



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif à l'aménagement du nœud ferroviaire de Metz (Montigny-lès-Metz et Metz-Ville)

n°Ae: 2011-20

Procédure d'adoption de l'avis n°Ae 2011-20

Par lettre du 9 mars 2011, le directeur des infrastructures de transport a saisi la formation d'Autorité environnementale [a] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de l'étude d'impact du projet d'aménagement du nœud ferroviaire de Metz.

L'Ae a consulté le préfet de la Moselle au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'Ae a également consulté le ministère de la santé.

L'Ae a pris connaissance de l'avis en date du 29 avril 2011 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Lorraine.

Sur le rapport de Messieurs Dominique LEBRUN et Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis le 8 juin 2011.

Etaient présents lors de la délibération : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Merrheim, Rouquès, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres de l'Ae 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'aménagement du nœud ferroviaire de Metz.

Etaient absents : Mmes Jaillet, Vestur, M. Letourneux.

*
* *

a Ci-après désignée par Ae.

Résumé de l'avis

Dans sa configuration actuelle, la gare de Metz-Ville ne pourra faire face à l'accroissement prévisible du nombre des voyageurs régionaux sans difficultés de gestion des circulations de trains aux heures de pointe.

Le projet soumis à l'Ae a pour objectif d'accroître la capacité du nœud ferroviaire de Metz et consiste principalement en la mise à quais voyageurs des voies 4 et 5, des modifications du plan de voies, la modernisation de la signalisation, le remplacement du poste d'aiguillage de Metz-Ville par un poste informatisé, le rattachement des postes d'aiguillage de Metz-Ville et de Metz-Sablons à un poste de commande centralisée du réseau de la zone Lorraine à édifier à Pagny-sur-Moselle.

Réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France, ces travaux s'accompagneront d'une réduction de 125 à 100 km/h de la vitesse maximale à Montigny-lès-Metz afin de faciliter l'exploitation.

Les observations de l'Ae portent essentiellement sur l'évaluation de l'impact sonore. L'Ae recommande principalement :

- d'exposer les raisons du choix du maître d'ouvrage entre trois variantes d'exploitation du trafic fret ;
- de faire porter l'étude acoustique de l'étude d'impact sur les abords de la totalité du linéaire ferroviaire depuis Montigny-lès-Metz jusqu'à la gare de Metz-Ville ;
- d'estimer le trafic à long terme, en justifiant la prévision faite ;
- de ne prendre en compte l'effet du plafonnement des vitesses à 100 km/h que pour ceux des trains qui circulent aujourd'hui au-delà de cette vitesse, et pour leur vitesse réelle ;
- de présenter les niveaux de bruit actuels et futurs à long terme, de jour et de nuit, en façade des habitations voisines des voies ferrées depuis Montigny-lès-Metz jusqu'à la gare de Metz-Ville, et de supprimer de l'étude d'impact les développements faisant appel à une méthode globale appliquée en dehors de son domaine de validité.

*
* *

Avis

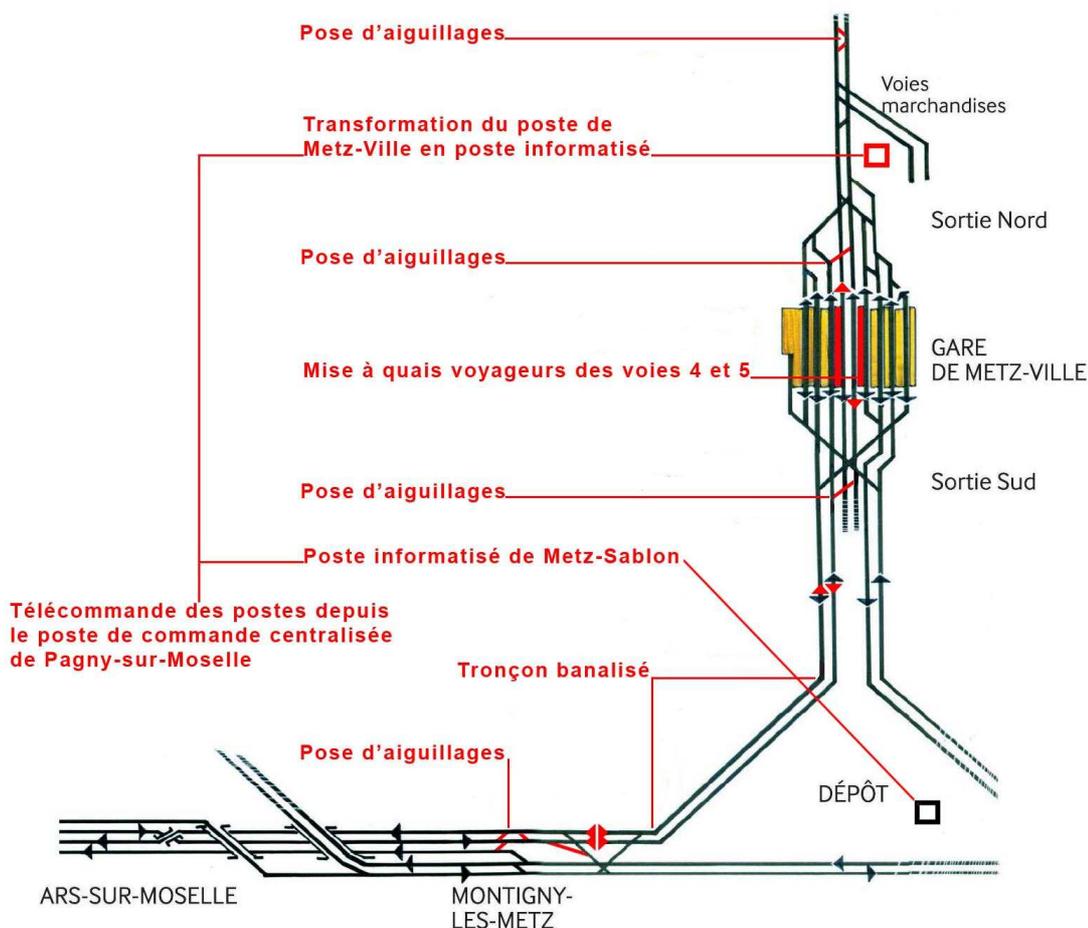
1 Objectifs et consistance du projet

1-1 L'augmentation récente du trafic TER et la mise en service de la ligne à grande vitesse Est ont mis en évidence les limites de capacité de la gare de Metz-Ville.

Dans sa configuration actuelle, cette gare ne pourra faire face à l'accroissement prévisible du nombre des voyageurs régionaux sans difficultés de gestion des circulations de trains aux heures de pointe.

1-2 Le projet soumis à l'Ae a pour objectif d'accroître la capacité du nœud ferroviaire de Metz et consiste principalement en :

- la création de quais à voyageurs desservant les voies 4 et 5 de la gare de Metz-Ville ;
- des modifications du plan de voies en gare de Metz-Ville et à Montigny-lès-Metz ;



- la modernisation de la signalisation ;
- le remplacement du poste d'aiguillage de Metz-Ville, de technologie obsolète, par un poste informatisé ;
- le rattachement des postes d'aiguillage de Metz-Ville et de Metz-Sablons à un poste de commande centralisée du réseau de la zone Lorraine à édifier à Pagny-sur-Moselle à côté du poste de commande centralisée de la ligne à grande vitesse.

Ces travaux s'accompagneront d'une réduction de 125 à 100 [b] km/h de la vitesse maximale à Montigny-lès-Metz afin de faciliter l'exploitation.

Le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France.

- 1-3 Dans sa séance du 27 avril 2011, l'Ae a délibéré un avis n°Ae 2011-10 relatif au prolongement vers l'est du passage souterrain « départ » de la gare de Metz-Ville. Ce dernier projet est fonctionnellement indépendant de l'aménagement du nœud ferroviaire de Metz, mais doit être réalisé avant afin de limiter les perturbations de la circulation des trains dans cette gare.

2 Procédures

Le montant des travaux (133 M€) étant supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, le projet fait l'objet d'une étude d'impact [c].

Le projet, qui ne nécessite pas d'extension de l'emprise de la gare, n'est pas soumis à une enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement [d].

L'étude d'impact sera mise à la disposition du public [e].

Le dossier soumis à l'Ae ne comporte pas l'évaluation des incidences de l'opération sur les sites Natura 2000 désormais exigée par la réglementation [f]. Il devra être complété pour respecter formellement cette réglementation [g] lors de la mise à la disposition du public.

b Et non à 110 km/h comme indiqué par erreur page 15 de l'étude d'impact.

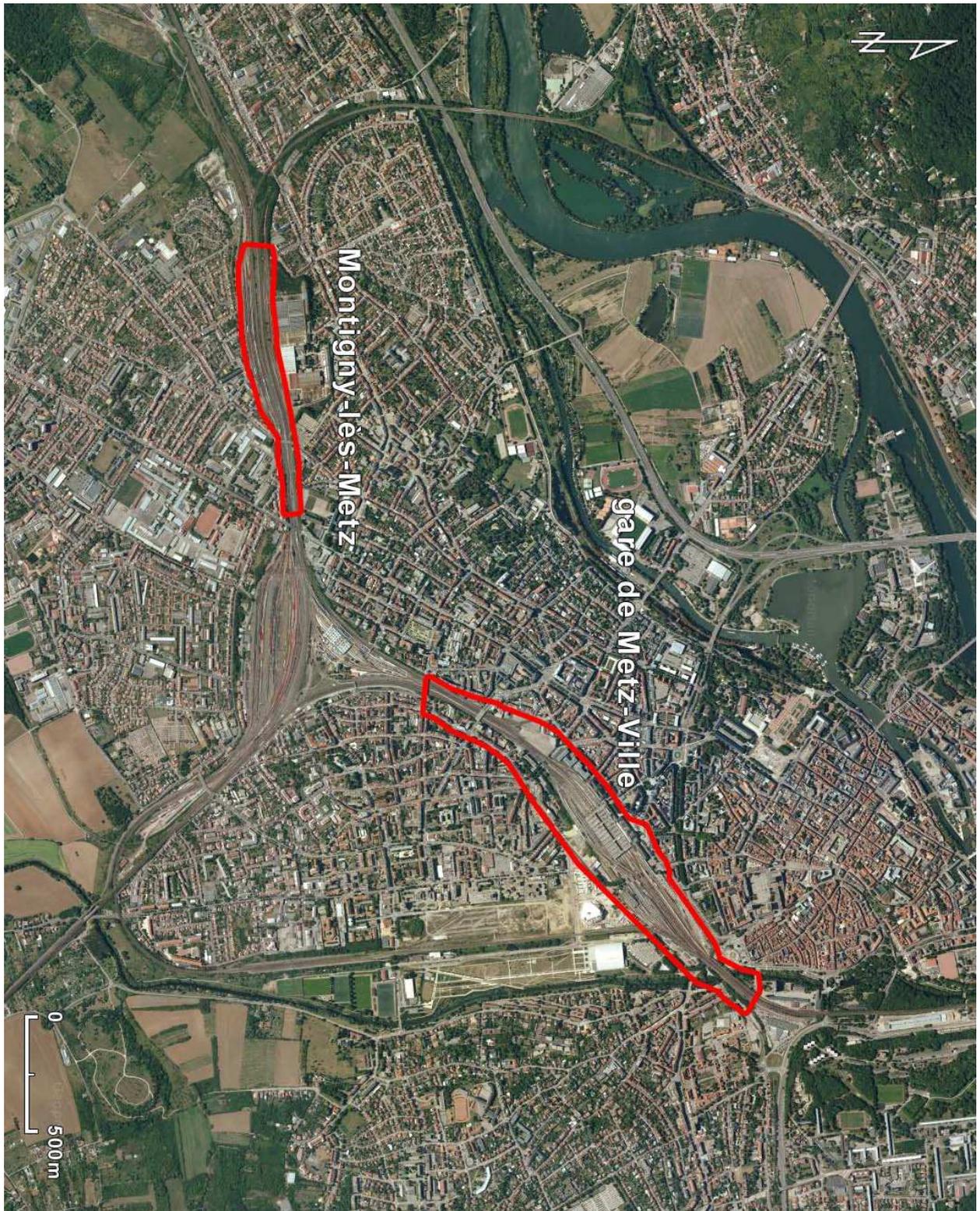
c Code de l'environnement, article R. 122-8 I.

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

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

f Code de l'environnement, 3° de l'article R. 414-19 I et article R. 414-21.

g Il manque au moins la cartographie des sites Natura 2000 et l'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Cette cartographie et cet exposé sont prévus par les dispositions du 2° de l'article R. 414-23 I du code de l'environnement.



Les deux zones de l'aire d'étude acoustique

3 Analyse de l'étude d'impact

3-1 Evaluation des impacts sonores

3-1-1 Les niveaux sonores affectant les bâtiments proches des voies ferrées vont varier :

- à la hausse en raison de l'accroissement du nombre des circulations de trains et, dans une des variantes d'exploitation du nœud ferroviaire, en raison de l'augmentation de la vitesse des trains de fret en gare de Metz-Ville ;
- à la baisse en raison de la diminution de la vitesse maximale des trains à Montigny-lès-Metz et, dans une autre variante d'exploitation, en raison du détournement des trains de fret afin qu'ils ne traversent plus la gare de Metz-Ville.

3-1-2 L'étude d'impact présente deux méthodes de prévision de l'évolution des niveaux sonores :

- d'une part le calcul des niveaux de bruit en façade des bâtiments riverains du domaine ferroviaire, ainsi que le prévoit la réglementation acoustique ^[h] ;
- d'autre part une estimation globale de la variation des niveaux sonores, mais selon une méthode appliquée en dehors de son domaine de validité ^[i], ce qui conduit dans le cas d'espèce à des résultats non représentatifs de l'évolution des niveaux de bruit en façade des bâtiments ^[j] et, en tout état de cause, ne fournit pas les niveaux de bruit.

L'Ae recommande de supprimer de l'étude d'impact les développements faisant appel à cette méthode et de s'y limiter au calcul et à la présentation des niveaux de bruit en façade prévus par la réglementation.

3-1-3 L'étude d'impact analyse les effets acoustiques de trois variantes d'exploitation du nœud ferroviaire de Metz, qui ne diffèrent qu'en ce qui concerne les trains de fret.

Dans la variante 1, les trains de fret traversent la gare de Metz-Ville, comme aujourd'hui, mais à une vitesse portée de 30 à 60 km/h. Pour respecter la réglementation acoustique, l'adoption de cette variante nécessiterait l'édification d'écrans anti-bruit et l'insonorisation de façade de divers bâtiments ^[k].

Dans la variante 2, les trains de fret ne traversent plus la gare de Metz-Ville et sont détournés sur les voies dites de contournement fret de Metz. Si cette variante est la plus favorable pour les riverains de la gare de

- h Code de l'environnement, articles R. 571-4 et R. 571-5, et arrêté du 8 novembre 1999 *relatif au bruit des infrastructures ferroviaires*.
- i La méthode utilisée dans l'étude d'impact repose sur une équation reliant la variation du niveau de bruit aux variations du nombre des trains et des vitesses. Cette équation n'est exacte que si tous les trains sont identiques et circulent à la même vitesse. Or l'étude d'impact applique cette équation à des trains différents, ce qui revient à additionner arithmétiquement des niveaux de bruit exprimés en dB(A) alors que le cumul de ces niveaux de bruit ne peut se faire que par la formule d'addition quadratique rappelée par la circulaire du 25 juillet 1996 *relative au classement des infrastructures de transports terrestres*.
- j Par exemple, cette méthode conduit à estimer à +4,6 dB(A) l'augmentation globale du niveau de bruit en gare de Metz dans le cas de la variante 1 alors que les niveaux de bruit calculés en façade des bâtiments varient de +0,3 à +7,0 dB(A) selon les bâtiments et les étages.
- k Mesures qualifiées de « compensatoires » dans l'étude d'impact alors qu'il s'agit de mesures « réductrices » de l'impact.

Metz-Ville, l'étude d'impact ne fournit pas d'éléments d'appréciation des impacts acoustiques aux abords des voies de contournement fret.

Dans la variante 3, les trains de fret traversent la gare de Metz-Ville à la vitesse inchangée de 30 km/h. Selon l'étude d'impact, le respect de la réglementation acoustique ne nécessiterait pas la réalisation de protections acoustiques en cas d'adoption de cette variante.

En conclusion de cet exposé, l'étude d'impact mentionne laconiquement que le maître d'ouvrage a retenu la variante 3, sans fournir la moindre explication.

L'Ae rappelle qu'une étude d'impact doit présenter les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu [1]. Elle recommande de compléter l'étude d'impact pour satisfaire à cette obligation réglementaire et pour fournir au public une information claire conforme à cette obligation.

3-1-4 L'analyse acoustique de la variante 3 retenue par le maître d'ouvrage appelle des observations de la part de l'Ae.

L'aire d'étude se compose des deux zones où seront effectués des travaux ferroviaires, l'une à Montigny-lès-Metz et l'autre en gare de Metz-Ville, et distantes de 900 mètres environ.

Entre ces deux zones, les niveaux de bruit seront affectés par les variations du nombre et des vitesses des trains résultant de la modification de l'infrastructure. L'analyse acoustique de l'étude d'impact aurait donc dû porter aussi sur cette zone intermédiaire.

Les niveaux de bruit futurs sont évalués en 2020, terme proche de la mise en service du projet prévue en 2015. Or une étude d'impact doit analyser les effets permanents d'un projet sur l'environnement [m], ce qui englobe les niveaux sonores émis par une infrastructure modifiée tout au long de la vie [n]. L'étude d'impact aurait donc dû prendre en compte le trafic à long terme [o].

Si l'étude d'impact présente les niveaux de bruit actuels et, sous la réserve qui précède, les niveaux de bruit futurs affectant de jour et de nuit les façades des habitations riveraines de la gare de Metz-Ville, elle se borne pour le secteur de Montigny-lès-Metz :

- à présenter des cartes à partir desquelles on ne peut déduire avec précision les niveaux de bruit, mais seulement les situer dans des intervalles de 5 dB(A) d'amplitude ;
- à évaluer à -2,2 dB(A) l'évolution globale des niveaux de bruit, mais par la méthode dont on a vu au § 3-1-2 qu'elle était utilisée en dehors de son domaine de validité. De plus, cette diminution du niveau de bruit résulte directement d'une réduction de 125 à 100 km/h de la vitesse effective de tous les trains, ce qui suppose, et n'est pas justifié dans l'étude d'impact, que tous les trains circulent aujourd'hui à 125 km/h.

L'Ae recommande :

- l Code de l'environnement, article R. 122-3 II 3°.
- m Code de l'environnement, article R. 122-3 II 2°.
- n 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*.
- o L'horizon de long terme est en général pris au moins 20 ans après la mise en service.

- que l'étude acoustique de l'étude d'impact porte sur les abords de la totalité du linéaire ferroviaire depuis Montigny-lès-Metz jusqu'à la gare de Metz-Ville ;
- que soit estimé le trafic à long terme, en justifiant la prévision faite ;
- que soient présentées les vitesses actuellement pratiquées par les trains de voyageurs et de fret, et que le plafonnement des vitesses à 100 km/h ne soit pris en compte que pour ceux des trains qui circulent aujourd'hui au-delà de cette vitesse, et pour leur vitesse réelle ;
- que soient présentés les niveaux de bruit actuels et futurs à long terme, de jour et de nuit, en façade des habitations voisines des voies ferrées depuis Montigny-lès-Metz jusqu'à la gare de Metz-Ville.

3-2 Autres chapitres de l'étude d'impact

Pour le reste, l'étude d'impact n'appelle que peu de commentaires.

Elle mentionne la réalisation de quelques travaux de superstructure (construction de deux locaux de service d'un seul niveau et couverture des quais 4 et 5) dans les abords de plusieurs monuments classés. L'effet sur le paysage sera modeste.

Les plans des travaux ferroviaires fournis en annexe 1 sont trop détaillés et complexes. Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'insérer dans l'étude d'impact un plan schématique s'inspirant de celui qui est produit en page 16 de la note de synthèse du dossier d'avant-projet

L'Ae recommande d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte de façon précise des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

*
* *