



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la modernisation des terminus de la ligne RFF Yvetot/Elbeuf-Saint-Aubin en Seine-Maritime

n°Ae: 2012-62

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 14 novembre 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la modernisation des terminus de la ligne RFF Yvetot (76) - Elbeuf Saint-Aubin.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Ullmann.

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 : MM. Caffet, Schmit.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) le dossier ayant été reçu complet le 27 août 2012.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté :

- le préfet de département de Seine-Maritime par courrier en date du 28 août 2012 dont elle a reçu réponse le 6 novembre 2012,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 28 août 2012,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Haute-Normandie par courrier en date du 28 août 2012.

Sur le rapport de MM A. Féménias et Ph. Lagauterie dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae

Synthèse de l'avis

Le projet présenté par Réseau Ferré de France (RFF) porte sur les travaux de modernisation de la ligne Yvetot/Elbeuf-Saint-Aubin (76) qui consistent à aménager des voies au niveau des terminus pour créer des lieux de « retournement » des trains aux extrémités de la ligne et à électrifier la section de ligne localisée entre l'aiguillage de Tourville-la-Rivière et Saint-Aubin-lès-Elbeuf, en vue de développer le cadencement² des trains.

Les travaux, hormis le rehaussement d'un pont et le déplacement d'un autre, sont situés sur les emprises ferroviaires actuelles et affectent assez peu les milieux naturels. Les effets négatifs sur l'environnement paraissent limités (avifaune, bruit, présence plus importante de passagers en zone de risques technologiques, et pendant la période de travaux une circulation accrue de poids lourds...). Il n'en reste pas moins qu'ils sont peu ou pas étudiés.

Comme le projet vise à améliorer la desserte ferroviaire entre le nord et le sud de l'agglomération Rouennaise, il n'est pas exclu qu'il ait des effets globaux favorables sur l'environnement. L'étude d'impact ne présentant pas d'analyse de trafic sur la ligne ni d'évaluation du report modal par rapport à une desserte routière, cette appréciation même sommaire n'est pas disponible.

L'étude d'impact par ailleurs ne porte pas sur les aménagements des bâtiments pour les voyageurs des deux gares d'Yvetot et d'Elbeuf-Saint-Aubin, lesquels se feront sous une autre maîtrise d'ouvrage (intitulée « Gares et Connexions ») et ceci alors même que ces travaux sont évidemment induits par le projet. L'Ae considère qu'il s'agit d'un seul et même programme de travaux, l'édification des bâtiments pour voyageurs étant liée à la modernisation des gares terminus présentée dans le présent dossier.

L'Ae recommande principalement de compléter le dossier d'étude d'impact par :

- ⤴ une présentation détaillée des fondements de l'ensemble des travaux au regard de leur intérêt pour la desserte de l'agglomération de Rouen, avec l'indication des trafics actuels et attendus et leur contribution dans les domaines de l'énergie et de l'amélioration de la qualité de l'air ;
- ⤴ une présentation de l'appréciation globale des impacts des projets de construction des bâtiments pour voyageurs prévus dans les gares d'Yvetot et d'Elbeuf-Saint-Aubin et de leur intégration dans leur environnement ;
- ⤴ une évaluation de l'exposition aux risques technologiques pour les voyageurs fréquentant la gare d'Elbeuf-Saint-Aubin ;
- ⤴ une étude sur l'incidence de l'augmentation de trafic et de la pose d'installations d'électrification (postes d'alimentation, potences, caténaires...) en termes d'impacts pour la faune locale (oiseaux et chiroptères) en reprenant l'analyse des fonctionnalités des sites Natura 2 000 identifiés en relation avec les travaux, notamment sur le tronçon placé entre l'aiguillage de Tourville-la-Rivière et Saint-Aubin-lès-Elbeuf ;
- ⤴ l'étude des effets en matière de bruit sur l'ensemble de la ligne entre Yvetot et Saint-Aubin-lès-Elbeuf.

L'Ae recommande de reprendre la rédaction du résumé non technique pour mettre en évidence l'incidence du projet au regard des enjeux environnementaux indiqués ci-dessus (bruit, exposition aux risques technologiques, qualité de l'air, oiseaux et chiroptères, insertion des bâtiments...) et de le compléter en prenant en compte les recommandations formulées dans le présent avis.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

² Mode d'exploitation d'un réseau de transport en commun qui consiste à organiser la circulation des véhicules de manière répétitive tout au long de la journée

Avis détaillé

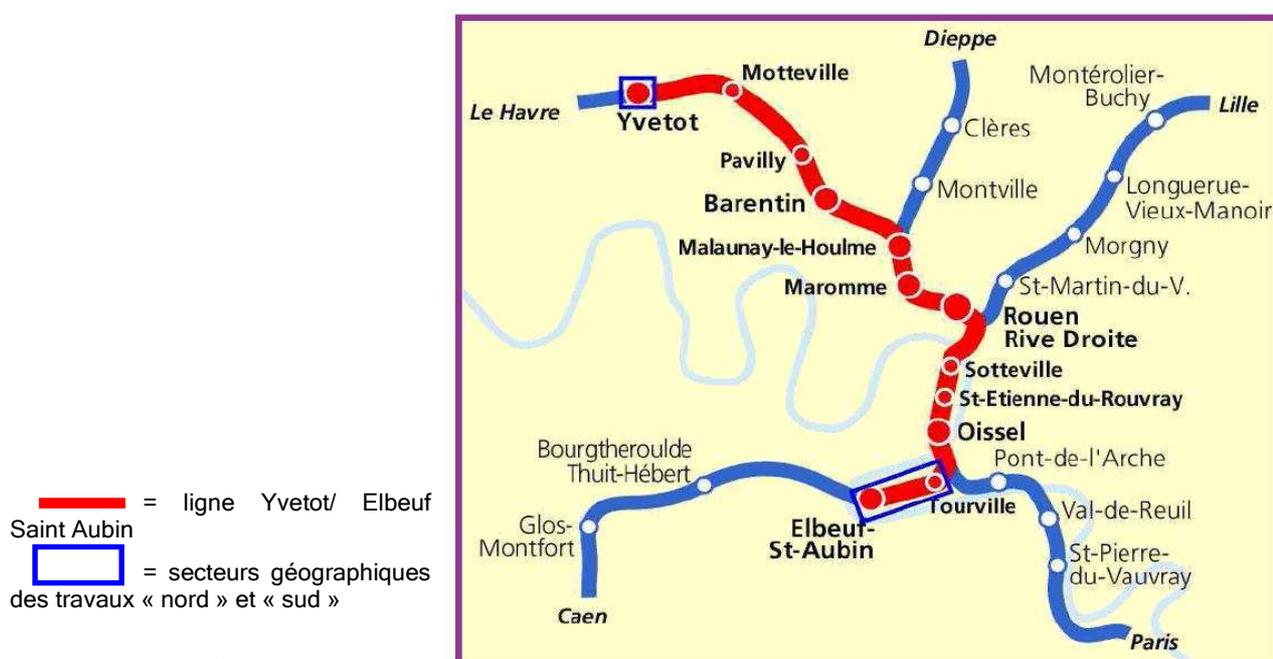
1 Contexte et présentation du projet

Le projet présenté par Réseau Ferré de France (RFF) porte sur les travaux d'aménagement ferroviaire nécessités par la modernisation (développement du cadencement) de la ligne Yvetot/Elbeuf-Saint-Aubin, qui permettront d'exploiter cette ligne comme une ligne fermée sur laquelle les trains circuleront en aller et retour sous traction électrique, en traversant l'agglomération de Rouen. Les mouvements de « retournement » des trains aux extrémités de la ligne imposent des aménagements de voies au niveau des terminus d'Yvetot et Elbeuf-Saint Aubin, ce dernier étant situé sur la commune de Saint-Aubin-lès-Elbeuf³. Cette opération « est inscrite au contrat de plan État-Région 2007-2013 » (p. 134).

1.1 Contexte

La section de ligne intéressée comprend la ligne déjà électrifiée du réseau régional et national Paris/Le Havre entre Oissel et Yvetot, et le tronçon Oissel (aiguillage de Tourville la rivière)- Elbeuf Saint Aubin, de la ligne Serquigny⁴ - Oissel du réseau Caen/Rouen qui devra être électrifié. Cette desserte entre le nord et le sud de l'agglomération Rouennaise est d'intérêt régional (mouvements pendulaires⁵). (cf plan de situation en fin d'avis)

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés



Le projet se présente comme un programme de travaux qui comprend :

- la création d'un nouveau terminus en gare d'Yvetot (secteur « nord » des travaux) qui prévoit la dépose et la mise en place d'aiguillages et de voies, la construction d'un quai avec les infrastructures d'accueil du public, et la construction d'un poste de commande sur les emprises de la SNCF ;
- la création d'un nouveau terminus en gare d'Elbeuf-Saint-Aubin (secteur « sud » des travaux) qui prévoit la pose et la dépose de voies, la construction d'un poste de commande pour les aiguillages et d'un bâtiment d'appareillage, et le prolongement d'un quai sur les emprises de la SNCF ;
- l'électrification de la section de ligne entre l'aiguillage de Tourville-la-Rivière et Saint-Aubin-lès-Elbeuf (secteur « sud ») ;
- la reconstruction d'un pont (OA 06) et le rehaussement d'un autre (OA 01) (« secteur sud ») ;
- les aménagements de télécommunication et de sécurité d'accompagnement ;
- la modernisation du système de gestion de l'espace des trains.

Schéma d'aménagement de la gare d'Yvetot « secteur nord »

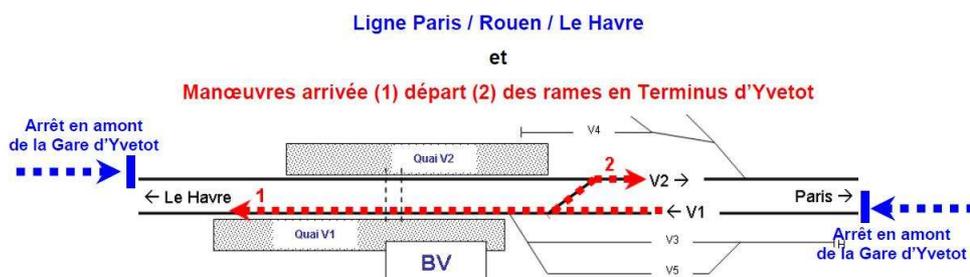
AVANT

³ RFF utilise le terme de « diamétralisation » de la section Yvetot/Elbeuf-Saint Aubin

⁴ Serquigny est un nœud ferroviaire situé entre Rouen via Oissel, Caen via Bernay et Lisieux, et Paris via Evreux

⁵ Déplacements quotidiens des personnes de leur domicile à leur lieu de travail

L'arrivée et le départ du TER immobilisent les deux voies de la ligne Paris/Le Havre et les trains ne peuvent pas attendre en stationnant sur la voie. De ce fait, 50 % des navettes TER venant de Rouen ont leur terminus à la gare précédente (Motteville).
APRES



Un quai est créé entre les voies 3 et 5, un bâtiment est en projet en tête de ces quais (appelé « plateforme de transition ») sous maîtrise d'ouvrage par « Gares et Connexions ». Le stationnement des TER n'empiète pas sur le trafic Paris/Le Havre car seul leur départ demande un arrêt momentané du trafic dans les deux sens. La fréquence des navettes TER peut alors passer de un à deux trains par heure.

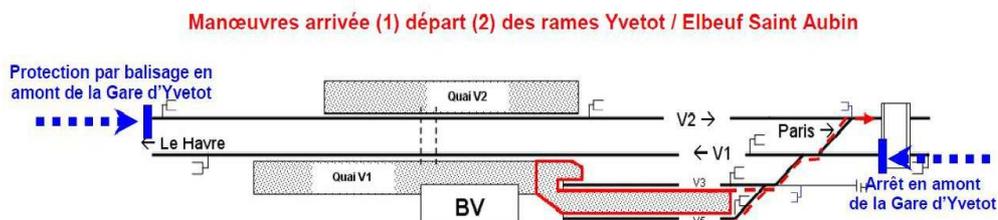
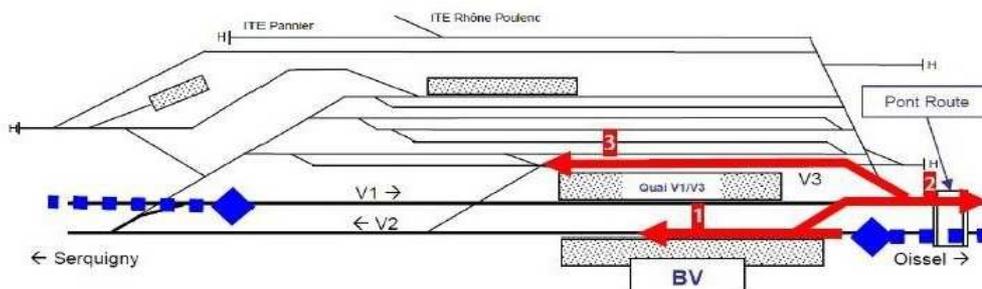


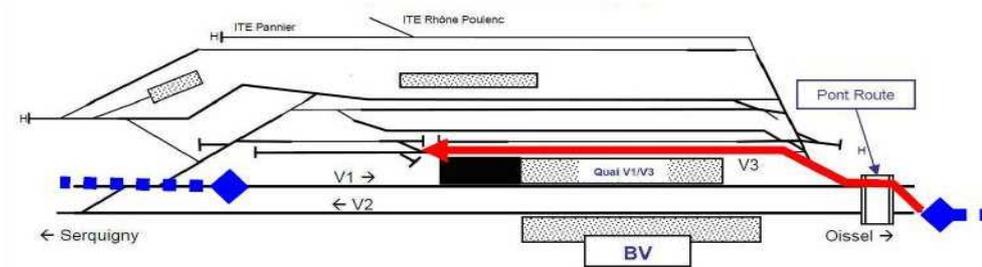
Schéma d'aménagement de la gare d'Elbeuf « secteur sud »

AVANT

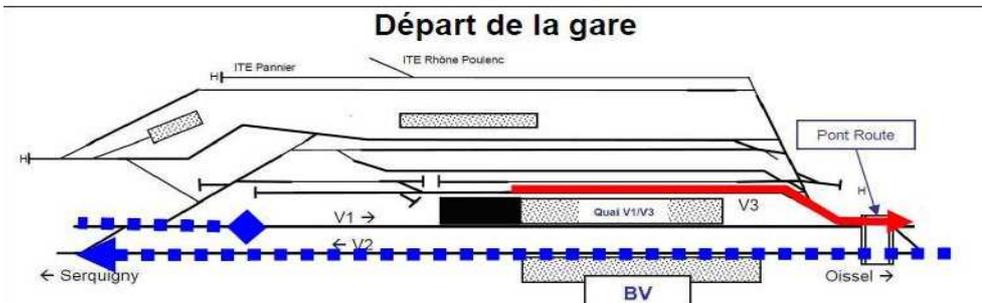
L'arrivée et la mise en stationnement du TER sur la voie 3 bloquent pendant cette manœuvre le trafic Rouen/Caen dans les deux sens.



APRES :



Le départ et l'arrivée du TER directement sur la voie 3 n'interrompent que très brièvement le trafic. Le quai des voies 1 et 3 est prolongé vers l'ouest. Les travaux portent donc sur des terrains inclus dans l'emprise de RFF. Un aménagement de bâtiments pour voyageurs sur ce quai est rendu possible par le déplacement du « bâtiment d'appareillage » qui s'y trouve actuellement (reconstruit au-delà du pont-route, vers Oissel).



Pour l'électrification de la section de ligne entre l'aiguillage de Tourville-la-Rivière et Saint-Aubin-lès-Elbeuf deux ponts (passages routiers supérieurs) doivent être modifiés, l'un par relevage de 23 cm du tablier, l'autre par reconstruction totale à 13 mètres de l'actuel (structure en voûte maçonnée inadaptée) qui sera démolie.

Les autres travaux décrits visent à améliorer le cadencement des trains. Ils portent sur les systèmes automatiques de gestion du trafic (télécommunications par pose de câbles dans des « artères de caniveau » ou par pose enterrée à

proximité du ballast, et installations de sécurité : blocs automatiques lumineux⁶, et instruments de contrôle de la circulation).

2 Procédures relatives au projet

La demande d'autorisation auprès de l'autorité compétente pour prendre la décision⁷ a été adressée par RFF le 25 mai 2012. En conséquence, le décret portant réforme des études d'impact du 29 décembre 2011 ne s'applique pas. Conformément aux articles R. 122-1 et suivants du code de l'environnement dans leur ancienne rédaction qui reste applicable pour ce dossier, le montant des travaux s'élevant à 60,9 M€ (p. 3), il fait l'objet d'une étude d'impact (seuil supérieur à 1,9 M€). Celle-ci sera mise à la disposition du public avec le présent avis de l'autorité environnementale.

Il n'est pas indiqué si un dossier d'incidence « loi sur l'eau »⁸ sera réalisé pour le projet.

3 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est principalement consacrée à décrire un état initial (110 pages sur 244) et les aspects techniques des travaux, sans être proportionnée aux enjeux environnementaux. D'une façon générale, le dossier est déséquilibré comme en témoigne la place trop faible réservée aux impacts environnementaux et aux mesures prises (20 pages sur 244).

L'étude d'impact comprend en outre quelques insuffisances et erreurs qu'il convient de corriger pour contribuer à une bonne information du public. Ainsi, quelques schémas sont dépourvus de légende (ex : p. 80) ou présentés à l'envers (p. 169, 170, 177, 178, 179 et 183) ce qui ne facilite pas la compréhension du fonctionnement du projet. Une erreur existe page 57, le tableau 15 traitant de Tourville-la-Rivière étant placé en secteur « nord ».

L'étude d'impact souffre enfin d'insuffisances par rapport au code de l'environnement. Elle ne présente pas d'analyse de trafic sur l'ensemble de la ligne, ni de justification du projet et ne chiffre pas les mesures pour limiter les effets sur l'environnement. S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport, elle doit comprendre, conformément à l'article R. 122-3 6°, un chapitre consacré à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse du trafic actuel et futur, une présentation de la contribution du projet dans les domaines de l'énergie et de la qualité de l'air en faveur de l'environnement local et régional, une analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances, et par une estimation des dépenses destinées à limiter les effets du projet sur l'environnement.

3.1 Articulation du projet avec d'autres opérations d'un même programme

Le projet est présenté comme constitué d'un ensemble de travaux, et comme ne relevant pas d'une planification plus générale d'opérations pouvant intéresser le réseau RFF dans ce secteur.

Des aménagements de bâtiments pour les voyageurs au niveau des gares d'Yvetot et d'Elbeuf sont prévus sous une autre maîtrise d'ouvrage : « Gares et Connexions ». Ils sont induits par le présent programme de travaux et prennent place dans l'emprise RFF des gares en question, mais l'étude d'impact n'en dit mot. L'Ae considère qu'il s'agit pourtant d'un même programme de travaux, l'édification des bâtiments pour voyageurs étant liée à la modernisation des gares terminus présentée dans le présent dossier, or, au titre du code de l'environnement (article R.122-4 12) lorsque les travaux sont simultanés, ils doivent faire l'objet d'une seule étude d'impact, dans le cas contraire, lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact soit par une appréciation globale des impacts des projets de construction des bâtiments pour voyageurs prévus dans les gares d'Yvetot et d'Elbeuf-Saint-Aubin, soit par un ajout portant sur lesdits bâtiments.

3.2 Analyse de l'état initial

Le programme vise à améliorer le fonctionnement (cadencement) et l'équipement d'une infrastructure de transport (électrification), mais aucune évaluation de l'incidence de ces choix technologiques (sur les consommations énergétiques, la sécurité et la souplesse du fonctionnement du réseau...) n'est présentée.

L'état initial est plus particulièrement détaillé en matière de qualité de l'air, de géologie, d'hydrogéologie, et de qualité des sols, ce qui est cohérent avec un projet d'infrastructure de transport ferroviaire.

⁶ Les blocs automatiques lumineux (BAL) sont des signaux d'espacement disposés le long de la voie à distance régulière (environ 3km), déterminant ainsi des cantons ; en avançant, le train provoque la fermeture du canton derrière lui et la mise à l'avertissement devant lui

⁷ Direction générale des infrastructures des transports et de la mer

⁸ Articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement

L'analyse hydrologique, hydrographique ainsi qu'en regard du risque « inondations » paraît inutilement développée pour des voies implantées sur des remblais existants qui ne modifieront pas les écoulements. Les travaux étant situés dans l'emprise foncière de RFF, il n'est pas identifié d'enjeux environnementaux particulièrement significatifs, ce qui ne justifie pas cependant que certains d'entre eux puissent être très peu développés (faune sauvage, risques industriels...).

Les sites Natura 2 000 proches sont identifiés de façon incomplète. Seul le secteur sud fait l'objet d'une cartographie des sites Natura 2 000 les plus proches. Il n'est pas indiqué les interférences possibles du projet avec les enjeux environnementaux de ces sites.

L'analyse du tissu économique et social, très documentée, n'est cependant pas exploitée au regard des finalités et des impacts positifs de la modernisation de la ligne.

Les aspects liés aux paysages et au patrimoine bâti sont identifiés, l'inventaire des structures industrielles et artisanales avoisinant les deux gares terminus est effectué, de même que l'état initial en matière de niveau de bruit dans la zone des gares terminus. Sur ce dernier point, les mesures de niveau de bruit aux abords des gares donnent des valeurs de niveau sonore élevées. À proximité immédiate de la gare d'Yvetot, les valeurs mesurées dépassent 65 dB(A) avec 67 dB(A) de jour et 68 dB(A) de nuit pour un point de mesure (les bâtiments les plus proches de la voie ferrée sont touchés)⁹.

3.3 Justification du projet, analyse des variantes et raisons du choix retenu

Le besoin d'une augmentation de la fréquence des navettes TER entre Yvetot et Elbeuf-Saint-Aubin est rappelé très succinctement comme étant un objectif du contrat de projet Etat/Région (p.159) mais il n'est pas justifié, ne serait-ce que par l'indication de la modification du nombre de trajets journaliers.

Le dossier d'étude d'impact ne fournit pas d'informations sur le nombre de passagers transportés, ni sur le report modal espéré par rapport à la desserte routière de l'agglomération rouennaise, ce qui aurait pu étayer une évaluation de l'impact positif du projet (gain de temps, amélioration de la qualité de l'air, bilan carbone...) ou de son impact négatif indirect (étalement urbain).

Le projet ne comporte pas de variantes (p. 159) ce qui n'est pas illégitime. Cependant le maître d'ouvrage annonce une étude de variantes en matière de travaux d'électrification de la voie entre l'aiguillage de Tourville-la-Rivière et Saint-Aubin-lès-Elbeuf (p. 159), mais elle n'est pas présentée¹⁰.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation détaillée des fondements de l'ensemble des travaux au regard de leur intérêt pour la desserte de l'agglomération de Rouen et de leur contribution dans les domaines de l'énergie et de la qualité de l'air en faveur de l'environnement local et régional.

3.4 Analyse des impacts du projet

Aucune analyse des effets cumulés avec d'autres installations ou projets connus n'est présentée.

3.4.1 Impacts temporaires, en phase de travaux

Les impacts les plus significatifs sont générés par les travaux. Ils consistent essentiellement en des perturbations de circulation routière du fait du trafic des camions, en des risques de pollution par les engins de terrassement ou de transport (gaz d'échappement, fuites d'hydrocarbures entreposés...) ou du fait de leur action (poussières) ou encore en matière de gestion du chantier (brûlage des déchets...). Il est prévu la création « d'une zone spécifique de maintenance » (p. 206), mais il n'est pas indiqué son positionnement ni quelles mesures seront prises pour éviter la pollution des eaux.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser l'emplacement potentiel de la zone de maintenance et d'indiquer quelles mesures seront prises pour éviter tout risque de pollution.

Deux industries émettrices de gros volumes de fret (une carrière et une usine chimique) en secteur sud sont susceptibles d'être affectées par les modalités d'exécution des travaux sur la voirie (horaires) et pourraient connaître une immobilisation de leur matériel ferroviaire, ce qui pourrait les inciter à reporter massivement leur trafic sur la route. Cette éventualité n'est pas étudiée, ni les mesures qui pourraient permettre de l'éviter.

L'Ae recommande de préciser les mesures d'adaptation en matière de durée des travaux et de plages horaires des travaux sur la ligne entre l'aiguillage de Tourville-la-Rivière et la gare de Elbeuf-Saint-Aubin, au regard des besoins du trafic fret et voyageurs.

La reconstruction d'un pont (ouvrage d'art N°06) modifiera la topographie sur quelques dizaines de mètres. Réalisées dans l'emprise ferroviaire, les créations de quais et de voies ne génèrent pas de perturbations environnementales significatives.

3.4.2 Impacts permanents, en phase d'exploitation

Bruit

⁹ Ambiance sonore qualifiée par le maître d'ouvrage de « non modérée »

¹⁰ La seule alternative évoquée page 194 est d'abaisser les voies pour dégager une hauteur suffisante sous les ponts

Le niveau sonore actuel est mesuré seulement à proximité des deux gares terminus. L'étude d'impact ne donne pas d'information sur le trafic actuel (toutes destinations), ni sur l'incidence du projet par rapport à l'ensemble du trafic, notamment sur les secteurs « nord et sud » (gares terminus). Le maître d'ouvrage estime l'augmentation des niveaux sonores à 0,5 dB(A), justifiant ainsi qu'aucune mesure de réduction de bruit ne soit proposée sur ces secteurs. L'Ae note, cependant, que les trafics vont aussi augmenter entre les gares d'Yvetot et d'Elbeuf-Saint-Aubin.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse de l'évolution du bruit sur l'ensemble de l'itinéraire de la ligne.

Risques :

Le simple inventaire des sites et sols pollués, ainsi que celui des ICPE « Seveso 2¹¹ » à proximité de la gare d'Elbeuf-Saint-Aubin, ne permet pas d'analyser de façon approfondie l'exposition aux risques technologiques d'un plus grand nombre de voyageurs.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation de l'exposition aux risques technologiques d'un plus grand nombre de voyageurs à proximité de la gare d'Elbeuf-Saint-Aubin.

Desserte ferroviaire :

Avec un objectif d'augmentation de la cadence des TER qui desserviront cette ligne, en empruntant sur la majeure partie du parcours la ligne Paris-Le Havre, l'incidence du nouveau trafic sur la fréquentation de cette ligne d'intérêt national n'est pas étudiée dans le secteur pourtant saturé de la gare de Rouen Rive Droite, secteur où l'état actuel des voies conduit également actuellement à ralentir les trains.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation de l'incidence de l'augmentation du cadencement des TER de la ligne Yvetot-Elbeuf-Saint-Aubin sur la fréquentation de la ligne Paris-Le Havre.

Autres conséquences :

Il n'est pas fait état des conséquences d'une augmentation de la desserte de l'agglomération rouennaise en matière de développement éventuel de l'urbanisation (voire de son étalement). L'étude ne comporte aucune évaluation de la fréquentation actuelle et future des gares par les usagers.

L'exploitation de la ligne Yvetot - Elbeuf-Saint-Aubin se fera avec du matériel à traction électrique en remplacement de la traction mixte électrique et diesel actuelle. À aucun moment l'amélioration de cet impact environnemental (consommation énergétique, qualité de l'air...) n'est évaluée. Les conséquences du report de ce matériel de traction mixte (diesel et électricité) sur d'autres lignes, notamment sur la ligne Rouen Dieppe accueillant du matériel strictement diesel (Rouen - Dieppe), mériteraient d'être étudiées (incidence du remplacement d'un matériel plus vétuste et d'une moindre consommation d'énergie fossile).

L'Ae recommande de compléter le dossier par une évaluation des pollutions épargnées du fait du projet et du fait du report du matériel de traction sur la ligne Rouen-Dieppe.

Milieux naturels et biodiversité :

L'augmentation significative de la cadence des trains TER n'est pas analysée en matière de fréquence des collisions entre le matériel roulant et la faune locale¹².

Les traitements phytosanitaires (herbicides essentiellement) au titre de la gestion courante des voies ne sont pas amenés à évoluer et sont présentés comme une « obligation » (p. 207), alors que ne sont pas envisagées d'autres techniques tout aussi efficaces (traitement par choc thermique, par exemple) permettant de mieux préserver la qualité des eaux.

Les impacts des travaux d'électrification sont décrits sommairement (p. 197 à 199 : pylônes, caténaires, postes d'alimentation..., p. 223 à 228 : effets des lignes électriques sur la santé) et leur insertion paysagère ou leurs effets potentiels sur la faune volante locale (notamment les chiroptères) ne sont pas abordés.

L'Ae recommande de verser au dossier une étude complémentaire sur l'incidence de l'augmentation du trafic et de la pose d'installations d'électrification (postes d'alimentation, potences, caténaires...) en termes d'insertion paysagère et d'impacts pour la faune.

L'analyse des incidences Natura 2 000 se résume à l'affirmation qu'aucun recoupement géographique n'existe avec les zones de travaux, et que ceux-ci sont localisés dans l'emprise des infrastructures ferroviaires existantes. Même si, comme le présente le maître d'ouvrage, le programme de travaux n'est pas de nature à remettre en cause l'intégrité des sites Natura 2 000, ni les objectifs de conservation des habitats et des espèces ayant justifié leur désignation, il convient que l'étude d'incidences réponde aux exigences de l'article R. 414-23 du code de l'environnement. Il manque notamment la cartographie des sites Natura 2 000 par rapport au terminal d'Yvetot et les effets du projet au regard des habitats et des espèces des zones Natura 2 000 les plus proches.

L'Ae recommande de compléter le dossier en reprenant l'analyse des fonctionnalités des sites Natura 2 000 identifiés notamment en matière d'incidences en relation avec les travaux envisagés, particulièrement sur le tronçon entre l'aiguillage de Tourville-la-Rivière et la gare d'Elbeuf-Saint-Aubin qui sera électrifié.

11 La directive européenne 96/82/CE dite « Seveso » impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. Les entreprises sont classées « Seveso » seuil bas ou seuil haut en fonction des quantités et des types de produits dangereux qu'elles accueillent

12 Sont citées p. 211 des études qui ne sont pas fournies ni référencées

Paysage :

Le maître d'ouvrage s'engage à « indemniser les riverains (de la portion de ligne Tourville-la-Rivière/Elbeuf-Saint-Aubin) qui le demanderont pour la plantation de haies sur la limite des terrains mitoyens à la voie ferrée ». Il n'est pas indiqué d'inventaire de telles demandes de création de haies, ni présenté une évaluation de leur impact.

3.5 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts

Aucune présentation d'une évaluation du coût des mesures d'évitement ou de réduction d'impact n'est disponible dans le dossier.

Les mesures proposées ne sont pas identifiées comme des mesures d'évitement ou même de réduction des impacts. Elles sont présentées dans un tableau au regard de chaque impact identifié, et portent principalement sur les incidences en période de travaux. Leur contenu est souvent peu précis¹³, de plus aucune indication n'est donnée quant à leur évaluation et leur suivi.

Pour la gestion des chantiers le maître d'ouvrage propose « d'appliquer la réglementation en vigueur ». Ainsi, en matière de gêne sonore pour le voisinage due aux travaux dans les gares, s'ajoutant à une ambiance « non modérée » pour la gare d'Yvetot, le maître d'ouvrage se contentera de « rappeler aux entreprises les obligations réglementaires ».

L'Ae recommande de compléter le dossier d'étude d'impact en indiquant les modalités retenues par le maître d'ouvrage en matière d'évaluation et de suivi des mesures de réduction et de compensation éventuelle des impacts du projet.

3.6 Méthodes

Les sources d'information exploitées sont mentionnées, mais les modalités concrètes de l'étude sur le terrain ne sont pas indiquées (dates, résultats, notamment).

La présentation des impacts identifiés est structurée par type d'enjeu (air, sol et eaux souterraines, eaux superficielles, patrimoine/paysage/biodiversité) en traitant ensemble les deux sites de travaux (Yvetot et Tourville-Elbeuf-Saint-Aubin). Cette pratique empêche toute vision de synthèse au niveau de chaque site et conduit à ne pas traiter certains éléments mis en évidence par l'état initial comme les incidences sur les sites Natura 2 000, ou comme la présence d'installations classées à proximité des gares.

3.7 Résumé non technique

Il présente de façon détaillée l'état initial sans établir le lien avec les enjeux environnementaux et les impacts du projet, et rassemble dans un tableau clair mais beaucoup trop dense les incidences environnementales identifiées et les mesures proposées par le maître d'ouvrage. Cette présentation très détaillée et morcelée ne permet pas d'avoir une vision d'ensemble synthétique des enjeux environnementaux et des mesures prises pour réduire les effets liés au programme de travaux.

L'Ae recommande de reprendre la rédaction du résumé non technique pour mettre en évidence l'incidence du projet sur les enjeux environnementaux principaux et les mesures prises pour réduire ces effets sur l'environnement (bruit, exposition aux risques technologiques, qualité de l'air, avifaune et chiroptères). Elle recommande, en outre, de le compléter en prenant en compte les recommandations formulées dans le présent avis.

13 Pages 18 et 233, par exemple : « les mesures envisagées par RFF permettront de garantir l'absence d'effets indésirables »

Plan de situation

