



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'étude d'impact de la réouverture
au trafic de voyageurs de la ligne reliant
Mulhouse à Neuenburg (section française)**

n° Ae: 2010-64

Procédure d'adoption de l'avis n°Ae 2010-64

Par lettre du 14 décembre 2010, Réseau Ferré de France a saisi la formation d'Autorité environnementale [°] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de l'étude d'impact de la réouverture au trafic de voyageurs de la ligne reliant Mulhouse à Neuenburg (section française).

L'Ae a consulté le préfet du Haut-Rhin au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'Ae a également pris connaissance de l'avis en date du 28 février 2011 du préfet de la Région Alsace (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Alsace).

Sur le rapport de Messieurs Dominique LEBRUN et Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis le 9 mars 2011.

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

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 de la réouverture au trafic de voyageurs de la ligne reliant Mulhouse à Neuenburg (section française).

Etaient absents :Mmes Guth, Jaillet, MM Creuchet, Vernier.

*
* *

a Ci-après désignée par Ae.

Résumé de l'avis

La réouverture au trafic de voyageurs de la ligne à voie unique reliant Mulhouse à Neuenburg ne nécessite que peu de travaux : modernisation de la signalisation, renouvellement partiel de la voie, création de quais dans les gares d'Ile-Napoléon et de Bantzenheim.

L'étude d'impact soumise à l'AE ne porte que sur la section française du projet et non sur la section allemande. L'Ae regrette ce morcellement des procédures d'un projet transfrontalier. S'il respecte la réglementation française, il ne facilite ni une évaluation optimale des incidences du projet pris dans son intégralité, ni l'effectivité de la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement.

C'est pourquoi l'Ae recommande d'insérer dans l'étude d'impact les données utiles à la bonne information du public en ce qui concerne les travaux à réaliser en Allemagne et leurs impacts.

Les principales autres recommandations de l'Ae sont :

- reconsidérer l'aménagement de la gare d'Ile-Napoléon afin de respecter la réglementation de l'accessibilité ;
- justifier l'absence du Grand Hamster d'Europe à proximité de la ligne ferroviaire ;
- insérer dans l'étude d'impact une estimation des niveaux sonores à long terme, de jour et de nuit.

*
* *

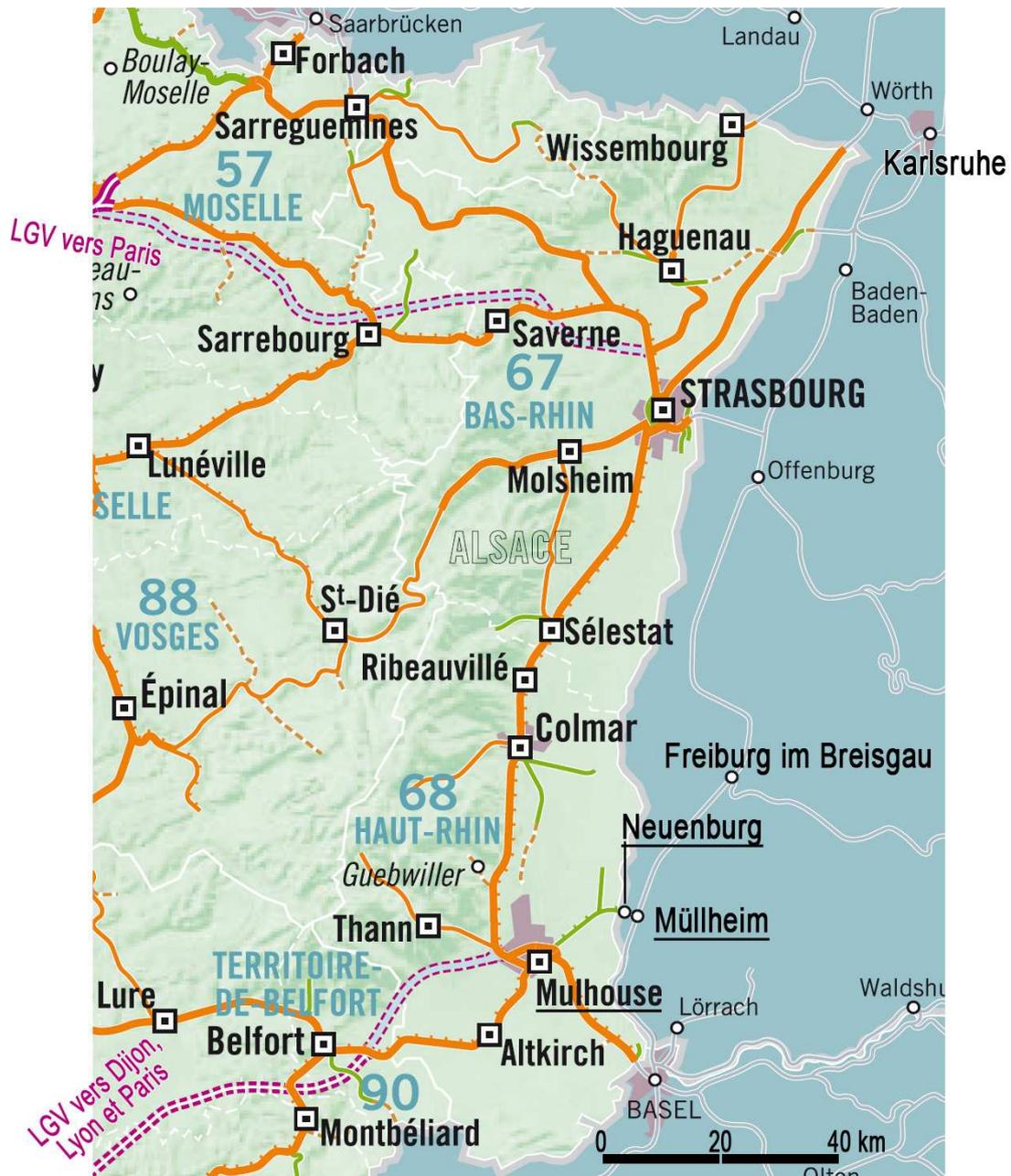
Avis

1 Contexte et objectifs du projet

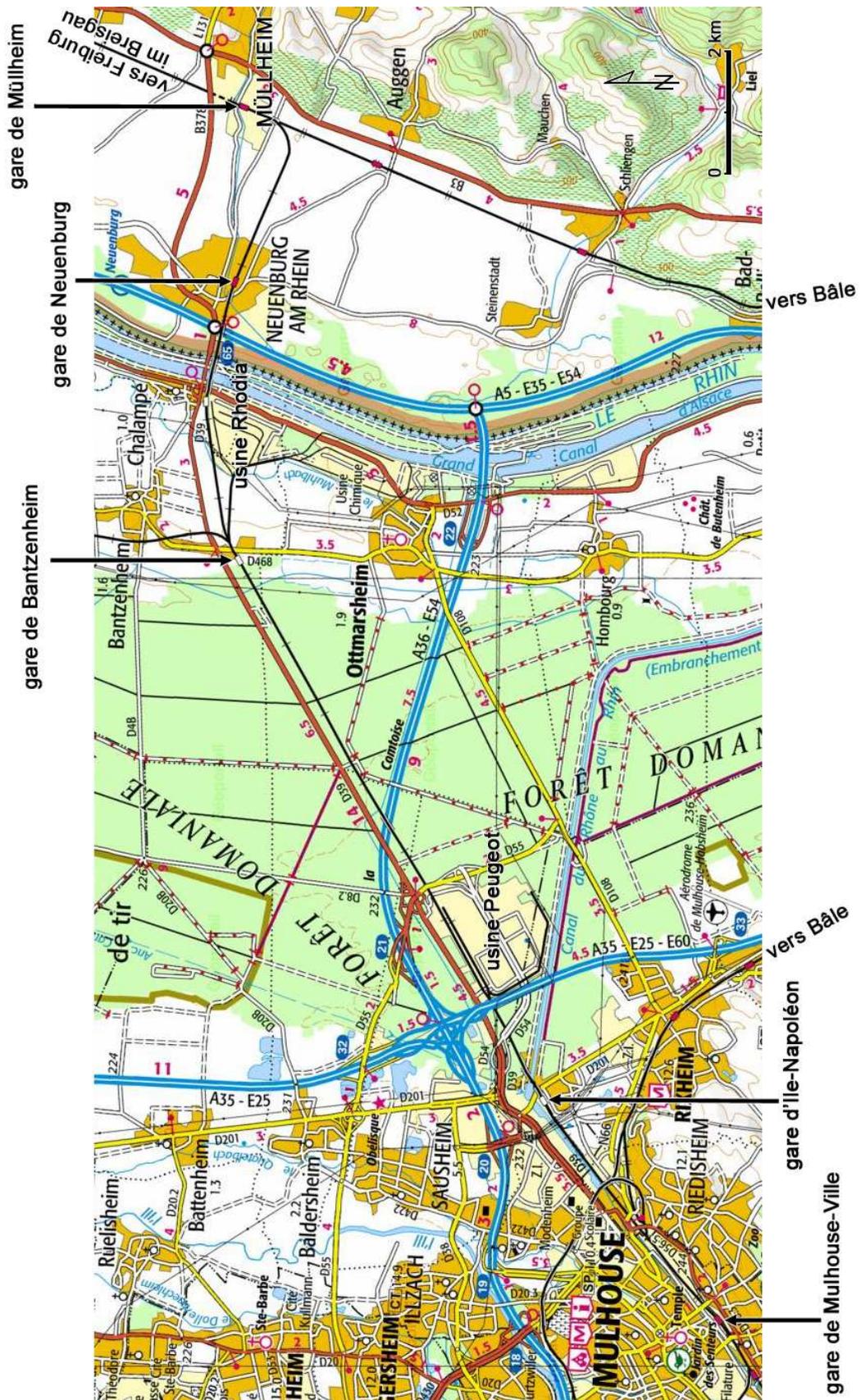
La ligne ferroviaire à voie unique joignant Mulhouse à Neuenburg est essentiellement utilisée pour le transport de fret : 28 trains par jour entre Mulhouse et Sausheim (embranchement de l'usine Peugeot), 16 entre Sausheim et Bantzenheim (embranchements de l'usine Rhodia et du port d'Ottmarsheim) et 2 au delà de la frontière franco-allemande.

Cette ligne n'est empruntée par des trains de voyageurs que 28 dimanches par an. Le trafic fret est alors interrompu car le système de contrôle de l'espacement des trains ne permet pas de faire circuler simultanément des trains de voyageurs et des trains de fret.

Du côté français, la ligne se raccorde à Mulhouse à l'axe ferroviaire nord-sud Strasbourg-Mulhouse-Bâle. Du côté allemand, elle se prolonge jusqu'à Müllheim où elle se raccorde à l'axe ferroviaire nord-sud Karlsruhe-Freiburg im Breisgau-Bâle.



Le réseau ferré de part et d'autre du Rhin.



L'objectif du projet est de permettre des circulations simultanées de trains de fret et de trains de voyageurs. Sont ainsi prévus fin 2012 :

- 5 allers et retours quotidiens de TER, desservant les gares de Mulhouse-Ville, d'Ile-Napoléon, de Bantzenheim, de Neuenburg et de Müllheim ;
- 2 allers et retours quotidiens de TGV ou ICE, à vitesse réduite, pour relier Freiburg im Breisgau à Paris sans correspondance via la branche Dijon-Mulhouse de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône [b]. Des liaisons avec Lyon sont aussi envisagées.

2 Consistance des travaux

Les travaux sur le territoire français consistent en :

- la modernisation de la signalisation ;
- à Bantzenheim et Chalampé, l'automatisation de trois passages à niveau et la suppression de deux ;
- le renouvellement du ballast entre Mulhouse et Ile-Napoléon ;
- le renouvellement des traverses et des rails du pont franchissant le Grand canal d'Alsace ;
- à Ile-Napoléon et à Bantzenheim, l'aménagement de quais.

Les travaux se situent dans les emprises ferroviaires, à l'exception du quai à réaliser à Ile-Napoléon qui sera implanté sur un terrain à acquérir à l'amiable.

Les abords des gares d'Ile-Napoléon et de Bantzenheim seront aménagés (accès, stationnement, arrêt bus etc...) sous maîtrise d'ouvrage des collectivités.

3 Procédures

En raison de son coût supérieur à 1,9 M€, le projet fait l'objet d'une étude d'impact [c].

Le projet n'est pas soumis à une enquête publique en application du code de l'environnement [d].

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

b Cette branche de la ligne à grande vitesse sera mise en service fin 2011.

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

d L'opération conduit à étendre les emprises des gares d'Ile-Napoléon et de Bantzenheim, mais les montants des travaux correspondants sont inférieurs au seuil de 1,9 M€ prévu au 9° de l'annexe 1 à l'article R. 123-1 du code de l'environnement.

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

4 Analyse de l'étude d'impact

4-1 Analyse de l'étude d'impact au regard du programme dont relève le projet

L'étude d'impact soumise à l'AE ne porte que sur la section française du projet (soit un linéaire de 17,5 kilomètres de Mulhouse jusqu'à l'axe du Rhin).

Bien que fonctionnellement non dissociable du reste du projet, la section comprise entre l'axe du Rhin et la gare de Neuenburg (d'un linéaire de 1,7 kilomètres) n'est pas prise en compte dans l'étude d'impact.

Les dispositions du code de l'environnement relatives aux études d'impact ne s'appliquant pas aux ouvrages réalisés à l'étranger [f], Réseau Ferré de France n'est pas réglementairement tenu de présenter une étude d'impact portant sur la section allemande du projet.

Pour la même raison, Réseau Ferré de France n'est pas non plus réglementairement tenu de présenter une appréciation des impacts de la section allemande du projet dans le cas où les travaux de part et d'autre du Rhin ne seraient pas réalisés simultanément.

L'Ae regrette ce morcellement des procédures d'un projet transfrontalier, qui ne facilite ni une évaluation optimale des incidences du projet pris dans son intégralité, ni l'effectivité de la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement.

C'est pourquoi l'Ae recommande d'insérer dans l'étude d'impact les données utiles à la bonne information du public en ce qui concerne les travaux à réaliser en Allemagne et leurs impacts.

4-2 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

L'étude d'impact justifie le choix de la réouverture de la ligne au trafic de voyageurs par le souci d'améliorer les transports en commun de l'agglomération mulhousienne et de réaliser des relations TGV-ICE sans correspondance entre Freiburg im Breisgau et Paris.

Elle justifie les choix des arrêts intermédiaires (Ile-Napoléon et Bantzenheim) et précise notamment que la proximité de l'usine Rhodia, classée « SEVESO seuil haut », fait obstacle à la création d'un arrêt à Chalampé.

Cette partie de l'étude d'impact, qui est suffisamment claire et complète, appelle toutefois une observation de la part de l'Ae.

L'étude d'impact présente deux variantes d'aménagement de la gare d'Ile-Napoléon et de ses abords.

Dans la première variante, le quai est implanté à l'est de l'ancien bâtiment voyageurs et ne semble pouvoir être raccordé à la voirie publique qu'en franchissant par des escaliers une dénivellation de plusieurs mètres. Cette configuration rend la gare inaccessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, en

f Ne sont notamment pas applicables au delà des frontières les dispositions du IV de l'article R. 122-3 du code de l'environnement : « Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »

méconnaissance de la réglementation relative à l'accessibilité aux lieux publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite [g] [h].

Dans la seconde variante, le quai est implanté à l'ouest de l'ancien bâtiment voyageurs et est raccordé à la voirie publique par un cheminement sensiblement horizontal, ce qui ne semble pas poser de problème de respect de la réglementation de l'accessibilité.

L'Ae recommande que les maîtres d'ouvrage concernés (Réseau Ferré de France et les collectivités) reconsidèrent l'aménagement de la gare d'Ile-Napoléon afin de respecter la réglementation de l'accessibilité.

4-3 Analyse de l'étude d'impact en ce qui concerne les impacts sur les espaces naturels

A l'est d'Ile-Napoléon et jusqu'à la frontière, la ligne traverse des milieux naturels dont l'état initial est suffisamment décrit dans l'étude d'impact, sous la réserve suivante concernant le Grand Hamster d'Europe.

En effet, si le projet traverse l'aire historique de présence de ce hamster et se situe en dehors de l'aire dite de « reconquête »^[i], l'étude d'impact considère implicitement qu'il n'y a pas de terriers de Grand Hamster à proximité de la ligne ferroviaire. Dans l'état actuel des informations que l'Ae a pu recueillir, il semble que cela soit exact, mais il appartient à Réseau Ferré de France d'en apporter la justification indiscutable.

L'étude d'impact mentionne deux impacts du projet sur les milieux naturels : l'accroissement de la gêne sonore résultant de l'augmentation modérée du trafic, et l'accroissement du risque de collisions entre un train et la faune sauvage. Il n'est pas prévu de clôturer le domaine public ferroviaire, ce qui d'ailleurs aurait pour effet de rendre impossible les déplacements des animaux.

Le projet traverse trois sites Natura 2000 :

- la zone de protection spéciale de la forêt domaniale de la Harth ;
- le site d'intérêt communautaire du secteur alluvial Rhin-Ried-Bruch ;

g Code de l'action sociale et de la famille, article L. 114-4, alinéa 2 : « *Les aménagements des espaces publics en milieu urbain doivent être tels que ces espaces soient accessibles aux personnes handicapées.* »

Code de la construction et de l'habitation, article R. 111-19-1 : « *Les établissements recevant du public définis à l'article R. 123-2 et les installations ouvertes au public doivent être accessibles aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap.* »

« *L'obligation d'accessibilité porte sur les parties extérieures et intérieures des établissements et installations et concerne les circulations, une partie des places de stationnement automobile, les ascenseurs, les locaux et leurs équipements.* »

h Les prescriptions techniques à respecter pour rendre accessibles les gares ferroviaires se trouvent :
 - d'une part dans la réglementation française ;
 - et d'autre part dans la *spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse*, adoptée par décision du 21 décembre 2007 de la Commission des Communautés Européennes.

Si cette spécification technique d'interopérabilité prévaut sur les réglementations nationales, elle n'empêche pas les Etats membres d'adopter des mesures complémentaires, ainsi que le rappelle d'ailleurs son considérant n°9.

En ce qui concerne l'établissement de cheminements libres d'obstacles, la réglementation française de l'accessibilité est compatible avec la spécification technique d'interopérabilité. Elle s'applique donc à l'aménagement de la gare d'Ile-Napoléon et de ses abords.

i Les aires historique et de reconquête sont consultables sur le site www.alsace.developpement-durable.gouv.fr.

- la zone de protection spéciale de la vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf.

L'étude d'impact comporte un dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 [j], qui est suffisamment détaillé.

4-4 Analyse de l'étude d'impact en ce qui concerne les impacts acoustiques du projet

L'étude d'impact comporte une description de l'état sonore actuel de jour, étant observé que la ligne est fermée la nuit.

Elle comporte une prévision des niveaux sonores de jour à l'échéance (2012) de la réalisation du projet.

Selon l'étude d'impact, l'accroissement des niveaux sonores demeurera à cette échéance en deçà des seuils réglementaires à partir desquels le maître d'ouvrage est tenu de réaliser des ouvrages de protection acoustique des riverains.

Une étude d'impact doit analyser les effets permanents d'un projet sur l'environnement [k], ce qui englobe notamment les niveaux sonores émis par une infrastructure tout au long de sa vie [l].

A cette fin, l'Ae recommande d'insérer dans l'étude d'impact une estimation des niveaux sonores à long terme, de jour et de nuit. Cette estimation pourra notamment tenir compte de la capacité de la ligne après réalisation du projet et des engagements que Réseau Ferré de France pourra prendre dans l'étude d'impact concernant le maintien à long terme de la fermeture de la ligne en période nocturne.

4-5 Analyse des autres chapitres de l'étude d'impact

Le projet prend en compte les risques technologiques résultant de l'exploitation de l'usine Rhodia : la gare de Chalampé ne sera pas réouverte au trafic de voyageurs ; la gare de Bantzenheim sera équipée d'un local de confinement lorsque le plan de prévention des risques technologiques de l'usine Rhodia sera approuvé.

L'AE recommande :

- de compléter l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, qui ne saurait se limiter à la seule énumération de l'efficacité énergétique des divers modes de transport ;
- de compléter le résumé non technique, qui doit pouvoir être lu de manière autonome, par un plan général des travaux et d'adapter son contenu pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

*
* *

j Ce dossier d'évaluation est prévu par les dispositions des articles R. 414-19 I 3° et R. 414-23 du code de l'environnement.

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

l 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*.