



Paris, le 10 février 2022

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/22/ 98

Courriel : ae.cgedd@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Projet d'amélioration de la desserte transfrontalière Haguenau-Wissembourg-Neustadt (ligne n° 146 000).
Recours à l'encontre de la décision de l'Autorité environnementale n° Ae/21/117 du 14 octobre 2021 après examen au cas par cas (Référence : n° F-044-21-C-0070)

Par courrier reçu le 13 décembre 2021, vous avez adressé à l'Ae un recours à l'encontre de la décision n°Ae/21/117 du 14 octobre 2021 portant sur le projet d'« amélioration de la desserte transfrontalière Haguenau – Wissembourg – Neustadt (ligne n°146 000) »).

La décision de soumission considère que :

- les informations du dossier concernent l'opération de régénération de la ligne et de relèvement de la vitesse de 100 à 130 km/h entre Haguenau et Wissembourg. Le dossier précise en effet que l'objectif recherché est « l'amélioration de l'offre transfrontalière Strasbourg – Vendenheim – Haguenau – Wissembourg – Neustadt » ;
- l'article L. 122-1 du code de l'environnement dispose que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité » ;
- l'Ae avait relevé dans son avis n° 2016-29 du 6 juillet 2016 que les travaux de création de la quatrième voie entre Strasbourg et Vendenheim et ceux de l'aménagement de la bifurcation de Vendenheim (avis n° 2010-33 du 22 septembre 2010) auraient dû faire l'objet d'une même évaluation environnementale, réalisée au moment de la première opération, et actualisée pour la suivante ;
- l'opération de Haguenau-Wissembourg étant, au sens de l'article cité, une composante du projet d'ensemble de l'aménagement de la ligne ferroviaire entre Strasbourg et Neustadt, l'actualisation de l'évaluation environnementale, qui porte sur le projet d'ensemble est requise, celui-ci étant soumis de manière systématique selon l'annexe de l'article R. 122-2 du code précité.

SNCF Réseau
Direction territoriale Grand Est
15, rue des Francs Bourgeois
67 082 Strasbourg cedex
A l'attention de Madame la Directrice Territoriale

Votre recours ne conteste pas la nécessité de réaliser une évaluation environnementale mais remet en cause le périmètre de celle-ci.

Les enjeux poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale concernent notamment le report modal vers le train, le bruit, la trame verte et la préservation de la biodiversité.

Votre recours rappelle que la Commission européenne indique, dans son document interprétatif à la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011, que « *lorsque plusieurs projets, pris ensemble, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, leurs incidences environnementales devraient être évaluées ensemble. Il est nécessaire de considérer les projets conjointement, en particulier lorsqu'ils sont liés, lorsqu'ils découlent l'un de l'autre ou lorsque leurs incidences environnementales se recoupent* ». Le recours considère qu'il résulterait de cette interprétation que « *lorsque plusieurs travaux sont inextricablement liés en raison de leur objet, de leur nature, de leurs caractéristiques et de leurs localisations* », ils doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale unique.

Le recours précise ensuite que le juge administratif recherche, pour déterminer le périmètre du projet, si les opérations en cause sont de nature divisible ou indivisible, si elles sont liées par un lien de nécessité ou si elles se conditionnent les unes les autres et si les opérations à venir sont certaines ou seulement éventuelles.

Le recours rappelle l'avis de l'Ae n° 2016-22 du 6 juin 2016 relatif à la modernisation de la ligne ferroviaire entre Haguenau et Niederbronn-les-bains dans lequel il est mentionné que l'Ae considérerait qu'il n'y avait pas de lien fonctionnel entre le projet objet de l'avis et celui de la 4^e voie entre Strasbourg et Vendenheim.

Le recours précise qu'il n'y pas de lien fonctionnel ni « *de surcroît temporel* » entre les trois opérations : « *4^e voie entre Strasbourg et Vendenheim* », « *modernisation de la ligne ferroviaire entre Haguenau et Niederbronn-les-Bains* » et l'opération objet du recours au motif que celle-ci « *ne conditionne pas techniquement le développement quantitatif de l'offre ferroviaire [...] à 38 circulations quotidiennes entre Haguenau et Neustadt* » du fait que « *la capacité de la ligne actuelle permet déjà un tel niveau d'offre* » et au motif que les travaux de relèvement de la vitesse entre Haguenau et Wissembourg ne sont pas liés fonctionnellement aux deux autres opérations précitées « *qui répondent à des finalités propres et ont fait l'objet d'évaluation environnementales distinctes [...]* ».

Le recours demande ainsi de limiter l'évaluation environnementale sur la seule opération de Haguenau à Wissembourg.

L'Ae ne partage pas cette interprétation pour plusieurs raisons :

- les travaux de la section Haguenau-Wissembourg concernent l'offre de transport Strasbourg-Wissembourg. En effet, d'une manière générale, les travaux d'infrastructures ont pour objectif de permettre le maintien ou l'amélioration de la circulation et des transports qu'elles supportent. Or, en termes d'offre de transport et de déplacements, l'entité fonctionnelle en jeu est bien celle qui relie Strasbourg et Wissembourg car, comme le souligne votre dossier initial, l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) a la volonté de proposer un « *programme de développement permettant d'améliorer la qualité de l'offre transfrontalière Strasbourg – Haguenau – Wissembourg – Neustadt en proposant une desserte transfrontalière cadencée à l'heure, sans rupture de charge à Wissembourg [...]* » ;
- le recours précise que l'opération entre Haguenau et Wissembourg « *ne conditionne pas techniquement* » le développement de l'offre de transport en nombre, pour le porter à 38 circulations quotidiennes. Néanmoins, le dossier n'indique pas, en l'étayant, que l'opération sur l'infrastructure n'est pas nécessaire au relèvement de leur vitesse. L'Ae rappelle que l'AOM est également intéressée à bâtir une nouvelle offre en s'appuyant sur une vitesse de circulation plus élevée (110 km/h) ;
- l'interprétation de la directive par la Commission européenne ne retient pas, comme le recours l'interprète, que les opérations doivent être « *inextricablement liées* ».

De façon précise, selon la note de la Commission européenne ENV.A/SA/sb Ares(2011)33433 du 25 mars 2011 interprétative de la directive 85/337/EEC modifiée, « *il convient de vérifier si ces travaux*

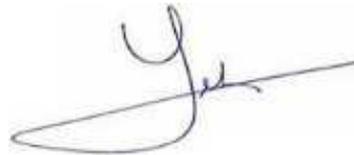
[associés] peuvent être considérés comme partie intégrante des travaux d'infrastructure principale. Cette vérification devrait être basée sur des facteurs objectifs tels que la finalité, les caractéristiques, la localisation de ces travaux associés et leurs liens avec l'intervention principale » ; cette même note recommande un « test du centre de gravité » pour « vérifier si ces travaux associés sont centraux ou périphériques par rapport aux travaux principaux et dans quelle mesure ils sont susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux ».

Au vu des informations portées à la connaissance de l'Ae, et notamment celles du formulaire initial, l'évolution de l'offre de service sur l'ensemble de l'axe est dépendante des travaux entre Haguenau et Wissembourg. Les incidences, notamment en termes de bruit, sur l'itinéraire complet, en sont par conséquent étroitement dépendantes.

Ainsi, les éléments complémentaires apportés conduisent l'Ae, lors de sa séance du 10 février 2022, à décider de maintenir la décision n° Ae/21/117 dans son intégralité en raison des motifs rappelés ci-dessus.

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis. La présente décision sera publiée sur le site Internet de l'Autorité environnementale.

Le Président de l'Autorité environnementale,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Philippe LEDENVIC', with a long horizontal stroke extending to the right.

Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux.

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du recours gracieux. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX