



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Angoulême (16) – Beillant (17)

n° : F-075-20-C-0083

Décision du 25 août 2020
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, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, 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 n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-075-20-C-0083 y compris ses annexes, relatif au dossier de modernisation de la ligne ferroviaire Angoulême (16) – Beillant (17), reçu le 7 juillet 2020 de SNCF-Réseau, des compléments ayant été apportés le 18 août 2020 ;

Considérant la nature du projet,

- qui consiste en des travaux de modernisation de la ligne Angoulême-Beillant (n°579 000) afin de développer l'offre ferroviaire sur l'axe Saintes-Angoulême et de conforter la fonction de nœud ferroviaire angoumoisins : augmentation du trafic voyageur (de 18 à 24 trains TER en journée avec maintien de 2 trains de nuit) et fret (de 1 à 5 trains par jour et 1 train la nuit) et modernisation de la signalisation et de la gestion de la circulation sur cet axe ;

- qui prévoit l'augmentation de la vitesse sur 4 tronçons de voies représentant 24 km (en cumulé), celle-ci passant de 110 km/h à 120 km/h sur les tronçons 1 (pk 1+314 à 4+292) et 2 (pk5+935 à 10+615) et de 110 km/h à 130 km/h sur les tronçons 3 (pk18+400 à 26+150) et 4 (pk31+100 à 40+985), qui substitue aux anciens aiguillages manuels six postes d'aiguillage automatique et prévoit, sur 62 km, la pose de câbles le long de la plate-forme ferroviaire nécessaires à la mise en place de ces postes ;

- l'emprise des travaux correspondant majoritairement à la plateforme ferroviaire élargie à une bande de 2 mètres depuis la couche de ballast (où se trouve le fossé ferroviaire d'assainissement, des artères de câbles, des poteaux caténaires et d'autres éléments de signalétiques). Elle s'étend également à cinq sites en gares et à une parcelle agricole adjacente à l'ancienne gare de Sireuil, correspondant aux six postes d'aiguillage à créer, de 85 m² environ chacun

Considérant la localisation du projet,

- sur les communes de Saint-Sever-de-Saintonge, Rouffiac, Montils, Brives-sur-Charente, Salignac-sur-Charente, Merpins, Cognac, Châteaubenard, Gensac-la-Pallue, Bourg-Charente, Mainte, Gondeville, Saint-Même-les-Carrières, Graves-Saint-Amant, Angeac-Charente, Châteauneuf-sur-Charente, Mosnac, Sireuil, Rouillet-Saint-Estèphe, Nersac, Saint-Michel et Angoulême ;

- au sein des sites Natura 2000 et des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) :

- les sites Natura 2000 FR5402009 « Vallée de la Charente entre Angoulême et Cognac et ses principaux affluents (Soloire, Boème et Échelle) » et FR5400417 « Vallée du Né et ses principaux affluents » sont concernés par les zones de travaux ; le site FR5412005 « Vallée de la Charente moyenne et Seignes » et FR5400472 « Moyenne vallée de la Charente et Seignes et Coran », « intersectés » par la ligne ;

- les Znieff de type I : « Val de Charente entre Sainte et Beuillant », « l'Île Mateau », « Bois de la Garde », Marias de Gensac et l'Eronde » et les Znieff de type II « vallées de la Charente moyenne et Seugne », Vallée du Né et ses affluents » et « Vallée de la Charente entre Cognac et Angoulême et ses principaux affluents » ;
- l'absence de zone humide dans l'emprise de la voie ferrée (rails et talus) et la présence de plusieurs zones humides en contrebas de celle-ci (frênaies alluviales, saulaies, ripisylves, prairies humides) ;
- en zone de répartition des eaux (ZRE) bassin de la Charente ;

Considérant les impacts prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces impacts :

- l'augmentation de la vitesse et du nombre de mouvements qui génère une augmentation du bruit de plus de 2 dB(A) laquelle se répercute sur les contributions sonores des voies ferrées en façade des bâtiments voisins ; aucun bâtiment n'étant identifié en dépassement de seuils pour la modification significative de voie et la contribution sonore de l'infrastructure après travaux restant inférieure à 60 dB(A) ;
- la ligne ferroviaire étant concernée par les plans de prévention des risques naturels inondation (PPRI) : « Vallée de la Charente de Linars à Bassac », « Bassin de la Charente agglomération de Jarnac » et « Bassin de la Charente, agglomération de Cognac » ;
- le département de la Charente maritime étant couvert par un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) approuvé le 26 mars 2019 et celui de la Charente par un PPBE approuvé le 2 avril 2019 ;

Étant relevé que :

- les travaux se déroulent sur des surfaces anthropisées (sites de gares, plateformes ferroviaires et bandes de proximité) et sur une parcelle agricole exploitée de dimension réduite (881 mètres², poste de Sireuil au sein du site FR5402009) qui n'abrite aucune espèce ayant justifié la désignation du site Natura 2000 concerné ; aucun habitat favorable ou propice à la nidification (pour l'avifaune) ni aucune espèce floristique présentant un intérêt patrimonial n'ont été recensés sur la zone d'emprise des travaux ;
- la ligne étant existante, l'augmentation du trafic ferroviaire (passage d'un train toutes les 45 minutes au lieu de toutes les 67 minutes) n'est pas susceptible de générer d'incidence supplémentaire notable sur la faune, les effets du projet sont essentiellement liés à la phase travaux, ceux-ci induisant une perturbation temporaire du fait des bruits de chantier et de la présence humaine ;
- les travaux liés au chantier seront exécutés de manière à limiter les incidences : mise en défens d'une ripisylve d'intérêt communautaire, accès par la plate-forme ferroviaire ; stockage des matériaux sur les bases arrière ; évacuation des déchets générés par la phase de chantier (matériels signalétiques déposés, tels que pancartes, signaux lumineux) par trains-travaux ou camions vers des filières de retraitement adaptés ; acheminement essentiellement par train des matériaux nécessaires afin de limiter les trafics de camions ;
- les incidences sont donc négligeables sur les sites Natura 2000 et autres espaces naturels ;
- la base-travaux principale est implantée à Saint-Même-les-Carières en dehors du bassin d'expansion de la Charente et des zones définies dans le PPRI correspondant ; une compensation hydraulique, sera mise en œuvre dans le cadre de la création de la plate-forme de l'abri technique (« shelter ») de Sireuil, pour partie en zone inondable : le volume soustrait à l'expansion des eaux lors de crue (1100 mètres cube) sera compensé au sein d'une parcelle (acquise par SNCF Réseau), située à 1,2 km en aval, au sein de la zone inondable ;
- aucun stockage de matériaux dangereux ni de déchets ne sera positionné dans les zones présentant un risque d'inondation ;
- l'augmentation du trafic voyageurs et fret aura pour effet un report modal de la route vers le mode ferroviaire avec, pour le fret, un transfert modal estimé d'une soixantaine de semi-remorques par jour ;

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 maître d'ouvrage, le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Angoulême (16) – Beillant (17) n° F-075-20-C-0083, complété le 18 août 2020, n'est pas soumis à évaluation environnementale.

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.

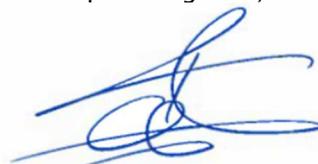
Conformément aux dispositions de ce même article, l'autorité compétente vérifie au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la présente décision.

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 25 août 2020,

Pour le Président de la formation d'autorité
environnementale du conseil général de l'environnement
et du développement durable,
et par délégation,

A blue ink signature, appearing to be 'Thérèse Perrin', written in a cursive style.

Thérèse Perrin

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique et solidaire
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. 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