



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur les « Travaux de relèvement de vitesse et équipement en Block Automatique Lumineux de la ligne Rennes – Redon (35) »

n° : F – 053-14-C-0059

Décision du 15 juillet 2014
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret modifié n° 2008-679 du 9 juillet 2008 relatif au conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie du 26 juillet 2012 relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté du 7 mai 2012 portant approbation du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 25 avril 2012 portant délégations pour la mise en œuvre de l'article R. 122-3 du code de l'environnement (examen au « cas par cas ») ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F - 053-14-C-0059 (y compris ses annexes) relatif au dossier « Travaux de relèvement de vitesse et équipement en Block Automatique Lumineux de la ligne Rennes -Redon (35) », reçu complet de la SNCF (Société nationale des chemins de fer français) agissant au nom et pour le compte de RFF (Réseau ferré de France) le 17 juin 2014 ;

Le ministre chargé de la santé ayant été consulté par courrier en date du 20 juin 2014 ;

Considérant la nature du projet,

- qui porte sur des travaux permettant le relèvement de la vitesse des trains de 145 à 160 km/h sur les zones situées entre les kilomètres 389,150 et 396,450 et entre les kilomètres 419,510 et 425,865 de la ligne ferroviaire Rennes - Redon (35), cette ligne représentant une longueur totale de 70 km,
- qui prévoit des travaux de rectification de la courbure et de ripage de la voie, sur des quais existants, sur des routes au niveau de certains passages à niveaux ou encore de confortement de piste,
- qui comprend également des travaux de signalisation notamment l'équipement en blocks automatiques lumineux¹ (BAL) de l'ensemble de la ligne, la modification ou la dépose de signaux existants, la pause de nouveaux signaux et l'adjonction ou la dépose de câbles et de guérites de signalisation sur les deux tronçons précédemment identifiés, les centres de signalisation et les câblages de ligne actuels devant être conservés,
- qui vise à assurer la passage du trafic moyen de 80,2 à 94,8 circulations sur la période 6h-22h et de 3,5 à 6,5 sur la période 22h-6h, le débit maximal de la ligne aux heures de pointe passant de 1 train toutes les 6 à 7 minutes à un train toutes les 3 à 3,5 minutes sur les tronçons concernés,
- qui s'insère, selon le pétitionnaire, dans le cadre du programme de travaux de la grande opération périodique (GOP) prévue sur 2014-2015 portant sur le renouvellement des constituants de la voie (rail, traverses, ballast) arrivant en fin de vie et qui, en l'état actuel, ne permettent pas un tel relèvement de vitesse à 160km/h, des rectifications de dévers et des ripages de voies de faible ampleur (inférieurs à 40 cm) étant également prévus dans le cadre de la GOP,
- l'ensemble des travaux envisagés devant rester localisés au sein des emprises ferroviaires ;

¹ « Un block automatique lumineux (BAL) est un système de signalisation ferroviaire automatique utilisé en France pour assurer l'espacement des trains circulant sur une même voie. Il fait appel à des signaux lumineux placés à l'entrée de chaque canton, et à des circuits de voie permettant d'en changer l'aspect en fonction de l'avancement des trains » (wikipedia.org).

Considérant la localisation de la ligne Rennes – Redon

- qui intercepte le site Natura 2000 « Marais de la Vilaine » (n° FR5300002), classé au titre de la directive « Habitats, faune, flore », notamment au niveau d'une des zones concernées par un relèvement de vitesse,
- qui traverse également six zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et des zones humides, la Vilaine étant par ailleurs franchie à cinq reprises,
- qui passe également à proximité de plusieurs monuments historiques, de deux sites inscrits, de trois sites classés et de plusieurs captages en eau potable, dont la prise d'eau superficielle de Messac-Guipry, classée en captage prioritaire,
- qui traverse des communes couvertes par des plans de prévention des risques inondation et des risques technologiques, notamment pour deux établissements classés SEVESO seuil haut, sur les communes de Saint-Jacques de la Lande et de Redon,
- qui concerne la commune de Rennes, laquelle est pour partie couverte par un plan de prévention des bruits dans l'environnement (approuvé en 2012 pour la RN 12 et la RN 136) et par le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Rennes – Saint-Jacques (approuvé en 2010) ;

Considérant les impacts du projet sur le milieu,

- qui, en phase exploitation, seront principalement générés par la densification du trafic et l'augmentation de vitesse conduisant potentiellement à des nuisances sonores, vibratoires et lumineuses supplémentaires, et à une augmentation de l'effet barrière et de la mortalité pour la faune,
- qui ne devraient toutefois pas être significatifs compte tenu de l'augmentation limitée du trafic (+0,4 train par heure de jour et 1 train toutes les 75 minutes la nuit),
- qui n'induisent pas, selon le pétitionnaire, une transformation significative de l'infrastructure au sens de la réglementation relative au bruit (l'augmentation des niveaux sonores est inférieure à 2 dB(A)) sur l'ensemble de la ligne entre l'état actuel et la situation projetée), le renouvellement des composants de la voie pouvant, par ailleurs, également permettre de réduire ces impacts sonores,
- le pétitionnaire prévoyant également la pose de catadioptrés sur les poteaux supportant les caténaires électriques en bordure de voie dans le but d'effaroucher la faune à l'approche d'un train de nuit,
- les impacts en phase chantier ne devant par ailleurs pas être notables compte tenu du fait que
 - le chantier sera contenu au sein des emprises ferroviaires,
 - aucun rejet ne sera opéré en dehors de ces emprises,
 - les travaux seront réalisés à l'avancement depuis les voies ferrées,
 - les déchets provenant du chantier, notamment les traverses de bois imprégnées de créosote, seront pris en charge et recyclés par l'intermédiaire d'une entreprise spécialisée ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le pétitionnaire, le projet « Travaux de relèvement de vitesse et équipement en Block Automatique Lumineux de la ligne Rennes –Redon (35) » présenté par la SNCF (Société nationale des chemins de fer français) agissant au nom et pour le compte de RFF (Réseau ferré de France), n° F – 053-14-C-0059, n'est pas soumis à étude d'impact.

Article 2

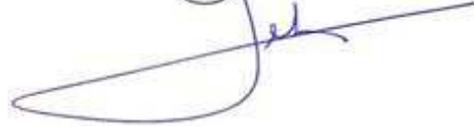
La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 15 juillet 2014,

Le président de l'autorité environnementale
du conseil général de l'environnement
et du développement durable.



Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

Les recours gracieux ou contentieux sont formés dans les conditions du droit commun.

Sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux, un recours administratif préalable est obligatoire en cas de décision imposant la réalisation d'une étude d'impact. Le recours administratif gracieux doit être formé dans un délai de deux mois suivant la mise en ligne de la présente décision. Un tel recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
Tour Pascal B
92055 La Défense CEDEX

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

Tribunal administratif de Paris
7 rue de Jouy
75181 Paris CEDEX 04