

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE BORDEAUX**

N° 2501667

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SEPANSO GIRONDE et autres

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Mme Gay
Juge des référés

La juge des référés

Audience du 4 avril 2025
Ordonnance du 10 avril 2025

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire complémentaire, enregistrés les 13 mars et 4 avril 2025, la fédération des sociétés pour l'étude, la protection, l'aménagement de la nature dans le sud-ouest section Gironde (SEPANSO Gironde), l'association Trans'Cub, le collectif Stop LGV Bordeaux Métropole pour les transports du quotidien et l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA), représentés par Me Facelina-Tabard, demandent au juge des référés, saisi sur le fondement de l'article L. 521-1 du code de justice administrative :

1°) de suspendre l'exécution de l'arrêté du 18 octobre 2024 du préfet de la Gironde portant autorisation environnementale au titre de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, en vue de la réalisation des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat et de la société SNCF Réseau, le versement de la somme de 3 000 euros en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- ils justifient d'un intérêt à agir et leurs représentants sont régulièrement mandatés pour ester en justice ;

- la condition d'urgence est remplie en raison du caractère imminent et des atteintes irréversibles à l'environnement des travaux qu'elle autorise, mais également de leur inutilité ; l'exécution des travaux engendrerait un risque financier pour l'Etat et la société pétitionnaire en cas d'annulation de l'autorisation environnementale par le juge du fond ; la société SNCF Réseau ne saurait se prévaloir d'une quelconque absence de diligences de la part des requérants pour soutenir un défaut d'urgence ;

- il existe des moyens propres à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision contestée en tant qu'elle vaut dérogation aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1 du code de l'environnement :

- il existe des solutions alternatives : d'une part, utiliser l'infrastructure existante, plutôt que de réaliser une infrastructure supplémentaire, celle des 3^{ème} et 4^{ème} voies prévues par les AFSB ; d'autre part, l'ERTMS, système européen de gestion du trafic des trains, constitue une alternative à la réalisation des AFSB ;

- le projet en cause ne répond pas à une raison impérative d'intérêt public majeur ; le projet ne renforce pas l'offre TER périurbaine, l'intégration dans une politique des déplacements et l'interconnexion avec le GPSO peuvent se réaliser indépendamment des AFSB, la légère amélioration de la sécurité routière ne peut justifier une raison impérative d'intérêt public majeur, l'intérêt public du projet est remis en cause au regard de la modification de son financement ;

- la dérogation nuit au maintien, dans un état de conservation favorable des populations des espèces protégées concernées dans leur aire de répartition naturelle ; elle nuit notamment au maintien du vison d'Europe dans un état de conservation favorable à sa survie ; le vison d'Europe aurait dû être intégré dans le périmètre de la dérogation au titre de la destruction de spécimens de l'espèce.

Par un mémoire enregistré le 2 avril 2025, la société SNCF Réseau, représentée par Me Garancher, conclut au rejet de la requête.

Elle soutient que :

- la requête est irrecevable dès lors que le collectif Stop LGV et l'association Trans Cub ne justifient pas de leur intérêt à agir et que l'association LGVEA et la fédération SEPANSO Gironde ne démontrent pas la qualité à agir de leur représentant ;

- la condition d'urgence n'est pas remplie ; aucun risque de dommage significatif à l'environnement ne justifie la suspension de l'autorisation environnementale des AFSB et l'intérêt public qui s'attache à l'exécution immédiate de cette autorisation s'y oppose ; le manque de diligence des requérants est de nature à faire échec à la caractérisation de la condition d'urgence ;

- il n'existe aucun moyen propre à créer un doute quant à la légalité de la décision attaquée.

Par un mémoire enregistré le 2 avril 2025, le préfet de la Gironde conclut au rejet de la requête.

Il soutient que :

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

- aucun des moyens soulevés n'est propre à créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 3 avril 2025, l'établissement public Société du Grand projet du Sud-Ouest (SGPSO) demande que le tribunal rejette la requête et qu'il mette à la charge des requérants le versement de la somme de 1 euro en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

La SGPSO s'en remet à l'ensemble des moyens de fait et de droit développés par le préfet de la Gironde et par la société SNCF Réseau. Elle soutient que le projet en litige répond à un intérêt public majeur.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 4 avril 2025, la communauté de communes de Montesquieu, représentée par Me Facelina-Tabard, demande que le tribunal fasse droit aux conclusions de la requête présentée par la SEPANSO Gironde et autres.

Elle invoque les mêmes moyens que ceux exposés dans la requête.

Vu :

- la requête enregistrée le 17 décembre 2024 sous le n° 2407789 par laquelle l'association Trans'Cub et autres demandent l'annulation de l'arrêté du 18 octobre 2024 ;
- la requête enregistrée le 17 février 2025 sous le n° 2501074 par laquelle la Sépanso Gironde et autres demandent l'annulation de l'arrêté du 18 octobre 2024 ;
- les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de justice administrative.

Le président du tribunal a désigné Mme Gay, vice-présidente, pour statuer sur les demandes de référé.

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

Au cours de l'audience publique tenue le vendredi 4 avril 2025 à 10 heures, en présence de Mme Souris, greffière d'audience, Mme Gay a lu son rapport et entendu :

- Me Facelina-Tabard et Me Barrere, représentant la SEPANSO Gironde, l'association Trans'Cub, le collectif Stop LGV Bordeaux Métropole pour les transports du quotidien et l'association LGVEA, qui confirme ses écritures ;
- Mme Blanchard, représentant le préfet de la Gironde, qui confirme ses écritures ;
- Me Garancher et Me Pessoa, représentants la société SNCF Réseau, qui confirment leurs écritures.

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

Une note en délibéré a été enregistrée le 7 avril 2025 à 16h18 pour la SEPANSO Gironde et autres.

Considérant ce qui suit :

1. Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) est un programme ferroviaire constitué de plusieurs opérations, la création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, sur 327 kilomètres, la création de la ligne nouvelle Dax-Espagne sur 91 kilomètres, et la réalisation d'aménagements du réseau existant au sud de Bordeaux (AFSB) et d'aménagements du réseau existant au nord de Toulouse (AFNT). Les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) concernent 12 kilomètres de la ligne existante Bordeaux-Sète et consistent en la réorganisation du plan des voies entre Bordeaux et la gare de triage d'Hourcade, la création d'une voie supplémentaire à la voie ferrée existante depuis Hourcade jusqu'au raccordement à la ligne nouvelle prévue au sud de Saint-Médard-d'Eyrans et l'implantation de deux voies supplémentaires aux abords de la gare de Bègles et des haltes de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans. Par un arrêté du 25 novembre 2015, le préfet de la Gironde a déclaré d'utilité publique, au profit de SNCF Réseau, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux. Par un jugement du 29 juin 2017, le tribunal administratif de Bordeaux, à la demande de l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA) et autres, a annulé cet arrêté. A la suite de l'annulation de ce jugement par un

arrêt de la cour administrative d'appel de Bordeaux du 17 octobre 2019, le préfet de la Gironde a, par arrêté du 26 septembre 2022, prorogé les effets de la déclaration d'utilité publique jusqu'au 14 mars 2028. Le 31 janvier 2023, la société SNCF Réseau a déposé une demande d'autorisation environnementale pour réaliser ces aménagements. Par un arrêté du 18 octobre 2024, le préfet de la Gironde a délivré à la société SNCF Réseau une autorisation environnementale en application de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, qui vaut autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées au titre du 4°) de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, autorisation de défrichement au titre de l'article L. 341-3 du code forestier, absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L. 414-4 du code de l'environnement et autorisations prévues aux articles L. 631-32 et L. 632-1 du code du patrimoine pour les projets d'infrastructures terrestre linéaire de transport liée à la circulation routière ou ferroviaire réalisés pour le compte d'Etats étrangers ou d'organisations internationale, de l'Etat, de ses établissements publics et concessionnaires. La fédération des sociétés pour l'étude, la protection, l'aménagement de la nature dans le sud-ouest section Gironde (SEPANSO Gironde), l'association Trans'Cub, le collectif Stop LGV Bordeaux Métropole pour les transports du quotidien et l'association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA) demandent au juge des référés, saisi sur le fondement de l'article L. 521-1 du code de justice administrative la suspension de l'exécution de l'arrêté préfectoral du 18 octobre 2024.

Sur les interventions :

2. La société du Grand projet du Sud-Ouest (SGPSO), établissement public créé par l'ordonnance n° 2022-307 du 2 mars 2022, dont la mission est de contribuer au financement de l'infrastructure ferroviaire dénommée « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest » constitué notamment des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, justifie d'un intérêt suffisant au maintien de la décision attaquée. Ainsi son intervention est recevable.

3. La communauté de communes de Montesquieu justifie, eu égard à la nature et à l'objet du litige, d'un intérêt suffisant à la suspension de l'exécution de l'arrêté attaqué. Ainsi, son intervention est recevable.

Sur les conclusions présentées sur le fondement de l'article L. 521-1 du code justice administrative :

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

5. L'urgence justifie que soit prononcée la suspension d'un acte administratif lorsque l'exécution de celui-ci porte atteinte, de manière suffisamment grave et immédiate, à un intérêt public, à la situation du requérant ou aux intérêts qu'il entend défendre. Il appartient au juge des référés d'apprécier concrètement, compte tenu des justifications fournies par le requérant, si les effets de l'acte litigieux sont de nature à caractériser une urgence justifiant que, sans attendre le jugement de la requête au fond, l'exécution de la décision soit suspendue. L'urgence doit être appréciée objectivement et compte tenu de l'ensemble des circonstances de l'affaire, à la date à laquelle le juge des référés se prononce.

6. Pour justifier de l'urgence à suspendre l'exécution de l'autorisation environnementale contestée, les requérants se prévalent du caractère imminent et des atteintes irréversibles à l'environnement des travaux qu'elle autorise, et contestent l'utilité et l'intérêt public des aménagements en cause.

7. Les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux nécessitent un élargissement de la plateforme ferroviaire actuelle qui implique le déplacement de voiries routières, la création d'une plateforme ferroviaire, la construction d'ouvrages d'art, l'adaptation des ouvrages hydrauliques, la mise en œuvre de dispositifs d'assainissement pluviaux, le déplacement de la sous-station électrique de Saint-Médard d'Eyrans, le réaménagement de la gare de Bègles et des haltes, la suppression de six passages à niveaux situés sur les communes de Cadaujac et de Saint-Médard d'Eyrans, les rétablissements nécessaires au fonctionnement du réseau routier local, la création de pôles d'échanges multimodaux au droit des haltes TER. Deux sites Natura 2000 sont concernés par le projet, la zone spéciale de conservation (ZSC) « bocage humide de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans » incluse dans l'emprise du projet et la ZSC « réseau hydrographique du Saucats et du Gâts-Mort » à l'extérieur de la zone d'étude mais située immédiatement à l'amont de l'aire d'étude dont les milieux peuvent être potentiellement affectés par ce projet. Il résulte notamment du dossier de demande de dérogation espèces protégées (pièce D) que le pétitionnaire a identifié des secteurs d'enjeux forts et majeurs qui concernent les vallées humides et leurs boisements et prairies associés : Estey de Franc, Eau Blanche et marais de Cadaujac, Péguillère, Cordon d'Or et Milan. Il ressort des termes de l'article 19 de l'arrêté contesté qu'il est dérogé à l'interdiction de destruction, altération des habitats de 97 espèces animales protégées et à l'interdiction de destruction accidentelle, capture, déplacement et perturbation des spécimens de 22 espèces animales protégées.

8. En premier lieu, les requérants soutiennent que les travaux devant être réalisés de manière imminente vont, par nature, causer des effets irréversibles aux espèces protégées identifiées sur le terrain d'emprise du projet et notamment la petite faune, au premier rang de laquelle figure le vison d'Europe. Le vison d'Europe est une espèce protégée qui figure à l'article 1^{er} de l'arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département et qui est classée « en danger critique d'extinction » par les listes rouges française (2017), européenne (2012) et mondiale (2011) de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). Il est constant que le projet présente, au titre des impacts bruts, avant application de toute mesure d'évitement ou de réduction, un niveau fort en phase travaux à l'égard de l'habitat du vison d'Europe et un risque de destruction accidentelle de spécimens du vison d'Europe par écrasement, lors des opérations de débroussaillage et défrichement. Toutefois, d'une part, quant à l'imminence des travaux, la société SNCF réseau fait valoir sans être sérieusement contestée par la production d'éléments probants, que les travaux susceptibles d'avoir un impact durable sur les milieux naturels et plus particulièrement l'habitat du vison d'Europe ont déjà été en partie réalisés entre fin octobre 2024 à mi-mars 2025, et ne seront pas repris avant l'automne 2025 pour les opérations restantes, ce qui est corroboré notamment par le dossier de demande de dérogation espèces protégées et le point 30 de l'article 17 de l'arrêté contesté qui indiquent que la planification des travaux est adaptée au cycle biologique des espèces afin de prendre en compte notamment les périodes d'élevage des jeunes pour le vison d'Europe (mesure de réduction (MR) 01). D'autre part, quant aux effets des travaux sur l'environnement et notamment sur le vison d'Europe, il résulte de l'instruction et notamment du dossier de demande de dérogation des espèces protégées qu'en premier lieu, à l'issue des différentes études réalisées et de la concertation menée avec les services de l'Etat et les élus locaux, l'emprise totale au sol du projet a été réduite de 56,57 ha au stade de l'étude préalable à la déclaration d'utilité publique en juin 2014 à 40,21 ha en 2022 et la surface d'habitat du vison d'Europe, impactée par le projet, de 25,36 ha à 3,2 ha. En deuxième lieu,

de nombreuses mesures de réduction ont été prescrites par l'arrêté contesté, en adéquation avec le plan national d'actions en faveur du vison d'Europe 2021-2030. Ainsi, dans les zones favorables au vison d'Europe, un effarouchement en amont du broyage de la végétation sera effectué et sera suivi d'un premier passage avec une hauteur de coupe à minimum 20 cm du sol, de manière centrifuge, en privilégiant un broyage manuel ou, a minima, en utilisant un engin adapté, équipé de lames ou disques de coupe placés à l'arrière de l'engin pour laisser le temps aux animaux de fuir et limiter les projections et de chenille pour réduire la compaction du sol (MR10). Afin d'éviter l'écrasement d'individus gîtés, le dessouchage des arbres dans les secteurs favorables au vison d'Europe, sera effectué hors période sensible et chaque arbre sera inspecté par un expert pour détecter la présence éventuelle d'individus à l'intérieur (MR13). Pour empêcher la pénétration des individus dans l'emprise chantier et pour éviter tout risque d'écrasement, une barrière anti-intrusion (bâches lisses ou impossibles à escalader de 80 cm de haut, en surclôture aux barrières de délimitation physique) sera posée particulièrement autour des zones sensibles (MR11). Dans les zones de déplacements quotidiens des espèces, des corridors fonctionnels seront maintenus pour permettre notamment au vison d'Europe d'emprunter les berges du réseau hydrographique en délimitant un accès d'un mètre de large depuis le pied de berge jusqu'à son haut ainsi qu'entre les premiers arbres et la limite d'emprise (MR12). Afin de limiter les collisions avec la faune, une limitation de vitesse (30km/h) aux abords des emprises et dans la bande chantier est imposée (MR08). La ripisylve existante sera reconstituée par replantation des essences initialement présentes par des techniques de génie végétal afin de recréer un habitat fonctionnel à proximité immédiate d'un cours d'eau (MR19). Par ailleurs, le projet améliore la situation existante en intégrant des mesures d'aménagements des ouvrages d'art hydrauliques, lors de leurs prolongements côté voie nouvelle, permettant le rétablissement des corridors de la faune terrestre et la transparence écologique de l'infrastructure vis-à-vis des déplacements d'espèces (MR 22). Il est également prévu un renforcement du maillage de haies, des linéaires arborés, le traitement des lisières ainsi que la plantation de boisements humides en bordure et de part et d'autre du projet, qui permettra la constitution de corridors de transit empruntés par la faune (MR25). Au vu de l'ensemble de ces mesures d'évitement et de réduction, et en l'absence d'éléments probants permettant de remettre en cause le dossier de demande de dérogation espèces protégées qui qualifie de négligeable l'impact résiduel du projet à l'égard du risque de destruction accidentelle de spécimens de vison d'Europe, ce dernier ne peut être regardé comme suffisamment caractérisé. Par ailleurs, l'arrêté contesté prévoit en son article 20, des mesures de compensations qui feront l'objet d'un suivi. Compte tenu de la sensibilité et des enjeux liés à l'espèce du vison d'Europe, la surface à compenser est estimée à 15,36 ha, soit 4,8 fois la surface de l'impact résiduel de 3,2 ha et il résulte de l'instruction que le porteur de projet a prévu une compensation à hauteur de 18,04 ha. Par suite, si les travaux autorisés par l'arrêté litigieux auront un impact résiduel sur les habitats du vison d'Europe, les effets de ces travaux ne peuvent être qualifiés d'irréversibles sur l'état de conservation du vison d'Europe.

9. En second lieu, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, déclarés d'utilité publique, sont indispensables pour la réalisation du programme grand projet du sud-ouest (GPSO), dont la réalisation présente des enjeux stratégiques au plan national et européen et qui vise, en augmentant le trafic ferroviaire, à encourager une mobilité plus durable à l'échelle du grand sud-ouest et à renforcer le maillage ferroviaire pour relier les territoires, afin de les rendre plus accessibles et plus attractifs. Par ailleurs, les AFSB ont pour objectifs de fluidifier le trafic ferroviaire au sud de Bordeaux, d'acquérir la capacité nécessaire pour absorber les nouveaux trafics : TGV, TER et Fret, d'améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs et de créer des pôles d'échanges multimodaux (bus / train) au droit des quatre points d'arrêt. Ils contribueront à la diminution de gaz à effet de serre eu égard au report modal et à l'amélioration de la sécurité routière par la suppression de six passages à niveaux. Si les requérants contestent l'utilité de ces aménagements, il ressort des pièces du dossier et notamment du rapport d'analyse technique sur le

projet AFSB réalisé en janvier 2025 qu'en l'absence de troisième voie, il n'apparaît pas envisageable de proposer une desserte périurbaine à la demi-heure et une desserte au quart d'heure ultérieurement, homogène sur les différents points d'arrêts et gares entre Bordeaux et Langon. En outre, la ligne à grande vitesse du projet GPSO porterait les deux voies au sud de Bordeaux au maximum de leur capacité sans aucune réserve de développement aux heures de pointe. Si les requérants affirment que les prévisions de trafic de 380 000 voyageurs TER par an supplémentaires lors de la mise en service étaient surestimées, elles ne peuvent être remises en cause par les seules données de fréquentation actuelle qu'ils produisent. Enfin, il ne résulte pas de l'instruction que la mise en place de l'ERTMS qui est un système de signalisation et de communication embarqué qui permet une fiabilisation des circulations et de la sécurité, serait de nature à affecter la nécessité de réaliser ces aménagements afin de satisfaire les besoins capacitaires du réseau ferroviaire. Par suite, les AFSB présentent un intérêt public, sans que les requérants puissent utilement se prévaloir de sa remise en cause en raison de la modification des modalités de financement du projet.

10. Dans les circonstances de l'espèce, eu égard à l'intérêt public qui s'attache à la réalisation des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au vu des conséquences d'une suspension de l'exécution de l'acte contesté quant au report de la mise en service de ces aménagements et de la réalisation du GPSO et à son impact financier, la condition d'urgence, qui doit s'apprécier objectivement et globalement, n'est pas remplie. Par suite et sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les moyens tirés de l'existence d'un doute sérieux sur la légalité de la décision en litige, les conclusions présentées sur le fondement de l'article L. 521-1 du code de justice administrative doivent être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

11. 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 et de la société SNCF Réseau qui ne sont pas, dans la présente instance, la partie perdante, la somme que les requérants demandent au titre des frais exposés par eux et non compris dans les dépens. Les conclusions présentées à ce même titre par la SGPSO, qui en sa qualité d'intervenante n'est pas partie à l'instance, ne peuvent également qu'être rejetées.

O R D O N N E :

Article 1^{er} : Les interventions de la société du Grand projet du Sud-Ouest (SGPSO) et de la communauté de communes de Montesquieu sont admises.

Article 2 : La requête n° 2501667 est rejetée.

Article 3 : Les conclusions présentées par le SGPSO sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 4 : La présente ordonnance sera notifiée à l'association Trans'Cub, représentant unique des requérants, au préfet de la Gironde, à la société SNCF Réseau, à la société du Grand projet du Sud-Ouest (SGPSO) et à la communauté de communes de Montesquieu.

Fait à Bordeaux, le 10 avril 2025.

La juge des référés,

La greffière,

N. Gay

E. Souris

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

Pour expédition conforme,
La greffière,