contribuera à l'évaluation des entreprises sur le volet environnement.

Un état initial acoustique au droit des bases-travaux sera au préalable réalisé par SNCF et transmis aux entreprises de travaux.

Pour finir, SNCF Réseau s'engage à mener des actions de concertation / information préalable auprès des riverains et, en cas de nuisances avérées, prendre les mesures correctives nécessaires (protection acoustique mobile autour des postes de travail bruyant par exemple) celles-ci pouvant aller jusqu'à la prise en charge de coûts de relogement temporaire.

Les risques naturels

Le risque inondation

Plusieurs mesures sont mises en œuvre :

- la base-vie principale de Gourdan-Polignan n'est pas en zone inondable ;
- la zone de stockage en gare de Bagnères-de-Luchon est implantée en zone non inondable ;
- L'utilisation de la base-vie de Marignac pour le stockage sera limitée : elle sera privilégiée pour la formation et les manœuvres des TTx (Trains de travaux). La constitution de petits stocks temporaires pourra avoir lieu mais de manière ponctuelle et très localisée et surtout en dehors des zones inondables.

Il convient en premier lieu de rappeler l'adaptation du planning des travaux lorsque ceux-ci nécessitent des interventions dans le cours d'eau (période d'étiage).

Un suivi des risques de crue via le site Vigicrues sera réalisé. En cas de crue annoncée, les zones de travaux seront mises en sécurité : évacuation ou ancrage des matériels et matériaux susceptibles d'être emportés, éloignement des engins de chantier (mise en stationnement si possible sur une zone non inondable ou à minima sur une zone d'aléa moindre).

⇒ Mise en place de protocoles de gestion des crues (comprenant un suivi du risque de crue et la mise en place d'un plan d'évacuation en cas d'alerte crues). Mesure introduite au DCE.

Les stockages en zone inondable seront d'une manière générale évités et le cas échéant, il sera assuré que :

- Les stocks ne constitueront pas une gêne à l'écoulement et à l'expansion des crues ;
- Les stocks seront limités en quantité et en temps ;
- Les stocks ne devront pas être emportés par les crues ;
- Les stocks devront être facilement évacuables en cas de besoin.

Les zones de travaux seront mises en sécurité chaque soir et avant les week-ends et périodes de fermeture.

Le remplacement et/ou la restauration des ouvrages s'effectue à gabarit hydraulique identique en vue de préserver les conditions actuelles de fonctionnement.

Le détail des mesures pour réduire les effets du projet sur les risques d'inondation sont plus

particulièrement traitées dans le Livre 3 du dossier de demande d'autorisation environnementale, auquel il convient de se reporter.

En phase exploitation, le curage et reprofilage des fossés d'assainissements le long de la ligne permettra, en sus d'améliorer les conditions d'écoulement des eaux pluviales, de compenser l'essentiel des remblais réalisés en zone inondable.

Ces volumes seront complétés par des démolitions de quai existants en gare de Marignac, Fronsac et Loures- Barousse.

Le risque mouvement de terrain

Les zones à risques ont été localisées et des travaux de purge et de confortement vont être réalisés. Lors des travaux de purges (c'est-à-dire d'enlèvement de blocs instables), les zones situées en contre-bas seront mises en sécurité de façon à ce que personne ne puisse s'y introduire.

Les eaux souterraines

Plusieurs mesures seront mises en œuvre pour éviter la pollution des nappes souterraines :

- entretien régulier des véhicules et engins de chantier pour éviter les fuites ou rupture de flexibles ;
- aucun stockage de produits polluants à proximité des zones de terrassement ;
- présence de kit de dépollution permettant d'intervenir en cas de déversement accidentel ;
- le stockage de matériels, engins, produits liquides ou solides, matériaux de déblai, ainsi que les installations de chantier seront interdits à proximité immédiate des zones sensibles pouvant interagir avec les eaux souterraines (proximité des cours d'eau, zones humides, zones inondables, forages agricoles). Il sera par ailleurs imposé aux entreprises de réaliser des aires spécifiques imperméabilisées pour l'entretien des engins et stocker les produits polluants sur des aires étanches abritées de la pluie

Les eaux superficielles

Pour les travaux à proximité des cours d'eau, les moyens de prévention de pollution qui seront mis en œuvre sont les suivants:

- emprises limitées au strict nécessaire et respect des emprises ;
- réaliser le stockage de matériels, engins, produits liquides ou solides, ainsi que les installations de chantier à plus de 50 m des zones sensibles (cours d'eau, zones humides, habitats patrimoniaux et d'espèces protégées, zones inondables) ;
- réaliser des aires spécifiques imperméabilisées pour l'entretien des engins et stockage des produits polluants sur des bacs étanches abrités de la pluie, avec récupération, stockage et élimination dans des filières agréées pour les huiles et liquides de vidange des engins de chantier ;
- mettre en place des dispositifs de traitement des eaux de ruissellement issues des zones de chantier (fossés de collecte, bassins provisoires, filtres, ...) limitant le risque de dispersion de produits polluants ;
- présence de kit de dépollution ;
- si besoin, mise en œuvre d'une plateforme provisoire ou de filets pour éviter les chutes d'objets dans les cours d'eau ;
- en fin de chantier, nettoyer les aires de tous les déchets de chantier et remettre en l'état initial.

Un assainissement de chantier (recueil, maîtrise quantitative et qualitative des rejets) sera donc mis en œuvre et opérationnel tout au long de la durée des travaux.

Mesures spécifiques

Pour les travaux de remplacement de garde-corps, les travaux d'étanchéité du Pont d'Antignac et de réparation de fissures sur les voutes des ouvrages aux pk 108+665 et pk 111+094, aucune intervention n'aura lieu dans les cours d'eau. Les travaux seront réalisés depuis la plateforme ferroviaire existante avec appuis sur les rives.

Il en sera de même concernant les travaux de restauration et rejointoiement au niveau du perré du pont de Lège (pk 129+672)

Pour les travaux dans les cours d'eau, plusieurs mesures seront mises en œuvre :

- adaptation du planning pour travailler en période favorable ;
- aucun stockage de produits polluants à proximité des zones de travaux ;
- réalisation de batardeaux pour mise à sec des zones de travaux avec systèmes de maintien de l'écoulement des eaux de l'amont vers l'aval (gaine, pompage...) ;
- les systèmes de rejet des eaux en aval seront équipés de façon à limiter les matières en suspension (bottes de paille...) ;
- réalisation de pêches de sauvegarde avec sollicitation au préalable d'une autorisation exceptionnelle de capture et de transport du poisson avant la mise en place de batardeaux et/ou mesure d'assèchement.

Les interventions dans le cours d'eau se feront en période d'étiage (adaptation du calendrier des travaux).

Les mesures décrites pour les travaux à proximité des cours d'eau seront également appliquées.

Les zones humides

Les impacts sur les zones humides sont essentiellement liés aux accès provisoires du chantier. A noter que cet impact est en définitif faible car les accès aux zones de travaux se feront essentiellement depuis la plateforme ferroviaire existante. Les autres impacts concernent la réalisation des travaux définitifs dans les zones humides.

Des mesures spécifiques de réduction des effets sont prévues lors des travaux :

- la limitation au strict minimum de l'emprise des chantiers dans les zones humides ;
- la réalisation d'un plan de circulation des engins de chantier prévoyant l'évitement des zones humides à forts enjeux écologiques ;
- la mise en défens (piquetage différencié et interdiction d'accès) des zones humides qui se trouveraient hors emprises de chantier, mais en limite de ces dernières ;
- l'interdiction de stockage provisoire de matériaux dans les zones humides, au-delà des emprises nécessaires au projet.

Les impacts correspondent aux effets d'emprise. En effet, il n'y aura aucune incidence indirecte sur les zones humides considérant :

- le maintien des continuités hydrauliques amont / aval par le biais de dispositif adéquats,
- le décapage limité à l'horizon très superficiel du sol (terre végétale),
- la nature des travaux (accès provisoires au chantier pour l'essentiel et zone de stockage temporaire, conférer tableau page suivante),
- la superficie et la durée limitées des travaux (conférer tableau page suivante),
- les travaux n'entraîneront aucune altération des circulations d'eau pouvant exister en profondeur.

Sur l'ensemble de ces zones humides, seuls 696 m² seront impactés de manière définitive.

Le maître d'ouvrage s'engage à fournir les plans d'exécution des entreprises de travaux et le descriptif précis de l'aménagement de chaque zone de chantier dès lors que celle-ci se trouve en limite ou recoupe une zone humide.

Ces plans seront transmis au Service de Police de l'eau avant le démarrage des travaux.

A ce(s) plan(s) sera(ont) également joint(s) le protocole détaillé de remise en état de chaque zone (dont fonctionnalités zones humides).

A noter que cette obligation sera inscrite à la notice de respect de l'environnement (NRE) accompagnant le dossier de consultation des entreprises (DCE).

Les zones humides impactées par le projet feront l'objet d'une compensation en conformité avec les dispositions du SDAGE Adour-Garonne et du SAGE Vallée de la Garonne.

La gestion, l'entretien de ces zones humides compensées sont de la responsabilité de SNCF réseau et seront garantis à long terme.

La superficie de zone humide impactée définitivement par le projet s'élève à 696 m² et seront compensés à hauteur de 150 %, soit 1044 m².

Patrimoine et Paysage

Archéologie

En cas de découverte d'un vestige archéologique, les travaux seront immédiatement interrompus et la zone mise en défense. Le service régional de l'archéologie sera immédiatement informé.

Les travaux, au droit de la zone concernée, ne pourront reprendre qu'après obtention de l'autorisation

Sites patrimoniaux

Les travaux dans les sites patrimoniaux remarquables et les travaux en abords de monuments historiques relèvent du même régime d'autorisation de travaux.

Conformément à la réglementation, une demande d'autorisation de travaux sera réalisée et soumise à l'accord de l'ABF. Les éventuelles prescriptions émises par l'ABF seront strictement respectées.

D'une manière générale, une attention particulière sera apportée au maintien en propreté constante des zones de travaux et bases-vie. Si besoin, aux abords des monuments historiques et dans le SPR, les zones de travaux et bases-vie seront cachées par la mise en place de panneaux occultants de façon à minimiser l'impact paysager temporaire des travaux.

Les travaux ne seront pas de nature à gêner l'accès aux monuments.

Paysage

Une attention particulière sera apportée au maintien en propreté constante des zones de travaux et bases-vie.

Si besoin, les zones de travaux et base-vie seront cachées par la mise en place de panneaux occultants de façon à minimiser l'impact paysager temporaire des travaux.

Les routes éventuellement salies seront nettoyées par le passage d'une balayeuse.

En période de sécheresse ou de vents forts, les zones de travaux et pistes de circulation pourront être arrosées pour éviter l'envol de poussières qui pourrait entraîner des salissures et détériorer le paysage.

II. LES CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE

Le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique a émis un avis favorable en date du 7 Octobre 2022 à la réalisation du projet, assorti de 5 réserves et 2 recommandations.

SNCF Réseau a transmis, le 27 octobre 2022 à la Préfecture de Haute-Garonne, un courrier de réponse de la maîtrise d'ouvrage aux conclusions de l'enquête publique environnementale, contenant les éléments suivants :

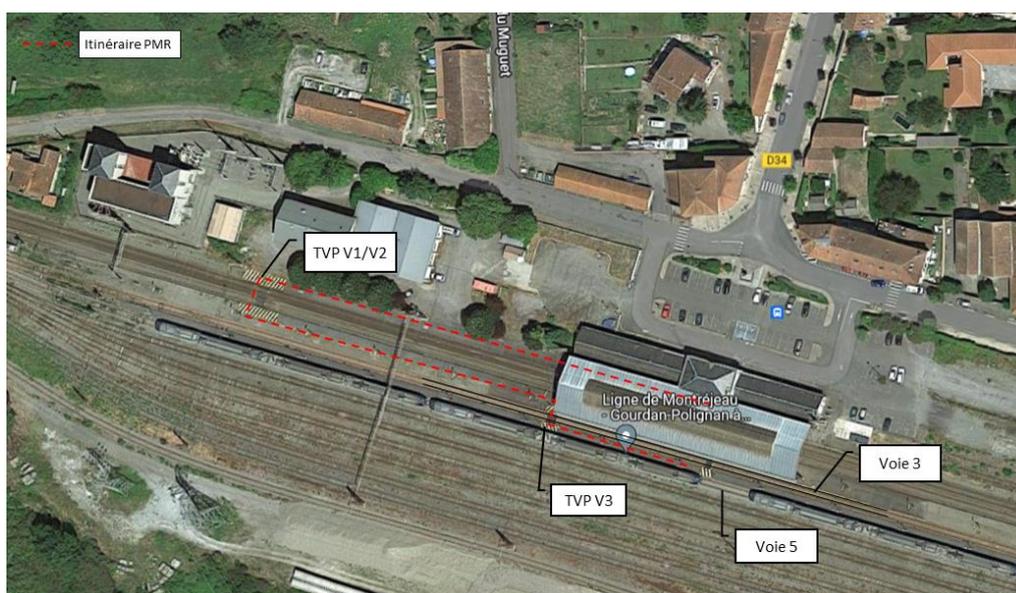
RÉSERVE 1 : réaliser un aménagement répondant aux normes PMR en gare de Gourdan Polignan autre qu'un passage planchéié.

Réponse de la Maitrise d'Ouvrage : Le cheminement actuel en gare de Gourdan Polignan est praticable par les personnes à mobilité réduite (PMR) en accompagnement par du personnel de gare.

Les trains en provenance de Luchon seront réceptionnés en voie 3 ou voie 5.

Les PMR souhaitant emprunter le train à destination de Toulouse (V1) emprunteront donc la TVP V1/V2 (Traversées des Voies par le Public) si le train de Luchon est à quai voie 3. Les PMR souhaitant emprunter le train à destination de Toulouse (V1) emprunteront donc les TVPV3 et TVP V1/V2 si le train de Luchon est à quai voie 5.

La Maitrise d'Ouvrage examinera la faisabilité technique et financière d'aménagements de mise en accessibilité PMR.



RÉSERVE 2 : Assurer la mise en œuvre d'une cellule conjointe SNCF-région Occitanie à même de fournir des interlocuteurs dédiés aux citoyens, d'assurer une communication sur l'avancement des travaux, d'anticiper ou de gérer au plus bas niveau les éventuels conflits et disposant de moyens humains et matériels dédiés.

Réponse de la Maitrise d'Ouvrage :

La Région Occitanie, futur maître d'ouvrage du projet, envisage la mise en place d'une page web dédié au projet avec un formulaire de contact. Des panneaux de communication expliquant le projet seront mis en place dans la maison de région la plus proche et dans les futures gares de la ligne à proximité des infrastructures routières. Les agents d'accueil de la maison de région de St Gaudens seront sensibilisés au projet et aux demandes des usagers/riverains/citoyens. Un mailing régulier aux communes traversées avec un kit de communication (flyers, élément de langage...) permettra d'informer sur l'avancement du projet.

RÉSERVE 3 : Intégrer le trafic de fret lourd et léger dans le schéma de circulation de la ligne.

Réponse de la Maitrise d’Ouvrage : Les structures de concertation préalable mises en place par la Région ont permis de préciser le projet de territoire et ont interrogé les acteurs locaux sur les enjeux fret. Les entreprises potentielles concernées ont été démarchées, mais n’ont pas confirmé l’opportunité à court terme. La ligne est néanmoins dimensionnée pour accueillir ce type de transport et les Installations de Terminal Embranché (ITE) seront étudiées lors des demandes des entreprises.

RÉSERVE 4 : Restreindre autant que possible la période d’exploitation commerciale avec des motrices diesels et l’autoriser au plus tard jusqu’à la date du 31/12/2025.

Réponse de la Maitrise d’Ouvrage : La Région s’est portée volontaire pour intégrer l’expérimentation des premières rames hydrogène au plan national ; l’achat des 3 rames H2 par SNCF pour cette ligne est contractualisé par la convention de financement du 30/03/21 entre la Région et SNCF Voyageurs, qui a permis à SNCF Voyageurs de notifier au constructeur une commande de 12 rames H2 pour 4 Régions dont Occitanie. La région bénéficiera donc des premiers engins disponibles dès qu’ils auront été homologués pour leur mise en circulation commerciale, à ce jour en 2026. Pour la production et la distribution d’hydrogène, la région est accompagnée par un prestataire ; l’étude est en cours et des solutions seront trouvées pour mettre en service le matériel sur la ligne dès qu’il sera disponible.

RÉSERVE 5 : Réaliser l’ensemble des réunions destinées à déterminer les mesures concrètes de gestion, de maintenance et de surveillance associées des cours d’eau sous l’autorité de l’État et en assurer une communication publique

Réponse de la Maitrise d’Ouvrage : La Maitrise d’Ouvrage s’engage à organiser et animer des réunions sur la thématique « eau » avec les différents acteurs concernés (syndicats des eaux, GEMAPI, services de l’état, acteurs locaux, etc.).

RECOMMANDATION 1 : Porter à la connaissance du public les suites données à l’avis du commissaire enquêteur dans le cadre de la présente enquête.

Réponse de la Maitrise d’Ouvrage : La présente lettre de réponses de la Maitrise d’Ouvrage au commissaire enquêteur sera intégrée aux annexes de l’Arrêté préfectoral portant autorisation environnementale concernant la modernisation de la ligne SNCF de Montréjeau à Bagnères-de-Luchon.

Cet Arrêté Préfectoral sera rendu public par les services de l’état.

RECOMMANDATION 2 : Réaliser un ou plusieurs passages à animaux sur le trajet de la ligne dont l’implantations serait à déterminer avec les spécialistes du domaine lors de la phase de travaux.

Réponse de la Maitrise d’Ouvrage : Les travaux de modernisation de la ligne Montréjeau-Luchon n’incluent pas de mise en place de clôtures de part et d’autre de la voie (excepté ponctuellement aux passages à niveaux non maintenus). Ainsi, la ligne assure une transparence des continuités écologiques pour la faune terrestre ou aquatique.