



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif à la modernisation de la ligne D du RER

n°Ae: 2010-60

Procédure d'adoption de l'avis n° Ae 2010-60

Le directeur des infrastructures de transport a saisi la formation d'Autorité environnementale [a] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de l'étude d'impact du projet de modernisation de la ligne D du RER, présenté par Réseau Ferré de France (RFF).

L'Ae a consulté les préfets de l'Oise, du Val-d'Oise, de la Seine-Saint-Denis, de Paris, du Val-de-Marne, de l'Essonne, de la Seine-et-Marne et du Loiret au titre de leurs attributions en matière d'environnement.

Sur le rapport de Messieurs Christian BARTHOD et Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis le 23 février 2011.

Etaient présents lors de la délibération : Mmes Guerber Le Gall , Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Merrheim, Rouquès, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres de l'Ae 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 modernisation de la ligne D du RER.

Etait absent : Mme Jaillet, MM. Creuchet, Letourneux.

*
* *

a Ci-après désignée par Ae.

Résumé de l'avis

La modernisation de la ligne D a pour objectif de régulariser son exploitation et de renforcer la desserte en portant de 8 à 12 le nombre des trains en heure de pointe au nord de Paris.

L'opération comporte des travaux localisés dans les gares de Goussainville et de Corbeil-Essonnes (augmentation de la capacité de stationnement et de retournement des trains), à Combs-la-Ville (création d'une sous-station d'alimentation électrique), ainsi qu'une amélioration de la signalisation depuis Villiers-le-Bel jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges.

Les principales observations de l'Ae sur l'étude d'impact concernent le bruit. L'Ae recommande :

- d'insérer dans l'étude d'impact une description des niveaux de bruit de jour et de nuit tout au long de la ligne ;
- de réexaminer la prévision de trafic à l'échéance 2034 et de la justifier dans l'étude d'impact ;
- de faire figurer dans l'étude d'impact les trafics totaux de jour et de nuit pris en compte, aux échéances 2010, 2014 et 2034 ;
- d'y présenter un classement des habitations selon que le bruit ferroviaire augmentera ou non de plus de 2 dB(A) entre 2010 et 2034 du fait du projet et, le cas échéant, de prévoir les travaux permettant de respecter les seuils de bruit fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999 *relatif au bruit des infrastructures ferroviaires* ;
- de localiser cartographiquement l'ensemble des habitations situées en point noir de bruit aux échéances 2010, 2014 et 2034, en identifiant à chaque échéance les points noirs de jour, les points noirs de nuit et les points noirs de jour et de nuit.

*
* *

Avis

1 Objectifs et consistance de l'opération

- 1-1 La ligne D du RER s'étend sur huit départements, depuis Orry-la-Ville dans l'Oise, au nord, jusqu'à Malesherbes dans le Loiret et Melun en Seine-et-Marne, au sud.

Son exploitation présente un niveau élevé d'irrégularités, qui a notamment conduit en 2009 à réduire de douze à huit le nombre de trains circulant en heure de pointe au nord de Paris.

Le syndicat des transports d'Ile-de-France a adopté en 2009 le schéma de principe de la modernisation de la ligne D. Ce schéma, dont la mise en service effective est prévue en 2014, retient trois objectifs :

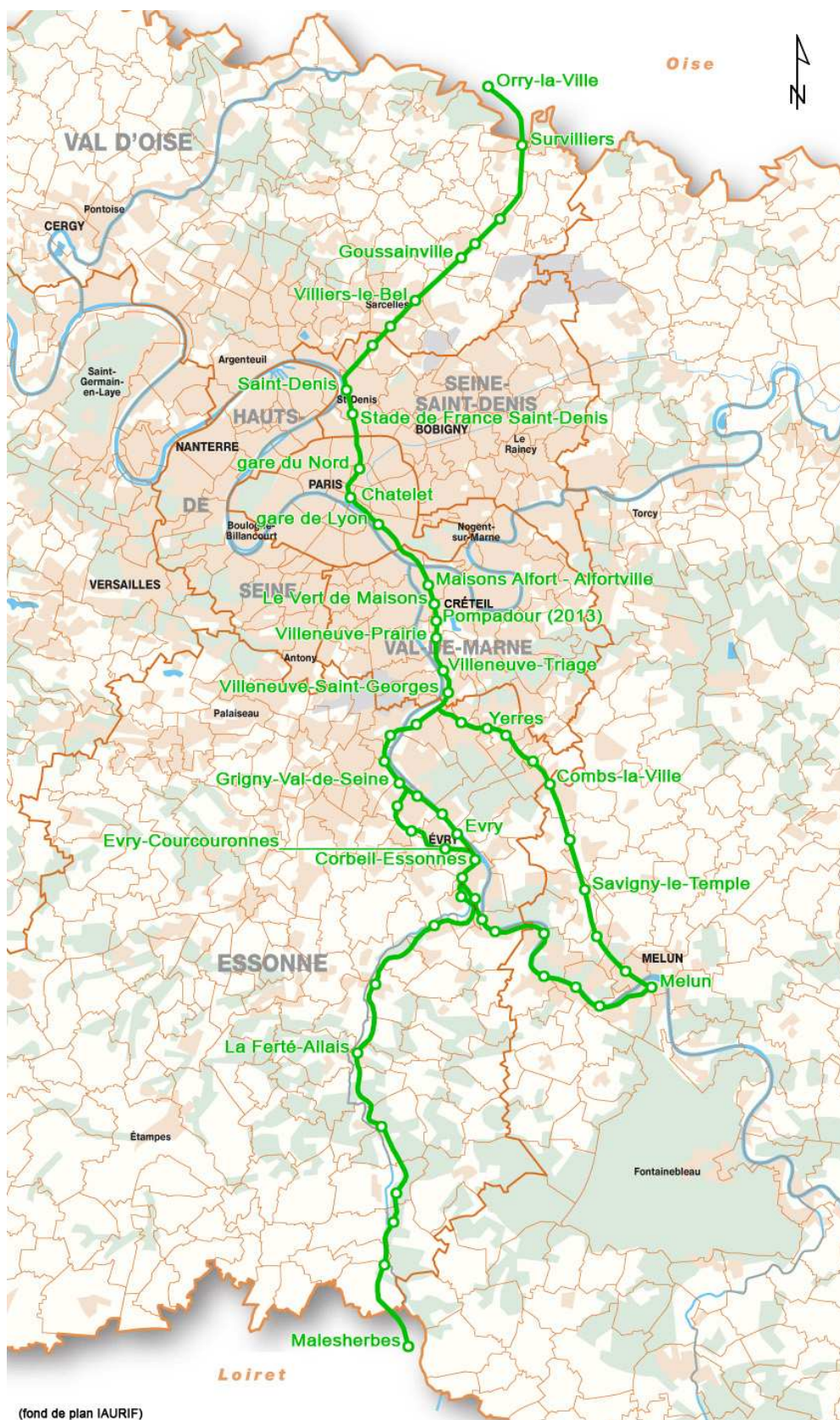
- rétablir à douze le nombre de trains en heure de pointe dans la branche nord ;
- améliorer l'offre et la fréquence des arrêts dans le Val-de-Marne, en liaison avec la mise en service de la gare Pompadour [^b] ;
- améliorer la régularité de l'exploitation par des aménagements de l'infrastructure permettant, en cas de perturbation, de revenir à la normale plus rapidement qu'aujourd'hui.

- 1-2 Les opérations prévues dans le schéma de principe et réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France sont les suivantes, du nord au sud :

- en gare de Goussainville : modification du plan de voies pour accroître les possibilités de stationnement et de retournement [^c] des trains. Ces travaux comporteront notamment un léger déplacement de voie rendant nécessaire la construction d'un mur de soutènement dans l'emprise ferroviaire actuelle au nord de la gare, et le prolongement d'un quai au sud ;
- de Villiers-le-Bel jusqu'à Villeneuve-Saint Georges : amélioration de la signalisation et du système de contrôle de la vitesse des trains pour augmenter la capacité de la ligne. Ces travaux comprendront la pose de balises et de câbles le long des voies et la modification de certains signaux ;
- en gare de Corbeil-Essonnes : modification du plan de voies pour supprimer des conflits de circulation et création, dans l'emprise ferroviaire actuelle, d'un quai offrant une capacité supplémentaire de stationnement et de retournement des trains ;
- à Combs-la-Ville : création d'une nouvelle sous-station d'alimentation électrique pour réduire les chutes de tension observées sur la branche de Melun. La sous-station sera construite sur un terrain disponible situé à proximité immédiate des voies ferrées dans la zone d'activités de Paris-Sud.

A ces opérations s'ajoute la protection acoustique de quelques bâtiments riverains de la ligne D.

-
- b La gare Pompadour sur ligne D sera située à Créteil. Elle sera en correspondance avec les transports en commun en site propre Trans-Val-de-Marne et Pompadour-Sucy-Bonneuil et avec la station Créteil-Pointe du Lac de la ligne 8 du métro. Son ouverture est prévue en 2013.
- c Retourner un train arrivé à son terminus consiste à le préparer pour qu'il puisse repartir en sens inverse.



la ligne D du RER

2 Procédures

Le dossier transmis à l'Ae est une étude d'impact [d] qui sera mise à disposition du public [e] dans toutes les communes traversées par la ligne D.

Ce dossier ne comporte pas l'intégralité de ce qui est exigé par la réglementation [f] en ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000. Il devra être complété pour respecter formellement cette réglementation [g].

L'opération est soumise à une enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement [h] pour ce qui concerne les travaux portant extension des gares de Goussainville et de Corbeil-Essonnes [i]. L'enquête sera organisée dans chacune de ces deux communes.

3 Analyse de l'étude d'impact

3-1 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

Dans cette partie, l'étude d'impact justifie la décision de moderniser la ligne D par le souci d'améliorer la régularité de son exploitation et de renforcer la desserte au nord de Paris en portant à nouveau de 8 à 12 le nombre des trains en heure de pointe.

Elle expose comment les aménagements projetés concourent à cet objectif, et justifie le choix de la localisation de la sous-station électrique de Combs-la-Ville.

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

3-2 Analyse de l'étude d'impact en ce qui concerne les impacts acoustiques du projet

3-2-1 Le long de la ligne D, sauf aux abords des gares de Goussainville et de Corbeil-Essonnes

L'étude d'impact comporte les résultats de mesures de bruit en façade de 20 habitations réparties le long de la ligne. Réalisées entre les 4 et 8 août 2008, soit à une période peu représentative du trafic moyen annuel, ces mesures ont été utilisées pour étalonner un modèle destiné à prévoir le bruit ferroviaire en fonction du trafic constaté en 2010 et prévu en 2014.

L'étude d'impact comporte un état des habitations situées en point noir de bruit [j] en 2010. Cet état est présenté :

- d Code de l'environnement, articles R. 122-1 et suivants.
- e Code de l'environnement, article R. 122-12.
- f Code de l'environnement, article R. 414-19 I 3°.
- g Il manque au moins l'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Cet exposé est prévu par les dispositions de l'article R. 414-23 I 2° du code de l'environnement.
- h Code de l'environnement, articles R. 123-1 et suivants.
- i Code de l'environnement, 9° de l'annexe 1 à l'article R. 123-1.
- j Un point noir de bruit est une zone dans laquelle existent un ou des bâtiments exposés à un niveau de bruit excédant 73 dB(A) le jour ou 68 dB(A) la nuit et satisfaisants à des critères d'antériorité. Ces critères sont définis par la circulaire du 25 mai 2004 *relative au bruit des infrastructures de transports terrestres*.

- sous la forme de tableaux listant le nombre d'habitations situées en point noir de bruit de jour et en point noir de bruit de nuit dans chaque commune,
- ainsi que sous la forme d'un atlas cartographique non exhaustif localisant certaines de ces habitations.

L'étude d'impact comporte un état prévisionnel des habitations qui seront situées en point noir de bruit à la mise en service du projet, soit l'année 2014. Cette prévision est présentée :

- sous la forme de tableaux listant le nombre d'habitations situées en point noir de bruit de jour et en point noir de bruit de nuit dans chaque commune,
- ainsi que sous la forme d'un atlas cartographique localisant 13 bâtiments non situés en point noir de bruit en 2010 et qui le deviendront en 2014 du fait du projet.

L'étude d'impact expose qu'il n'y aura pas d'évolution du trafic sur la ligne D entre 2014 et 2034 et, par conséquent, que les habitations situées en point noir de bruit à l'échéance 2034 seront les mêmes qu'en 2014.

Elle expose que les 13 habitations mentionnées ci-dessus bénéficieront d'une isolation acoustique de façade.

Cette partie de l'étude d'impact appelle des observations de la part de l'Ae.

a/ Une étude d'impact doit comporter une description de l'état initial [k].

La description de l'état sonore initial (en 2010) est insuffisante. Il n'y a ni présentation des niveaux de bruit de jour et de nuit le long de la ligne en 2010, ni mention des trafics totaux de jour et de des trafics totaux de nuit pris en compte [l]. La cartographie ne permet de localiser les habitations situées en point noir de bruit que dans 16 des 41 communes listées par l'étude d'impact comme comportant au moins un point noir de bruit.

b/ Une étude d'impact doit analyser les effets permanents d'un projet sur l'environnement [m].

Cela englobe notamment les niveaux sonores émis par une infrastructure tout au long de sa vie [n].

A cette fin, l'étude d'impact retient une échéance de court terme (l'année 2014) et une échéance de long terme (l'année 2034) pour représenter l'évolution des niveaux sonores.

La description des niveaux sonores en 2014 présente les mêmes insuffisances que celle portant sur l'année 2010.

Elle ne permet pas non plus de localiser les habitations situées en point noir de bruit de nuit en 2010 et qui, du fait du projet, seront aussi situées en point noir de jour en 2014, ce qui est une aggravation de

k Code de l'environnement, article R. 122-3 II 1°.

l L'étude d'impact fournit les nombres de circulations de trains en heure de pointe et en heure creuse, ce qui ne suffit pas à déterminer les trafics quotidiens.

m Code de l'environnement, article R. 122-3 II 2°.

n Ainsi que le rappelle l'*Instruction relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures ferroviaires existantes* jointe à la circulaire du 28 février 2002 *relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire*.

leur situation.

Lorsque l'étude d'impact fait référence à l'échéance 2034, c'est pour déclarer que les trafics et niveaux de bruit de 2034 seront identiques à ceux de l'année 2014. L'étude d'impact ne comporte aucune justification venant étayer cette affirmation qui, pour être avérée, suppose que survienne un renversement des tendances lourdes d'accroissement de la demande de transport constatées ces dernières années sur la ligne D [°].

c/ Le code de l'environnement comporte des dispositions relatives à la limitation du bruit des infrastructures de transport terrestre.

Ce code prévoit que le maître d'ouvrage de travaux modifiant significativement une infrastructure de transport terrestre est tenu de prendre des dispositions pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées.

Une modification d'infrastructure est considérée comme significative lorsque la contribution sonore résultant à terme de l'infrastructure modifiée est supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure sans cette modification [P].

Dans les zones où le niveau de bruit augmentera de plus de 2 dB(A), de jour ou de nuit, les seuils de bruit à respecter sont ceux prévus par l'arrêté du 8 novembre 1999 *relatif au bruit des infrastructures ferroviaires*. Le respect de ces seuils sera obtenu par un traitement de l'infrastructure (par exemple, écran) ou par un traitement des bâtiments (par exemple, isolation de façade).

Dans le cas de la modernisation de la ligne D (hors abords des gares de Goussainville et de Corbeil-Essonnes), si le maître d'ouvrage a choisi d'isoler 13 habitations, c'est selon ses propres critères et non en application de la réglementation présentée ci-dessus. En effet, l'étude d'impact ne classe pas les habitations proches des voies ferrées selon que les niveaux de bruit auxquels elles sont exposées augmenteront ou non de plus de 2 dB(A) du fait du projet et compte tenu des trafics constatés en 2010 et prévus en 2034.

3-2-2 Aux abords des gares de Goussainville et de Corbeil-Essonnes

Aux abords de ces deux gares, l'étude d'impact présente les niveaux de bruit, de jour et de nuit, affectant en 2010 et devant affecter en 2014 les habitations proches de la ligne D.

Il n'est pas fait mention des trafics totaux de jour et de nuit pris en compte.

Les trafics et les niveaux sonores à l'échéance 2034 ne sont pas mentionnés. S'il est possible que le maître d'ouvrage les estime identiques à ceux de 2014, l'observation faite à ce sujet au § 3-2-1 b/ vaut, en tout état de cause, aussi aux abords des gares de Goussainville et de Corbeil-Essonnes.

L'étude d'impact précise que, dans ces secteurs, les niveaux de bruit auxquels sont exposées les habitations augmenteront de moins de 2 dB(A) du fait du projet et compte tenu des trafics constatés en 2010 et prévus en 2014. Mais pour appliquer la réglementation acoustique mentionnée au § 3-2-1 c/, c'est le bruit résultant du trafic prévu en 2034 qu'il aurait fallu évaluer et comparer à celui de l'année 2010.

- o Extrait du site www.transilien.com/web/site/accueil/plus_sur_transilien/site-ligne-rer-d/identite_ligne_d :
 « La ligne D est la ligne la plus fréquentée de toutes les lignes de la SNCF. Avec 550 000 voyageurs chaque jour, elle transporte quotidiennement deux fois et demi plus de voyageurs que tous les TGV réunis. En outre, elle a connu une explosion de sa fréquentation de près de 40% depuis 8 ans, soit le plus fort accroissement de trafic de tout le réseau Transilien sur la même [période]. »
- p Code de l'environnement, articles R. 571-4 et R. 571-5.

3-2-3 Recommandations de l'Ae

Pour les raisons exposées ci-dessus, l'Ae recommande :

- d'insérer dans l'étude d'impact une description des niveaux de bruit de jour et de nuit tout au long de la ligne ;
- de réexaminer la prévision de trafic à l'échéance 2034 et de la justifier dans l'étude d'impact ;
- de faire figurer dans l'étude d'impact les trafics totaux de jour et de nuit pris en compte, aux échéances 2010, 2014 et 2034 ;
- d'y présenter un classement des habitations selon que le bruit ferroviaire augmentera ou non de plus de 2 dB(A) entre 2010 et 2034 du fait du projet et, le cas échéant, de prévoir les travaux permettant de respecter les seuils de bruit fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999 *relatif au bruit des infrastructures ferroviaires* ;
- de localiser cartographiquement l'ensemble des habitations situées en point noir de bruit aux échéances 2010, 2014 et 2034, en identifiant à chaque échéance les points noirs de jour, les points noirs de nuit et les points noirs de jour et de nuit.

3-3 **Analyse des autres chapitres de l'étude d'impact**

Pour le reste, la description de l'état initial des milieux physique, naturel et humain ainsi que l'analyse des impacts durant le chantier et à l'état final sont suffisantes sous réserve des compléments suivants que l'Ae recommande d'apporter à l'étude d'impact :

- vérifier que les travaux liés à la construction d'un mur de soutènement en pied de talus à Goussainville ne détruiront pas d'espèces protégées ;
- décrire l'effet visuel de ce mur, notamment depuis les habitations riveraines ;
- décrire le tracé de la ligne électrique souterraine devant raccorder la sous-station de Combs-la-Ville au réseau haute tension, en précisant plus particulièrement si ce tracé traverse ou non des espaces naturels. En effet, ces travaux sont intrinsèquement liés au projet et doivent être pris en compte dans l'étude d'impact, même s'ils sont réalisés par un autre maître d'ouvrage.

L'Ae recommande en outre d'insérer un glossaire définissant les termes techniques du domaine ferroviaire employés dans l'étude d'impact, de mentionner la future gare Pompadour sur les cartes, d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

*
* *