



Autorité environnementale
conseil général de l'Environnement et du Développement durable

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
relatif au projet d'aménagement de la bifurcation
ferroviaire de Vendenheim**

N°Ae: 2010-33

Avis établi lors de la séance du 22 septembre 2010 - n° d'enregistrement : 007418-01

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 22 septembre 2010. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la bifurcation ferroviaire de Vendenheim.

Etaient présents et ont délibéré :Mmes Bersani, Guerber Le Gall, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Caffet, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Laurens, 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 le projet d'aménagement de la bifurcation ferroviaire de Vendenheim.

Etaient absentes ou excusées :Mmes Guth, Jaillet.

*
* *

Résumé de l'avis

L'opération consiste en la mise en œuvre d'un nouveau plan de voies en gare de Vendenheim, afin d'améliorer la capacité du réseau ferré nord-alsacien et la fiabilité de son exploitation.

En ce qui concerne l'étude acoustique, l'AE recommande :

- de réexaminer la délimitation du secteur d'étude en y englobant tous les quartiers d'habitation susceptibles d'être soumis à l'impact acoustique de l'opération, et de justifier cette nouvelle délimitation dans l'étude d'impact ;
- de dimensionner les protections acoustiques, à Vendenheim et dans les autres communes du nouveau secteur d'étude, en ne se limitant pas au seul horizon 2020 mais en prenant aussi 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 ;
- de mentionner dans l'étude d'impact l'engagement du maître d'ouvrage d'isoler les façades des habitations R75 et R36.

L'étude d'impact considère implicitement que l'opération n'aura d'incidence ni sur la fragmentation des aires favorables au grand Hamster, ni sur leur connectivité. L'AE recommande que l'étude soit explicite sur ces points.

*
* *

a Ci-après désignée par AE.

Avis

Le préfet du Bas-Rhin a saisi l'AE du projet d'aménagement de la bifurcation ferroviaire de Vendenheim.

L'AE a pris connaissance de l'avis en date du 17 septembre 2010 du préfet du Bas-Rhin au titre de ses attributions en matière d'environnement.

Sur le rapport de Monsieur Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'AE a rendu le présent avis.

1 Contexte et description de l'opération

1-1 Dans le cadre de la programmation des investissements ferroviaires, le contrat de plan Etat - Région Alsace pour la période 2007 à 2013 a prévu la réalisation d'une étude prospective de capacité de l'axe nord-sud (Vendenheim - Bâle) du réseau alsacien.

La première phase de l'étude a porté sur le secteur de Strasbourg. La seconde phase concernera le secteur de Colmar-Mulhouse-Bâle.

L'étude du secteur de Strasbourg a pris en compte les besoins suivants :

- circulations fret, dessertes TER définies par la région Alsace (autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs), TGV liés aux mises en service de la première phase de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône et de la seconde phase de la ligne à grande vitesse Paris-Strasbourg ;
- mise en place du cadencement de l'ensemble du réseau ferré national en 2012.

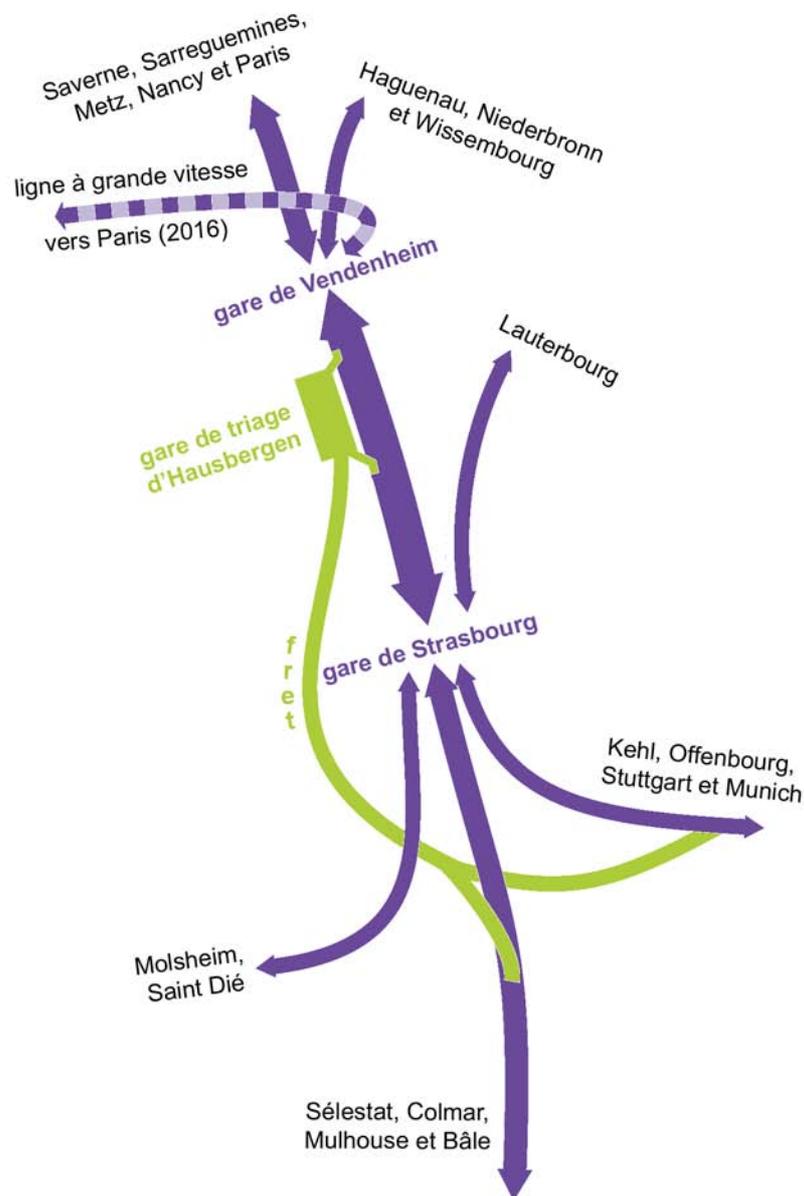
Elle a mis en évidence que les abords de la gare de Vendenheim constituent un goulet d'étranglement pour les circulations nord-alsaciennes, et doivent être prioritairement aménagés pour assurer la fiabilité et la robustesse de l'exploitation.

1-2 Le réseau ferroviaire présente en effet une double bifurcation aux abords de la gare de Vendenheim :

- au nord, la ligne en direction de Saverne (Paris, Nancy, Metz, Sarreguemines) et celle en direction d'Haguenau (Niederbronn, Wissembourg) ;
- au sud, la ligne en direction de la gare de Strasbourg (Bâle, Lyon, Kehl) et des voies en direction du triage d'Hausbergen et du contournement de Strasbourg, via Koenigshoffen, pour les trains de fret directs (sud-est, Allemagne, Suisse).

Dans la traversée de la gare de Vendenheim, la vitesse praticable est de 160 km/h sur la ligne Saverne-gare de Strasbourg. Les autres itinéraires ne peuvent être empruntés qu'en vitesse réduite comprise, selon les cas, entre 30 et 80 km/h.

Cette situation ne fera que se compliquer lorsque la ligne à grande vitesse de Paris à Strasbourg se raccordera en 2016 sur les voies en provenance d'Haguenau.

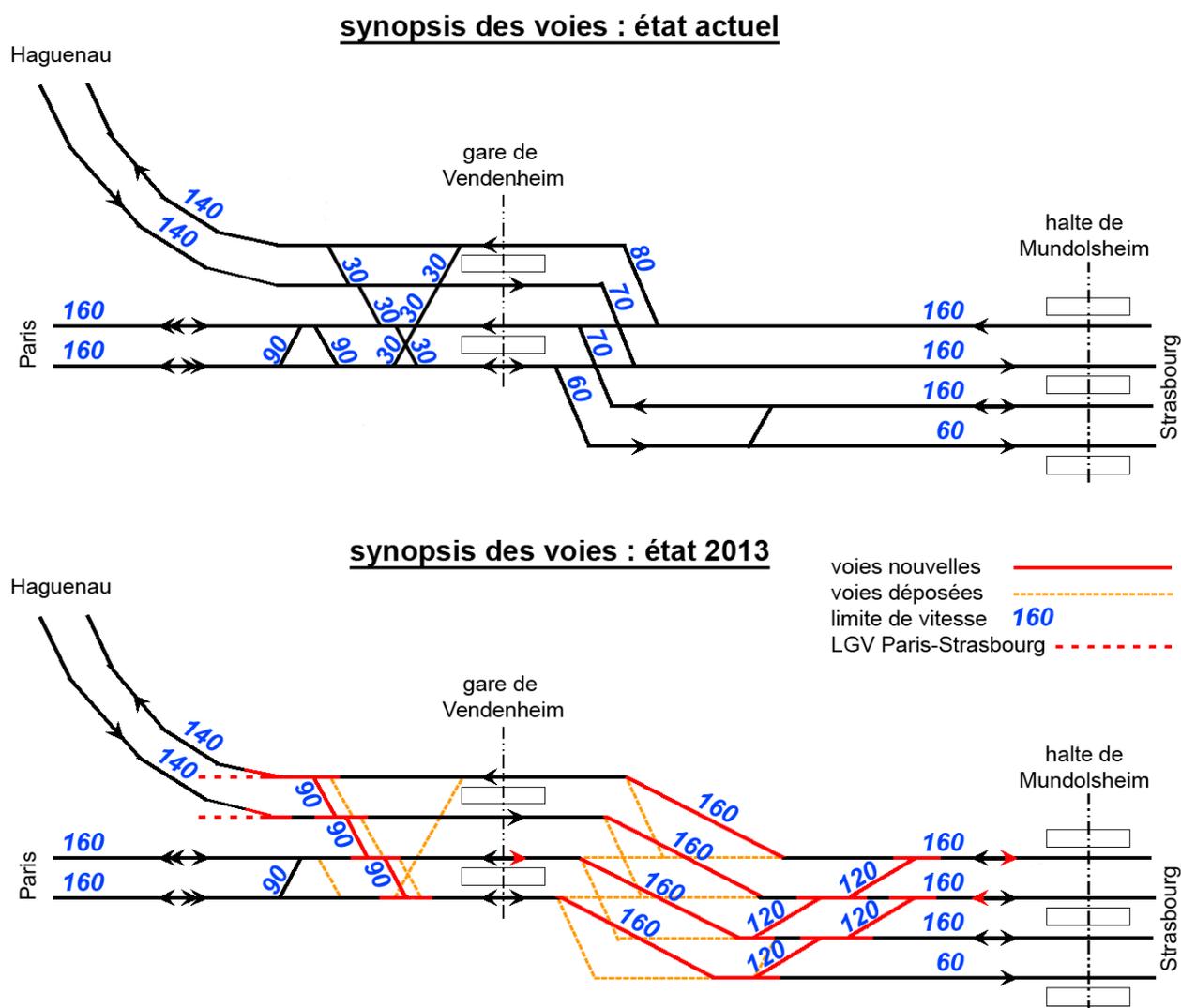


- 1-3 L'aménagement prévu consiste en la mise en œuvre en 2013 d'un nouveau plan de voies en gare de Vendenheim conduisant à une organisation des circulations évitant au maximum les cisaillements (croisements à niveau entre deux lignes), avec la mise en place d'appareils de voie permettant des communications performantes entre les voies. Les vitesses praticables seront alors de 160 km/h pour les trains de voyageurs et de 100 km/h pour les trains de fret.

S'y ajoutent :

- les travaux connexes concernant les installations de signalisation, de sécurité, de télécommunication et de traction électrique ;
- le remplacement du poste d'aiguillage actuel par un poste informatisé, télécommandé par le poste d'aiguillage de Strasbourg-Ville ;
- et la banalisation [b] de deux voies entre Vendenheim et la gare de Strasbourg.

Ces aménagements et travaux seront réalisés dans les emprises ferroviaires actuelles.



2 Procédures

- b La banalisation consiste en l'équipement d'une voie ferrée de façon à ce qu'elle puisse servir alternativement dans les deux sens.

L'opération d'aménagement de la bifurcation de Vendenheim 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 [°].

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

3 Analyse de l'étude d'impact

3-1 Analyse de l'étude d'impact en ce qui concerne les impacts acoustiques

L'étude d'impact présente une étude acoustique comportant une description de l'ambiance sonore actuelle, une évaluation des bruits ferroviaires futurs et des mesures d'atténuation (édification de trois écrans et insonorisation de façade de deux bâtiments à Vendenheim).

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

En premier lieu, le secteur d'étude, dont la délimitation n'est pas justifiée par l'étude d'impact, se limite à la partie urbanisée de Vendenheim jouxtant les voies ferrées.

Or les impacts acoustiques de l'opération ont pour origine un accroissement des vitesses et du nombre des circulations sur l'ensemble de la section Vendenheim-Strasbourg. Des impacts acoustiques existeront non seulement à Vendenheim mais aussi dans les communes situées au sud de Vendenheim, par exemple dans la traversée d'un quartier d'habitation à Mundolsheim et Lampertheim.

L'AE recommande de réexaminer la délimitation du secteur d'étude en y englobant tous les quartiers d'habitation susceptibles d'être soumis à l'impact acoustique de l'opération. L'AE recommande que cette nouvelle délimitation soit justifiée dans l'étude d'impact.

En deuxième lieu, le niveau de trafic futur retenu pour dimensionner les protections acoustiques se limite à celui de l'année 2020, terme proche correspondant à la mise en service de la banalisation de la 4^{ème} voie Vendenheim-gare de Strasbourg.

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

L'AE recommande de dimensionner les protections acoustiques, à Vendenheim et dans les autres communes du nouveau secteur d'étude, en prenant aussi 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'étude d'impact prévoit d'isoler les façades de deux maisons (R29 et R30) et de laisser deux

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

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

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

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.

habitations (R75 et R36) en situation de point noir « bruit ». L'AE recommande que le maître d'ouvrage s'engage dans l'étude d'impact à isoler les façades de ces deux bâtiments.

3-2 Analyse de l'étude d'impact en ce qui concerne les impacts sur le grand Hamster d'Alsace

La commune de Vendenheim est située en zone de reconquête pour le grand Hamster d'Alsace. L'étude d'impact identifie bien cet enjeu. Elle présente les comptages de terriers réalisés en 2008, qui n'ont pas révélé la présence du grand Hamster dans la zone d'étude, ni *a fortiori* dans la plate-forme ferroviaire où se situent les travaux [h].

L'étude d'impact considère implicitement que l'opération n'aura d'incidence ni sur la fragmentation des aires favorables au grand Hamster, ni sur leur connectivité [i]. L'AE recommande que l'étude soit explicite sur ces points et que le thème « grand Hamster » soit introduit dans le chapitre traitant des impacts permanents.

3-3 Analyse de l'étude d'impact en ce qui concerne les autres impacts

La description de l'état initial est en relation avec l'importance des aménagements projetés. Elle est suffisamment détaillée et complète. A noter toutefois que, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux « Rhin-Meuse » du 15 novembre 1996 n'étant plus en vigueur, l'étude d'impact devra prendre en compte le schéma approuvé le 27 novembre 2009.

Une variante du futur plan de voies a été étudiée. Elle n'a pas été retenue car moins performante en exploitation et plus difficile à réaliser sous circulation.

L'étude d'impact présente les mesures de chantier qui seront prises pour limiter les déversements de produits polluants ou de matières en suspension dans les eaux de ruissellement, l'émission de poussières, et les bruits. Les dessertes « voyageurs » seront maintenues à l'exception des dessertes TER reportées sur la route pendant l'été 2013.

Hormis les impacts acoustiques, le seul impact permanent de l'opération est la modification du paysage apportée par l'édification de trois écrans anti-bruit dans les emprises ferroviaires [j]. L'AE recommande que l'étude d'impact décrive l'effet visuel de ces écrans, notamment depuis les habitations riveraines.

L'étude d'impact comporte un volet « santé » (hors bruit), une analyse des avantages induits pour la collectivité, une analyse des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées, qui n'appellent pas d'observation.

L'AE recommande d'insérer dans l'étude d'impact une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances [k], et de compléter l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation

h On ne saurait d'ailleurs laisser subsister des terriers sous les voies ferrées pour des impératifs de sécurité.

i Selon le « Document cadre pour la mise en œuvre de la préservation du Hamster et de son milieu particulier en Alsace » en date du 20 novembre 2008, il est considéré qu'un projet a une incidence sur le milieu particulier du Hamster lorsqu'au moins un des trois critères suivants est affecté : connectivité, fragmentation ou présence d'un terrier recensé dans les deux dernières années.

j Le nouveau poste d'aiguillage sera installé dans un bâtiment existant dont l'architecture est déjà « harmonisée » avec celle de la gare de Vendenheim, donc sans impacts visuels.

k Cette rubrique, qui est prescrite par les dispositions de l'article R. 122-3 II 6° du code de l'environnement, est mentionnée

du projet, qui ne saurait se limiter à la seule énumération de l'efficacité énergétique des divers modes de transport.

Le résumé non technique est accessible à un public non averti. L'AE recommande de le compléter par des plans et illustrations des écrans anti-bruit, ce qui rendra le résumé lisible de manière autonome. Enfin, l'AE recommande d'adapter le contenu du résumé pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

*
* *

dans le sommaire de l'étude d'impact, mais les développements correspondants sont absents de l'étude.