



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

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
concernant l'augmentation de capacité
de la ligne ferroviaire
Cannes-Nice : couverture à Villeneuve-Loubet (06)**

n°Ae: 2010-43

Avis établi lors de la séance du 24 novembre 2010 - n° d'enregistrement : 007445-01

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), régulièrement convoquée par son président le 17 novembre 2010, s'est réunie le 24 novembre 2010 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'une couverture de la voie ferrée, avec des aménagements de surface, à Villeneuve-Loubet (06).

Étaient présents : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Creuchet, Lagauterie, Merrheim, Rouquès.

Étaient absents ou excusés : Mmes Bersani, Jaillet, MM. Caffet, Lafitte, Lebrun, Letourneux, 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 qui fait l'objet du présent avis.

Par courrier du 25 août 2010, le directeur régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur de Réseau ferré de France² a saisi l'Ae pour avis concernant l'étude d'impact de son projet de couverture des voies ferrées reliant Antibes à Cagnes sur Mer, sur la commune de Villeneuve-Loubet (06).

L'Ae a consulté le préfet des Alpes Maritimes le 31 août 2010 pour ses attributions en matière d'environnement.

L'Ae a pris connaissance de l'avis du préfet de région Provence-Alpes-Côte-d'Azur en date du 22 octobre 2010.

Sur le rapport de Monsieur LAGAUTERIE, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis suivant :

Avis de l'Autorité environnementale

Le projet présenté par RFF est situé à Villeneuve-Loubet (06). Il prévoit la création d'une couverture de 301 mètres de long de la voie ferrée qui va de Cannes-Antibes à Nice avec le rétablissement de la voirie de surface, sous sa maîtrise d'ouvrage, et des aménagements de voiries et de parkings en surface, qui sont sous la maîtrise d'ouvrage de la commune.

Ce projet qui vise à diminuer les nuisances sonores et à améliorer la qualité de vie des habitants concernés, s'inscrit dans une opération plus vaste liée à la construction d'une 3^{ème} voie entre Cannes-Antibes et Nice.

Les différents aménagements prévus par le projet sont indissociables. Il doit donc faire l'objet d'une étude d'impact unique portant sur la totalité de l'opération réalisée par RFF et la commune, indépendamment des procédures d'autorisation administrative à mener par chaque maître d'ouvrage. L'Ae a examiné d'une part la qualité de l'étude d'impact, et d'autre part la prise en compte de l'environnement par le projet.

¹ Ci-après désignée par Ae

² Ci-après désigné par RFF

L'étude d'impact adressée à l'Ae pour l'ensemble des deux opérations de couverture de la voie ferrée et de l'aménagement de surface présente des lacunes et insuffisances qui sont détaillées en annexe.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par :

- ***l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme fonctionnel constitué par la réalisation de la 3ème voie, la couverture objet du présent dossier, et l'aménagement de surface sous maîtrise d'ouvrage communale ;***
- ***la définition précise des aménagements prévus dans le domaine de l'eau en conformité avec le SDAGE de 2009 ;***
- ***le détail des impacts et mesures concernant tous les aménagements y compris ceux de surface ;***
- ***la présentation d'un projet de réaménagement écologique et paysager global de la couverture et des aménagements de surface ;***
- ***la mise à disposition d'un résumé non technique complété par des cartes pour pouvoir être lu et compris de manière autonome.***

En ce qui concerne la prise en compte de l'environnement par le projet, l'Ae constate que celui-ci correspond globalement à une amélioration des impacts environnementaux de la circulation ferroviaire locale, sous réserve de l'augmentation du bruit aux deux extrémités de la tranchée couverte. Compte tenu des niveaux sonores prévisionnels qui sont à la limite du seuil réglementaire à l'extrémité sud du tronçon, ***l'Ae recommande de vérifier les calculs résultant des études acoustiques et de mettre en place un suivi après la réalisation de tous les aménagements pour vérifier les niveaux sonores et prendre les mesures qui s'avèreraient éventuellement nécessaires.***

*
* *

AVIS DETAILLE

1 Contexte et description de l'opération

Le projet consiste en la couverture de la voie ferrée qui relie Cannes-Antibes à Nice sur la commune de Villeneuve-Loubet dans les Alpes-Maritimes. Il s'agit d'une opération connexe à l'augmentation de la capacité de la voie ferrée entre Cannes-Antibes et Nice. L'ensemble du projet d'augmentation de la capacité de cette ligne est déclaré d'utilité publique et son coût total est estimé, en 2003, à 225 M€ en valeur 1999. Du fait des montants des investissements nécessaires à l'établissement de cette voie supplémentaire, le projet a été scindé en deux phases :

- la première pour créer une troisième voie entre Cannes-Antibes et Cagnes-sur-Mer ;
- la seconde pour créer une troisième voie entre Cagnes-sur-Mer et Nice.

Seule la première opération a été engagée et validée par le conseil d'administration de RFF le 18 septembre 2003, pour un montant de 103 M€, valeur juin 2002, soit 121 M€ courants. Mais compte tenu des difficultés de mise en place des financements, le projet a pris du retard et le montant des travaux s'élève aujourd'hui à 147,5 M€ pour une mise en service en 2013. Les travaux de cette première phase sont en cours de réalisation. Le coût de la couverture est évalué à 15 M€ et ne fait pas l'objet d'une enquête publique supplémentaire, RFF considérant qu'il s'agit d'un projet connexe à l'augmentation de capacité de la voie ferrée entre Cannes-Antibes et Nice.

Au cours de l'enquête publique, les riverains ont réclamé des mesures renforcées contre le bruit. La commune de Villeneuve-Loubet a soutenu cette demande pour restructurer un pôle administratif comprenant un groupe scolaire, la poste et la mairie annexe. Un projet de couverture de la voie ferrée a ainsi été inscrit dans le contrat de projet État-Région (CPER 2007-2012).

Le projet présenté à l'Ae est décrit p. 42 de l'étude d'impact. Il s'agit selon le dossier d'une « co-maîtrise d'ouvrage », les responsabilités respectives de chacun des maîtres d'ouvrage étant les suivantes :

RFF est maître d'ouvrage :

- de la création de la tranchée couverte de 301 mètres, dont 269 m de couverture totale et de l'aménagement de ses abords ;
- du rétablissement de l'avenue des Rives ;

la commune de Villeneuve-Loubet est maître d'ouvrage :

- de la création d'une seconde sortie pour le groupe scolaire et la mairie annexe ;
- de l'aménagement d'une place au droit de la poste et la mairie annexe ;
- de la création d'espaces verts ;
- de la création de places de parkings.

Le service départemental de police de l'eau a indiqué à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement que le projet se situant sous les seuils ne ferait pas l'objet d'une étude d'incidences au titre de la loi sur l'eau.

II L'analyse de l'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'elle contient

2-1 La justification et la présentation du projet

Le maître d'ouvrage justifie le projet (couverture et aménagements de surface) par la demande de la commune de protéger du bruit un groupe scolaire et de résorber les problèmes de circulation routière récurrents au niveau du site (p. 42). La voie ferrée étant en déblai autorise la couverture des voies sans toucher au profil en long de l'ouvrage.

2-2 L'analyse de l'état initial

S'agissant d'un projet modeste l'aire d'étude est réduite.

Concernant la flore et la faune, le maître d'ouvrage indique que *"les espèces recensées sur le terrain sont des espèces communes, elles ne présentent pas un caractère patrimonial particulier"*. Or, aucun inventaire faunistique et floristique n'a été réalisé au cours de l'étude pour étayer cette affirmation. D'autre part, les talus de la voie ferrée jouent un rôle, même mineur, de corridor écologique dans ce secteur. L'étude d'impact n'en fait pas état alors que les talus devraient disparaître.

L'Ae constate que, s'agissant d'un projet urbain, ces enjeux paraissent en effet modestes, mais en recommande néanmoins une présentation mieux argumentée.

Le paragraphe consacré au paysage présente exclusivement des photos. Le site inscrit signalé page 26 n'est pas cartographié. Tout le projet semblant s'inscrire à l'intérieur du périmètre de ce site inscrit, *L'Ae recommande au maître d'ouvrage de joindre au dossier une analyse plus fine du paysage.*

L'étude d'impact fait référence au SDAGE de 1996. Or, le nouveau schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône-Méditerranée-Corse³ est entré en vigueur le 21 décembre 2009. *L'Ae recommande au maître d'ouvrage de justifier que son projet est conforme au SDAGE de 2009* et plus particulièrement aux orientations fondamentales n° 2 "concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques » et n° 8 "gérer les risques d'inondation en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau » et à la disposition n° 8-03 "limiter les ruissellements à la source".

2-3 L'analyse des effets directs et indirects du projet et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet

L'Ae recommande d'apporter des précisions au dossier sur les points qui suivent.

2-3-1 Les effets temporaires et les mesures d'accompagnement

Les impacts et mesures liées au chantier sont de portée générale et pourraient s'appliquer à

³ Le SDAGE RMC a été adopté le 16/10/ 2009 par le Comité de bassin et arrêté le 20/11/2009 par le Préfet coordonnateur de bassin

AE-CGEDD : avis délibéré du 24 novembre 2010 – Évaluation environnementale de la couverture de la ligne ferroviaire Antibes Nice à Villeneuve-Loubet (06)

n'importe quel chantier ou presque. ***L'Ae recommande de citer les mesures spécifiques au groupe scolaire qui seront prises***, notamment dans la zone sensible au bruit de chantier de 150 m autour de l'établissement : en particulier, la localisation de la zone de chantier et des zones de maintenance des matériels et les précautions prises pour ne pas perturber trop l'établissement scolaire devraient être indiquées.

Le maître d'ouvrage indique qu'il n'existe pas de réseau d'eau pluviale à proximité du chantier (p.51). Pour limiter la pollution des eaux, il précise que "*quelques précautions élémentaires permettront de se prémunir des risques de pollution lors de la phase travaux* ». Il ajoute que "*des bassins provisoires ou définitifs*" pourraient être construits avant rejet (p. 51). Or, le ruisseau au Pied de digue et mieux encore le fossé des Faissettes qui recevront les effluents sont bordés d'habitations et rejoignent la mer et les plages situées à moins d'un kilomètre.

Enfin, pour les déchets, il note "*qu'une analyse approfondie des filières locales de traitement et de valorisation devra être conduite par type de déchets*" et que "*le recours à la valorisation devra être systématiquement recherché*" (p. 53). .

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter cette partie de l'étude d'impact par un engagement sur les mesures qu'il prendra en matière de traitement des eaux rejetées et des déchets.

2-3-2 Les effets permanents et les mesures d'accompagnement

- écoulement des eaux :

Les eaux de la voie ferrée s'écouleront directement dans le fossé des Faissettes situé au nord et dans le Pied de digue au sud. Un bassin de rétention existant sera redimensionné. Il n'est précisé ni où il se situe ni quel est son volume tant actuel que futur. Les eaux des voiries nouvellement créées seront collectées par un réseau. On suppose qu'il s'agit d'un nouveau réseau puisqu'il n'en existe pas actuellement (citation p. 51). D'autre part, l'eau transitera avant rejet dans les mêmes exutoires à travers quatre systèmes de dépollution. Aucun élément n'est apporté tant sur leur localisation que sur la façon dont ils sont constitués (p. 55). Pour la gestion quantitative de l'eau, aucune indication précise sur les mesures prises n'est fournie, hormis le fait que "*l'augmentation des surfaces imperméabilisées induites par le projet et l'augmentation des débits ruisselés correspondante sera prise en compte dans le projet*" (p. 55). Les deux exutoires sont pourtant bordés d'habitation. ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager sur les mesures précises qu'il prendra pour assurer l'écoulement des eaux de ruissellement.***

- paysage :

Le projet se situe dans un site inscrit, mais aucune analyse écologique ou paysagère n'est produite. Aucune indication ne présente les aménagements paysagers qui seront précisément réalisés. Quatre pages de plans et de coupes figurent dans le dossier, mais l'échelle rend très difficile leur compréhension. ***L'Ae recommande de compléter le dossier par une étude paysagère.***

- bruit

L'Ae constate que la couverture de la voie occasionne une baisse significative du bruit sur tout le tracé, sous réserve des effets aux deux extrémités de la tranchée couverte. Les aménagements de la tête nord du tunnel, et les traitements de façade adaptés pour les immeubles situés à proximité des récepteurs R 71 et R 201, paraissent apporter une atténuation satisfaisante à la sortie nord, au vu des mesures produites dans l'étude. En revanche pour la partie sud de l'ouvrage, l'Ae recommande que soient confirmées les estimations de niveau sonore concernant les récepteurs R 20 et surtout R 68,

qui semblent significativement abaissées malgré la proximité immédiate de la sortie sud.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de vérifier et, si elles sont confirmées, d'expliquer les prévisions d'impact acoustique à proximité de la sortie sud de la tranchée couverte et de mettre en place un suivi des niveaux de bruit après réalisation de la couverture pour vérifier ses prévisions et apporter les corrections qui s'avèreraient éventuellement nécessaires.

2-4 L'estimation des dépenses environnementales

Celles-ci figurent page 66, sans justification ni répartition entre ce qui relève de l'ensemble de l'opération ou de la seule opération sous la maîtrise d'ouvrage de RFF⁴.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser l'estimation du coût des mesures d'évitement, d'atténuation ou de compensation des impacts environnementaux négatifs de son propre projet, conformément à l'article R.122-3 4° du code de l'environnement.

2-5 Le volet santé de l'étude d'impact

L'étude est succincte compte tenu du projet et n'appelle pas de remarques.

2-6 L'analyse des données et des méthodes utilisées pour évaluer les effets

L'Ae note qu'aucun inventaire faunistique et floristique n'a été réalisé.

III L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet et de la complétude du rapport environnemental

Le projet vise à diminuer le bruit et à restructurer une zone particulièrement enclavée entre voie ferrée, route et autoroute, donc à réduire les impacts environnementaux négatifs de l'augmentation de la capacité de la ligne Antibes-Cannes Nice.

Les compléments que l'Ae recommande d'apporter à l'analyse des impacts sont cités au §II ci-dessus

La couverture des voies étant considérée comme une opération connexe à l'augmentation de capacité des voies, les 3 opérations (3ème voie, couverture, et aménagements de surface) forment un seul et même « programme », au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement, qui prévoit que dans ces conditions, "l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme". L'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale ne traite pas de l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

L'Ae recommande de compléter le dossier par l'appréciation des impacts globaux de l'ensemble du programme ainsi constitué, conformément à l'article R.122-3 IV du code de l'environnement.

IV L'analyse du résumé non technique

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique en fonction des préconisations faites pour l'étude d'impact elle-même, et d'y joindre les cartes et schémas explicatifs de nature à apporter une information suffisante et compréhensible au public .

⁴ Une variante indique même une « solution gazon synthétique », qu'on peut difficilement assimiler à une mesure d'atténuation ou de compensation d'impacts environnementaux négatifs

AE-CGEDD : avis délibéré du 24 novembre 2010 – Évaluation environnementale de la couverture de la ligne ferroviaire Antibes Nice à Villeneuve-Loubet (06)

Plan de situation



AE-CGEDD : avis délibéré du 24 novembre 2010 – Évaluation environnementale de la couverture de la ligne ferroviaire Antibes Nice à Villeneuve-Loubet (06)