



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de modernisation de la ligne ferroviaire entre Château-Renault et Notre-Dame d'Oé en Indre-et-Loire

n°Ae: 2011- 30

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 20 juillet 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de modernisation de la ligne ferroviaire entre Château-Renault et Notre-Dame d'Oé en Indre-et-Loire.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lagauterie, Lebrun, 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.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, MM. Creuchet, Lafitte, Letourneux, Rouquès.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la Délégation régionale Centre-Limousin de Réseau ferré de France, service Projets d'investissement par courrier du 26 avril 2011. Le dossier complet a été reçu le 28 avril 2011.

Le projet étant établi par un établissement public sous tutelle du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté le préfet de département d'Indre-et-Loire par courrier en date du 28 avril 2011.

L'Ae a pris connaissance de l'avis du ministère du travail, de l'emploi et de la santé-DGS en date du 9 juin 2011.

L'Ae a pris connaissance de l'avis du préfet de la région Centre (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) en date du 28 juin 2011.

Sur le rapport de Messieurs Philippe LAGAUTERIE et Dominique LEBRUN, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis suivant.

1 Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

La modernisation sur 21 kilomètres de la section de ligne ferroviaire située entre Château-Renault et Notre-Dame d'Oé (Indre-et-Loire), ne nécessite que peu de travaux (renouvellement de voie, amélioration de la signalisation et renforcement de structures de certains ouvrages d'art).

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 des précautions convenables sont prises pour la protection des eaux souterraines et superficielles et le traitement des déchets issus du chantier, qui devrait durer un peu plus de trois mois.

Afin d'améliorer le contenu de l'étude d'impact, l'Ae recommande toutefois :

- de décrire l'usage actuel de la ligne,
- de compléter l'analyse des méthodes utilisées,
- de présenter une évaluation des incidences au titre de Natura 2000,
- d'insérer la cartographie au résumé non technique et d'adapter son contenu aux remarques formulées par l'AE.

Enfin, l'Ae recommande de corriger les inexactitudes signalées, comme par exemple certaines références à la réglementation sur le bruit ou à la protection de l'air, et d'apporter les corrections, souvent de forme, qui ont pour but d'améliorer la bonne compréhension du public.

Avis détaillé

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte et consistance du projet

La modernisation de la ligne n° 550 000 Brétigny-La Membrolle-sur-Choisille, située sur l'axe Paris-Châteaudun-Vendôme-Tours, est inscrite au Contrat de Projet État-Région 2007-2013. Elle doit permettre de rétablir l'attractivité du mode ferroviaire sur cette relation.

Cette opération est co-financée par Réseau ferré de France, propriétaire des installations ferroviaires et maître d'ouvrage, la région Centre et l'État.

L'étude d'impact soumise à l'Ae concerne exclusivement la section Château-Renault / Notre-Dame d'Oé (Indre et Loire), seule section sur laquelle est prévue un relèvement de vitesse en 2012.

Cette section, longue de 21 km, est constituée de rails datant de 1921. En raison de sa conception, la vitesse y est limitée à 90 km/h. En mars 2007, le vieillissement de la voie, très dégradée par endroits, a conduit à imposer un ralentissement provisoire à 40 km/h sur 3 km au sud de Monnaie, augmentant le temps de parcours de 4 minutes.

Sans travaux de régénération sur la voie (remplacement des rails, traverses, ballast), de nouveaux ralentissements seraient inéluctables dans les prochaines années.

1.2 Présentation du projet et aménagements projetés

Les travaux consistent donc à renouveler l'infrastructure ferroviaire pour permettre de relever la vitesse de circulation maximale de 90 km/h actuellement à 140 km/h à terme entre Château-Renault et Monnaie et à 110 km/h entre Monnaie et Notre-Dame d'Oé.

La modernisation du tronçon a pour objectifs principaux :

- un gain en temps de parcours par suppression des ralentissements et par le relèvement de vitesse des trains ;
- l'amélioration du confort des voyageurs par la modernisation de la voie ;
- le développement du fret.

Le programme de l'opération prévue du 9 septembre 2011 au 23 décembre 2011, avec prolongement possible jusqu'en février 2012 pour les ouvrages d'art et la signalisation, nécessite les travaux suivants :

- le remplacement de tous les constituants de la voie et l'assainissement de la plate-forme ferroviaire grâce à un rehaussement général de la voie de près de 200 mm en mettant en place du ballast sain calibré. Ces travaux s'accompagnent d'une légère modification du tracé dans les courbes pour permettre le passage des trains à une vitesse supérieure ;
- la mise en place d'une signalisation ferroviaire adaptée à la nouvelle vitesse grâce à la pose ou le déplacement de nouveaux signaux ferroviaires positionnés sur poteau et le déroulage de câble électrique en caniveaux ;
- le renforcement de structure de certains ouvrages d'art (pont rails) ou hydrauliques (ponceaux, buses) ;
- la mise en place d'une base travaux durant la durée du chantier en gare de Château-Renault, à l'emplacement actuel des voies de services. Elle aura pour fonction de stocker les matériaux neufs (ballast et traverses) et de recevoir les trains de travaux nécessaires à l'acheminement des matériaux. Un accès routier existant, et donnant sur la RD 910, sera utilisé pour les approvisionnements de la base.

Les travaux de la phase chantier correspondent à des travaux de génie civil et de travaux publics. On peut citer :

- les travaux de manutention mécanisés comme la dépose de voie par engins de chantier rails-route de type pelle mécanique, la pose de la voie nouvelle par engin rails-route ou bien par portique monté sur un train de travaux et le déchargement de ballast ;
- les travaux de soudures pour les longs rails ;
- les travaux de confortement sur les ouvrages d'art et hydrauliques.

Les impacts seront temporaires et se limiteront à la durée du chantier qui devrait durer comme indiqué plus haut un peu plus de 3 mois. À noter que les travaux sur les ouvrages hydrauliques sont prévus durant l'été 2011.

Une description de l'usage actuel de la ligne comprenant le nombre quotidien de circulation de trains, le nombre de

voyageurs etc... aurait eu toute sa place dans l'étude d'impact. **L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en ce sens.**

2 Procédures relatives au projet

En raison de son coût estimé à 16,5 M€ (financé en totalité par la région Centre) qui excède le seuil de 1,9 M€, le projet fait l'objet d'une étude d'impact qui sera mise à disposition du public².

Le projet n'est pas soumis à une enquête publique en application du code de l'environnement³.

Le dossier ne comporte pas l'intégralité de ce qui est exigé par la réglementation en ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000⁴. **Il devra être complété pour respecter formellement cette réglementation. Il manque la cartographie des sites et 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 de l'article R. 414-23 I 2° du code de l'environnement.**

3 Analyse de l'étude d'impact

D'une manière générale, l'étude d'impact comporte de nombreuses inexactitudes ou imperfections. Ainsi par exemple, il est fait référence à un chapitre "Loi sur l'eau et milieux aquatiques" à plusieurs reprises (p. 13, 16 et 25), mais toujours avec une numérotation du chapitre erronée. Il s'agit en fait du chapitre 5.3.5 (p. 25). De même, l'étude de bruit fait référence à des tableaux figurant dans le chapitre 4.6.5.4 qui n'existe pas (p. 34). Il s'agit selon toute vraisemblance du chapitre 5.6.5.4 qui comporte effectivement un tableau. Enfin, le directeur général de la santé dans son avis indique que les références réglementaires sur le bruit (§ 1.2.4) et sur la protection de l'air ne sont pas toutes exactes. **Pour la bonne information du public l'Ae recommande de corriger ces inexactitudes.**

3.1 État initial

Dans le domaine de l'eau, le dossier comporte des oublis et des erreurs.

La nappe du Cénomaniens a été classée par décret du 11 septembre 2003 en zone de répartition des eaux⁵. Ce fait semble ignoré du maître d'ouvrage. D'autre part le captage d'alimentation en eau potable de Notre-Dame de Noé dont le périmètre de protection longe la voie ferrée est cité, mais on ne sait pas dans quelle nappe l'eau est pompée. Pour le captage de Guindreau, il est dit que "la voie franchit le périmètre de protection rapprochée de Guindreau (p. 21), Cette affirmation est inexacte car c'est une autre voie ferrée venant du Mans qui la traverse.

Le maître d'ouvrage indique : "s'agissant d'une infrastructure existante, les impacts potentiels sur les eaux souterraines et superficielles sont très limités" (p. 21). L'apport massif de désherbant, par exemple, peut être cependant impactant pour les eaux superficielles et souterraines. Faute d'étude sur le sujet, il est difficile de trancher.

Il est fait référence à une étude hydrologique dans le dossier à plusieurs reprises (p. 15 et 18) qui conduit à supprimer deux rétablissements hydrauliques passant sous la voie. Cette étude, voire son résumé, ne figure pas dans l'étude d'impact. **L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en mettant l'étude hydrologique en annexe, ou bien d'en faire un résumé, et de corriger les erreurs ou omissions contenues dans le dossier.**

3.2 Analyse des variantes et raisons du choix

Les travaux de modernisation ne prévoient pas de modification d'emprise. Il est donc naturel qu'il n'y ait pas examen de variantes de tracé. Par contre, les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, la solution présentée a été retenue se trouvent dans le résumé non technique, mais ne font pas l'objet d'un développement dans l'étude d'impact proprement dite. **L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en ce sens.**

3.3 Analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact

Seuls les travaux pour renforcer le ponceau de l'Archevêque, qui sert à maintenir l'équilibre hydraulique de l'étang du même nom et qui est situé en zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF⁶) de type I, nécessitent des précautions particulières (p. 21). Il est prévu de le remplacer par une buse en béton armé de même section et les précautions prises concernent la période des travaux qui se feront entre septembre et novembre (p. 25) pour éviter le dérangement des oiseaux nicheurs.

La direction générale de la santé dans son avis relève que les émissions atmosphériques polluantes lors du chantier et leurs impacts sur la qualité de l'air et la santé des populations n'ont pas été examinées dans l'étude d'impact. Même si

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

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

4 Article R. 414-19 I 3° du code de l'environnement

5 Quantité en eau en insuffisance chronique par rapport aux besoins

6 Inventaire qui a pour but d'identifier et de décrire les secteurs présentant de fortes capacités biologiques

on peut penser qu'elles seront faibles, ***l'Ae recommande de compléter le dossier sur ce sujet.***

Le projet de réhabilitation concerne une ligne au trafic réduit. L'amélioration de la ligne a pour objet de mieux desservir l'agglomération tourangelle et donc de concurrencer la route. L'impact sur l'urbanisme autour des gares desservies, même s'il est minime compte-tenu du trafic, aurait dû être étudié au titre des impacts induits. ***l'Ae recommande de compléter le dossier sur ce thème.***

L'étude sur le bruit conduit à prévoir que le bruit dû à l'augmentation des vitesses des trains sera largement compensé par l'amélioration des voies. Le maître d'ouvrage écartant toute possibilité d'augmentation du trafic (p. 39) du fait de la non modification du système d'exploitation, prévoit une baisse significative des niveaux sonores pour les habitations proches de l'infrastructure.

Pour la phase chantier un tableau des impacts potentiels est présenté et les mesures prévues par le maître d'ouvrage sont qualifiées d'"envisageables" (tableau p. 37, colonne de droite). ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager fermement sur les mesures correctives qu'il mettra en place.***

L'emplacement de la base de chantier est située de façon judicieuse dans les emprises de la gare de triage de Château-Renault (p. 25). Pour éviter toute dégradation de la nappe, il est prévu l'imperméabilisation des aires recevant les cuves de stockage des carburants (p. 37). ***l'Ae recommande d'étancher également, pour le cas où cela ne serait pas prévu, la zone qui servira à la maintenance des engins.***

3.4 L'analyse des méthodes

L'étude d'impact ne présente pas l'analyse des méthodes qui est pourtant prévue dans le code de l'environnement⁷. ***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse des méthodes utilisées.***

3.5 Résumé non technique

Le résumé non technique ne comporte ni cartes ni explications relatives aux rails de type LRS (p. 8). Il n'évoque pas le montant des travaux et son mode de financement. L'Ae rappelle que le résumé non technique fait partie de l'étude d'impact, mais qu'il doit pouvoir se lire de manière autonome pour la bonne information du public. ***L'Ae recommande d'adapter son contenu pour tenir compte des modifications ou compléments demandés.***

⁷ Article R. 122-3 5° du code de l'environnement

Plan de situation

