



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la couverture des voies ferrées de Villeneuve-Loubet (06)**

**N° Ae 2013-101**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 13 novembre 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la couverture des voies ferrées de Villeneuve-Loubet (06).*

*Étaient présents et ont délibéré : Mme Guth, MM. Badré, Barthod, Boiret, Decocq, Féménias, Galibert, Lafitte, Ledenic, Letourneux, Malerba.*

*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 Rauzy, Steinfeld, MM. Caffet, Chevassus-au-Louis, Schmit, Ullmann.*

\*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le directeur régional de Réseau ferré de France (RFF), le dossier ayant été reçu complet le 26 août 2013*

*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 R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*L'Ae a consulté par courriers du 28 août 2013:*

- le préfet de département des Alpes Maritimes,*
- le ministère du travail, de l'emploi et 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 Michel Badré, dans lequel les recommandations sont portées en 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.**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet faisant l'objet du présent avis est présenté par Réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage. Il porte sur une couverture légère des voies ferrées, prolongée par des murs anti-bruit, sur une longueur totale de 265m, dans le quartier du pont des Rives à Villeneuve-Loubet (06). Il vise à diminuer les impacts acoustiques résultant de la réalisation, en cours, d'une troisième voie destinée à augmenter le trafic ferroviaire entre Antibes et Cagnes-sur-Mer.

A cet effet, un premier projet limité à la pose d'écrans acoustiques latéraux, puis un deuxième projet de couverture lourde permettant des aménagements urbains en superstructure ont été étudiés puis abandonnés au profit du projet actuel, pour des raisons de performance insuffisante dans le premier cas, de coût trop élevé dans le deuxième. Se substituant à ces projets abandonnés, le présent projet est celui qui doit permettre au maître d'ouvrage de respecter, en matière de bruit, ses obligations résultant de la « modifications substantielle » constituée par l'implantation de la troisième voie

Les enjeux du projet ont été relevés par l'Ae dans sa décision du 7 septembre 2012 le soumettant à étude d'impact, après la procédure d'examen au cas par cas<sup>2</sup> dont il relevait : il s'agit principalement de la limitation du niveau sonore que permettront les protections acoustiques après la mise en service de la troisième voie, au regard de la situation initiale avant implantation de cette voie. Plus accessoirement, l'insertion paysagère du projet et les conditions de réalisation du chantier méritent attention.

L'Ae constate que pour les immeubles (dont un groupe scolaire) situés à hauteur de la partie couverte, au sud du pont des Rives, et d'après les modélisations présentées, le projet répond de façon satisfaisante aux exigences réglementaires de performance acoustique, telles qu'elles résultent de la situation initiale de ces immeubles.

En revanche, toujours selon ces modélisations, il ne permet pas d'atteindre les performances requises par la réglementation pour plusieurs immeubles situés au nord du pont des Rives, et pour un immeuble au sud, localisé à hauteur des murs anti-bruit et non de la partie couverte.

Le maître d'ouvrage étant soumis en matière de bruit à une obligation de résultats définie par la réglementation, l'Ae lui recommande de justifier le choix des options retenues qui conduisent à la situation constatée, ou le cas échéant de les modifier, et de préciser les mesures qu'il envisage de prendre pour les immeubles en cause, le dossier n'en faisant pas mention.

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

-----

---

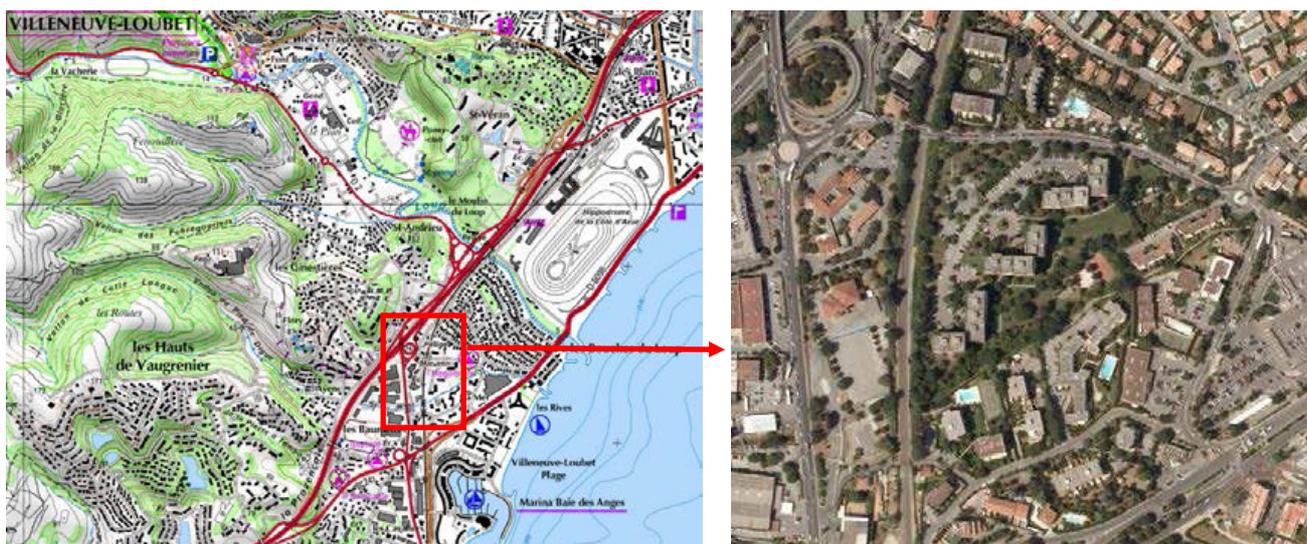
<sup>2</sup> Articles R.122-2 et R.122-3 du code de l'environnement.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le projet, présenté par Réseau ferré de France (RFF) maître d'ouvrage, porte sur la réalisation d'une couverture légère de la plateforme ferroviaire à trois voies localisée dans le secteur des Rives, dans la commune de Villeneuve-Loubet. Son objet est de limiter les impacts acoustiques de cette plateforme, suite à la réalisation, en cours, d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer.



**Localisation du projet (source : RNT p 6)**

Un premier projet de pose d'écrans acoustiques a été jugé insuffisant lors de l'enquête publique du projet de réalisation de cette voie. Un deuxième projet de couverture lourde, permettant la réalisation d'aménagements urbains en surface (parkings, voiries, aménagements paysagers) a alors été étudié. Il a fait l'objet d'un dossier d'enquête publique présenté conjointement par RFF et la ville de Villeneuve-Loubet, et d'un avis de l'Ae portant sur ce dossier et l'étude d'impact qu'il comportait<sup>3</sup>. Ce projet a finalement été abandonné en 2010 pour des raisons de coût.

Le présent projet, plus limité, a été défini par RFF à la suite de deux réunions publiques de concertation avec les riverains tenues en février et mars 2012.

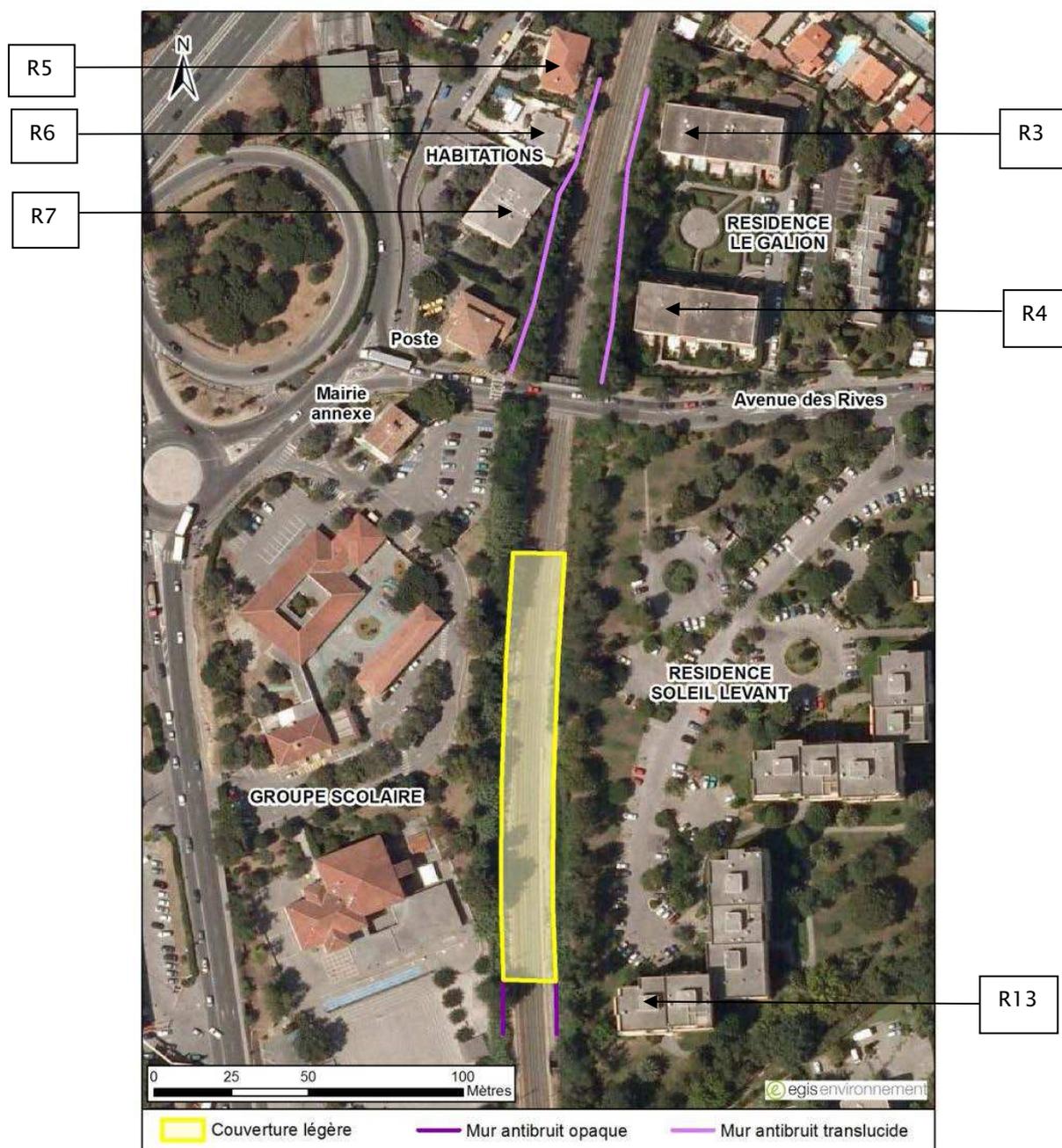
Compte tenu des obligations de résultat imposées au maître d'ouvrage en matière de bruit suite à la modification substantielle consistant à créer une troisième voie, et aucun des deux projets de protection acoustique dans ce secteur n'ayant finalement été retenu, l'Ae observe que c'est le présent projet qui doit conduire à respecter les prescriptions réglementaires qui s'imposent suite à la construction de la 3<sup>ème</sup> voie. C'est d'ailleurs l'analyse présentée dans l'étude d'impact, p 59.

### 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet comporte une couverture des voies par une structure métallique légère au sud du pont

<sup>3</sup> Avis Ae n° 2010-43 du 24 novembre 2010.

des Rives, complétée par des écrans anti-bruit sur environ 100m au nord du pont des Rives (en direction de Nice) et sur 25m au sud de la partie couverte (en direction d'Antibes). La couverture<sup>4</sup>, constituée par des portiques métalliques espacés de 6m, supportant des panneaux isolants phoniques, comporte 5 « cheminées acoustiques ». Les murs acoustiques, translucides ou opaques selon les secteurs, sont de hauteur variable en fonction du relief local. Des plantations paysagères sont prévues, notamment entre le pont des Rives et la partie nord de la couverture des voies.



### Les différents éléments du projet

(source : RNT. Les repères des immeubles R3 à R7 et R13 mentionnés ci-après à propos de l'étude bruit ont été rajoutés par l'Ae)

<sup>4</sup> Dont le dossier indique qu'elle ne sera pas accessible au public, mais que la pose de panneaux solaires y est « en cours de réflexion »

### **1.3 Procédures relatives au projet**

Le projet, défini comme ouvrage ferroviaire comportant une tranchée couverte d'une longueur inférieure à 300m, ou entraînant une modification substantielle de l'emprise<sup>5</sup>, pouvait relever ou non d'une étude d'impact selon la décision prise par l'Autorité environnementale après examen au cas par cas. Saisie le 10 août 2012 par le maître d'ouvrage, l'Ae a pris le 7 décembre 2012 la décision<sup>6</sup> de soumettre le projet à étude d'impact, en considérant notamment la localisation du projet à proximité immédiate de deux écoles et d'habitations, et les impacts prévisibles du projet, notamment les niveaux sonores après réalisation du projet.

Etant ainsi soumis à étude d'impact, le projet fera l'objet d'une enquête publique<sup>7</sup>.

Il n'est pas soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, mais pourra faire l'objet d'une procédure de dérogation à la réglementation des espèces protégées (cf. ci-après § 2.3)

A l'issue de l'enquête publique, il appartiendra à RFF de se prononcer par une déclaration de projet<sup>8</sup> sur l'intérêt général de l'opération.

### **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Le projet visant à réduire les impacts acoustiques de la plateforme ferroviaire, le principal enjeu porte sur le niveau de réduction de ces impacts qu'il permettra d'atteindre à hauteur des constructions (écoles et immeubles d'habitation) situées à proximité immédiate. Accessoirement, les impacts du chantier et l'insertion paysagère du projet méritent attention.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

Sous réserve des remarques ci-après concernant le bruit, l'étude d'impact est claire et correctement présentée<sup>9</sup>, et proportionnée aux enjeux du projet.

### **2.1 Analyse de l'état initial**

L'état initial n'appelle pas de remarque particulière, sauf en ce qui concerne la question sensible du bruit. Le dossier distingue en effet à ce sujet (EI p 58) :

- un « *état zéro* », avant réalisation de la troisième voie et des protections acoustiques,
- un « *état de référence* » (en 2015 et 2025) correspondant à la réalisation des protections acoustiques (écrans seuls) initialement prévues avec le projet de troisième voie, et finalement non retenues,
- un « *état projet* » (en 2015 et 2025) correspondant à la mise en service de la troisième voie avec les protections du présent projet.

Le dossier indique pourtant (EI p 59) que « *Le projet de création de troisième voie est considéré en matière de réglementation acoustique comme une « modification significative » des voies existantes. Le*

---

<sup>5</sup> Article R.122-2, § 7b ou 5b du code de l'environnement, selon le cas

<sup>6</sup> Décision F-093-12-C-0016 du 07/09/12

<sup>7</sup> Articles L.123-1 et suivants, et R.123-1 et suivants du code de l'environnement

<sup>8</sup> Article R.126-3 du code de l'environnement

<sup>9</sup> L'Ae suggère cependant au maître d'ouvrage de relire les documents qui seront mis à l'enquête, : elle rappelle par exemple que dans le développement du sigle RFF l'adjectif « ferré » est au masculin (cf. EI p 28, 80, ...)

*projet de couverture légère étant réalisé en substitution des protections acoustiques définies dans le cadre du projet de troisième voie, il est nécessaire afin de démontrer son efficacité, de réaliser une nouvelle étude acoustique. »*

Selon cette analyse, que l'Ae partage, il y a lieu de comparer la situation initiale (dite « état zéro » dans le dossier) avec la situation dite « projet » (avec troisième voie, et protections acoustiques par couverture légère du présent projet, en 2015 et 2025), sans faire référence à la solution intermédiaire, abandonnée, de réalisation d'écrans acoustiques, non significative ici.

***L'Ae observe que la situation de référence pour l'application de la réglementation est la situation avant réalisation de la troisième voie et sans protection acoustique, et non la situation théorique de réalisation (initialement prévue, mais finalement non retenue) d'écrans acoustiques le long de la troisième voie. Elle recommande de modifier la présentation de l'état initial « bruit » en conséquence.***

Au vu de l'état initial (dit « état zéro ») et de la réglementation<sup>10</sup>, l'Ae observe :

- que trois immeubles au nord du pont des Rives (R3, R5, R6 : cf. localisation au § 1.2 ci-dessus) sont placés en ambiance sonore « non modérée » (L<sub>Aeq</sub> > 65 dB(A) de jour et L<sub>Aeq</sub>>60dB(A) de nuit), la réglementation imposant alors de ne pas dépasser après projet (troisième voie et protections) les valeurs de 68dB(A) de jour et 63 dB(A) de nuit ;
- qu'un immeuble (R7) est répertorié en ambiance modérée mais proche du seuil d'ambiance « non modérée » (entre les valeurs L<sub>Aeq</sub> de 63 et 65 de jour, et entre les valeurs 58 et 60 de nuit) : la réglementation impose alors de ne pas dépasser après projet les valeurs initiales constatées pour cet immeuble ;
- que tous les autres immeubles sont situés en ambiance modérée plus éloignée des seuils (L<sub>Aeq</sub> < 63 dB(A) de jour et <58 dB(A) de nuit) : la réglementation impose alors de ne pas dépasser après projet les valeurs de 63 dB(A) de jour et 58 dB(A) de nuit.

## ***2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

Après élimination des solutions sans couverture des voies ou avec couverture lourde (cf. ci-dessus § 1.1), quatre variantes, assez semblables, de localisation exacte de la couverture légère et des murs anti-bruit complémentaires ont été étudiées à l'occasion des concertations de 2012 menées avec les riverains. Ces variantes, portant sur les solutions retenues au nord du pont, sont présentées dans le dossier. Les critères de choix (efficacité acoustique, intégration paysagère et coût) ont conduit à retenir le projet actuel, bien qu'il soit défini comme moins favorable en efficacité acoustique que deux variantes dont l'insertion paysagère et le coût étaient jugés moins bons. La comparaison, purement qualitative, ne comporte aucun chiffrage, ce qui apparaît regrettable au regard du niveau de performance acoustique de la solution finalement retenue (cf. ci-après, § 2 .3).

***L'Ae recommande de donner, pour la bonne information du public, les éléments chiffrés permettant de différencier les quatre options en matière de coût, et d'efficacité acoustique.***

---

<sup>10</sup> Cf. articles L.571-9 et R.571-44 et suivants du Code de l'environnement, et arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

## **2.3 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts**

Ils sont décrits dans le dossier par nature d'impact, en distinguant les impacts en phase travaux et les impacts en phase exploitation. Les seuls domaines appelant des remarques de l'Ae sont les suivants :

- Bruit :

Comme indiqué au §2.1 ci-dessus, le projet se substitue aux protections initialement prévues pour la construction de la troisième voie : il y a donc lieu de vérifier si les performances acoustiques du projet répondent aux prescriptions imposées pour cette modification d'infrastructures, au vu de l'état initial (avant réalisation de la troisième voie), dit « état zéro ».

La situation en 2025, tous travaux réalisés et en service, est donnée dans le dossier (EI p 99 et 100). L'examen détaillé des données modélisées conduit aux conclusions suivantes, au regard de l'état initial et des prescriptions réglementaires rappelées au § 2.2 ci-dessus :

- pour les immeubles R3, R5 et R6, placés en ambiance initiale « non modérée », les seuils de 68 dB(A) de jour et 63 dB(A) de nuit imposés après projet seront respectés, la limite autorisée étant exactement atteinte pour R3 au troisième étage ;
- pour l'immeuble R7, signalé plus haut comme étant situé dans la tranche « haute » de l'ambiance modérée, la prescription de non dégradation ne sera pas respectée, ni de jour (passage de 64 à 65 au dernier étage) ni de nuit, et cela de façon très nette (passage de 58 et 58,5 initialement à 64 et 62 en 2025, selon les étages) ;
- pour l'immeuble R4, répertorié en ambiance initiale modérée, les valeurs prescrites après projet ne seront de loin pas respectées, ni de jour (67,5 et 64,5 dB(A) selon les étages au lieu de 63 dB(A) prescrit) ni de nuit (67 et 64 dB(A) au lieu de 58 dB(A) prescrit) ;
- l'immeuble R13 connaît pour les étages 2, 3 et 4 des valeurs de bruit variant entre 59 et 61,5 dB(A) de nuit après projet alors que la limite réglementaire est de 58 dB(A) ;

L'Ae observe que les immeubles R3 à R7 se trouvent au nord du pont des Rives, dans le secteur où plusieurs variantes avaient été envisagées, ce qui renforce la nécessité de justifier le choix de la solution retenue pour ce tronçon (cf. recommandation au § 2.3 ci-dessus).

Elle note par ailleurs que des protections de façade sont annoncées comme prévues (p 101) pour les immeubles R3, R5 et R6, dont la situation est bien décrite, mais qu'aucun commentaire n'est fait dans le texte pour les immeubles R4, R7 et R13, dont seule une analyse attentive de la figure 48 p 100 permet de voir que leur situation future ne respecte pas la réglementation. Elle observe enfin qu'aucune indication n'est donnée pour les immeubles R15 à R18, en limite sud du secteur.

***L'Ae recommande d'explicitier dans le dossier les niveaux de bruit de tous les immeubles au regard de la réglementation, et d'indiquer les mesures que prendra le maître d'ouvrage pour en assurer le respect (protection à la source ou protection de façade).***

- espèces protégées :

Bien qu'aucune espèce protégée n'ait été identifiée au stade des études préliminaires, le dossier indique que la potentialité de présence d'espèces communes mais protégées est forte, que la potentialité de présence d'espèces protégées patrimoniales est faible, et qu'en tout état de cause

un dossier de demande de dérogation pour la perturbation, le déplacement ou la destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats (avec proposition de mesures compensatoires) sera déposé, le cas échéant. Ce point n'appelle pas de remarque de la part de l'Ae.

- Eau :

Le dossier décrit (EI p 87 à 90) les mesures envisagées pour limiter les impacts des modifications du ruissellement (lié à la couverture, et à l'implantation des murs anti-bruit), en phase chantier comme en phase exploitation. Ce point n'appelle pas de remarque de la part de l'Ae.

- insertion paysagère :

Ce point a fait l'objet d'après le dossier de concertations approfondies avec les riverains. Des plantations « paysagères et écologiques », selon les termes du dossier, sont prévues aussi bien le long de la couverture que des murs anti-bruit. Le mur anti-bruit situé au nord du pont des Rives est translucide, pour en réduire l'impact paysager.

## **2.4 Mesures de suivi**

Un suivi est prévu et décrit (EI p 108) pour les deux sujets les plus sensibles (performances acoustiques, et impact paysager en fonction de la réussite des plantations), avec trois étapes principales : au moment de la mise en œuvre, un an après et cinq ans après la mise en service. Le maître d'ouvrage prévoit l'établissement pour chacune de ces étapes d'un « rapport » qui sera adressé à l'Ae du CGEDD, à la DREAL, au préfet et à la commune. L'établissement d'un suivi acoustique précis, compte tenu des indications du § 2.4 ci-dessus, apparaît à l'Ae particulièrement nécessaire : ***Le maître d'ouvrage étant soumis en la matière à une obligation de résultats, l'Ae recommande en application de l'article R.122-14 du code de l'environnement l'établissement et la publication régulière d'un bilan comportant les mesures de suivi du bruit, en particulier pour les immeubles situés au nord du pont des Rives.***

***L'Ae rappelle par ailleurs qu'en application des articles L.122-1 et R.122-14 du code de l'environnement, les modalités de suivi doivent figurer dans la décision d'autorisation du projet.***

## **2.5 Autres chapitres de l'étude d'impact**

Les thèmes à traiter dans l'étude d'impact en application de l'article R.122-5 du code de l'environnement, autres que ceux analysés ci-dessus, n'appellent pas de remarque de l'Ae.

## **2.6 Résumé non technique**

Présenté dans un fascicule séparé, le résumé non technique est clair et facile à lire. Alors que l'état initial en matière de bruit y est clairement présenté et illustré par une carte, on peut cependant regretter que les impacts acoustiques après projet (troisième voie en service et protections bruits réalisées) ne soient décrits que de façon particulièrement elliptique, sans illustration, et avec les mêmes omissions que l'étude d'impact concernant certains immeubles.

***L'Ae recommande de compléter le résumé non technique en ce qui concerne les impacts bruits, et d'adapter la rédaction en fonction des suites données aux recommandations du présent avis.***