



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet d'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse (06)

n°Ae : 2011-51

Procédure d'adoption de l'avis n° Ae 2011-51

Le préfet des Alpes-Maritimes a saisi la formation d'Autorité environnementale ^[1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de l'étude d'impact du projet d'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse.

L'Ae a consulté :

- le préfet des Alpes-Maritimes au titre de ses attributions en matière d'environnement ;
- le ministère de la santé ;
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Sur le rapport de Madame Marie-Odile Guth et de Monsieur Gilles Rouquès, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis le 9 novembre 2011.

Etaient présents lors de la délibération : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, Guth, Steinfelder, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Rouquès , Schmit, Ullmann, 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 d'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse.

Etait absent : M. Féménias

*
* *

1 Ci-après désignée par Ae.

Résumé de l'avis

Le contrat de projets 2007-2013 signé entre l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur prévoit de renforcer l'attractivité de la ligne Cannes-Grasse en portant la fréquence de desserte d'un train à l'heure à un train par demi-heure dans chaque sens.

Les travaux consistent principalement en l'amélioration de l'insertion de la ligne à voie unique Cannes-Grasse sur la ligne du littoral Marseille-Nice-Vintimille, la suppression des passages à niveau n°5 à Mouans-Sartoux et n°7A à Grasse et l'allongement des quais des gares et haltes de Grasse, Mouans-Sartoux, Ranguin, Cannes-la-Frayère et Cannes-les-Bosquets.

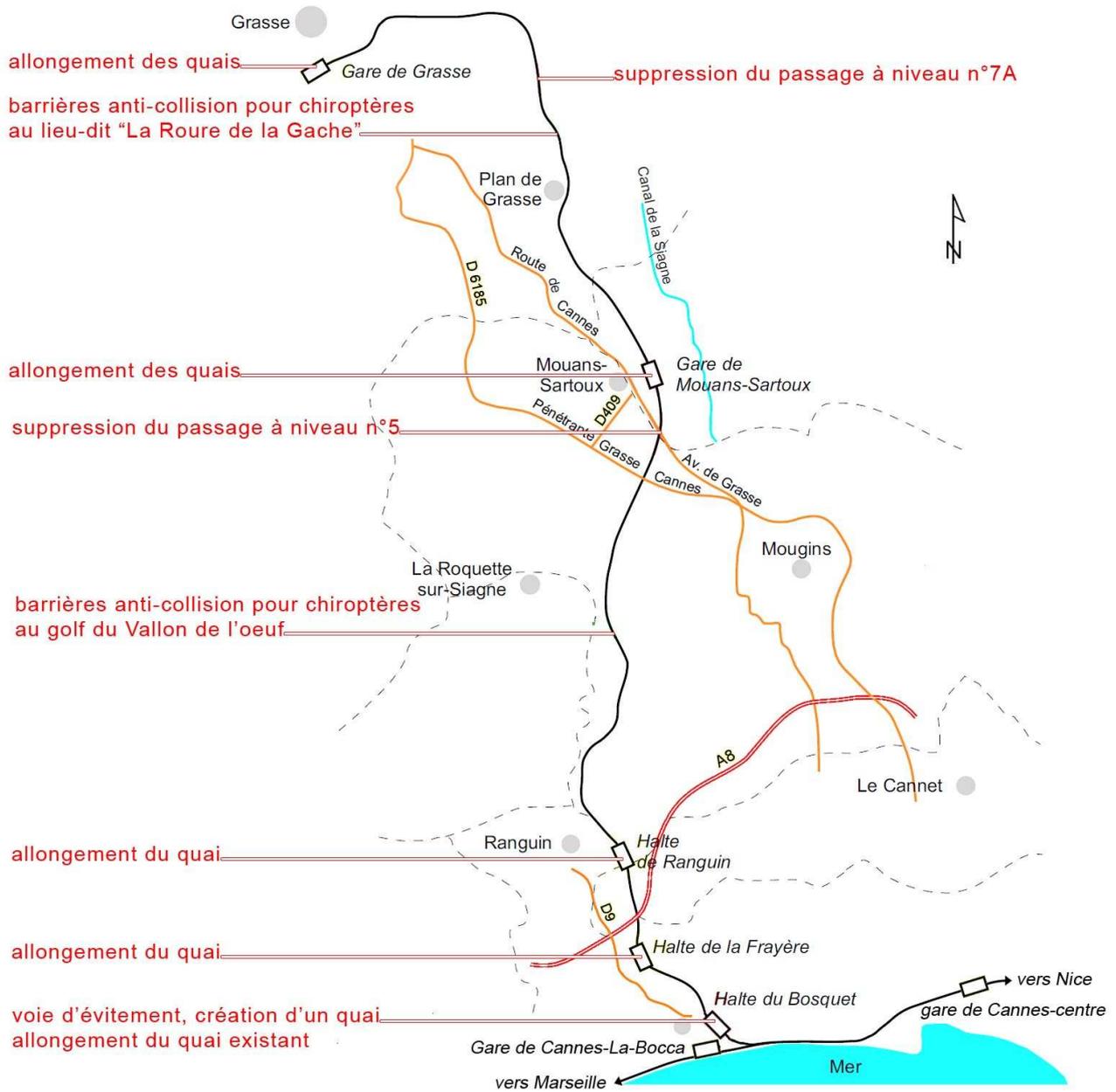
La maîtrise d'ouvrage de l'opération sera assurée par Réseau Ferré de France (RFF).

L'Ae a été saisie dans un premier temps d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, et contenant une étude d'impact. Dans un second temps, le maître d'ouvrage a transmis à l'Ae un rapport de diagnostic écologique complémentaire, et un rapport d'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000. L'avis de l'Ae porte sur l'étude d'impact complétée par ces deux rapports.

L'Ae recommande principalement de modifier comme suit l'étude d'impact :

- justifier la nécessité d'allonger les quais et expliciter les raisons du maintien des passages à niveau autres que les n°5 et n°7A ;
- présenter sous une forme plus aisée à comprendre la description et l'analyse des variantes envisagées, les raisons du choix opéré par le maître d'ouvrage, la description de l'ouvrage retenu ;
- décrire les aquifères de l'aire d'étude du projet de suppression du passage à niveau n°5, évaluer les incidences de la future trémie sur les conditions d'écoulement et les niveaux des aquifères (relèvement à l'amont, abaissement à l'aval), décrire les mesures retenues en tant que de besoin pour supprimer, réduire ou compenser ces incidences, et évaluer les conséquences des incidences résiduelles sur les bâtiments susceptibles d'être affectés ;
- prévoir un suivi régulier sur cinq ans des effets des barrières anti-collision destinées à protéger les déplacements des chiroptères ;
- en ce qui concerne la section Grasse - Cannes-la-Bocca, estimer le trafic ferroviaire (nombre et composition des trains) à long terme, insérer dans le corps même de l'étude d'impact les niveaux de bruit actuels et à long terme ainsi évalués, de jour et de nuit, en façades des habitations voisines de la ligne, et en déduire si le maître d'ouvrage est tenu ou non de prévoir des protections acoustiques ;
- en ce qui concerne la section Cannes-la-Bocca - Cannes-centre, présenter les niveaux de bruit actuels et à long terme, en façades d'au moins un échantillon représentatif des habitations riveraines de la voie ferrée.

*
* *



Avis

1 Présentation de l'opération

1-1 La ligne ferroviaire à voie unique Cannes-Grasse fut fermée au trafic de voyageurs en 1938.

Les travaux nécessaires à sa réouverture ont été financés dans le cadre du contrat de plan 2000-2006 entre l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La ligne a été remise en service en 2005 avec quatre gares ou haltes intermédiaires (Mouans-Sartoux, Ranguin, Cannes-la-Frayère et Cannes-les-Bosquets) entre Grasse et Cannes-centre.

L'offre de transport est de 18 allers-retours par jour entre Grasse et Nice, Menton ou Vintimille via Cannes-centre.

1-2 Alors que la ligne Cannes-Grasse a connu un certain succès au moment de sa réouverture, sa fréquentation baisse en raison d'une offre peu adaptée aux besoins des voyageurs (un train par heure dans chaque sens) et d'un manque de fiabilité du service. Selon l'étude d'impact, la concurrence des lignes inter-urbaines de bus offrant une meilleure fréquence ainsi qu'une tarification attractive contribuerait aussi à cette baisse.

Ainsi, d'après l'évaluation socio-économique ^[2], la fréquentation moyenne a chuté de 2 393 voyages par jour en 2005 à 1 833 en 2008.

En l'absence d'amélioration de l'offre et de la qualité du service sur la ligne Cannes-Grasse, et en prenant en compte l'intensification des services de transports collectifs routiers, la fréquentation de la ligne est évaluée à 1 600 voyages par jour en 2013 ^[3].

1-3 Le contrat de projets 2007-2013 signé entre l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur prévoit de renforcer l'attractivité de la ligne Cannes-Grasse en portant la fréquence de desserte à un train par demi-heure dans chaque sens.

Selon l'évaluation socio-économique, la fréquentation de la ligne sera ainsi portée à 2 900 voyages par jour en 2013 ^[4].

1-4 Pour atteindre cet objectif, il est prévu :

- d'améliorer l'insertion à Cannes-la-Bocca de la ligne à voie unique Cannes-Grasse sur la ligne du littoral Marseille-Nice-Vintimille. A cette fin, il sera créé une seconde voie (ou voie d'évitement) au droit de la halte des Bosquets, de sorte qu'un train provenant de Cannes-centre n'aura plus à stationner sur la voie

2 Pièce F du dossier communiqué à l'Ae, page 345.

3 Même pièce, page 346.

4 Même page.

Vintimille-Marseille dans l'attente du passage d'un train en provenance de Grasse ;

- de supprimer les passages à niveau n°5 à Mouans-Sartoux et n°7A à Grasse ;
- d'allonger les quais des gares et haltes de Grasse, Mouans-Sartoux, Ranguin, Cannes-la-Frayère et Cannes-les-Bosquets.

Mais ces derniers travaux sont la conséquence d'une autre opération ferroviaire^[5], la création d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, destinée à offrir des dessertes tous les quarts d'heure en période de pointe entre Nice et Cannes. Ces dessertes seront assurées par des rames de 8 voitures, circulant pour moitié entre Mandelieu et Nice et pour l'autre moitié entre Grasse et Nice. L'accueil des rames de 8 voitures suppose de porter de 165 mètres à 215 mètres la longueur des quais des gares et haltes de Grasse, Mouans-Sartoux, Ranguin, Cannes-la-Frayère et Cannes-les-Bosquets, actuellement conçus pour des rames de 6 voitures.

La mise en service est prévue fin 2013.

- 1-5 La maîtrise d'ouvrage de l'opération sera assurée par Réseau Ferré de France (RFF).

2 Procédures

Le projet a fait l'objet d'une concertation qui s'est déroulée en septembre 2009^[6]. Le bilan de la concertation a été approuvé par RFF le 21 janvier 2010^[7].

Le dossier transmis à l'Ae est un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Le montant des travaux (26,8 M€ HT) étant supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, le dossier comporte une étude d'impact^[8].

Le projet portant sur des travaux de création d'ouvrages routiers (rétablissement du franchissement de la voie ferrée au droit du passage à niveau n°5) d'un montant supérieur à 1,9 M€^[9], et sur des travaux d'extension d'emprise d'une gare de voyageurs (gare de Cannes-les-Bosquets) d'un montant supérieur à 1,9 M€^[10], l'enquête publique sera menée selon les formes applicables aux enquêtes relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement^[11].

L'enquête portera également sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Cannes et de Mougins^[12].

-
- 5 Ce qui apparaît en consultant, sur le site Internet de RFF, la brochure intitulée « augmentation de capacité de la ligne ferroviaire Cannes-Nice » et la brochure titrée « amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse » préalable à la concertation.
- 6 Code de l'urbanisme, articles L. 300-2 et R. 300-1.
- 7 Ce bilan est annexé au dossier, page 403.
- 8 Code de l'environnement, article R. 122-8 I.
- 9 Code de l'environnement, 8° de l'annexe I à l'article R. 123-1.
- 10 Code de l'environnement, 9° de l'annexe I à l'article R. 123-1.
- 11 Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, articles R. 11-14-1 à R. 11-14-15.
- 12 Code de l'urbanisme, article L. 123-16.

La procédure d'autorisation ou de déclaration des travaux au titre de la loi sur l'eau ^[13] sera menée ultérieurement.

Le dossier comporte une évaluation des incidences de l'opération sur les sites Natura 2000 ^[14].

3 Analyse de l'étude d'impact

3-1 Documents transmis à l'Ae

L'Ae a été saisie dans un premier temps d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, daté de juillet 2011 et contenant une étude d'impact.

Dans un second temps, le maître d'ouvrage a transmis à l'Ae :

- un rapport de diagnostic écologique complémentaire, daté du 26 août 2011 ;
- un rapport d'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, daté du 3 août 2011.

Le maître d'ouvrage a précisé dans sa transmission ^[15] que « ces deux rapports seront intégrés dans la version finale du dossier soumise à enquête ».

L'avis de l'Ae porte ainsi sur l'étude d'impact complétée par les deux rapports précités.

3-2 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 globalement l'opération par référence :

- à une démarche générale engagée en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et dans les Alpes-Maritimes afin de rendre plus attractives les offres de transport en commun en augmentant les fréquences ;
- au contrat de projets 2007-2013 signé entre l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui expose que la desserte actuelle de la ligne Cannes-Grasse reste insuffisante (un train par heure) et qui fixe un objectif de service d'un train toutes les 30 minutes.

Si l'on comprend aisément que des sources d'irrégularité de l'exploitation seront éliminées par la création d'une voie d'évitement à la halte de Cannes-les-Bosquets et par la suppression de deux passages à niveau, le besoin d'utiliser des rames plus longues conduisant à l'allongement des quais n'apparaît pas clairement dans l'étude d'impact. L'Ae recommande de justifier cette nécessité dans l'étude d'impact et d'y expliciter les raisons du maintien des passages à niveau autres que les n°5 et n°7A.

L'étude d'impact décrit dans le détail, au chapitre E V3, les variantes envisagées pour l'amélioration de l'insertion de la ligne Cannes-Grasse sur la ligne du littoral, pour l'allongement des quais, pour le

13 Code de l'environnement, articles R. 214-1 et suivants.

14 Code de l'environnement, article R. 414-19 I 3°.

15 Lettre RFF datée du 29 août 2011.

rétablissement du franchissement de la voie ferrée au droit du passage à niveau n°5 et pour le rétablissement de l'accès à la parcelle desservie par le passage à niveau n°7A. Ces variantes sont comparées dans le chapitre E V4 suivant, et la description des ouvrages projetés se trouve dans la pièce D « plan général des travaux ». Le tout étant difficile à comprendre, l'Ae recommande de remplacer les chapitres E V3 et E V4 par un nouveau chapitre exposant successivement pour chaque ouvrage :

- la description de l'existant ;
- la description des variantes envisagées ;
- l'analyse comparative des variantes et les raisons du choix opéré par le maître d'ouvrage ;
- la description, assortie de plans et croquis, de l'ouvrage retenu.

3-3 Effets hydrauliques du projet sur les eaux souterraines

La trémie routière rétablissant le franchissement de la voie ferrée au droit du passage à niveau n°5 à supprimer, recoupera le toit d'un aquifère. Selon l'étude d'impact, les études permettant de savoir si cet aquifère est isolé ou en relation avec d'autres, et d'apprécier les conséquences de la trémie sur l'écoulement éventuel des eaux souterraines seront réalisées ultérieurement et présentées dans un dossier de demande d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

L'Ae rappelle qu'une étude d'impact doit notamment comporter une description de l'état initial, une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'eau, ainsi que les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, y compris sur l'eau^[16]. La circonstance qu'un projet fera l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau n'autorise pas son maître d'ouvrage à déroger au contenu réglementaire de l'étude d'impact.

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

- par une description des aquifères de l'aire d'étude du projet de suppression du passage à niveau n°5 ;
- par une évaluation des incidences de la future trémie sur les conditions d'écoulement et les niveaux des aquifères (relèvement à l'amont, abaissement à l'aval) ;
- par la description des mesures retenues en tant que de besoin pour supprimer, réduire ou compenser ces incidences ;
- et par une évaluation des conséquences des incidences résiduelles sur les bâtiments susceptibles d'être affectés.

3-4 Milieux naturels (hors évaluation des incidences sur les sites Natura 2000)

L'étude d'impact de juillet 2011 et le diagnostic écologique complémentaire du 26 août 2011 comportent une description suffisante de la faune et de la flore présentes aux abords de la voie ferrée.

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

L'étude conclut à l'absence de sensibilité de la flore vis à vis du projet car les emprises nouvellement aménagées seront minimales et localisées dans des secteurs déjà fortement remaniés.

S'agissant de la faune, un pré-diagnostic réalisé à l'automne 2010 avait fait apparaître des enjeux potentiels relatifs à deux groupes d'espèces présents sur le site de la ligne ferroviaire, l'entomofaune (Lucane cerf-volant et Grand Capricorne) et les chiroptères.

Succédant au pré-diagnostic, le diagnostic écologique complémentaire du 26 août 2011 précise ces enjeux.

C'est ainsi que les prospections de terrain de mai et juillet 2011 ont mis en évidence l'absence d'habitats favorables au Lucane cerf-volant et au Grand Capricorne dans les sites de travaux. Plusieurs arbres et zones boisées aptes à abriter le Grand Capricorne, ont été inventoriés le long de la voie ferrée, hors sites de travaux, mais aucun indice de la présence de cet insecte n'a été relevé.

Le deuxième groupe d'espèces, les chiroptères, s'inscrit dans un contexte très riche de nombreuses colonies d'intérêt régional et départemental aux abords du projet et a été identifié comme le groupe sensible à l'augmentation du trafic de la ligne ferroviaire. Dérangement, risque de collision, accroissement des pollutions sonores et lumineuses peuvent affecter les populations de chiroptères et les contraindre à quitter un territoire de chasse ou désertier un gîte assidu.

Des investigations approfondies (12 nuits complètes de détection en périodes printanières et estivales^[17]) ont mis en évidence la présence de onze espèces de chiroptères. Le risque de collision des chiroptères avec les trains a été étudié de manière détaillée tout au long de la ligne ferroviaire :

- localisation de six corridors naturels de franchissement de la voie ferrée ;
- observation et enregistrement nocturnes de la fréquentation de chaque corridor.

A partir de ces investigations, il a été établi un bilan bien renseigné des impacts par espèce^[18].

Aucun gîte n'a été repéré dans les sites de travaux.

Deux corridors ont été repérés comme particulièrement favorables aux collisions en raison de l'importance de la fréquentation, de la situation de la voie ferrée en surélévation par rapport au terrain naturel, de l'absence d'obstacles latéraux : il s'agit des corridors n°2 au lieu-dit « La Roure de la Gache » et du corridor n°4 au golf du Vallon de l'Œuf. Dans ces deux cas, l'étude prévoit la réalisation de barrières anti-collision (grillages, filets) destinées à forcer les chiroptères à s'élever au-dessus des caténaires pour franchir la voie ferrée. D'une hauteur d'au moins cinq mètres, ces barrières seront implantées de part et d'autre de la voie.

L'Ae recommande de prévoir un suivi régulier sur cinq ans de l'effet de ces barrières.

Elle recommande d'intégrer le contenu du rapport de diagnostic écologique complémentaire dans l'étude d'impact.

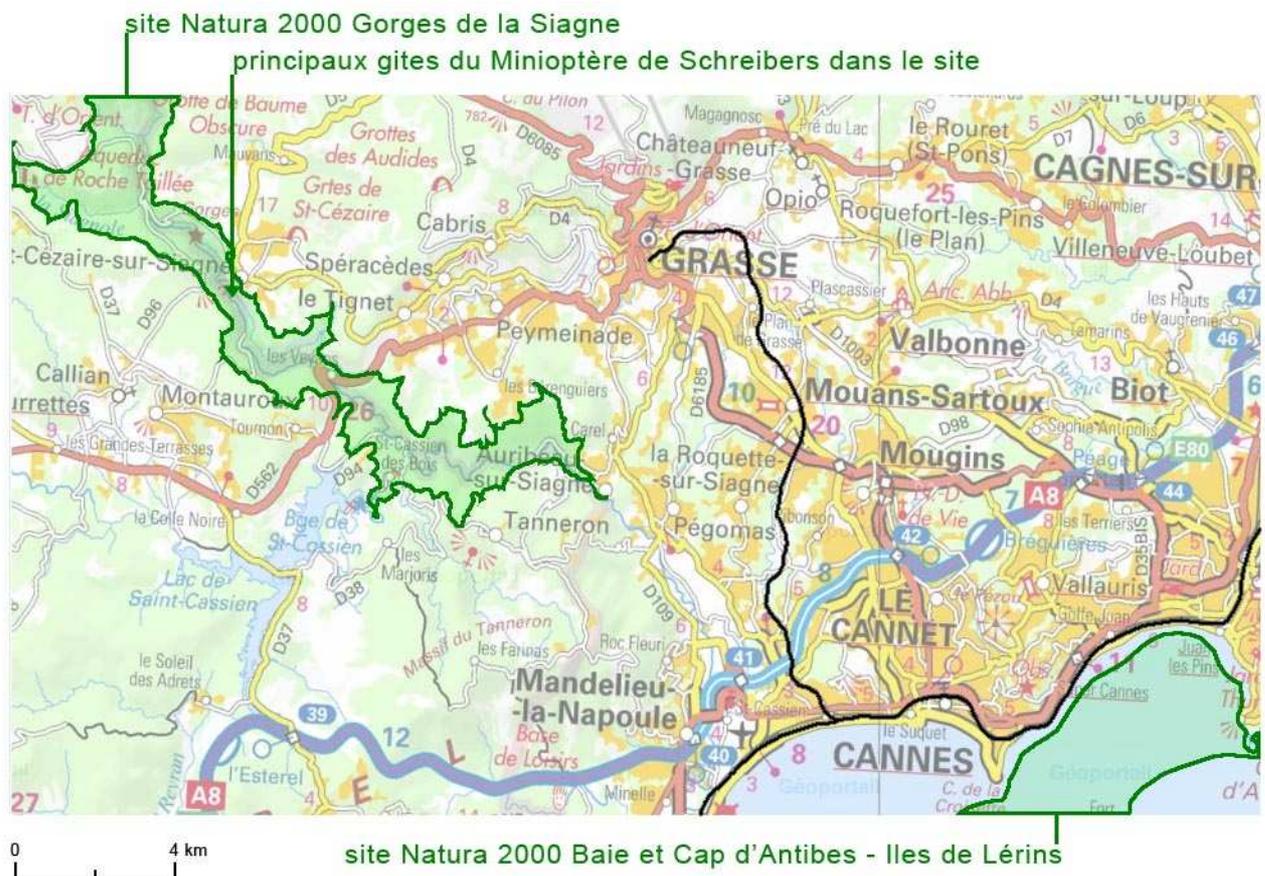
17 Période de mise-bas, de sédentarisation des colonies et d'émancipation des jeunes.

18 Tableau 9 page 37.

3-5 Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000

L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 fait apparaître que la ligne ferroviaire Cannes-Grasse ne traverse aucun site Natura 2000 et que les deux sites les plus proches sont :

- le site « Baie et Cap d'Antibes - Iles de Lérins »^[19], localisé à 5 kilomètres au sud-est de la zone d'étude, dont les enjeux de protection portent sur la flore et les mammifères marins et sont sans lien écologique avec le projet ;
- le site « Gorges de la Siagne »^[20], dont la limite extrême est distante de 4,5 kilomètres de la zone d'étude. Ce site présente un intérêt particulier pour la conservation des chiroptères. Au moins treize espèces le fréquentent, certaines en effectifs d'importance nationale^[21]. Huit de ces espèces, dont le Minoptère de Schreibers, sont d'intérêt communautaire^[22] et ont justifié la désignation du site Natura 2000.



L'évaluation met en évidence un lien écologique possible entre le site « Gorges de la Siagne » et le projet

19 Site d'intérêt communautaire FR9301573.

20 Zone spéciale de conservation FR 9301574.

21 Minoptère de Scheibers (1 000 à 3 000 individus), Vespertilion de Capaccini (500 à 1 000 individus).

22 Espèces inscrites à l'annexe II de la directive 92/43 du 21 mai 1992 *concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.*

en ce qui concerne le Minioptère de Schreibers, chiroptère capable d'effectuer des déplacements importants ^[23].

Les 12 nuits complètes d'observation et d'enregistrement n'ont permis de contacter que trois fois le Minioptère de Schreibers, en deux secteurs différents de la ligne ferroviaire et à des hauteurs supérieures à celle des caténaires.

L'évaluation conclut que le Minioptère de Schreibers n'est pas susceptible d'être affecté par le doublement du nombre de trains circulant sur la ligne Cannes-Grasse, et que le projet ne porte pas atteinte à l'état de conservation des sites Natura 2000.

L'Ae recommande de compléter la carte du contexte chiroptérien (page 34) par les limites du site Natura 2000 et une échelle.

L'Ae recommande d'annexer l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

3-6 Impacts acoustiques du projet

en ce qui concerne la section Grasse - Cannes-la-Bocca

Les niveaux sonores affectant les bâtiments proches de la voie ferrée vont augmenter en raison du doublement du trafic et de l'augmentation du nombre de voitures constituant chaque train.

L'état initial sonore des 19 kilomètres de la ligne ferroviaire est présenté par des mesures réalisées en onze points, ce qui ne fournit pas une estimation des niveaux de bruit actuels, de jour et de nuit, et affectant chacun des bâtiments proches de la ligne.

L'étude d'impact comporte des cartes des isophones futurs à 5 mètres de hauteur, de jour et de nuit, mais dont il n'est pas possible de déduire les niveaux de bruit futurs, de jour et de nuit, et affectant chacun des bâtiments proches de la ligne.

Elle mentionne que, pour neuf bâtiments d'habitation, ces niveaux de bruit excéderont les seuils fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999 *relatif au bruit des infrastructures ferroviaires*, et au-delà desquels un maître d'ouvrage est tenu de prévoir des protections acoustiques. Elle indique que ces bâtiments feront l'objet d'une isolation de façade.

Les niveaux de bruit futurs sont évalués en tenant compte du trafic à la mise en service du projet prévue en 2014. Or une étude d'impact doit analyser les effets permanents d'un projet sur l'environnement ^[24], ce qui englobe les niveaux sonores émis par une infrastructure modifiée tout au long de la vie ^[25]. L'étude d'impact aurait donc dû prendre en compte le trafic à long terme ^[26].

23 D'autres chiroptères possédant un rayon d'action important, tels le Grand Murin et le Grand Rhinolophe, sont présents sur le site Natura 2000, mais ils n'ont pas été inventoriés comme franchissant la voie ferrée.

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

25 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*.

26 L'horizon de long terme est en général pris au moins 20 ans après la mise en service.

L'Ae recommande :

- que soit estimé le trafic à long terme, en justifiant dans l'étude d'impact la prévision faite ;
- de mentionner dans l'étude d'impact, les niveaux de bruit actuels et à long terme ainsi évalués, de jour et de nuit, en façades des habitations voisines de la ligne, de sorte que chaque riverain puisse aisément apprécier l'évolution de sa situation acoustique personnelle ;
- que les niveaux de bruit ainsi évalués à long terme soient pris en compte pour déterminer si, au regard des seuils fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999, le maître d'ouvrage est tenu ou non de prévoir des protections acoustiques de bâtiments autres que les neuf précités.

en ce qui concerne la section Cannes-la-Bocca - Cannes-centre

L'étude d'impact expose que l'ajout de 36 TER sur une section déjà circulée quotidiennement par 178 trains, dont des trains de marchandises, entraînera une augmentation des niveaux sonores de 0,5 dB(A) de jour et de 0,2 dB(A) de nuit, et que le maître d'ouvrage n'est pas tenu de réaliser des protections acoustiques.

Cette présentation pour le moins succincte ne respecte pas les obligations de contenu des études d'impact^[27] et l'Ae recommande de compléter au minimum l'étude d'impact par une présentation des niveaux de bruit actuels et à long terme, en façades d'au moins un échantillon représentatif des habitations riveraines de la voie ferrée entre Cannes-la-Bocca et Cannes-centre.

3-7 Résumé non technique

L'Ae recommande d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte de façon précise des modifications du contenu de l'étude d'impact recommandées dans le présent avis.

*
* *

27 Description de l'état initial et des effets du projet : code de l'environnement, article R. 122-3.