



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Décision de l’Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur la remise en circulation de la ligne ferroviaire Montréjeau-Luchon (31 – 65)

n° : F-076-19-C-00108

Décision du 3 décembre 2019
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-076-19-C-00108 (y compris ses annexes) relatif au dossier « remise en circulation de la ligne ferroviaire Montréjeau-Luchon », reçu complet de SNCF Réseau le 29 octobre 2019 ;

Le directeur général de l'agence régionale de santé d'Occitanie ayant été consulté par courrier en date du 18 novembre 2019 ;

Considérant la nature du projet,

- qui concerne la ligne ferroviaire Montréjeau – Luchon, mise en service en 1873, mais dont les circulations ont été interrompues en 2014 suite à des inondations survenues en 2013 qui ont fragilisé les voies et plusieurs ouvrages,
- qui vise une réouverture de la ligne en 2024, et nécessite, selon le dossier, 39 aménagements et travaux de réhabilitation de différentes natures :
 - o le renouvellement de la voie ferrée sur l'intégralité des 36 km de la ligne ;
 - o l'aménagement de deux bases travaux existantes dans les gares de Marignac et Luchon,
 - o la régénération de 11 ouvrages d'art : remplacement de tabliers métalliques de ponts (dont l'un nécessitant un reprofilage du cours d'eau), remplacement des dalles de couverture des dalots d'assainissement, confortement de maçonneries de ponts,
 - o la régénération de 6 ouvrages en terre, pour un linéaire de travaux cumulés de 1,2 km : mise en place de filets détecteurs sur tranchées ou versants, mise en place de géogrilles, confortement de soutènements,
 - o la suppression potentielle de 14 passages à niveau identifiés, selon les résultats de la concertation et de l'enquête de suppression envisagée, et la régénération des passages à niveau maintenus,
 - o la rénovation, la mise en sécurité et en accessibilité de quatre haltes ferroviaires,
 - o des travaux de signalisation en gare de Montréjeau-Gourdan-Polignan,
- étant précisé que la vitesse nominale de la ligne restera la même qu'avant l'interruption des circulations et que les prévisions de trafic en 2024 sur cette ligne seraient de 5 à 6 allers-retours par jour,

- étant précisé que ce projet de remise en circulation permettrait, selon le dossier, d'accueillir des trains fonctionnant à l'hydrogène à l'horizon 2025, en remplacement de trains fonctionnant au diesel,
- étant précisé que la durée estimée des travaux est de 12 mois, avec un démarrage prévu en septembre 2022,
- étant précisé que le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation environnementale, qui pourra comporter une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces en fonction du résultat des inventaires écologiques en cours de réalisation ;

Considérant la localisation du projet,

- sur le territoire de 26 communes de Haute-Garonne et des Hautes-Pyrénées,
- au sein ou à proximité de 34 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I ou II,
- en partie au sein de l'arrêté de protection du biotope « *Biotopes nécessaires à la reproduction, à l'alimentation, au repos et à la survie de poissons migrateurs sur la Garonne, L'Ariège, L'Hers Vif et Le Salat* », étant cependant précisé qu'aucuns travaux ne sont directement prévus sur les secteurs concernés (franchissements de la Garonne) ;
- en partie au sein du site Natura 2000 « *Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste* », recoupé plusieurs fois par la ligne ferroviaire, et à proximité de cinq autres sites Natura 2000 ;
- sur un territoire comportant de nombreuses zones humides, environ 70 ayant été inventoriées dans la « zone d'étude directe », et au moins 4 sont directement interceptées par la voie ferrée ;
- sur le territoire de nombreuses communes concernées par des plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) : PPRI Garonne Saint-Gaudinoise, PPRI Loures-Barousse, PPRI Izaourt,, PPRI Garonne supérieure et PPRI Pique supérieure amont,
- à proximité de plusieurs périmètres de protection rapprochée de captage, sans que le projet ne les intercepte, le dossier ne précisant toutefois pas si le projet se situe au sein de périmètres de protection éloignée,

Considérant les impacts du projet sur le milieu et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine,

- les mesures d'évitement et de réduction proposées par le maître d'ouvrage :
 - o adaptation du calendrier des travaux d'intervention vis-à-vis des enjeux écologiques (respect des cycles biologiques des espèces), évitement des zones à enjeux et réduction des emprises des travaux,
 - o dispositifs spécifiques de protection et de gestion des milieux aquatiques : protection des particules fines, coffrages étanches, confinement avec barrages flottants, intervention sans mises à sec des cours d'eau,
 - o maîtrise des nuisances et des pollutions de chantier (arrosage du ballast, mesures de protection pour les travaux à proximité de milieux aquatiques),
 - o gestion des déchets de chantier,
 - o recyclage des matières (ballast, réemploi de rail),
- considérant cependant que la diversité et les caractéristiques des impacts prévisibles et de leurs potentielles interrelations rendent nécessaire l'obtention d'une vision d'ensemble dans un document unique, notamment :
 - o les impacts sur les milieux aquatiques, en particulier des travaux de réhabilitation des ouvrages d'art (remplacement de tabliers, confortement, reprofilage de cours d'eau), et plus généralement des travaux effectués en lit mineur ;
 - o les impacts du projet sur les risques d'inondation qui doivent être analysés de manière fine, notamment dans un contexte où la fermeture initiale de la ligne est directement liée à une fragilisation des ouvrages suite à une crue ;
 - o les impacts sur les milieux naturels, dont humides, ainsi que les espèces protégées et leurs habitats (dont les frayères), y compris en prenant en compte de potentielles pistes de chantier à créer pour accéder aux ouvrages ;

- les impacts sur les sites Natura 2000, en phase travaux et exploitation, et en particulier le site « *Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste* », qui sont analysés dans une étude jointe mais qui devront être actualisés en fonction des derniers résultats des inventaires écologiques, toujours en cours au moment de la rédaction de cette étude,
- les impacts sur le bruit, que ce soit par rapport à la situation actuelle ou par rapport à la situation avant 2014 (ligne en fonctionnement), en fonction du niveau de desserte prévu et des matériaux utilisés (longs rails soudés),
- les impacts liés à la fermeture potentielle de passages à niveau, qu'ils soient directs (création ou réhabilitation de voiries) ou indirects (trafic reporté sur un autre axe),

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, la remise en circulation de la ligne ferroviaire Montréjeau-Luchon, présentée par SNCF Réseau, n° F-076-19-C-00108, est soumise à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale du projet sont explicités dans la motivation de la présente décision. Ils concernent plus particulièrement l'analyse des impacts sur les milieux aquatiques, en particulier lors de la réalisation de travaux en lit mineur de cours d'eau, l'évaluation des impacts du projet sur le risque d'inondation et plus généralement des effets d'une crue sur la ligne ferroviaire rénovée, l'analyse des impacts sur les milieux naturels, y compris humides, et les sites Natura 2000, en prenant en compte l'ensemble des composantes du projet (dont les voiries de chantier et les potentielles nouvelles voiries à créer en cas de fermeture de passages à niveau), l'analyse des impacts acoustiques, et, de manière générale, la mise en œuvre d'une démarche « éviter, réduire, et le cas échéant compenser » adaptée.

Article 2


La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 3 décembre 2019,

Le président de l'autorité environnementale
du Conseil général de l'environnement
et du développement durable



Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique et solidaire
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX