



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 de la ligne ferroviaire Haguenau-Niederbronn-les-bains (67)

n°Ae: 2016-22

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 08 juin 2016 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la modernisation de la ligne ferroviaire Haguenau-Niederbronn-les-bains (67).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Barthod, Marc Clément, Claire Hubert, Philippe Ledenvic, Etienne Lefebvre, François Letourneux, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfelder, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 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 : Fabienne Allag-Dhuisme, Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Serge Muller, Gabriel Ullmann.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur territorial Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne de la SNCF, le dossier ayant été reçu complet le 18 mars 2016.

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 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté, par courriers en date du 21 mars 2016 :

- le préfet de département du Bas-Rhin, et a pris en compte sa réponse en date du 4 mai 2016,*
- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 3 mai 2016,*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté :

- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement d'Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine.*

Un complément au dossier, concernant la procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Gunderhoffen, a été reçu par l'Ae le 2 juin 2016.

Sur le rapport de Christian Barthod et Maxime Gérardin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

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, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité, 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet présenté porte sur la ligne ferroviaire non électrifiée (mixte fret et voyageurs) de Haguenau à Niederbronn-les-Bains, longue de 21,4 km (dont 17 km en voie unique), et est porté par SNCF Réseau. Il vise à permettre d'y faire circuler le nouveau matériel roulant TER Régiolis (d'une longueur de 186 m, en configuration de double-rame), à augmenter le trafic de 15 à 20 TER par jour et à accroître jusqu'à 110 km/h par endroits la vitesse autorisée. Les travaux sont d'ampleur limitée : renouvellements de voies, améliorations de passages à niveau et modifications de quais, principalement.

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux concernent la protection des nappes souterraines vulnérables, les possibles effets sur les sites Natura 2000 et la fonctionnalité de corridors écologiques d'enjeu national et régional, le maintien en bon état de l'habitat naturel prioritaire rivulaire entre Mertzviller et Gundershoffen, le bruit et le report modal vers le train. Le projet prend le plus souvent correctement en compte ces enjeux, sans toutefois que le dossier ne le démontre toujours de manière rigoureuse.

L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux, mais les inventaires naturalistes réalisés ne l'ont pas été selon les bonnes pratiques recommandées.

L'Ae recommande de :

- réexaminer la définition d'un programme de travaux aux sens du code de l'environnement, en prenant en compte, au niveau des gares, certains travaux directement liés à leur usage, mais ne relevant pas de la maîtrise d'ouvrage de la SNCF ;
- mettre en place un dispositif de suivi des collisions avec les espèces animales concernées par les corridors écologiques d'enjeu national et régional, durant cinq ans, en liaison avec le gestionnaire des sites Natura 2000 et la DREAL.

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

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

La ligne ferroviaire non électrifiée (mixte fret et voyageurs) de Haguenau à Niederbronn-les-bains est longue de 21,4 km, dont 17 km en voie unique à partir de Schweighouse-sur-Moder. Les caractéristiques actuelles de la ligne (notamment la longueur des quais, les défauts et l'obsolescence des rails, le dispositif simplifié de signalisation), ne permettent pas d'y faire circuler le nouveau matériel roulant TER Régionalis (d'une longueur de 186 m, en configuration de double-rame), et limitent de plus le trafic à 15 TER par jour (qui plus est, par dérogation annuelle de circulation) et la vitesse à 75 km/h (avec une zone de ralentissement à 40 km/h).

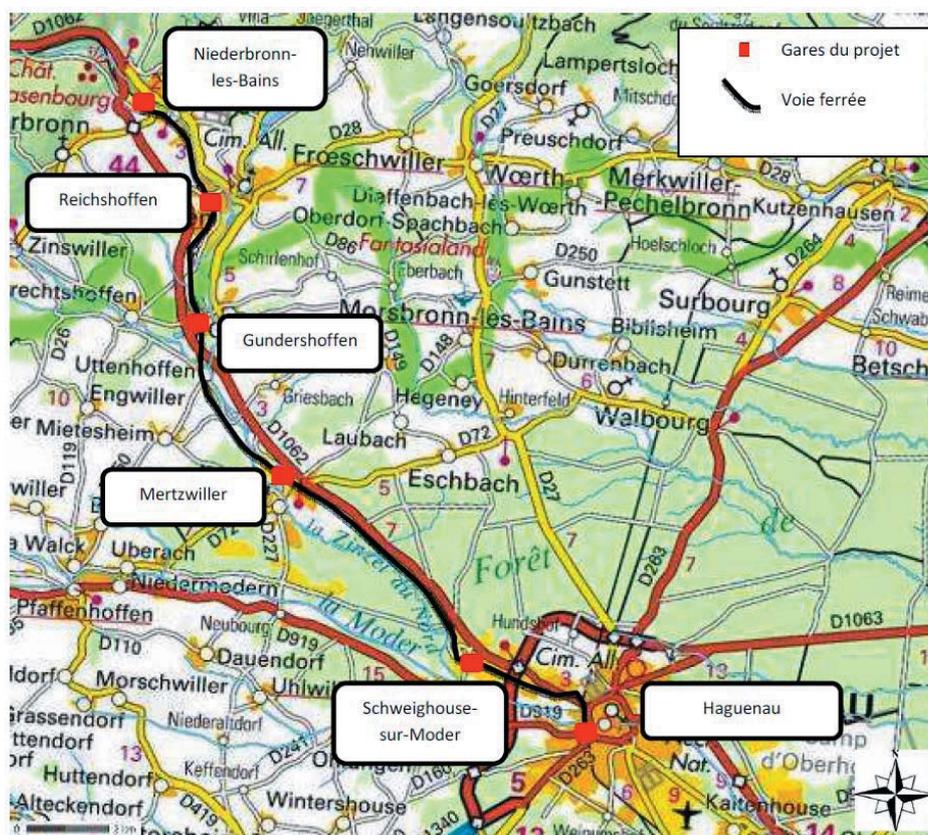


Figure 1 : Localisation de la ligne Haguenau - Niederbronn-les-Bains, 2012 (source : étude d'impact)

Le présent projet, porté par SNCF Réseau, vise à porter le trafic journalier à 20 TER², à permettre le recours à du matériel roulant moderne (Régionalis), à améliorer le fonctionnement de cinq des dix passages à niveau (et pour deux d'entre eux, à en réduire le temps de fermeture), et à améliorer

² Néanmoins l'étude acoustique (annexe 2) est fondée sur l'hypothèse de 18 TER Régionalis et de 3 « parcours divers Régionalis » non précisés, par jour. Par ailleurs, le relevé de conclusions du comité de ligne « Strasbourg -Haguenau - Nord de l'Alsace » (réunion du 22 juin 2015) mentionne la modernisation de la ligne Haguenau-Niederbronn, mais précise : « Ainsi modernisée, la ligne pourra enfin bénéficier d'un développement d'offre, dont le niveau sera décidé par l'Assemblée délibérante de la future région Alsace -Champagne-Ardenne -Lorraine ».

les temps de parcours, notamment en relevant la vitesse jusqu'à 110 km/h sur certains tronçons. Le trafic de fret (sans matières dangereuses, d'après le dossier) resterait limité à un aller-retour quotidien pour desservir deux entreprises (Alstom et Vossloh-Cogifer). La voie ferrée traverse la forêt de Haguenau, site Natura 2000, sur environ 4 km. Le reste du tracé se situe en zone urbaine ou périurbaine.

Selon les dernières données accessibles à l'Ae, figurant dans le compte-rendu de la réunion du 29 juin 2012 du comité local d'animation de ligne « Strasbourg – Haguenau – Nord de l'Alsace » (ne figurant pas dans le dossier), le nombre de voyages entre Haguenau et Niederbronn, exprimé en nombre de voyages par an, s'établissait à près de 69 000³ en 2011, en augmentation de plus de 10 % par rapport à 2010.

Le coût du projet n'est pas précisé. Il devrait comprendre les travaux, mais aussi, pour porter sur le projet au sens de la directive Projets, le coût des nouvelles rames, car le projet est pour une part significative justifié par l'adaptation aux caractéristiques des nouvelles rames (Régiolis).

Pour l'information complète du public, l'Ae recommande de préciser le coût du projet.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

L'Ae relève qu'une « 1^{ère} étape de travaux, réalisée au printemps 2014, a permis de réaliser les travaux de rénovation de la voie les plus urgents. La 2nde étape consiste en l'achèvement de la modernisation de la ligne (voie, signalisation, quais, passages à niveau). L'opération a été inscrite au Contrat de Plan État-Région 2015-2020, les travaux étant intégralement financés et prévus d'avril 2017 jusqu'à la rentrée scolaire... »⁴.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de rappeler la nature des travaux de rénovation les plus urgents qui ont été effectués au printemps 2014, et leurs éventuels impacts environnementaux.

Le même relevé de conclusions cité ci-dessus précise que « en parallèle de la modernisation de la ligne de Niederbronn-les-Bains, l'aménagement de l'ensemble des gares de la ligne fait l'objet de réflexions avec les communes ». Les rapporteurs ont par ailleurs constaté à Gundershoffen, qu'il est envisagé l'aménagement et l'agrandissement (partiellement en zone naturelle du PLU de Gundershoffen) d'un parking « sauvage » utilisé par les usagers de la gare.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de redéfinir le programme de travaux au sens du code de l'environnement et ses impacts, en précisant, autant que faire se peut, les projets d'aménagement des gares de la ligne (y compris des parkings), découlant du présent projet de modernisation et de l'augmentation escomptée du trafic, sans se limiter aux travaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Les travaux mentionnés au présent dossier comprennent :

a) des travaux « de modernisation » de la voie ferrée :

³ Le nombre de voyages entre Strasbourg et Niederbronn étant de l'ordre de 27 000.

⁴ Citation du relevé de conclusions de la réunion du 22 juin 2015 du comité local d'animation de ligne (http://www.region.alsace/sites/default/files/clal/cr-clal_shna-20150622.pdf).

- Renouvellement de la voie et du ballast (RVB), essentiellement effectué au droit de certaines gares (Schweighouse-sur-Moder, Mertzwiller, Reichshoffen-Ville, Niederbronn-les-Bains), sur environ 9 km (pose de longs rails soudés, traverses en béton et ballast sain en épaisseur suffisante), avec simplification du plan des voies des quatre gares sus-mentionnées,
- Dépose, pose et renouvellement d'appareils de voie (aiguillage),
- Renouvellement des platelages de dix passages à niveau (PN), avec la dépose des platelages anciens pour la plupart en bois, la pose de nouveaux platelages en caoutchouc et en béton et la mise en œuvre d'enrobés,
- Réalisation de travaux connexes d'assainissement⁵ dans la tranchée de Niederbronn-les-Bains du kilomètre 20.135 au kilomètre 21.157, avec rejet d'eaux pluviales dans le réseau communal.

b) des travaux d'amélioration de l'offre, permettant notamment le relèvement de la vitesse jusqu'à 110 km/h sur certaines zones :

- Rénovation, dépose, création ou allongement de quais au droit des gares de Schweighouse-sur-Moder, Mertzwiller, Cundershoffen, Reichshoffen-Ville et Niederbronn-les-Bains, de manière à pouvoir accueillir les futures rames TER Régiolis et de permettre l'accès aux trains aux personnes à mobilité réduite,
- Mise en œuvre d'une signalisation plus performante et création d'un nouveau centre technique en gare de Reichshoffen-Ville,
- Automatisation des cinq PN suivants : n° 8, 32, 37, 41 et 42,
- Installation d'une traversée de voie piétonne (TVP) en gare de Schweighouse-sur-Moder (déplacement d'une trentaine de mètres).

La base travaux sera localisée à Cronembourg, mais des installations pour les travaux seront implantées dans chaque gare, et le ballast sera entreposé à Schweighouse-sur-Moder. Les travaux principaux et les essais qui suivront nécessiteront la fermeture aux voyageurs de la ligne entre le 10 avril et le 1^{er} septembre 2017.

Enfin, SNCF Réseau s'engage (pages 137 et 138 de l'étude d'impact) à deux mesures d'accompagnement (coût estimé à 50 000 euros HT), nécessitant des études complémentaires, consistant à améliorer la continuité pour la faune de deux cours d'eau traversés par la ligne, par intervention sur deux ouvrages existants (sur la Zinsel du Nord à Mertzwiller, et sur le canal de décharge de la Moder).

1.3 Procédures relatives au projet

Le présent projet est assujéti à la réalisation d'une étude d'impact (rubrique 5° de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement). Il fera dès lors l'objet d'une enquête publique, préalablement à la déclaration de projet prévue à l'article L. 121-6 du code de l'environnement.

⁵ L'étude d'impact décrit les travaux correspondants page 58 et apprécie ainsi leurs impacts (page 175) : « L'assainissement projeté à Niederbronn-les-Bains est bénéfique pour la ressource en eau dans la mesure de la maîtrise des ruissellements par une collecte adaptée (ouvrages de collecte dimensionnés pour une pluie décennale, exutoire existant conservé). Seules les vitesses des écoulements pourront être augmentées à ce niveau du fait de la concentration des ruissellements, ceci sera cependant compatible avec la capacité d'évacuation de l'exutoire ».

S'agissant d'un maître d'ouvrage sous tutelle de l'État, l'autorité environnementale compétente est la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), en application de l'article R.122-6 II 2° du même code.

Le dossier comporte une évaluation des incidences Natura 2000 (pages 130-132), en application de articles L. 414-4 et R. 414-19 à 26 du code de l'environnement.

Le dossier (pièce A, page 10) précise que le présent projet ne nécessite pas d'autorisation, ni de déclaration au titre de la « loi sur l'eau ». L'Ae constate néanmoins que, par courrier en date du 3 mai 2016, la direction départementale des territoires du Bas-Rhin l'informe que « *l'assainissement et la gestion des eaux pluviales seront étudiées plus précisément lors du dépôt du dossier « loi sur l'eau ».*

L'Ae recommande de clarifier avec la DDT du Bas-Rhin, avant l'enquête publique, le besoin ou non d'un dossier « loi sur l'eau », et de compléter, le cas échéant, le dossier sur l'assainissement et la gestion des eaux pluviales.

Le dossier (page 164) fait état d'une incertitude concernant la compatibilité du projet au regard de ce qui figure exactement dans le règlement d'urbanisme de la commune d'Uttenhoffen, le maître d'ouvrage ne pouvant faire état que d'un échange téléphonique au terme duquel il n'y aurait pas de servitude au droit de la zone d'étude ; l'Ae invite le maître d'ouvrage à obtenir une confirmation écrite de cette situation de la part de la mairie d'Uttenhoffen avant l'enquête publique.

Par ailleurs, le PLU de la commune de Gundershoffen nécessitera⁶ une mise en compatibilité avec le projet. Un complément du dossier d'enquête publique (pièce E), portant sur ce point, a été transmis à l'Ae. Cette pièce comprend la description des modifications à apporter au PLU⁷, et une évaluation environnementale de cette modification s'appuyant sur le rapport de présentation du PLU en vigueur. En application de l'article R.122-17 III 2° du code de l'environnement, l'avis sur cette évaluation environnementale relève de la compétence de la mission régionale d'autorité environnementale d'Alsace Champagne-Ardenne Lorraine.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- La protection des nappes souterraines vulnérables (notamment la nappe du pliocène d'Haguenau⁸) contre le risque de pollution accidentelle, notamment durant les travaux dans les zones à forte remontée de nappe ou dans celles où la nappe est sub-affleurante ;
- L'état de conservation favorable des espèces et des habitats naturels qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 traversés, et la fonctionnalité des corridors écologiques d'enjeu national et régional ;

⁶ Dans le dossier, il était prévu que la commune aurait terminé la révision de son PLU (le rendant compatible avec le projet à cette occasion) avant l'enquête publique. Mais la commune de Gundershoffen vient de rejoindre une communauté de communes qui fera un PLUi (PLU intercommunal) un peu plus tard.

⁷ Modification d'un contour dans le plan de zonage, et modification du règlement d'urbanisme pour une des zones.

⁸ Cf. dans l'aire d'étude : le périmètre de protection rapprochée de la source de l'Étang ; le périmètre de protection éloignée des sources Binsenberg, Durchbachrhal et Wolfenthal ; ainsi que la source de l'eau minérale « Celtic » et la source de l'établissement thermal de Niederbronn-les-Bains.

- Le maintien en bon état de l'habitat naturel prioritaire rivulaire entre Mertzviller et Gundershoffen ;
- Le bruit ;
- Le report modal vers le train.

2 Analyse de l'étude d'impact

Le préambule de l'étude d'impact rappelle que « *le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs effets prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. Dans le cas présent, [...] les travaux sont réalisés à l'intérieur des emprises ferroviaires. Les effets sur l'environnement sont donc très limités* ». L'Ae constate, de plus, que pour une part importante, les travaux composant le projet s'apparentent à des travaux de gros entretien, lesquels, si aucune amélioration de la ligne n'y était ajoutée, ne seraient pas soumis à étude d'impact. Elle souscrit donc au constat que certains volets de l'étude d'impact ne nécessitent pas de développements plus approfondis qu'ils ne le sont actuellement.

2.1 *Appréciation globale des impacts du programme*

L'Ae a été également saisie, le 14 avril 2016, d'un projet d'amélioration des accès Nord de Strasbourg (4^e voie Strasbourg – Vendenheim). Sans ignorer l'enjeu de l'amélioration globale de la desserte « Strasbourg – Haguenau – Niederbron », qui fait l'objet de discussions au sein du comité local d'animation de ligne « Strasbourg – Haguenau – Nord de l'Alsace », les informations qui lui ont été communiquées conduisent l'Ae à estimer qu'il n'existe pas de lien fonctionnel au sens du code de l'environnement entre les deux projets dont elle a été saisie.

Le dossier n'envisageant actuellement pas l'existence d'un programme de travaux au sens du code de l'environnement, les impacts correspondant ne sont pas décrits et appréciés (Cf. point 1.1).

2.2 *Analyse de l'état initial*

Même si la configuration des travaux permet de considérer que la probabilité d'impacts sur la faune et la flore n'est *a priori* pas élevée, il est difficile de considérer que l'état des lieux naturaliste relève des bonnes pratiques recommandées (voir le point sur les méthodes). Par ailleurs faire état de continuités écologiques d'enjeu national, régional et local traversées par la ligne ferroviaire devrait s'accompagner de la mention des effets de la ligne actuelle (collisions) et des principales espèces concernées, pour permettre d'apprécier en quoi les augmentations de la fréquence et de la vitesse des trains est ou non susceptible d'affecter la fonctionnalité de ces continuités écologiques.

L'Ae note que les investigations complémentaires en gare de Reichshoffen, à la demande de la DREAL⁹, ont permis d'écarter l'hypothèse d'une zone humide affectée par le projet.

L'Ae note que le projet aborde la question du trafic essentiellement sous la forme du nombre de trains, sans procéder à une présentation du contexte actuel de la ligne en termes de voyageurs (y

⁹ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

compris après 2011) et de besoins supplémentaires identifiés. Cette situation ne permet en fait pas d'aborder ultérieurement dans de bonnes conditions l'analyse des coûts collectifs et avantages du projet¹⁰.

L'Ae recommande de présenter les caractéristiques de la ligne en termes de fréquentation par les voyageurs, ainsi que les perspectives d'augmentation identifiées dans le contexte du projet.

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Compte tenu des caractéristiques du projet, reposant sur la reprise d'une voie existante en restant dans les emprises SNCF, le chapitre consacré aux variantes n'envisage comme variantes que la localisation de la voie d'évitement en gare (permettant le croisement des trains), en étudiant l'option de Gundershoffen, celle de Mertzviller, et l'option du statu quo (Reichshoffen). Le dossier conclut sur le fait que le point d'évitement à Mertzviller est plus pertinent qu'à Gundershoffen. Mais l'Ae observe qu'en fait ce n'est pas la solution effectivement retenue par le dossier, qui entérine le statu quo (point d'évitement à Reichshoffen), sans en expliquer les raisons. Par ailleurs la rédaction actuelle expliquant pourquoi le statu quo n'est pas envisageable (impossibilité d'augmenter le trafic ferroviaire) est ambiguë. La rédaction du résumé non technique (RNT) est plus claire que celle de l'étude d'impact sur cette question des variantes, et se réfère aux financements disponibles.

L'Ae recommande de clarifier le chapitre consacré aux variantes envisagées et aux raisons pour lesquelles le projet a été retenu.

2.4 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.4.1.1 Ressources en eau

Les mesures annoncées pour limiter les risques de pollution accidentelle des eaux souterraines et superficielles sont satisfaisantes, mais l'Ae invite le maître d'ouvrage à confirmer explicitement que ces mesures s'appliquent également bien à la protection de la source d'eau thermale.

2.4.1.2 Espèces et continuités écologiques

Concernant les inventaires naturalistes, aussi bien les maigres informations de la page 178 (une première « étude spécifique » menée en août 2008, dont il n'est rien dit ; un « diagnostic des potentialités écologiques » de trois jours en juillet 2012¹¹) que les tableaux de l'annexe 3 (simple liste de présence d'espèces dans l'aire d'étude, fortement sujette à caution compte tenu de la date de réalisation), laissent planer un fort doute sur le fait qu'ils fournissent des données complètes et raisonnablement fiables. Seule la nature même des impacts identifiés comme possibles pour le présent projet empêche de considérer que l'état des lieux naturaliste a pu entraver

¹⁰ Cf. l'affirmation non argumentée et surtout non quantifiée, page 150 : « Le projet de modernisation de la ligne Haguenau - Niederbronn-les-Bains va permettre de transporter des voyageurs supplémentaires par voie ferroviaire au détriment de la route. »

¹¹ Dans le corps de l'évaluation des incidences Natura 2000, il est mentionné (page 130) une visite complémentaire d'un écologue le 26 février 2013, pour permettre de « préciser l'état actuel des zones renseignées au DOCOB comme probablement occupées par la pie-grièche écorcheur et par l'Engoulevent d'Europe. ». L'Ae note par ailleurs que toutes les photographies illustrant le dossier ont été prises en plein hiver, parfois avec des traces de neige et de gel.

significativement la vraisemblance des conclusions de l'étude d'impact et de l'évaluation de incidences Natura 2000.

Le fait de ne pas modifier l'emprise ferroviaire ne conduit pas nécessairement à considérer que le projet n'a aucun impact sur les continuités écologiques existantes traversées (deux corridors d'enjeu national et plusieurs corridors d'enjeu régional ou local). L'étude d'impact aborde la question pour les seuls chiroptères et oiseaux, en se fondant d'une part sur une augmentation modérée du nombre de trains, d'autre part sur le fait que l'augmentation de vitesse porterait sur un « *secteur où la présence d'espèces volantes (Chiroptères et Oiseaux) n'est pas avérée d'après les DOCOB des deux sites Natura 2000 traversés (ZPS et ZSC d'Haguenau) et les inventaires réalisés*¹². » L'Ae rappelle d'une part que pour les espèces qui n'ont pas justifié la désignation des sites Natura 2000, le DOCOB n'est pas une source fiable, d'autre part qu'il est nécessaire d'apprécier avec la DREAL ou le gestionnaire du site s'il est possible de considérer que les informations du DOCOB sont pleinement opérationnelles pour traiter de la question que se pose le maître d'ouvrage. Les affirmations reposant sur les études naturalistes menées dans le cadre du présent dossier ne sont pas étayées solidement. Cette situation conduit l'Ae à considérer que la conclusion sur l'absence d'effet notable au titre de l'étude d'impact (pour les espèces autres que celles qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000) et sur l'absence d'effet significatif sur les espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 est plausible, mais pas démontrée.

L'Ae rappelle instamment au maître d'ouvrage que les inventaires naturalistes devraient être réalisés conformément aux bonnes pratiques recommandées. Le raisonnement en termes de probabilité, voire les extrapolations à partir d'absence d'observation dès lors que celles-ci n'ont pas été faites conformément aux bonnes pratiques¹³, ne sont en effet pas des bases solides pour des conclusions d'absence d'effet notable.

2.4.1.3 Nuisances acoustiques

L'Ae note que les caractéristiques acoustiques propres des nouvelles rames Regiolis ne sont pas encore connues et que l'étude des nuisances acoustiques a donc été faite à partir des données d'un matériel considéré comme « proche » (Cf. annexe acoustique, page 12). La modélisation indique une poignée d'habitations (bâtiments 715, 888, 925, 1624, 1687 et 3138) soumise à des niveaux sonores diurnes supérieurs à 65 dB(A) ; néanmoins il est conclu que « *l'ambiance sonore est globalement modérée tout au long du secteur d'étude* » (cf. annexe acoustique, page 16).

Si la modélisation montre une amélioration de la situation diurne (du fait des nouveaux matériels plus performants), « *les niveaux nocturnes ont tendance à se dégrader du fait de l'augmentation de trafic sur cette période (passage d'un train actuellement contre 3 en situation projet¹⁴), mais le trafic ferroviaire restant très faible, les nuisances sonores induites restent limitées (la plupart du temps inférieurs à 50 dB(A)).* » (cf. annexe acoustique, page 17).

¹² Comme indiqué au chapitre sur les méthodes du présent avis, dans l'état actuel des informations figurant dans le dossier, le terme « d'inventaires réalisés » ne semble a priori pas pertinent.

¹³ Par exemple : « Déjà dérangée par le bruit actuel, la Chouette de Tengmalm se sera réfugiée au cœur du massif forestier. », page 132

¹⁴ Il est par ailleurs mentionné page 135 de l'étude d'impact que le trafic projeté de nuit serait de deux trains entre 20h00 et 2h00 (hors train de fret ?). Il est confirmé en page 144 qu'il s'agit bien de 3 trains la nuit.

Le signal obligeant le conducteur à actionner son sifflet en arrivant sur le passage à niveau d'Uttenhoffen (PN 32, qui sera automatisé) sera supprimé, conduisant à réduire fortement les nuisances à proximité (90 dB instantanés, et 68 dB(A) en moyenne de jour, pour l'habitation la plus proche). Une clarification de la rédaction serait nécessaire pour ce point dans l'étude d'impact elle-même.

2.5 Bilan des consommations d'énergie

Le dossier ne présente pas de bilan des consommations et économies d'énergie associées au projet. Il se contente de rappeler des valeurs moyennes calculées par l'Ademe en 2000, pour en conclure que le projet aurait un bilan positif.

L'Ae rappelle toutefois que, si le train est sans aucun doute beaucoup plus économe que les autres modes de transport pour les liaisons massifiées de grande distance, cet avantage n'est pas toujours acquis d'avance pour les liaisons courtes et moins fréquentées empruntant le réseau capillaire¹⁵. Dans le cas d'espèce, le relativement faible nombre de voyageurs, la non électrification de la ligne, l'augmentation de la fréquence¹⁶, l'allongement des quais¹⁷, sont, selon l'Ae, des indices qui devraient conduire à examiner précisément les consommations occasionnées et évitées par le projet, pour vérifier notamment l'adéquation entre les modalités d'exploitation prévues¹⁸ et les besoins de la ligne.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage, en lien avec l'autorité organisatrice et avec SNCF Mobilités, d'examiner précisément les consommations d'énergie, en phase travaux et en exploitation, occasionnées ou évitées par le projet, et d'en déduire et mettre en œuvre toutes mesures de nature à améliorer leur bilan.

2.6 Suivi des mesures et de leurs effets

L'Ae considère qu'il serait opportun de mettre en place, avec le gestionnaire de la forêt et la DREAL, durant cinq ans, un système de suivi des collisions, sans se limiter aux seules espèces de gros mammifères susceptibles de perturber le bon fonctionnement de la ligne.

L'Ae recommande de mettre en place un dispositif de suivi des collisions avec les espèces animales concernées par les corridors écologiques d'enjeu national et régional, durant cinq ans, en liaison avec le gestionnaire de la forêt et la DREAL.

2.7 Résumé non technique

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

¹⁵ De fait, selon les valeurs moyennes de l'Ademe indiquées dans le dossier (qui ne sont toutefois pas nécessairement à jour), les TER seraient en général moins efficaces que les autocars et seulement moitié plus efficaces que les voitures, en consommation d'énergie par personne transportée et par kilomètre.

¹⁶ Qui permet d'attirer davantage de voyageurs, mais réduit inévitablement, au moins à court terme, le nombre de voyageurs par train.

¹⁷ Qui ne semble pas cohérent avec le point précédent.

¹⁸ Dont notamment le matériel roulant.