



Autorité environnementale

Conseil général de l'environnement et du développement durable

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
relatif à l'augmentation de capacité des installations
ferroviaires de la gare Matabiau à Toulouse (phase 2)**

N°Ae: 2010-50

Avis établi lors de la séance du 8 décembre 2010 (n° d'enregistrement : 007502-01)

de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

La formation d'Autorité environnementale [a] du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 8 décembre 2010. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'étude d'impact du projet d'augmentation de capacité des installations ferroviaires de la gare Matabiau à Toulouse (phase 2).

Etaient présents et ont délibéré :Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur l'étude d'impact du projet d'augmentation de capacité des installations ferroviaires de la gare Matabiau à Toulouse (phase 2).

Etaient absentes ou excusées :Mmes Bersani, Jaillet.

*
* *

Résumé de l'avis

L'opération soumise à l'AE consiste en une réorganisation du plan de voies de la gare Matabiau, afin d'en accroître la capacité.

L'AE recommande de compléter l'étude d'impact par un exposé des perspectives d'accroissement ou d'amélioration des services ferroviaires (TER, grandes lignes et TGV, fret), rendant nécessaire cette augmentation de capacité.

En ce qui concerne le bruit, l'AE recommande :

- que l'aire d'étude acoustique s'étende à l'ensemble des abords de la gare Matabiau (y compris les installations de Raynal) susceptibles d'être soumis à l'impact acoustique de l'opération, et que l'aire d'étude acoustique soit justifiée dans l'étude d'impact ;
- que l'analyse des effets acoustiques prenne en compte les prévisions de trafic à long terme, et que la période retenue pour ces prévisions soit justifiée dans l'étude d'impact ;
- que le thème « impacts acoustiques » soit introduit dans le tableau de synthèse des impacts permanents.

L'AE recommande d'insérer dans l'étude d'impact une présentation précise de l'aménagement des terrains qui seront libérés par la mise en œuvre du projet.

*
* *

a Ci-après désignée par AE.

Avis

Par lettre du 11 octobre 2010, Réseau Ferré de France (RFF) a saisi l'AE de l'étude d'impact du projet d'augmentation de capacité des installations ferroviaires de la gare Matabiau à Toulouse (phase 2).

Le préfet de la Haute Garonne a été consulté au titre de ses attributions en matière d'environnement.

Sur le rapport de Messieurs Dominique LEBRUN et Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'AE a rendu le présent avis.

1 Consistance de l'opération

L'opération soumise à l'AE consiste en une réorganisation du plan de voies de la gare Matabiau, afin d'en accroître la capacité.

L'idée générale est de faire fonctionner la gare en trois « blocs » indépendants, chaque bloc étant un groupe de voies spécialisé dans la desserte d'une zone géographique.

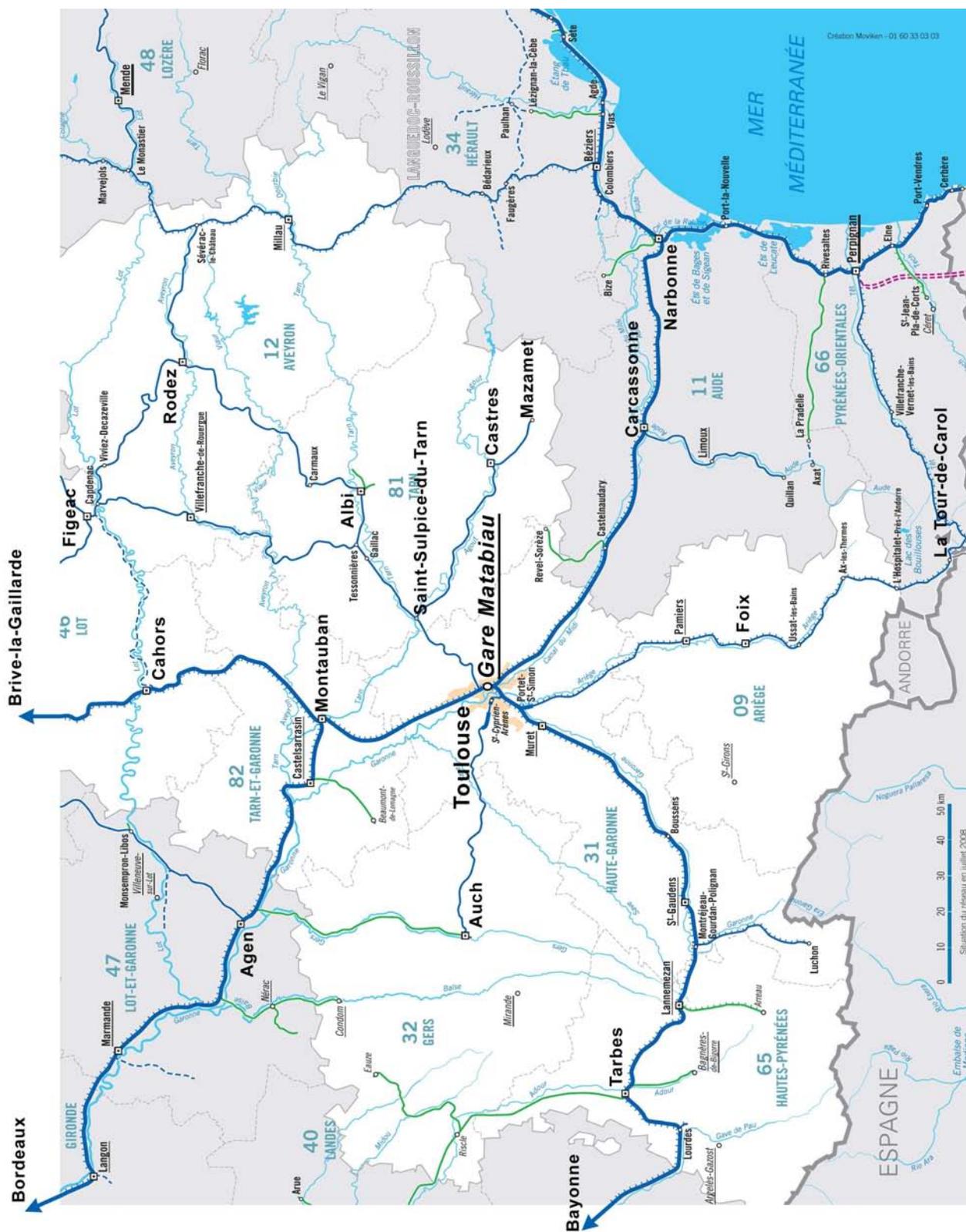
Le « bloc nord-est » dessert Saint-Sulpice-du-Tarn, Figeac, Albi et Rodez, Castres et Mazamet. Il a été aménagé dans le cadre du contrat de projets 2000-2006 entre l'Etat et la région Midi-Pyrénées, sous la dénomination de « phase 1 ».

La phase 2, objet du présent avis, concerne :

- le « bloc sud-ouest », qui desservira Auch, Tarbes et Bayonne, Foix et La Tour-de-Carol ;
- le « bloc central », qui desservira au nord Montauban, Agen et Bordeaux, Cahors et Brive-la-Gaillarde, et au sud Carcassonne et Narbonne.

Les aménagements du plan de voies comprendront principalement la création de deux voies de manœuvre en impasse, l'allongement d'une voie à la longueur requise pour la réception des rames de type TGV-Atlantique, la transformation d'une voie en impasse en une voie traversante, et la création d'une voie nouvelle en impasse (voie IC) empiétant sur l'assiette de deux bâtiments à démolir (ancien Tri-Postal, Wagons-Lits).

Ces travaux sont localisés dans les emprises ferroviaires existantes.



2 Procédures

L'opération d'augmentation de capacité de la gare Matabiau n'est pas soumise à une enquête publique en application du code de l'expropriation.

Elle n'est pas non plus soumise à une enquête publique en application du code de l'environnement [b].

En raison de son coût supérieur à 1,9 M€, cette opération fait l'objet d'une étude d'impact [c] qui sera mise à disposition du public [d].

3 Analyse de l'étude d'impact

3-1 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

L'étude d'impact expose que la gare Matabiau est saturée à certaines heures de pointe, ce qui rend l'exploitation fragile, et qu'un accroissement de la capacité d'accueil est nécessaire pour permettre les développements prévus des services régionaux (TER), des services grandes lignes et du fret.

L'étude d'impact n'en dit guère plus sur la consistance de ces développements prévus.

Pour la bonne information du public, l'AE recommande de compléter l'étude d'impact par un exposé des perspectives d'accroissement ou d'amélioration des services ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'accueil des TGV-Atlantique et le « plan rail Midi-Pyrénées 2008-2013 ». Ce plan, impulsé par le conseil régional de Midi-Pyrénées, prévoit la rénovation de 500 kilomètres de voies ferrées et le doublement du trafic régional de voyageurs d'ici 2020 [e].

L'étude d'impact ne présente pas de variante. Mais on peut admettre qu'une réorganisation un peu différente du plan de voies dans les emprises existantes ne modifierait pas sensiblement les impacts de l'opération à objectif global inchangé.

3-2 Analyse de l'étude d'impact en ce qui concerne les impacts acoustiques du projet

L'étude d'impact comporte une description des effets acoustiques résultant de la création de la voie 1C et de la démolition des bâtiments de l'ancien Tri Postal et des Wagons Lits, qui font actuellement écran entre les voies ferrées et le boulevard Bonrepos. Les effets acoustiques sont analysés sur des habitations situées boulevard Bonrepos en face des bâtiments à démolir.

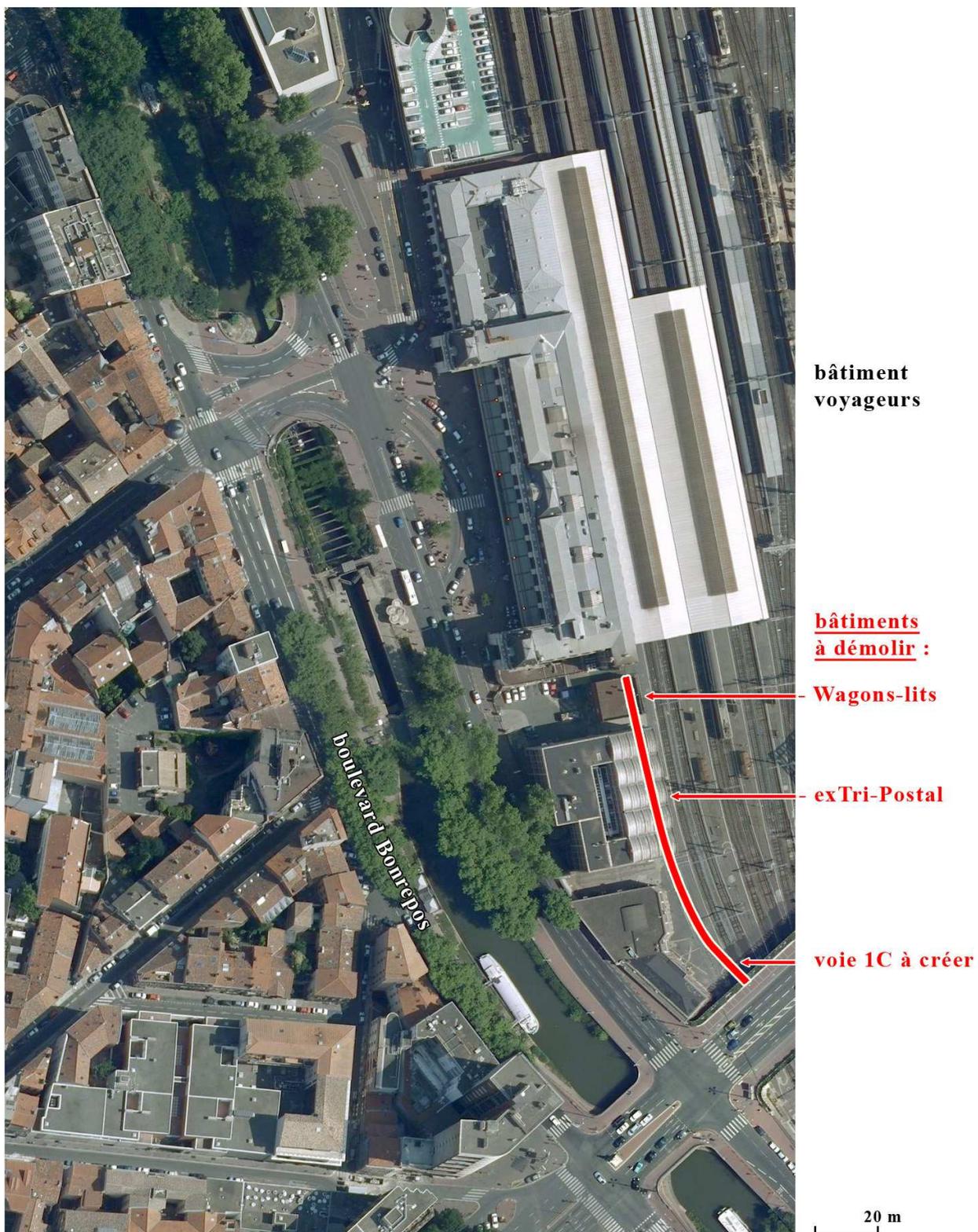
Cette étude appelle des observations de la part de l'AE.

b Code de l'environnement, annexe 1 à l'article R. 123-1, 9°.

c Code de l'environnement, article R. 122-8.

d Code de l'environnement, article R. 122-12.

e Sur ce sujet, on pourra consulter le site du conseil régional de Midi-Pyrénées : www.midipyrenees.fr



le canal du Midi et la gare Matabiau

En premier lieu, l'AE recommande que l'aire d'étude acoustique ne se limite pas aux seules habitations situées derrière les bâtiments à démolir, mais s'étende à l'ensemble des abords de la gare Matabiau (y compris les installations de Raynal) susceptibles d'être soumis à l'impact acoustique de l'opération.

L'AE recommande que l'aire d'étude acoustique soit justifiée dans l'étude d'impact.

En deuxième lieu, le niveau de trafic futur retenu dans l'étude d'impact est pris égal à celui d'aujourd'hui.

Or une étude d'impact doit analyser les effets permanents d'un projet sur l'environnement [f], ce qui englobe les niveaux sonores émis par une infrastructure modifiée tout au long de la vie [g].

L'AE recommande que l'analyse des effets acoustiques prenne en compte les prévisions de trafic à long terme. L'AE recommande que la période retenue pour ces prévisions soit justifiée dans l'étude d'impact.

Enfin, l'AE recommande d'introduire le thème « impacts acoustiques » dans le tableau de synthèse des impacts permanents.

3-3 Analyse des autres chapitres de l'étude d'impact

La description des impacts de chantier et de leurs mesures d'évitement ou de réduction n'appelle pas d'observation.

Hormis les impacts acoustiques, le seul impact permanent de l'opération est la modification du paysage apportée par la démolition des bâtiments de l'ancien Tri-Postal et des Wagons Lits, sis en bordure du canal du Midi. Cette démolition modifiera les abords du canal, qui est un site classé au titre de la loi du 2 mai 1930 [h] et classé dans le Patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO. Une telle modification aurait mérité d'être présentée de manière détaillée dans l'étude d'impact.

L'AE recommande d'insérer dans l'étude d'impact une présentation précise de l'aménagement des terrains qui seront libérés par la mise en œuvre du projet.

Pour le reste l'AE recommande :

- de compléter l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, qui n'estime pas les avantages à attendre du report des transports de la route vers le fer ;
- de compléter l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'il permet d'éviter, qui ne saurait se limiter à la seule énumération de l'efficacité énergétique des divers modes de transport ;
- de procéder aux ajustements rédactionnels mentionnés en bas de page [i] ;

f Code de l'environnement, article R. 122-3 II 2°.

g Ainsi que le rappelle l'*Instruction relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures ferroviaires existantes* jointe à la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire.

h Cette loi est aujourd'hui codifiée dans les articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement.

i Eviter l'emploi de l'expression « contrainte environnementale ».

Présenter les tableaux des niveaux de bruit dus au projet dans un format suffisamment grand pour qu'ils deviennent aisément lisibles par l'ensemble du public.

- d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

*
* *