



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 la modernisation de la section de ligne
ferroviaire Folligny-Avranches (Manche)**

n° Ae: 2010-70

Procédure d'adoption de l'avis n° Ae 2010-70

Par lettre du 21 décembre 2010, Réseau Ferré de France 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 de modernisation de la section de ligne ferroviaire Folligny-Avranches dans la Manche.

L'Ae a pris connaissance de l'avis du préfet de la Manche au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'Ae a également pris connaissance de l'avis en date du 15 février 2011 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Basse-Normandie.

Sur le rapport de Madame Marie-Odile GUTH et de Monsieur Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis le 23 mars 2011.

Etaient présents lors de la délibération : Mmes Guerber Le Gall , Guth, 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 de modernisation de la section de ligne ferroviaire Folligny-Avranches dans la Manche.

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

*
* *

a Ci-après désignée par Ae.

Résumé de l'avis

La modernisation de la section de ligne ferroviaire Folligny-Avranches ne nécessite que peu de travaux (renouvellement de voie, amélioration de la signalisation, remise en état de deux ponts-rail, suppression de trois passages à niveau).

S'agissant de travaux à réaliser sur une ligne existante et dans les emprises du domaine public ferroviaire, les impacts temporaires et permanents du projet sur le milieu physique et le milieu naturel seront modestes si les précautions convenables sont prises pour la protection des eaux souterraines et superficielles et le traitement des déchets issus du chantier.

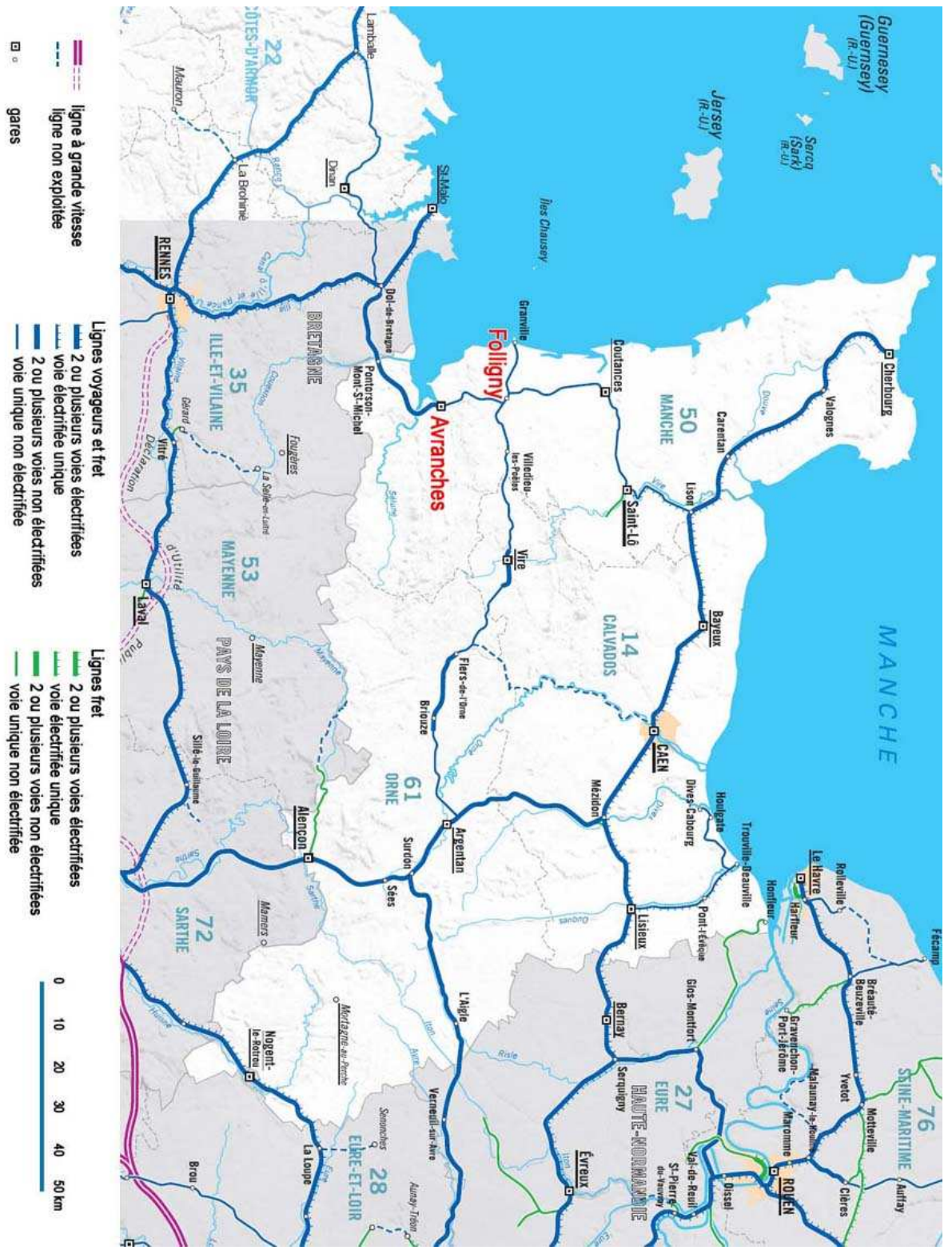
A cette fin, l'Ae recommande :

- d'insérer dans l'étude d'impact une cartographie des secteurs où Réseau Ferré de France interdira après travaux l'usage des produits phytosanitaires au droit des aires de captage d'eau potable et des cours d'eaux traversés ;
- d'y préciser le dispositif de suivi et de contrôle que Réseau Ferré de France mettra en œuvre pour s'assurer de la bonne exécution et de l'efficacité des mesures prévues pour éviter la pollution de la Sée lors des interventions sur le pont-rail qui franchit ce cours d'eau.
- d'y prévoir que le traitement des traverses en bois créosotées sera réalisé par une filière spécialisée.

L'étude acoustique conclut que Réseau Ferré de France n'est pas tenu de réaliser des ouvrages de protection phonique des riverains compte tenu de la faible évolution des niveaux sonores. Cette conclusion n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae, sous réserve 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.

La rédaction de l'étude d'impact est claire et pédagogique. Le public pourra en prendre aisément connaissance à condition de la compléter par un plan du réseau ferroviaire de Basse-Normandie.

*
* *



Avis

1 Contexte et consistance du projet

Selon le contrat de projet 2007/2013 signé entre l'Etat et la Région de Basse-Normandie, la desserte ferroviaire de la baie du Mont Saint-Michel revêt un caractère prioritaire dans la mesure où elle permettra d'offrir une alternative à la voiture pour accéder à ce grand site touristique. Dans cet esprit, les modernisations des sections ferroviaires Folligny-Avranches, Avranches-Pontorson et Pontorson-Dol-de-Bretagne (en coordination avec la Bretagne) sont inscrites à ce contrat de projet [b].

L'étude d'impact soumise à l'Ae concerne la section Folligny-Avranches, qui est un tronçon de la ligne Rennes-Caen.

Cette section est empruntée quotidiennement par sept TER en moyenne dans les deux sens confondus.

Sa longueur est de 18,6 kilomètres. Elle est à voie unique et n'est pas électrifiée. Son armement est vétuste.

Les travaux de modernisation comprennent principalement :

- le remplacement des rails, traverses et ballast sur 16,5 kilomètres ;
- la modernisation de la signalisation et du système de contrôle de l'espacement des trains ;
- les remises en état du pont-rail sur la Sée à Avranches et du pont-rail sur une voie communale à La Haie-Pesnel, avec dans les deux cas la dépose des tabliers non circulés ;
- la suppression de trois passages à niveau.

Réseau Ferré de France attend de cette modernisation une amélioration du confort des voyageurs et une augmentation de la vitesse des trains qui passera de 100 km/h à 110 km/h.

2 Procédures

En raison de son coût estimé à 28,85 M€ qui excède le seuil réglementaire de 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.

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

Le dossier soumis à l'Ae ne comporte pas l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000

b Ce contrat peut être consulté sur le site : www.cr-basse-normandie.fr

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

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

exigée par la réglementation [e]. Il devra être complété pour respecter formellement cette réglementation [f].

3 Analyse de l'étude d'impact

3-1 Compte tenu de la nature du projet, l'étude d'impact ne présente pas de variante.

La description de l'état initial de l'environnement est de bonne qualité.

Les enjeux environnementaux du projet sont bien identifiés.

3-2 S'agissant de travaux à réaliser sur une ligne existante et dans les emprises du domaine public ferroviaire, les impacts temporaires et permanents du projet sur le milieu physique et le milieu naturel (biodiversité et paysage) seront modestes si les précautions convenables sont prises pour la protection des eaux souterraines et superficielles et le traitement des déchets issus du chantier.

protection des eaux souterraines et superficielles

La voie ferrée traverse ou jouxte trois périmètres rapprochés de captage en eau potable et franchit sept cours d'eaux de grande richesse piscicole.

L'étude d'impact mentionne que les produits phytosanitaires ne sont pas utilisés dans les périmètres rapprochés de captage, sans qu'il soit précisé s'il s'agit des périmètres rapprochés sensibles ou des périmètres rapprochés complémentaires. L'Ae recommande d'insérer dans l'étude d'impact une cartographie des secteurs où Réseau Ferré de France interdira après travaux l'usage des produits phytosanitaires au droit des aires de captage et des cours d'eaux traversés.

Pour les travaux à réaliser au-dessus de la Sée (remise en état d'un pont-rail et suppression du tablier non circulé), l'étude d'impact présente diverses mesures destinées à éviter la pollution de ce cours d'eau, notamment l'installation d'une protection étanche (platelage ou bâche) sous le tablier. L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact le dispositif de suivi et de contrôle que Réseau Ferré de France mettra en œuvre pour s'assurer de la bonne exécution et de l'efficacité des mesures prévues.

traitement des déchets de chantier

L'étude d'impact mentionne que les déchets issus du chantier seront recyclés et traités via les filières identifiées au niveau local dans le plan départemental de gestion des déchets ménagers « classiques » et des déchets du BTP. Cela convient pour les rails et le ballast mais pas pour les traverses en bois usagées imprégnées de créosote, produit peu dégradable et fortement toxique. L'Ae recommande que l'étude d'impact prévoie un traitement de ces traverses par une filière spécialisée.

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

f Il manque au moins l'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Cet exposé est prévu par les dispositions du 2° de l'article R. 414-23 I du code de l'environnement.



**La Sée vue depuis le tablier non circulé et qui sera déposé.
Le tablier de gauche sera remis en état.**





La modernisation de la signalisation permettra de supprimer les supports aériens.



A La Haie-Pesnel, tablier non circulé et qui sera déposé.

3-3 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.

Les niveaux sonores à terme sont estimés pour un trafic quotidien de 12 TER de jour (pour 7 aujourd'hui) et en tenant compte de la réduction de bruit résultant de la pose de longs rails soudés sur des traverses en béton.

L'étude d'impact conclut que l'accroissement des niveaux sonores de jour demeurera à terme en deçà des seuils réglementaires à partir desquels le maître d'ouvrage est tenu de réaliser des ouvrages de protection phonique des riverains.

Cette conclusion n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae, sous réserve 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.

3-4 La rédaction de l'étude d'impact est claire et pédagogique. Le public pourra ainsi en prendre aisément connaissance à condition de la compléter par un plan du réseau ferroviaire de Basse-Normandie.

Le résumé non technique est également clair et lisible par le grand public. L'Ae recommande d'adapter son contenu pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

*
* *