



Autorité environnementale

Conseil général de l'environnement et du développement durable

Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif à la création d'une ligne ferroviaire entre les gares d'Avignon-centre et d'Avignon-TGV

N°Ae: 2010-42

Avis établi lors de la séance du 10 novembre 2010 (n° d'enregistrement : 007439-01)

de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

La formation d'Autorité environnementale [a] du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 10 novembre 2010. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'étude d'impact du projet de création d'une ligne ferroviaire entre les gares d'Avignon-centre et d'Avignon-TGV.

Etaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, MM. Badré, Caffet, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès, Vernier.

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 l'étude d'impact du projet de création d'une ligne ferroviaire entre les gares d'Avignon-centre et d'Avignon-TGV.

Etaient absentes ou excusées : Mmes Bersani, Jaillet, Rauzy, Vestur.

*
* *

Résumé de l'avis

L'étude d'impact porte sur la construction d'une ligne ferroviaire entre les gares d'Avignon-centre et d'Avignon-TGV. Outre les navettes entre ces deux gares, cette ligne pourra être empruntée par des TER au départ d'Avignon-TGV et à destination d'Orange, de Cavaillon et Miramas et, à terme, de Carpentras.

Les impacts du projet sont modestes. L'étude d'impact appelle peu d'observations.

La principale recommandation de l'AE concerne l'analyse des impacts acoustiques de la section comprise entre la gare d'Avignon-TGV et la plate-forme des voies PLM. L'AE recommande de procéder à cette analyse en se situant dans le cadre réglementaire applicable à la création d'une infrastructure nouvelle et non dans celui de la modification d'une infrastructure existante.

*
* *

[a] Ci-après désignée par AE.

Avis

Réseau Ferré de France a saisi l'AE de l'étude d'impact du projet de création d'une ligne ferroviaire entre les gares d'Avignon-centre et d'Avignon-TGV.

L'AE a pris connaissance de l'avis en date du 19 octobre 2010 du préfet de Vaucluse au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'AE a également pris connaissance de l'avis en date du 28 septembre 2010 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'azur.

Sur le rapport de Madame Marie-Odile GUTH et de Monsieur Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'AE a rendu le présent avis.

1 Contexte et objectif de l'opération

La ville d'Avignon est dotée de deux gares de voyageurs :

- la gare « historique » d'Avignon-centre, desservie par les trains régionaux et des trains grandes lignes ;
- la gare d'Avignon-TGV, située dans le quartier de Courtine à quatre kilomètres de la gare d'Avignon-centre.

Les deux réseaux ferroviaires (classique et TGV) ne sont pas connectés.

Alors que la zone de chalandise de la gare d'Avignon-TGV s'étend sur trois départements (Vaucluse, Gard et partie nord des Bouches-du-Rhône), la clientèle se rend à cette gare par route plutôt que d'emprunter le train jusqu'à Avignon-centre puis une navette-bus dont le temps de parcours dépend de la congestion de la circulation routière aux heures de pointe.

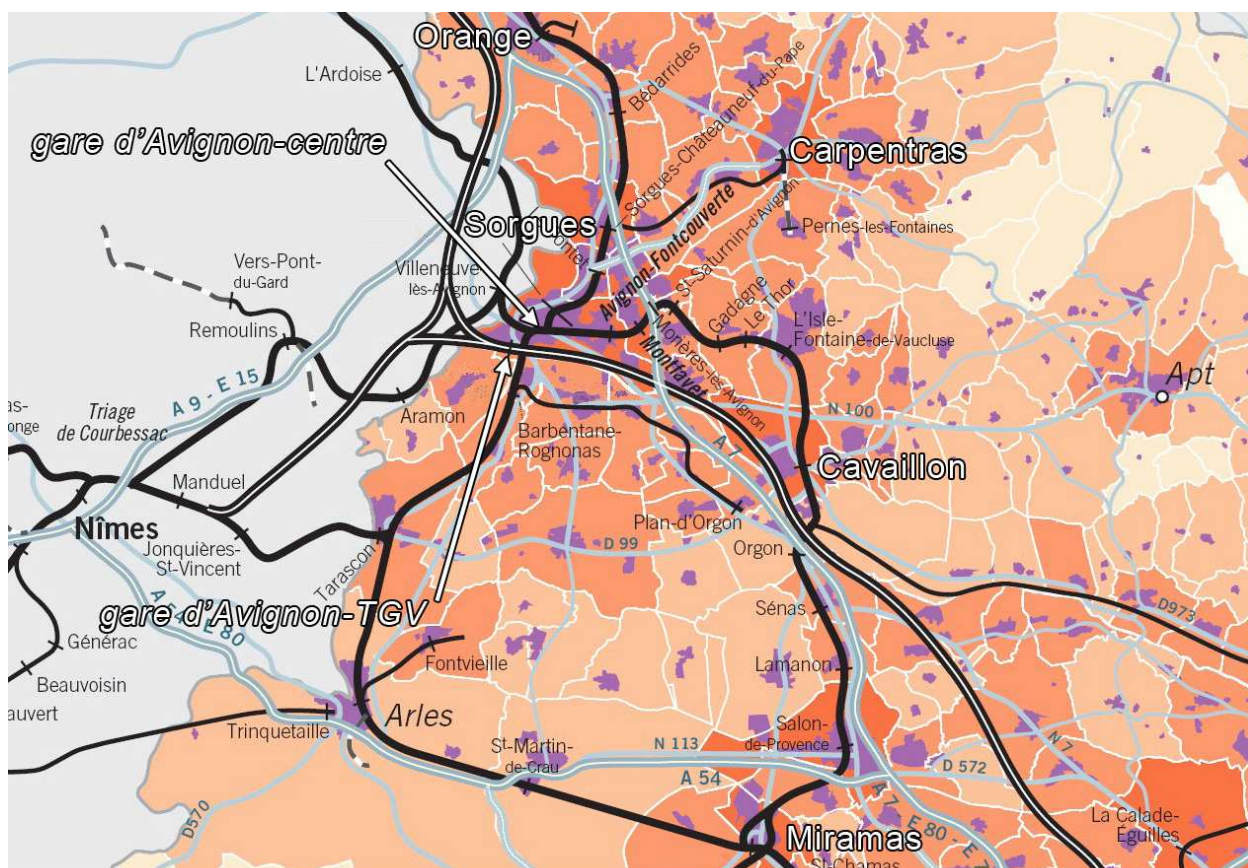
Le projet soumis à l'AE crée la desserte ferroviaire locale de la gare d'Avignon-TGV.

Il consiste en la construction d'une ligne ferroviaire entre les deux gares d'Avignon. Outre les navettes entre ces deux gares, cette ligne pourra être empruntée par des TER au départ d'Avignon-TGV et à destination d'Orange, de Cavaillon et Miramas et, à terme, de Carpentras.

2 Description de l'opération

L'opération comporte principalement la construction d'une ligne nouvelle d'environ 750 mètres de longueur entre la gare d'Avignon-TGV et la plate-forme des voies PLM [b].

[b] Les voies PLM sont celles de la ligne Paris-Lyon-Marseille avant construction de la ligne à grande vitesse.



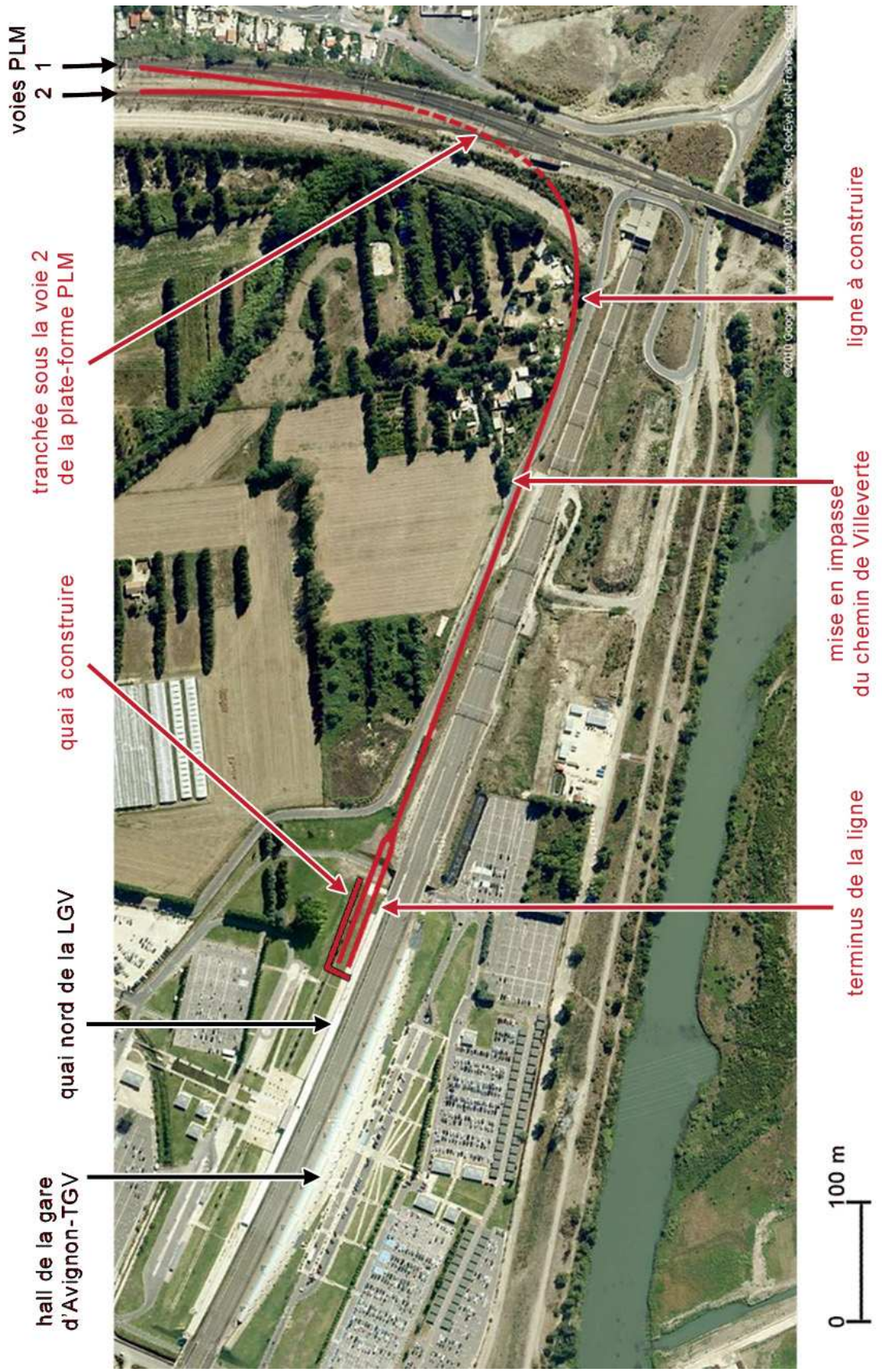
ligne à grande vitesse

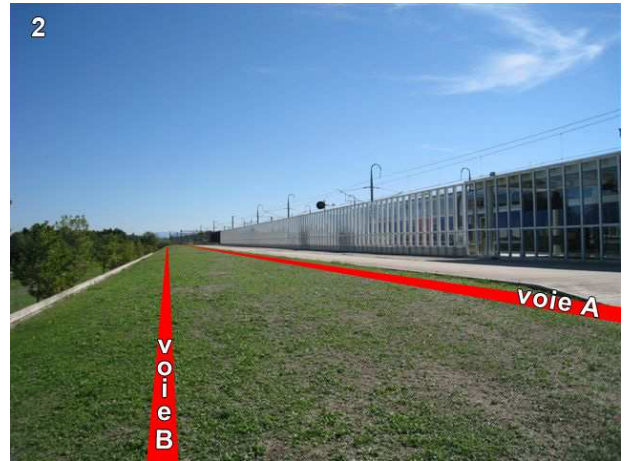
 autres lignes

Le terminus de la nouvelle ligne sera contigu au quai nord de la gare d'Avignon-TGV, quai desservant les TGV en direction de Marseille. Après élargissement, ce quai desservira aussi la voie A du terminus. L'autre voie (voie B) sera desservie par un nouveau quai raccordé au quai nord.

Au-delà du terminus, les deux voies A et B se regrouperont en une seule, exploitée à double sens. Elle longera la ligne à grande vitesse, puis pénétrera dans le remblai de la plate-forme PLM via une tranchée pour partie couverte. Elle débouchera à niveau dans cette plate-forme entre les voies 1 et 2 PLM, et s'y dédoublera pour se raccorder à ces voies. A partir de là, la ligne empruntera les voies 1 et 2 jusqu'à la gare d'Avignon-centre.

Les travaux comporteront la construction d'un pont-rail au-dessus de l'anneau de desserte routière d'Avignon-TGV, un remblai accolé à celui de la ligne à grande vitesse, des aménagements hydrauliques, des travaux ferroviaires sur la plate-forme PLM, et la mise en impasse du chemin de Villeverte.





La ligne ferroviaire, depuis son terminus à la gare d'Avignon-TGV jusqu'à la plate-forme PLM

1 et 2 : Les voies A et B du terminus sont contiguës au quai nord de la gare d'Avignon-TGV.

3 : Les voies A et B franchissent l'anneau de desserte routière de la gare et se regroupent en une voie unique.

4 et 5 : La voie unique longe la ligne à grande vitesse en empruntant le chemin de Villeverte.

6 : Elle pénètre dans le remblai de la plate-forme PLM.

3 Procédures

La création de la ligne ferroviaire entre les gares d'Avignon-centre et d'Avignon-TGV nécessite l'acquisition d'environ 8 000 m² de terrains appartenant à la SNCF, à la ville d'Avignon et à la Compagnie Nationale du Rhône. Selon les prévisions du maître d'ouvrage, ces acquisitions seront faites à l'amiable et l'opération ne sera pas soumise à une enquête publique en application du code de l'expropriation.

Elle ne sera pas non plus soumise à une enquête publique en application du code de l'environnement [c].

En raison de son coût supérieur à 1,9 M€, cette opération fait l'objet d'une étude d'impact [d] qui sera mise à disposition du public [e].

4 Analyse de l'étude d'impact

4-1 Contenu de l'étude d'impact en ce qui concerne le programme dont relève l'opération

La réouverture au trafic de voyageurs de la ligne Sorgues-Carpentras est inscrite au contrat de projets 2007-2013 entre l'Etat et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sans toutefois être financée à ce jour.

Conjuguée au projet soumis à l'AE, cette réouverture rendra possible la desserte d'Avignon-TGV, Avignon-centre, Sorgues et Carpentras par un même TER.

L'étude d'impact expose que les deux opérations sont fonctionnellement distinctes et que chacune a son utilité propre. Elle conclut que la création d'une liaison ferroviaire entre les deux gares d'Avignon constitue un programme autonome et que son étude d'impact peut ne pas comporter une appréciation des impacts [f] de la réouverture de la ligne Sorgues-Carpentras.

Cette analyse n'appelle pas d'observation de la part de l'AE.

4-2 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

L'étude d'impact présente cinq variantes du projet de ligne entre les deux gares d'Avignon.

Elle expose les raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à retenir la solution présentée à l'AE (faiblesse des impacts sur le paysage et le foncier, absence de travaux en gare d'Avignon-centre, absence de cisaillement des voies 1 et 2 PLM, desserte du Vaucluse depuis Avignon-TGV possible sans changement de train à Avignon-centre).

[c] Code de l'environnement, annexe 1 à l'article R. 123-1, 9°.

[d] Code de l'environnement, article R. 122-8.

[e] Code de l'environnement, article R. 122-12.

[f] C.f. en particulier les dispositions de l'article R. 122-3 IV du code de l'environnement : « IV. - Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »

Cette partie de l'étude d'impact est suffisamment claire et détaillée.

4-3 Analyse de l'étude d'impact en ce qui concerne les impacts acoustiques du projet

L'étude d'impact comporte une analyse acoustique détaillée.

L'aire d'étude s'étend depuis la gare d'Avignon-TGV jusqu'au quartier de la gare d'Avignon-centre.

L'hypothèse de trafic est de 116 mouvements par jour, ce qui paraît représentatif du trafic à terme.

Pour analyser la prise en compte du bruit par l'étude d'impact, on distinguera deux sections dans le projet. En effet, l'arrêté du 8 novembre 1999 *relatif au bruit des infrastructures ferroviaires* comporte des dispositions différentes selon qu'il y a création d'une infrastructure nouvelle ou modification d'une infrastructure existante.

section comprise dans la plate-forme PLM

L'étude d'impact qualifie à juste titre cette partie du projet de modification d'une infrastructure existante.

Dans un tel cas, le critère à prendre en compte pour déterminer qu'il y a lieu de prévoir des protections acoustiques est une contribution sonore du projet excédant 2 dB(A) à terme.

L'étude d'impact expose que ce seuil n'est pas dépassé avec les 116 mouvements supplémentaires prévus par jour, et qu'aucune protection acoustique n'est réglementairement nécessaire.

section comprise entre la plate-forme PLM et la gare d'Avignon-TGV

L'étude d'impact qualifie cette partie du projet de modification d'une infrastructure existante alors qu'il s'agit en réalité de la construction d'une voie nouvelle de 750 mètres de longueur, permettant la liaison jusque là impossible entre les voies PLM et la gare d'Avignon-TGV.

Le critère à prendre en compte pour déterminer qu'il y a lieu de prévoir des protections acoustiques est donc celui applicable aux infrastructures nouvelles, à savoir le dépassement de seuils mentionnés dans le tableau de l'article 2 de l'arrêté du 8 novembre 1999.

L'AE recommande de modifier l'étude d'impact en utilisant le critère « infrastructure nouvelle » lors de l'application de la réglementation acoustique à cette section. En pratique, cela concerne un groupe d'habitations situées dans l'angle nord-ouest formé par la plate-forme PLM et la ligne à grande vitesse.

4-4 Analyse des autres chapitres de l'étude d'impact

La description de l'état initial est suffisamment complète et est en relation avec l'importance des aménagements projetés.

Les enjeux sont bien mis en évidence.

Les impacts (modestes) sont bien identifiés. Les mesures d'évitement ou de réduction des impacts sont proportionnées.

L'étude comporte une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'il permet d'éviter, une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Ces développements n'appellent pas de remarques.

L'AE n'a que peu d'observations à présenter. Elle recommande :

- de préciser les dispositions envisagées dans leur principe par le maître d'ouvrage pour maintenir la route de vol des chiroptères et rétablir les fonctionnalités existantes qui seront affectées durant les phases de travaux, et de prévoir un suivi pendant cinq ans en vue de tester l'efficacité de ce corridor écologique ;
- d'exposer la façon dont la mise en impasse du chemin de Villeverte s'insère dans les options communales en matière de déplacements et de circulation routière ;
- de procéder aux ajustements rédactionnels mentionnés en bas de page [g] ;
- de compléter le résumé non technique, qui doit pouvoir être lu de manière autonome, par un plan général des travaux et de le modifier pour tenir compte de la recommandation relative au bruit faite au §4-3.

*
* *

[g] Eviter l'emploi de l'expression « contrainte environnementale ».

Préciser que la tranchée couverte franchit la seule voie 2 PLM (et pas la voie 1) et rectifier en conséquence le plan général des travaux.

Présenter les tableaux des niveaux de bruit dus au projet dans un format suffisamment grand pour qu'ils deviennent aisément lisibles par l'ensemble du public.

Rendre cohérents le sommaire et le texte.