



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique

n°Ae: 2012-60

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 19 décembre 2012 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfeld, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Clément, Decocq, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Malerba, Ullmann.

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 le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Rauzy, MM. Chevassus, Schmit

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur général des infrastructures de transport et de la mer sur un dossier reçu le 16 août 2012 et complété de manière significative le 31 octobre 2012.

Le projet étant établi par un établissement public sous tutelle du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni sous trois mois.

L'Ae a pris connaissance de l'avis des préfets des Pyrénées-Atlantiques (64), des Landes (40), de la Gironde (33), de la Vienne (86), des Deux-Sèvres (79), du Loiret (45), du Loir-et-Cher (41), de l'Indre-et-Loire (37), du Val-d'Oise (95), de la Somme (80), de l'Oise (60), du Pas-de-Calais (62) et du Nord (59) émis au titre de leurs compétences en matière d'environnement, l'avis des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement de L'Aquitaine, du Poitou-Charentes, du Centre, de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais.

Par ailleurs l'Ae a également consulté les préfets de la Charente-Maritime (17), de l'Eure-et-Loir (28), du Val-de-Marne (94), de la Seine-Saint-Denis (93), des Hauts-de-Seine (92), de l'Essonne (91), de la Seine-et-Marne (77), de Paris (75) et de l'Aisne (02), par courriers en date du 17 août 2012.

L'Ae a sollicité l'avis du ministère du travail, de l'emploi et de la santé.

Sur le rapport de Christian Barthod et de Frédéric Cauvin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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

¹ Désignée ci-après par Ae.

Table des matières

1	Présentation de l'opération.....	6
1.1	Le projet.....	6
1.2	Le programme	8
1.3	Le contexte	9
1.4	Les enjeux environnementaux du projet selon l'Ae.....	10
2	Les procédures relatives au projet	10
3	L'analyse de l'étude d'impact	11
3.1	Commentaire général	11
3.2	L'analyse de l'état initial	12
3.2.1	Les milieux naturels	12
3.2.2	L'eau	13
3.2.3	La situation au regard des risques industriels et technologiques.....	14
3.3	L'analyse des variantes et les raisons du choix	14
3.3.1	Les variantes étudiées.....	15
3.3.2	Justification par l'évaluation économique et sociale du projet – bilan coût avantage.....	16
3.4	Impacts et mesures de réduction d'impacts en phase travaux	17
3.5	L'analyse des impacts permanents et les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet	17
3.5.1	Sur les milieux naturels.....	17
3.5.2	Sur le paysage et l'architecture.....	18
3.5.3	Sur l'eau	18
3.5.4	Sur le bruit	18
3.5.5	Sur les vibrations	20
3.5.6	Sur le reste de la circulation ferroviaire.....	20
3.5.7	Sur les risques	21
3.6	Autres remarques sur l'étude d'impact	21
3.6.1	Évaluation carbone	21
3.6.2	La qualité de l'étude d'impact	22
3.6.3	Le résumé non technique	22

Synthèse de l'avis

L'autoroute ferroviaire atlantique, projet présenté par l'établissement public Réseau Ferré de France (RFF), concerne l'adaptation d'un itinéraire empruntant le réseau ferré national (RFN) sur plus de 1000 km entre les communes de Tarnos (40) et de Dourges (62). L'objectif est de reporter vers le fer une partie du fret routier entre le sud de l'Europe, notamment la péninsule ibérique, et l'Europe du Nord. Entre 2014 et 2029, il est prévu de faire circuler des trains d'autoroute ferroviaire à raison de quatre allers et retours quotidiens sur l'axe Tarnos-Dourges. A la mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique, les trains utilisés feront 750 mètres de long.

Le gabarit des remorques transportées nécessitera l'utilisation de wagons surbaissés permettant leur transport, leur chargement et leur déchargement. Ce surbaissement ainsi que la hauteur des remorques embarquées engendrent un risque de collision avec certaines parties hautes ou basses des infrastructures ferroviaires actuelles, qui devront donc être adaptées. Sur l'ensemble du trajet retenu, il est prévu de réaliser des travaux d'adaptation au gabarit haut de cinq tunnels, de deux ponts-routes et de deux abris de quai (coûts de l'ordre de 110 M€) ainsi que plus de 3800 interventions permettant la mise au gabarit bas de l'infrastructure ferroviaire existante (coût total d'environ 23 M€). Ces travaux de mise au gabarit bas consistent principalement en la suppression ou au déplacement d'obstacles bas (marchepieds, boîtiers électriques, etc.) répartis sur l'ensemble du trajet. Afin d'assurer le chargement et le déchargement des remorques, le projet comprend aussi des travaux d'aménagement des deux plateformes de transbordement à Tarnos et à Dourges (coût approximatif de 55 M€).

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un programme d'opérations fonctionnellement liées (au sens des articles L.122-1 et R.122-4 du code l'environnement) dont l'objectif est d'assurer le transport de 100 000 remorques de camion par an d'ici 2020. A partir de 2018, les trains utilisés pourront faire 1050 mètres de long ce qui nécessitera des travaux d'adaptation supplémentaires du RFN (allongement de voies d'évitement présentes sur l'itinéraire). A une échéance non encore précisée, deux sections supplémentaires pourront également être rendues accessibles : une entre Bordeaux (33) et Poitiers (86) via Angoulême (16) qui représentera une alternative plus performante à l'itinéraire retenu dans le cadre du présent dossier, et une entre Bayonne et Hendaye (64). A terme, l'autoroute ferroviaire atlantique pourra être prolongée au sud vers l'Espagne et au nord vers le Royaume-Uni et la Belgique. Le nombre d'allers et retours quotidiens sera alors de 9 à 10. En fonction des besoins de service ultérieurement identifiés, des plateformes de transbordement supplémentaires pourront être créées, notamment dans les régions Centre et Île-de-France.

A l'échelle globale du projet, les principaux enjeux concernent, selon l'Ae, les possibilités offertes en terme de report modal du fret routier vers le fer: ces possibilités conditionnent en effet totalement, y compris par la remise en cause de la pérennité du service en cas de rentabilité trop aléatoire, les impacts environnementaux positifs ou négatifs du projet par rapport à la situation de référence actuelle, sans projet. Au vu des résultats de l'analyse socioéconomique présentée, l'Ae recommande au maître d'ouvrage :

- de justifier plus précisément les hypothèses de trafic et notamment de report modal retenues, en fonction des données du contexte (notamment les conditions de concurrence entre transport routier et ferroviaire) ou des caractéristiques propres du projet (choix de l'itinéraire, et du gabarit retenu)
- de préciser les évaluations socio-économiques et leurs hypothèses, en indiquant en quoi elles seraient modifiées par la réalisation des travaux envisagés dans les phases ultérieures du programme.

Sur l'ensemble du tracé, L'Ae a estimé que les impacts du projet sur le bruit et les vibrations ainsi que le transport de matières dangereuses, notamment au regard des risques technologiques et du risque de pollution accidentelle des eaux étaient les sujets principaux. Elle recommande :

- de compléter l'étude d'impact par une évaluation des impacts du projet sur le plan des risques technologiques, site industriel par site industriel, et par des mesures visant à éviter ou réduire ces risques accrus, si nécessaire ;
- de reprendre et de compléter l'étude préliminaire acoustique en clarifiant et justifiant les différentes hypothèses de calcul, en reconsidérant la situation de référence retenue et en prenant en compte l'impact acoustique du programme après 2029 ;
- de justifier les raisons du choix de ne pas traiter à la source les impacts acoustiques identifiés ;
- d'identifier les points noirs bruit découlant du projet, voire du programme, et de préciser leur traitement ;
- de localiser les bâtiments sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des impacts en terme de vibration, d'évaluer la gêne occasionnée et d'en déduire des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées.

Localement, les impacts du projet sur les milieux naturels et les espèces protégées, notamment au niveau des tunnels et des plateformes de transbordements constituent les principaux enjeux du projet. L'Ae recommande :

- de vérifier la présence éventuelle d'espèces protégées sur les deux extrémités et dans l'ancien château d'eau du site d'implantation de la future plateforme de transbordement de Dourges et de présenter les mesures d'évitement, réduction, compensation correspondantes ;
- de compléter les évaluations d'incidences Natura 2000 et de s'engager, si nécessaire, sur des mesures d'évitement, ou à défaut de réduction, permettant de réduire les atteintes à un niveau pouvant être qualifié de non significatif. A défaut, l'Ae recommande d'engager la procédure prévue en cas d'incidences notables sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié le classement des différents sites concernés par le projet.

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

Avis détaillé

1 Présentation de l'opération

1.1 Le projet

Une autoroute ferroviaire a pour objectif de transporter sur des trains spécifiquement adaptés des poids lourds, ou leurs remorques, afin de franchir des zones sensibles, par exemple des régions montagneuses, ou de parcourir de longues distances.

Le projet soumis à l'avis de l'Ae prévoit, d'ici 2014, l'adaptation d'un itinéraire empruntant le réseau ferré national (RFN) existant afin d'y faire circuler des trains d'autoroute ferroviaire. Cet itinéraire reliera la plateforme de Tarnos, dans le département des Landes (40), à proximité immédiate de Bayonne (64), à une plateforme située sur la commune de Dourges, dans le département du Pas-de-Calais (62), non loin de Lille (59)². Il est prévu d'y faire circuler des trains d'autoroute ferroviaire à raison de 4 allers-retours par jour entre 2014 et 2029 (180 mois à compter de la date d'attribution du contrat), durée de la première concession. Il pourra être emprunté, à sa mise en service, par des trains de 750 mètres de long composés de wagons surbaissés afin de permettre le transport, le chargement et le déchargement des remorques de camions. La durée moyenne d'un trajet entre Dourges et Tarnos est estimée à 16 heures (page 5, annexe 2 de l'analyse socio-économique).

Dans l'état actuel du matériel retenu, ce surbaissement des wagons ainsi que la hauteur des remorques embarquées engendrent un risque de collision avec des éléments de l'infrastructure existante (ponts, tunnels, éléments d'aiguillage, marchepieds, etc.). Ainsi, des travaux de mise aux gabarits, haut et bas, sont nécessaires tout au long de l'itinéraire. Le dossier transmis à l'Ae concerne donc notamment l'adaptation des infrastructures ferroviaires existantes permettant à des trains d'autoroute ferroviaire de relier le site de Tarnos à celui de Dourges. Sur le parcours retenu les travaux de mise au gabarit sont :

- des travaux de mise au gabarit haut³ (coût d'environ 110 M€) qui concernent
 - cinq tunnels : les tunnels de Camp de Prats, de Saint-Esprit et de Mousserolles (commune de Bayonne), le tunnel de Poitiers et le tunnel de Sery près de Compiègne (60) ;
 - deux ponts-routes (PRO) : le pont-route de la Citadelle (commune de Bayonne) et le pont-route des Arcivaux sur la commune de Saintes (17) ;
 - deux abris de quai en gare de Poitiers et de Saintes dont la largeur de couverture sera réduite par découpe.
- Des travaux de mise au gabarit bas qui consistent en la suppression d'obstacles bas sur l'intégralité de l'itinéraire (voies principales et voies de service). Il s'agit de plus de 3 800 interventions localisées à l'intérieur des emprises du réseau ferré national. Leur coût total prévisionnel est d'environ 23 millions d'euros. Ces opérations sont de natures très variées : il peut s'agir de dépose de marchepieds, d'aménagement de passages piétons, de déplacement de boîtiers électriques, etc. Les travaux de mise au gabarit bas les plus importants consistent à scier des nez de quai en gare (500 000€). Des travaux de mise au gabarit bas d'ouvrage de type « bac à fleurs » pour trois ponts-rails⁴ sont aussi prévus.

² Le trajet retenu empruntera le réseau ferré existant en passant par Bordeaux (33), Niort (79), Poitiers (86), Orléans (45) et Bobigny (93) pour rejoindre Dourges via deux itinéraires possibles : l'un passant par Amiens (80) et l'autre par Saint-Quentin (02). Au total, cet itinéraire concerne 6 régions, 22 départements et plus de 1500 communes.

³ Le gabarit retenu est le gabarit GB1 + AFM 423 qui, selon le maître d'ouvrage, permet de traiter plus de 90% des remorques utilisées en France.

⁴ Pont-rail de Savigny-sur-Orge (91), pont-rail de Terrasson (24) et pont-rail de Valenton (94). Ces ouvrages disposent en effet, de chaque côté de la voie, de poutrelles latérales qui ne permettent pas le passage de trains surbaissés tels que ceux qui seront utilisés pour l'autoroute ferroviaire atlantique. Ces opérations consistent à relever la voie empruntée par les trains au niveau des ponts-rails, à adapter la voie en conséquence (ripage, dépose de garde-corps, etc.) et à effectuer les travaux nécessaires sur les caténaires.

Certaines interventions localisées (au moins en région Nord-Pas-de-Calais et en en région Centre) ont été réalisées en 2011, avant la transmission de l'étude d'impact à l'Ae.

En ce qui concerne les travaux de mise au gabarit haut des différents tunnels et du pont-route de la citadelle à Bayonne, les traitements envisagés consistent à effectuer des rescindements⁵ localisés et à poser des voussoirs en béton projeté (Figure 1). Ces opérations peuvent aussi être accompagnées par un ensemble de travaux (ripage de voies, rejointoiement localisés, travaux d'adaptation sur l'éclairage et l'alimentation électrique, etc.) permettant le franchissement de ces ouvrages d'art par les trains d'autoroute ferroviaire. Le pont-route des Arcivaux à Saintes sera quant à lui complètement détruit puis reconstruit.



Figure 1 : exemple de travaux de rescindement : cas d'un voussoir en béton projeté
(source : photo SNCF)

Afin d'assurer le chargement et le déchargement des remorques des camions, des travaux d'aménagement de deux plateformes de transbordement, localisées pour l'une à Tarnos (sud des landes) et pour l'autre à Dourges (Pas-de-Calais), sont nécessaires. Ces opérations étant indispensables à la mise en service de l'autoroute ferroviaire en 2014, elles font partie intégrante du projet d'autoroute ferroviaire soumis à l'avis de l'Ae. Alors que les autres travaux prévus dans le cadre du projet seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public Réseau Ferré de France (RFF), le concessionnaire de l'autoroute ferroviaire sera le maître d'ouvrage de l'aménagement ou de la création de ces deux plateformes. A ce stade, le concessionnaire de l'autoroute ferroviaire atlantique n'a pas été officiellement désigné⁶.

Au niveau des plateformes de Dourges et de Tarnos, le concessionnaire sera en charge de créer ou d'aménager les ouvrages suivants :

- une zone de contrôle des remorques ;
- une zone de contrôle des gabarits ;
- une voie ferrée qui permet le chargement des remorques sur les trains ;
- des places de stationnement de part et d'autre de la voie ferrée pour stocker les camions en attendant leur chargement (415 à Dourges et 247 à Tarnos) ;
- des places complémentaires pour le stationnement de plus longue durée ;
- en fonction du système de chargement choisi, un espace pour un portique de manutention si nécessaire ;
- des aménagements routiers facilitant l'accès au site (voies de circulation, ronds-points) ;
- un atelier de maintenance des wagons à Tarnos ;
- d'espaces d'accueil (bâtiments de service et zones de stationnement) dédié aux personnels et visiteurs, avec un accès séparé de celui des utilisateurs du service.

Les coûts estimés de ces travaux sont approximativement de 30 millions d'euros pour la plateforme de Dourges (conçue pour 6 allers et retours par jour) et de 25 millions d'euros pour celle de Tarnos (conçue pour 4 allers et retours par jour).

Le coût global du projet (mises au gabarit et aménagement des plateformes de transbordement) est de l'ordre de 190 millions d'euros.

⁵ Il s'agit d'augmenter localement de quelques centimètres, voire d'un ou deux décimètres, l'ouverture du tunnel afin de permettre le passage de convois de l'autoroute ferroviaire aux gabarits plus importants.

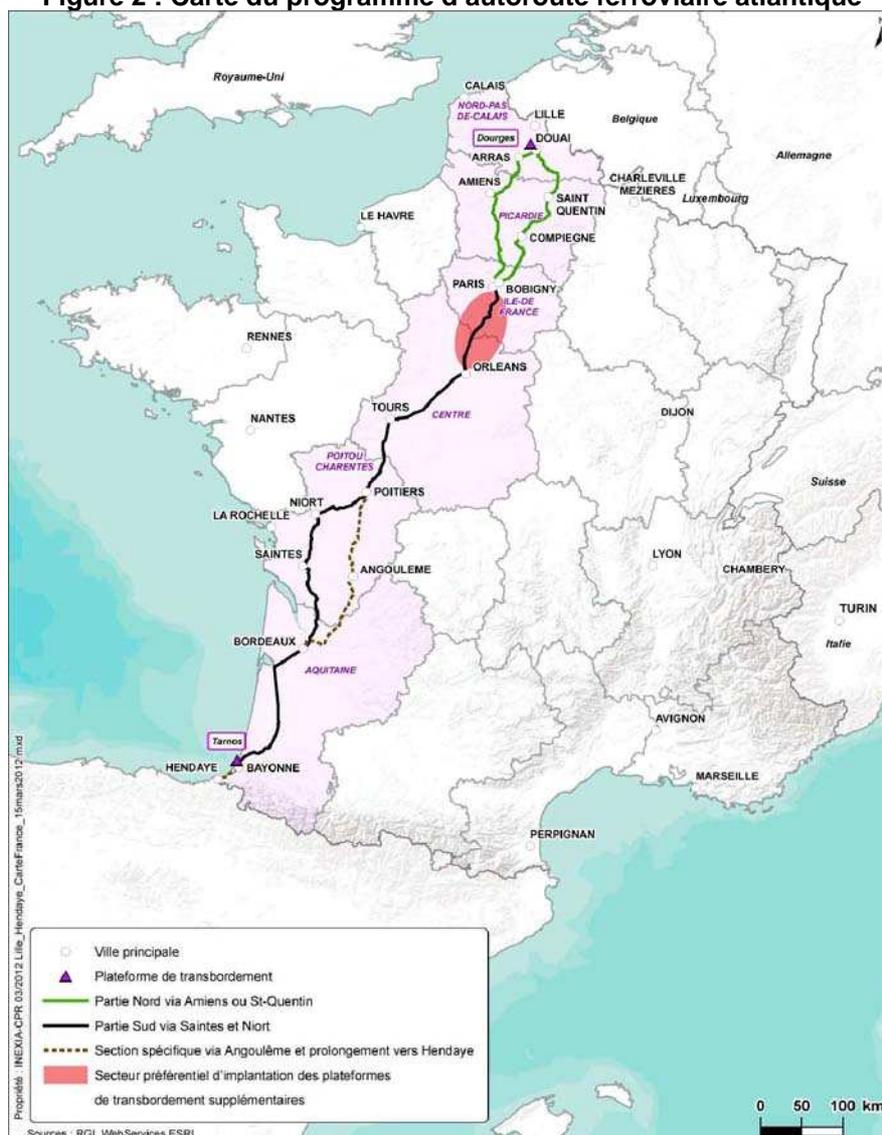
⁶ Une procédure ouverte (appel à manifestation d'intérêt de 2008, mise en concurrence en 2009) a conduit la direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGTIM) à retenir la candidature de l'entreprise Lorry-Rail comme concessionnaire exploitant de l'autoroute ferroviaire, à la charge duquel seront les travaux de création des deux plateformes. Néanmoins le contrat de concession ne sera signé qu'après que le plan de financement, impliquant des fonds communautaires, sera définitivement arrêté. Le concessionnaire pressenti n'est donc techniquement et juridiquement pas impliqué dans la présente étude d'impact entièrement menée sous la responsabilité de RFF, en concertation avec la DGTIM.

1.2 Le programme

Le projet décrit dans la partie précédente correspond aux conditions minimales nécessaires pour commencer l'exploitation de l'autoroute ferroviaire atlantique. Néanmoins une exploitation techniquement et économiquement plus satisfaisante suppose d'autres phases de travaux d'ores et déjà identifiés. Le dossier présenté à l'Ae indique donc que le présent projet s'inscrit dans le cadre d'un programme d'opérations fonctionnellement liées au sens des articles L.122-1 et R.122-4 du code de l'environnement. L'objectif de ce programme est de permettre le transport de 100 000 remorques par an sur l'axe Lille – Bayonne du réseau ferré français d'ici 2020 (page 17 du volume 2 de la version du 16 août 2012 de l'étude d'impact).

A partir de 2018, le programme dans lequel s'inscrit le projet soumis à avis de l'Ae prévoit l'utilisation de trains spéciaux de 1050 m de long sur le trajet Tarnos – Dourges via Niort. Des travaux d'allongement des voies d'évitement⁷ présentes sur cet itinéraire seront nécessaires à cet effet sur 14 sites identifiés au niveau des gares situées sur l'itinéraire retenu.

Figure 2 : Carte du programme d'autoroute ferroviaire atlantique



(Volume 2, version du 16 août 2012)

A une échéance non encore précisée, deux sections supplémentaires ont vocation à être rendues accessibles à l'autoroute ferroviaire : une section entre Bordeaux et Poitiers, via Angoulême (16), qui représentera une alternative plus

⁷ Les voies d'évitement sont destinées à permettre des dépassements par des trains plus rapides (TER par exemple) ainsi que la régulation du trafic, les changements de conducteurs, l'exploitation en régime perturbé (incidents, etc.) et le stationnement des trains ayant fait l'objet d'une alarme de sécurité.

performante au trajet passant par Niort, et une section entre Bayonne et Hendaye (64) permettant de se rapprocher de la frontière espagnole. Ces sections, qui feront aussi l'objet de travaux spécifiques, pourront être mises en service soit au terme de la concession (après 2029), soit dès 2017, à la fin prévue des travaux de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA). Sur ces sections spécifiques, des travaux de mise au gabarit haut de l'infrastructure ferroviaire existante seront nécessaires pour permettre la circulation des trains d'autoroute ferroviaire. Dans la description du programme faite dans le dossier transmis à l'Ae (volume 3 de la version du 16 août 2012 de l'étude d'impact, page 14), il est précisé que ces travaux ne commenceront pas avant 2029 et qu'ils concerneront la mise au gabarit haut de 10 tunnels supplémentaires⁸, de deux ponts-routes⁹ et d'un abri de quai¹⁰.

Il est envisagé, à terme non encore précisé, que l'autoroute ferroviaire Atlantique soit prolongée au sud vers l'Espagne (interconnexion avec le site de Vitoria) et au nord vers le Royaume-Uni et la Belgique. L'interconnexion avec l'Espagne conduirait à porter le nombre d'allers-retours quotidiens à 9 ou 10¹¹. Enfin, en fonction des besoins de service ultérieurement identifiés, des plateformes de transbordement supplémentaires pourraient être créées, notamment dans la région Centre ou dans la région Ile-de-France.

1.3 Le contexte

Le développement d'un réseau d'autoroutes ferroviaires sur le territoire national fait partie des objectifs affichés par le Grenelle de l'environnement¹². En outre, l'engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF) pris par l'Etat le 14 septembre 2009 vise à faire évoluer la part modale du non-routier et du non-aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022 et à engager la reconquête de parts de marché par le fret ferroviaire. A ce titre, la création et le développement d'un réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées en France constituent le premier des huit axes de l'ENFF¹³.

Deux autoroutes ferroviaires, prévues dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement (article 11 – II – alinéa 4), sont actuellement exploitées en France :

- la première, mise en service en 2003 et appelée « autoroute ferroviaire alpine », relie la plateforme ferroviaire de Bourgneuf-Aiton, près de Chambéry (73), à la commune d'Orbassano, à proximité de Turin en Italie. Elle représente un linéaire de 175 km ;
- la seconde, exploitée depuis 2007, permet de relier Luxembourg au Boulou, commune voisine de Perpignan (66), en passant par Lyon (69). Elle représente un trajet de plus de 1000 km, ce qui en fait la plus longue autoroute ferroviaire d'Europe.

Un rapport de la Cour des comptes publié en 2012 sur les autoroutes ferroviaires en France tire plusieurs enseignements de ces deux projets¹⁴. Il semblerait tout d'abord qu'un système d'autoroute ferroviaire ait plus de chance d'atteindre un équilibre économique à moyen terme lorsque celui-ci concerne de longues distances en plaine, ce qui est présentement le cas. Ce rapport estime par ailleurs que les avantages environnementaux d'un tel système restent modestes et que sa mise en œuvre « suppose une adaptation de l'organisation des transports ferroviaires et du report modal en France ». Il conclut ainsi que « sans elle (cette adaptation), pour l'heure, l'offre est difficile à commercialiser ». Enfin, le rapport précise que « une politique d'accompagnement et des incitations, directes ou indirectes, ont jusqu'à présent été nécessaires pour favoriser en Europe ce mode de transport dans des conditions de rentabilité acceptables ».

L'objectif de mise en service d'une troisième autoroute ferroviaire en France, l'autoroute ferroviaire atlantique, entre le Pays-Basque, la région parisienne et le nord de la France figure dans la loi d'orientation du 3 août 2009, dite « loi Grenelle 1 ». L'ambition affichée est, à terme, d'assurer le transit d'une partie des camions entre l'Europe du sud (notamment la péninsule ibérique) et l'Europe du nord, en connexion avec les grands corridors de fret du nord de l'Europe.

⁸ Le tunnel des Bachées sur la commune de Vivonne (86), le tunnel des Plans sur la commune de La Faye (16), le tunnel d'Angoulême (16), le tunnel du Livernan sur la commune de Charmant (16), les quatre tunnels de Lormont (33), le tunnel de la Négresse sur la commune de Bidart (64) et le tunnel des Redoutes sur la commune d'Urrugne (64).

⁹ Au point kilométrique 479+181, entre les gares de La Couronne et Montmoreau, au sud d'Angoulême sur la commune d'Aignes-et-Puyperoux (16) et le pont-route du chemin communal de Saint-Jean-de-Luz (64).

¹⁰ En gare d'Hendaye.

¹¹ Estimation fournie aux rapporteurs au cours d'une réunion de travail avec RFF et le concessionnaire pressenti.

¹² Article 11–II–alinéa 4 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement.

¹³ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-8-axes-de-l-Engagement.html>

¹⁴ <http://www.ccomptes.fr/> : « Les autoroutes ferroviaires en France : premiers enseignements et enjeux pour l'avenir »

Il est à noter que, contrairement à certains pays européens¹⁵ dans lesquels les trains d'autoroute ferroviaire empruntent des voies dédiées à ce type de service, en France, ils utilisent en France le réseau ferré national existant sur lequel circulent aussi d'autres types de trains (voyageurs, fret « classique », etc.).

L'Ae rappelle que le report modal de grande ampleur ne prend tout son sens que dans le cadre d'une politique fortement volontariste et que la présente étude d'impact n'explique aucunement les conditions à réunir pour atteindre l'objectif affiché par le projet, notamment par l'équilibre entre les différents signaux adressés aux transporteurs routiers : la fiscalité du transport routier (dont l'écotaxe), le tonnage autorisé des poids lourds de plus de quatre essieux, les autres aspects réglementaires, la tarification de l'autoroute ferroviaire, les investissements en faveur du report modal, etc.

1.4 Les enjeux environnementaux du projet selon l'Ae

A l'échelle globale, le principal enjeu du projet d'autoroute ferroviaire atlantique réside dans le report modal de la route vers le fer d'une partie du transport de marchandises entre la péninsule ibérique et l'Europe du nord, et donc à garantir les bénéfices environnementaux attendus de ce report.

Sur l'ensemble du tracé, la circulation de trains d'autoroute ferroviaire pourrait avoir des impacts significatifs sur le bruit et les vibrations, qu'il convient d'étudier précisément. En outre, le projet permettra le transport par voies ferrées de quantités potentiellement importantes de matières dangereuses, conduisant à devoir approfondir le probable accroissement des risques technologiques et notamment du risque de pollution accidentelle des eaux.

Plus localement, les enjeux du projet peuvent concerner ses impacts sur les milieux naturels et les espèces protégées, notamment au niveau des tunnels et des plateformes de transbordements.

2 Les procédures relatives au projet

Les travaux nécessaires à la mise en service de l'autoroute ferroviaire font l'objet du dossier daté de juillet 2012, transmis à l'Ae le 16 août 2012, et complété de manière significative le 31 octobre 2012. Le contrat de concession avec la société Lorry-Rail n'étant pas encore signé, l'étude d'impact a été menée sous la seule maîtrise d'ouvrage de RFF, mais elle inclut bien les deux plateformes de transbordement qui seront réalisées sous la maîtrise d'ouvrage du futur concessionnaire. L'Ae joint en annexe à son présent avis la lettre conjointe de la direction générale des infrastructures de transport et de la mer et de Réseau Ferré de France en date du 31 octobre 2012, expliquant les difficultés rencontrées pour aller dans un degré de détail que la non désignation du concessionnaire ne permet pas d'atteindre. Compte tenu de la nécessité de produire l'avis de l'Ae dans le dossier transmis à la Commission européenne pour obtenir le financement escompté, le concessionnaire ne s'engageant qu'après que le plan de financement ait été complètement assuré, l'Ae a accepté d'instruire le dossier dans son état actuel et de donner son avis, tout en réservant bien évidemment son analyse sur les points qui ne seraient pas traités dans le présent dossier, et/ou que les rapporteurs n'auraient pas pu identifier lors de leurs visites de terrain des 26 et 29 octobre 2012.

S'agissant d'un dossier daté de juillet 2012, les dispositions du code de l'environnement sur les études d'impact résultant du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact sont applicables : le projet est soumis de plein droit au nouveau régime juridique des études d'impact applicable aux demandes déposées depuis le 1er juin 2012. Le projet d'autoroute ferroviaire fait l'objet d'une étude d'impact conformément aux dispositions de l'article R.122-2¹⁶ du code de l'environnement. Toutefois, les différents documents transmis à l'Ae font référence, dans certains cas, aux dispositions précédant l'entrée en vigueur du nouveau régime¹⁷ et l'Ae constate que les prescriptions du nouvel article R.122-5 II et III ne sont pas toutes respectées¹⁸. **L'Ae recommande de mettre en cohérence le dossier avec les**

¹⁵Par exemple, la nouvelle ligne reliant le port de Rotterdam à l'Allemagne, la Betuwe243, emprunte des voies spécifiquement dédiées empruntées par près de 50 trains par jour (150 attendus en 2013).

¹⁶Annexe à l'article R.122-2, rubrique 5° a) et b)

¹⁷Il est par exemple écrit en page 21 du volume 2 de la version du 16 août 2012 du dossier transmis à l'Ae que « Le contenu d'une étude d'impact est défini dans le Code de l'environnement (article R.122-3) » alors que ce sont les dispositions de l'article R.122-5 qui s'appliquent en l'espèce.

¹⁸ Par exemple, l'étude d'impact ne fournit pas d'esquisses « des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage » ni les raisons pour lesquelles, eu regard aux effets sur l'environnement ou la santé publique, le projet présenté a été retenu (article R.122-5 II 9° du code de l'environnement) en particulier en ce qui concerne le choix de la localisation des plateformes de transbordements, leur nombre ou encore la nature des aménagements qui y sont prévus. L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus n'est pas complète (« Concernant les effets cumulés avec des projets d'aménagement locaux ou des projets connus (au sens de l'article R122-5-II-7 du Code de l'environnement - version 1er juin 2012), ceux-ci n'ont pas été collectés sur l'intégralité du réseau concerné par le projet », page 312 de l'étude d'impact transmise en

dispositions du code de l'environnement qui s'appliquent, et de veiller à ce que tous les items listés par l'article R.122-5 II et III soient traités.

L'étude d'impact comporte des annexes valant évaluation des incidences de l'opération sur les sites Natura 2000¹⁹, et concluant selon le maître d'ouvrage que « l'incidence du projet et des travaux portée sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire ayant motivé la désignation des sites au titre du réseau Natura 2000 se révèle non notable » (volume 4 de la version du 16 août 2012 de l'étude d'impact, page 185).

En fonction des travaux prévus, le projet fera, le cas échéant, l'objet d'autres procédures spécifiques qui seront précisées dans un second temps²⁰ :

- déclarations ou demandes d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, notamment pour les impacts du projet liés aux franchissements des différents cours d'eau identifiés, et aux plateformes de transbordement ;
- déclarations, enregistrements ou demandes d'autorisations au titre du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), notamment pour le site de maintenance prévu sur la plateforme de transbordement de Tarnos et, le cas échéant, pour l'entreposage ou le stockage de déblais pollués ;
- études de dangers pour les plateformes de transbordement de Dourges et Tarnos²¹ ;
- demandes de permis de construire, notamment pour la construction du site de maintenance prévu sur la plateforme de Tarnos ;
- demandes de dérogations à la réglementation relative aux espèces protégées en particulier en ce qui concerne l'enjeu chiroptères au niveau de certaines zones de travaux (tunnels, château d'eau désaffecté à Dourges, etc.) ;
- demande d'autorisation pour les travaux sur un tunnel dans le périmètre du site classé de la citadelle de Bayonne.

Ces procédures ne sont pas couvertes par le présent dossier. Celui-ci doit cependant au titre de son étude d'impact traiter les questions environnementales afférentes, avec le degré de détail approprié.

Conformément aux dispositions de l'article R.123-1 I, le projet fera l'objet d'une enquête publique. Les travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF seront réalisés sur ses emprises. Le complément en date du 31 octobre 2012 concernant les deux plateformes ne fait pas mention d'une demande de déclaration d'utilité publique (DUP).

La vérification de la compatibilité du projet avec les différents documents d'urbanisme des territoires concernés (schémas de cohérence territoriale, plan locaux d'urbanisme, plan d'occupation des sols, etc.), actuellement lacunaire, devra aussi être assurée. Par ailleurs l'article L.212-1 du Code de l'environnement dispose que les programmes et les décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) concernés par le projet²², ce qui n'est pas clairement établi à ce stade. **L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par toutes les vérifications de compatibilité prévues par le code de l'environnement.**

3 L'analyse de l'étude d'impact

3.1 Commentaire général

Alors même que le projet d'autoroute ferroviaire suppose de manière intrinsèquement liée la modification de l'infrastructure ferroviaire actuelle et l'aménagement de deux plateformes de chargement et déchargement des camions,

octobre 2012) et les impacts induits sur le développement de l'urbanisme, notamment au niveau des plateformes de transbordement, n'est pas traité.

¹⁹ Code de l'environnement, article R. 414-19 I 3°. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites sont des sites d'intérêt communautaire (SIC), des zones spéciales de conservation (ZSC) ou des zones de protection spéciale (ZPS).

²⁰ Le dossier n'indique pas clairement si le projet devra faire l'objet de procédures particulières : il est par exemple écrit en page 22 du volume 2 du dossier transmis à l'Ae le 16 août 2012 que « ce dossier ne concerne pas les procédures relatives à la loi sur l'eau ; elles seront à mener ultérieurement si la nature des travaux l'exige ».

²¹ D'après l'article R.551-7 du code de l'environnement : « Les aires routières de stationnement ouvertes à la circulation publique et au stationnement de véhicules de transport de matières dangereuses dont la capacité totale de stationnement de poids lourds est supérieure à 150 poids lourds sont soumises à la présente section ».

²² SDAGE du bassin Adour-Garonne, SDAGE du bassin Loire-Bretagne et SDAGE du bassin Seine-Normandie.

L'Ae note que le dossier initial, reçu le 16 août 2012, était beaucoup plus détaillé pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF que pour les travaux relatifs aux deux plateformes qui ont vocation à relever de la maîtrise d'ouvrage du concessionnaire pressenti de l'autoroute ferroviaire. La partie consacrée aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF permettait globalement de bien d'apprécier les enjeux environnementaux et leur traitement, alors que la partie consacrée aux plateformes ne correspondait ni sur le fond, ni sur la forme, aux exigences du code de l'environnement. Dans la dernière version de l'étude d'impact transmise le 31 octobre 2012 à l'Ae, cette partie a été significativement complétée et détaillée. Cependant, pour les raisons expliquées au point 2 (procédures), l'analyse qui en est faite reste relativement superficielle²³ et souffre de nombreux défauts qui seront repris dans la suite de l'avis, alors même que les travaux prévus au niveau des plateformes de transbordement représentent plus du tiers des coûts du projet²⁴. Même si les visites de terrain effectuées par les rapporteurs sur les deux sites prévus pour les deux plateformes conduisent à estimer que la probabilité que les études ultérieures prévues mettent en évidence des impacts majeurs non actuellement identifiés est a priori faible, il reste patent que l'étude d'impact relative aux deux plateformes ne peut être considérée comme pleinement satisfaisante au regard de la lettre et de l'esprit du code de l'environnement. **L'Ae recommande de compléter la partie de l'étude d'impact consacrée aux deux plateformes afin qu'elle respecte mieux les prescriptions du code de l'environnement.**

L'étude d'impact présente de manière exclusivement générique les impacts découlant des très nombreux petits travaux (3 800 interventions, pour un total d'environ 23 millions d'euros) concernant la mise au gabarit bas de la ligne ferroviaire entre Tarnos et Dourges, sans considération du contexte local. Cette impasse empêche notamment de prendre en compte d'éventuels impacts cumulés avec ceux découlant de travaux liés à d'autres projets connus. Compte tenu des explications données sur la nature des travaux et les modalités de chantier, et du fait qu'ils se situent exclusivement sur l'emprise du réseau ferroviaire national, l'Ae considère néanmoins cette approche comme acceptable, notamment au regard du principe de proportionnalité de l'étude d'impact, mentionné à l'article R.122-5-I du code de l'environnement. De fait la plus grande partie de l'étude d'impact est consacrée aux travaux de mise au gabarit haut des cinq tunnels et des deux ponts-routes.

L'Ae note que l'étude d'impact aborde ponctuellement, hors du chapitre consacré à l'appréciation des impacts du programme, certains impacts ne relevant pas du présent projet (cf. notamment le tracé Poitiers-Bordeaux via Angoulême dans l'étude acoustique). Il est certes compréhensible et légitime que RFF ait souhaité mener une approche d'ensemble au niveau d'un certain nombre de ses études préalables, mais la présente étude d'impact ne doit pas laisser planer le doute sur le fait qu'il sera ultérieurement nécessaire de présenter une autre étude d'impact sur le tracé Poitiers-Bordeaux via Angoulême, comprenant notamment les travaux de mise au gabarit de 8 autres tunnels.

3.2 L'analyse de l'état initial

3.2.1 Les milieux naturels

Tout en prenant en compte d'une part le contexte déjà très artificialisé des sites retenus pour les deux plateformes et d'autre part le fait que les autres travaux menés par RFF se situent exclusivement sur son emprise, l'Ae note que l'état initial ne repose sur aucun inventaire naturaliste de terrain²⁵.

Le projet de terminal de Dourges (environ 12 ha) se situe sur le site très remanié d'une ancienne activité minière fermée en 1990, en contrebas d'un terrier revégétalisé et géré par le syndicat mixte Eden 62, chargé par le Conseil général de la gestion et de l'animation des Espaces Naturels Sensibles du Pas de Calais. L'étude d'impact (dans sa version d'octobre 2012) n'indique pas la présence sur le futur site de la plateforme de transbordement d'un ancien château d'eau désaffecté pouvant constituer un habitat pour des chiroptères. Sur la partie centrale du projet de terminal de transbordement, ce terrain a déjà fait l'objet d'un terrassement lourd en 2003, en vue d'une possible extension de l'actuel terminal de transport combiné (rail-route et fleuve-route). L'Ae note la présence à une extrémité d'un bosquet de

²³ Absence d'inventaire faune flore détaillé, description partielle des travaux à réaliser, absence d'étude acoustique, etc.

²⁴ Les travaux prévus sur les sites de Tarnos et Dourges représentent plus de 55M€ d'investissements, soit quasiment la moitié du coût global des travaux prévus dans le cadre du projet, et ne sont cependant traités que sur une partie réduite de l'étude d'impact. Par exemple, l'état initial pour le tunnel de Poitiers (coût des travaux estimé 3,5M€) est traité sur une trentaine de page alors que l'état initial du site de Tarnos (plus de 25M€ de travaux) représente tout juste plus de 20 pages. Par ailleurs, le code de l'environnement indique (article R.122-5-I) que « le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ».

²⁵ Les seuls inventaires naturalistes réalisés dans le secteur du projet de terminal de Dourges et présentés dans le dossier ont été conduits par le CETE Nord-Picardie sur le site « 9/9bis », classé Espace Naturel sensible (ENS) et inclus dans la ZNIEFF de type 1 « Marais et terrier d'Oignies » situé au nord-est de l'aire d'étude.

peupliers sous lequel s'est implanté un sous-bois relativement dense, et à l'autre extrémité d'une friche à graminées en cours de colonisation par des bouleaux. L'étude d'impact précise seulement que « un inventaire faune/flore sera réalisé aux périodes favorables qui permettra d'identifier précisément les espèces protégées présentes et de proposer des mesures de sauvegarde voire de transfert en cas d'impact direct du projet » (page 368, version d'octobre 2012 de l'étude d'impact). L'Ae note de plus que le terrier 116, qui est situé dans l'aire d'étude, est également un ENS et accueille des activités pédagogiques et sportives. **L'Ae recommande de faire procéder à la réalisation d'inventaires naturalistes sur les deux extrémités et dans l'ancien château d'eau du site d'implantation de la future plateforme de transbordement de Dourges, et d'en déduire des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées.**

Le projet de terminal de Tarnos (environ 10 ha) se situe sur le site très artificialisé d'une activité de stockage de transit de véhicules légers, dont le déclin d'activité permet de dégager les surfaces nécessaires au présent projet. Les rapporteurs ont toutefois pu noter la présence d'un boisement de plusieurs hectares et d'un cours d'eau à proximité directe de la zone de travaux. Les aménagements prévus pourraient également concerner des haies qui bordent l'actuelle plateforme.

Concernant la mise au gabarit bas, l'état initial semble découler d'un travail bibliographique effectué à partir des sites Internet de certaines DREAL (Aquitaine, Poitou-Charentes et Picardie), sans aucune explication sur la manière dont les informations fournies dans l'étude relatives aux milieux naturels des régions Centre, Ile-de-France et Nord-Pas-de-Calais ont été prises en compte (cf. page 330 du volume 2 du dossier transmis à l'Ae le 16 août 2012). Nonobstant l'incertitude concernant certaines régions traversées, une telle option bibliographique est a priori acceptable pour une grande somme de petits travaux répartis sur plus de 1 000 km, tous situés sur l'emprise ferroviaire, s'agissant en l'occurrence de travaux dont la description des impacts génériques ne semble pas soulever de problèmes que les mesures génériques annoncées ne puissent traiter. Néanmoins cette synthèse bibliographique souffre d'un certain nombre d'oublis ou d'erreurs concernant aussi bien des sites Natura 2000, que des espaces naturels sensibles, des sites classés ou inscrits, des ZPPAUP²⁶, ou la localisation départementale de certains sites mentionnés. Compte tenu des travaux envisagés, ces oublis ou erreurs portent a priori peu à conséquence, tout en donnant néanmoins le sentiment que l'étude d'impact concernant cette catégorie de travaux se limite à un exercice formel, d'autant plus que certains de ces travaux (au moins en région Nord-Pas-de-Calais et en région Centre) ont été réalisés en 2011, avant la transmission de l'étude d'impact à l'Ae.

Concernant les travaux plus importants à effectuer sur 5 tunnels (Séry, Poitiers, Saint-Esprit, Mousserolles et Camp de Prats) et 2 ponts-route (d'Arcivaux à Saintes, et de La Citadelle à Bayonne), l'étude d'impact se limite également à la reprise des informations tirées des sites des DREAL des régions concernées.

L'Ae note que les chiroptères, espèces protégées, n'ont pas été recherchés dans les tunnels faisant l'objet de travaux, y compris lorsqu'un tunnel se situe à 500 mètres environ d'un site Natura 2000 dont la désignation est pourtant justifiée par la présence d'espèces de chauve-souris (cf. la ZSC « Côteaux de la vallée de l'Automne », proche du tunnel de Sery-Magneval, dans l'Oise). L'étude d'impact prévoit cependant le recours à un écologue avant les travaux pour déterminer la présence ou l'absence des chiroptères, sans préciser si un dossier de demande de dérogation au titre de la destruction d'un habitat d'espèce protégée sera présenté. **L'Ae recommande de réaliser des inventaires naturalistes au niveau des tunnels concernés par le projet, et d'en déduire des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées.**

3.2.2 L'eau

Seule la lecture du chapitre 8 du volume 2 de la version du 16 août 2012 de l'étude d'impact (méthodes utilisées pour évaluer les impacts du projet sur l'environnement) permet de comprendre que la prise en compte des captages d'eau potable est limitée par les réponses obtenues des services de l'Etat interrogés, et ne semble a priori pouvoir être considérée comme exhaustive. De même la prise en compte des SAGE (Schémas d'aménagement et de gestion des eaux), évoqués uniquement pour les travaux de mise au gabarit haut et au niveau des plateformes de transbordement, semble avoir été limitée par les sites Internet consultés.

Par ailleurs l'enjeu du traitement des eaux pluviales des deux plateformes de Tarnos et Dourges mériterait d'être explicité²⁷.

²⁶ Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager, remplacées par les Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine. Les ZPPAUP mises en place avant le 14 juillet 2010 continueront toutefois de produire leurs effets de droit, au plus tard jusqu'au 14 juillet 2015.

²⁷ Le projet de la plateforme de Dourges se situe dans le périmètre actuel de « Delta 3 » qui bénéficie d'un arrêté global d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau. Un porter à connaissance actualisé par Delta 3 devra donc être fourni afin de vérifier les capacités du réseau d'eaux pluviales à absorber les surplus dus à l'imperméabilisation. S'il s'avérait que le porter à connaissance démontrait une insuffisance des capacités actuelles, l'arrêté actuel de Delta 3 devrait alors être modifié mais bénéficierait d'une procédure simplifiée

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de prendre en compte, dans l'étude d'impact, l'ensemble des captages en eau potable et des SAGE concernés par le projet, ainsi que de détailler les modalités de traitement des eaux pluviales sur les sites des deux plateformes de transbordement.

3.2.3 La situation au regard des risques industriels et technologiques

A la page 85, l'étude d'impact, dans sa version du 16 août 2012, recense les établissements Seveso²⁸ localisés à moins d'un kilomètre de la voie ferrée, en se limitant aux seuls établissements dits « seuil haut », au nombre de 65 le long de la voie ferroviaire empruntée par l'autoroute ferroviaire. L'étude d'impact ne fait ensuite aucune mention des conclusions qu'en tire le maître d'ouvrage en terme d'impacts du projet.

Compte tenu de la vocation de l'autoroute ferroviaire à transporter, parmi d'autres produits, des produits dangereux (3 à 5% du volume transporté, selon les informations recueillies oralement par les rapporteurs), la prise en compte du risque technologique dans l'étude d'impact est en effet nécessaire. Même si un trafic de fret (comprenant possiblement des matières dangereuses) existe déjà sur cette ligne, l'autoroute ferroviaire signifie une évolution significative du trafic de fret, probablement aussi bien en nombre de wagons transportant des matières dangereuses qu'en terme de produits dangereux transportés. L'Ae note que cette problématique d'interaction possible entre d'une part une ligne ferroviaire dont le trafic évolue significativement, et d'autre part des établissements Seveso a fait l'objet, dans un passé récent, d'échanges entre RFF et la direction générale de la prévention des risques.

L'absence de recensement des établissements Seveso « seuil bas » n'est dès lors pas compréhensible, pas plus que l'absence de toute mention des PPRT (plans de prévention des risques technologiques) susceptibles de concerner la voie ferroviaire empruntée par l'autoroute ferroviaire.

Au regard des risques technologiques, l'état des lieux ne peut cependant être dressé qu'établissement par établissement, sur la base de l'étude de danger (document public) de chacun des établissements Seveso. La réalisation d'études de danger par les industriels permet en effet d'identifier tous les scénarios possibles d'accident, d'évaluer leurs conséquences et de mettre en place des moyens de prévention. Dans l'état des lieux de l'étude d'impact, il doit être pris en compte aussi bien la zone d'effet des accidents et leurs impacts sur la voie ferrée, que les éventuelles conséquences d'un déraillement ou d'un autre type d'accident ferroviaire sur l'établissement Seveso. Ce n'est que sur cette base que pourra ensuite être évalué le risque supplémentaire induit par le projet de RFF, et donc définis, si nécessaire, les impacts induits du projet de RFF sur les établissements Seveso, en terme de mesures d'évitement et de réduction du risque technologique.

L'Ae note également que l'étude d'impact mentionne qu'« un risque de transport de marchandises dangereuses est [déjà] répertorié » pour les villes de Bayonne et Saintes traversées, pour lequel les préfets ont identifié une zone de risque et d'information préventive. **L'Ae recommande de mieux caractériser, site industriel par site industriel, sur la base de l'étude de danger de chaque site Seveso et, le cas échéant du projet lui-même, l'état initial en terme de risque technologique.**

Le terminal de l'autoroute ferroviaire de Dourges sera implanté à proximité immédiate d'une part du terminal ferroviaire du pôle multimodal de Dourges qui peut accueillir des matières dangereuses, et d'autre part d'un lieu de stockage de matières dangereuses, de taille certes réduite (entrepôts Leroy-Merlin). L'étude d'impact (version d'octobre 2012) précise aussi que le site de Tarnos est situé à moins de 800 mètres d'un établissement Seveso seuil « haut » (dépôt de stockage d'hydrocarbures) et que la plateforme est et sera susceptible d'être fréquentée par des convois de fret transportant potentiellement des matières dangereuses.

3.3 L'analyse des variantes et les raisons du choix

Dans l'étude d'impact, la justification du projet est argumentée essentiellement en terme de décision politique et stratégique (Grenelle de l'environnement, Engagement national pour le fret ferroviaire, ...), et peu en terme d'opportunité économique fondée sur des études techniques et de marché. La justification principale semble découler de la volonté de reporter, grâce à ce projet, plus de 100 000 camions de la route vers le fer d'ici à 2020, permettant une économie

(sans nouvelle enquête publique ni consultation administrative avant passage en CODERST). Ce porter à connaissance devra inclure le projet connexe et concomitant de « cross-docking » prévu au sud de l'emprise du projet, dans le périmètre de actuel Delta3. Aucune étude d'impact complémentaire ne sera donc demandée au titre de la loi sur l'eau.

²⁸ La directive dite Seveso ou directive 96/82/CE est une directive européenne qui impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. Les entreprises sont classées « Seveso » en fonction des quantités et des types de produits dangereux qu'elles accueillent. Il existe ainsi deux seuils différents classant les entreprises en « Seveso seuil bas » ou en « Seveso seuil haut ».

annuelle de CO₂ de 75 700 tonnes. L'autoroute ferroviaire atlantique contribuerait ainsi à atteindre 17 à 20% des objectifs nationaux relatifs au report modal du fret de la route vers le rail.

Mais cette justification principale aurait pu s'appliquer a priori à d'autres projets d'autoroutes ferroviaires. Ce n'est que dans la brève conclusion de la page 232²⁹ consacrée à la justification de la solution retenue qu'apparaît la mention des trois objectifs qui semblent avoir conduit à retenir ce projet précis : liaison Europe du Nord-Europe du Sud, capacité disponible notamment du fait que la mise en service de la LGV Sud-Europe Atlantique devrait libérer de la capacité sur le réseau classique, niveau d'investissements limité pour obtenir les caractéristiques attendues. **L'Ae recommande de mieux justifier le projet au regard de ses différents objectifs et d'expliquer la manière dont l'itinéraire retenu optimise leur prise en compte.**

3.3.1 Les variantes étudiées

L'article R.122-5 du code de l'environnement précise que l'étude d'impact doit comprendre une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu. Le chapitre 3 de l'étude d'impact se limite à rappeler que « le projet à étudier dans l'étude d'impact concerne la mise en service de l'itinéraire permettant de relier les plateformes de transbordement de Tarnos, située près de Bayonne, à celle de Dourges, située près de Lille. ». Même si l'itinéraire retenu présente probablement de nombreux avantages, compte tenu des caractéristiques des voies ferroviaires existantes et en l'absence de tout projet de dédier une nouvelle ligne à une autoroute ferroviaire, comme le font d'autres pays européens, il serait nécessaire de le justifier (itinéraire principal, itinéraire alternatif et itinéraire de secours). Par contre la localisation des plateformes est a priori susceptible d'offrir plus de marges de manœuvre dans les choix envisageables, bien que le cahier des charges impose de disposer d'un terrain long d'au moins 1 km, bénéficiant d'une bonne connexion routière et ferroviaire. Or le dossier n'apporte aucune information sur l'existence d'alternative étudiée pour la localisation des plateformes, alors même que l'appel à candidatures de la direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGTIM) mentionnait Mougères (et non Tarnos) comme lieu d'implantation du terminal Sud et que les rapporteurs ont été informés que le concessionnaire pressenti avait réfléchi à d'autres implantations possibles que Dourges³⁰, avant de se rallier à cette option figurant dans l'appel à candidature de la DGTIM. Les raisons du choix de l'option « autoroute ferroviaire », retenue par la loi Grenelle 1³¹, par rapport à l'option « transport de conteneurs » mériteraient d'être développées, notamment au regard de la prise en compte de l'environnement. **L'Ae recommande d'expliquer l'historique des choix effectués ainsi que les raisons qui ont conduit au projet retenu en terme d'itinéraires et de localisation des plateformes, notamment au regard de la prise en compte de l'environnement.**

Dans le document intitulé « Bilans socio-économiques, actualisation 2012 », il est fait état d'un scénario variante en matière d'exploitation de l'autoroute ferroviaire, qui ne diffère du scénario de base que par la fréquence des services à l'issue de la concession (base atteinte en 2021: 1780 circulations par an), dans la limite néanmoins de quatre départs par jour et par sens (soit nouvelle base atteinte de 2 200 circulations par an, ensuite stable).

Le potentiel de report du fret routier vers un service d'autoroute ferroviaire dépend fortement de l'interaction entre la technologie « Modalhor³² » retenue et le gabarit qui en découle pour les camions ou remorques pouvant être transportées³³. Le dossier n'apporte pas de précision quant à la compatibilité des gabarits prévus pour le présent projet et ceux existants ou à venir dans le reste de l'Europe, notamment sur l'axe « péninsule ibérique – Europe du Nord », dès

²⁹ Version du 16 août 2012.

³⁰ Il est néanmoins précisé que « L'unique candidat, Lorry Rail, n'a proposé aucune alternative au site de Dourges, qui a finalement été retenu » (page 302 de la version d'octobre 2012 de l'étude d'impact). Néanmoins, lors de leur visite de terrain, les rapporteurs ont eu connaissance d'autres options envisagées un temps avant d'être écartées, soit pour des raisons liées à la cible commerciale visée (Europe du Nord et Benelux, et pas le Royaume-Uni), soit pour des raisons liées au fait que la plateforme devait être obligatoirement localisée sur le sol français.

³¹ « Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le pays basque, la région parisienne et le nord de la France. L'adaptation des infrastructures fera l'objet d'un financement public complémentaire de 50 millions d'euros et la création des plates-formes multimodales de fret classique ou à grande vitesse de fret fera l'objet d'un financement de 50 millions d'euros. Dans une deuxième phase, l'objectif sera le transfert de 2 millions de camions ; enfin, dans une troisième phase, l'objectif sera d'assurer le trafic de transit de marchandises dans sa totalité par les modes alternatifs à la route. En outre, l'Etat étudiera la possibilité de mettre en place des prêts à long terme ou des garanties pour faciliter l'acquisition du matériel nécessaire par les opérateurs. »

³² Cette technologie repose sur un wagon à plancher surbaissé disposant d'un berceau mobile placé entre les bogies du wagon. Ce berceau pivote de 30° pour permettre le chargement à niveau d'une remorque ou de deux tracteurs par wagon. Les wagons se présentent par paire ou tripléte inséparables en exploitation.

³³ Ce point est souligné par le rapport de la cour sur les autoroutes ferroviaires <http://www.ccomptes.fr/>.

lors que l'autoroute ferroviaire ne se limiterait pas à la seule traversée du territoire national. Aucune indication en découlant sur les possibilités et limites, présentes et futures, de captage du trafic routier offertes par le choix du gabarit retenu n'est fournie. Le dossier ne permet donc pas de savoir si, à terme, les travaux réalisés seront suffisants pour permettre le report technique d'une part suffisante du trafic routier de marchandises vers le fer, nonobstant les autres conditions à réunir pour faciliter ce report modal. **L'Ae recommande de justifier le choix du gabarit retenu (dont découlent des travaux d'adaptation des infrastructures ferroviaires existantes) au regard des opportunités de report du fret routier vers le service d'autoroute ferroviaire qu'il représente.**

3.3.2 Justification par l'évaluation économique et sociale du projet – bilan coût avantage

A l'échelle globale du projet, les principaux enjeux concernent, selon l'Ae, les possibilités offertes en terme de report modal du fret routier vers le fer : ces possibilités conditionnent en effet totalement, y compris par la remise en cause de la pérennité du service en cas de rentabilité trop aléatoire, les impacts environnementaux positifs ou négatifs du projet par rapport à la situation de référence actuelle, sans projet.

Bien que le bilan socio-économique précise que « *c'est la première fois qu'une telle étude repose sur les données issues du marché (et non des bureaux d'étude spécialisés)* », les trafics et les taux de chargement³⁴ sont établis pour le présent dossier sur des bases assez difficiles à justifier en l'absence d'une synthèse des études menées et du raisonnement qui a conduit au fort coefficient d'abattement sur les trafics maximaux envisageables (25 allers et retours par jour). L'appel à candidature de la DGITM³⁵ a choisi de retenir une base, a priori minimale, de 3 puis 4 allers et retours par jour, pour la première concession 2014-2029. Néanmoins l'investissement réalisé ne peut être justifié sur cette seule base, en omettant les perspectives postérieures à 2029. Les rapporteurs, lors de leurs échanges avec le concessionnaire pressenti, ont identifié qu'il existe des perspectives d'accroissement très significatif de ce trafic (9 ou 10 allers et retours par jour), dès lors que les travaux envisagés dans le Pays basque espagnol seraient effectués, qu'un second terminal implanté à Vittoria (Espagne) serait en service et que le verrou actuel de la section Poitiers-Bordeaux via Angoulême aurait disparu, l'échéance prévisible pour la mise en service de ces atouts supplémentaires devant néanmoins être considérée comme postérieure à l'expiration de la première concession (2014-2029).

L'étude socio-économique conclut au fait que les deux scénarios d'exploitation étudiés sont à la limite de la rentabilité³⁶ : le bilan actualisé net sur la période 2013-2062 est négatif (-112 M€ avec la prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics³⁷) ; le taux de rentabilité interne (TRI) serait de 3,6%, c'est-à-dire presque au niveau du taux d'actualisation de 4% qui est la norme de référence adoptée suite au rapport Lebègue³⁸ de 2005. L'Ae note que le bilan de RFF comme celui de la puissance publique est négatif (-314 millions d'euros pour RFF ; -613 millions d'euros pour la puissance publique³⁹). Cette situation fragilise l'équilibre global du projet, et signifie que les bénéfices environnementaux attendus sont significativement dépendants de la volonté politique réaffirmée de soutenir le report modal. Du point de vue de l'environnement, et sous réserve des difficultés méthodologiques liées à un tel exercice, le bilan annoncé dans l'analyse socio-économique est positif.

En ce qui concerne les objectifs affichés de report modal, le concessionnaire pressenti a clairement situé, devant les rapporteurs, le projet dans le contexte du transit du fret international entre d'une part le Maroc et l'Espagne, d'autre part le Benelux, l'Allemagne et la Scandinavie. Le bilan socio-économique prend en compte les coûts d'un transporteur français, tout en précisant (annexe 2) que les coûts moyens espagnols sont de 7% inférieurs aux coûts français. Or à la page 27, il est mentionné que les résultats sont sensibles aux hypothèses de coût de transport routier et qu'une diminution de 10% de ce coût provoque une baisse de 2,1 points du TRI, à 1,5%, et que « *l'autoroute ferroviaire peut se révéler rentable pour la collectivité dans les conditions prévalant en France, mais que le service le serait moins s'il acheminait des véhicules routiers originaires de pays à fort différentiel de coût* ».

Les autres paramètres dont l'influence sur les résultats est la plus importante sont le taux de chargement, le coût de maintenance des infrastructures et les charges de traction.

³⁴ « Le nombre de camions transportés résulte d'un jeu d'hypothèses sur les schémas de service et le succès escompté du service proposé » (Bilans socio-économiques, actualisation 2012, page 6)

³⁵ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Appel-public-a-candidatures-pour-l.html>

³⁶ L'Ae note également que la puissance publique est très fortement sollicitée sur le plan de financement des investissements initiaux (80% du coût des terminaux, par exemple) et du fonctionnement de l'autoroute ferroviaire (redevances d'usage ne compensant pas les coûts pour RFF).

³⁷ Le coût d'opportunité des fonds publics tient compte du fait que tous les équipements rentables à un taux d'actualisation donné ne peuvent être financés ; il faut alors intégrer la contrainte de la pression fiscale, en prenant en compte les distorsions économiques éventuelles causées par les prélèvements fiscaux.

³⁸ Rapport sur la révision du taux d'actualisation des investissements publics, groupe d'experts présidé par Daniel Lebègue, Commissariat général du Plan, janvier 2005

³⁹ Ces deux chiffres prennent en compte le coût d'opportunité des fonds publics.

Le bilan pour la collectivité⁴⁰ est négatif dès que le taux de chargement passe en dessous de 80%, l'hypothèse justement retenue sans argumentation, ni montée en puissance. La dépendance forte des résultats de l'analyse socio-économique par rapport au taux de chargement soulève de plus la question des effets induits sur les hypothèses retenues pour le présent projet par les différentes dispositions actuelles et futures qui concernent le fret routier⁴¹.

Concernant les coûts effectifs de maintenance des infrastructures découlant de la circulation de trains lourds de 1 050 mètres, il n'est pas précisé la manière dont ils affectent concrètement le résultat, même s'il est mentionné de manière générale qu'une hausse d'environ 20% ferait baisser le TRI d'environ 1,5% et que le déficit de RFF pour cette opération augmenterait d'environ 34%.

D'autres points pouvant influencer la rentabilité socio-économique globale du projet et l'objectif de report modal d'une partie du fret routier vers le fer mériteraient également d'être précisés⁴². L'Ae note que ces différents éléments peuvent jouer dans un sens ou dans un autre, et donc que les résultats synthétiques du bilan socio-économiques peuvent donner matière à discussion, alors même que le principe de l'autoroute ferroviaire est séduisant et que les bilans actuellement présentés, découlant d'hypothèses peu ou mal justifiées, sont aux limites de la rentabilité.

Ce bilan conditionnant la pérennité du projet et donc celle de ses impacts environnementaux globaux positifs liés au report modal, l'Ae recommande de compléter l'actuel bilan socio-économique :

- *en affinant les calculs du projet actuel sur la base de paramètres mieux justifiés ;*
- *par une étude des perspectives découlant d'un trafic permis par la réalisation des travaux envisagés en Espagne et sur la section Poitiers-Bordeaux via Angoulême.*

3.4 Impacts et mesures de réduction d'impacts en phase travaux

Les mesures prévues en phase travaux sont purement génériques, et ne permettent pas, dans la présentation de l'étude d'impact, de les adapter aux enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial, ce travail étant reporté explicitement à la phase de la constitution des dossiers de consultation des entreprises. Le niveau de généralité, déjà élevé, pour la plupart des mesures, pose vraiment problème lorsqu'il concerne également un enjeu majeur identifié : le risque de pollution accidentelle des eaux, qui est nécessairement à traiter au cas par cas en fonction de la sensibilité du milieu et des modalités de chantier retenues et qui mérite que le public puisse avoir accès aux informations lors de l'enquête publique. ***L'Ae recommande de compléter le dossier par la méthode que retiendra le maître d'ouvrage pour identifier les chantiers sensibles au regard du risque de pollution accidentelle des eaux.***

3.5 L'analyse des impacts permanents et les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet

3.5.1 Sur les milieux naturels

L'Ae rappelle que l'application des dispositions du décret du 29 décembre 2011 conduit à réintégrer les évaluations Natura 2000 au sein de l'étude d'impact si le pétitionnaire souhaite que l'étude d'impact vaille document d'incidences. La conclusion des dossiers d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 figurant dans une annexe à l'étude d'impact, selon laquelle il n'y a pas d'impact permanent notable, n'est pas démontrée dans le cas de certaines espèces pour

⁴⁰ Même sans prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics.

⁴¹ Un décret du 6 décembre 2012 porte à 44 tonnes le tonnage autorisé des poids lourds de « plus de quatre essieux » alors que les précédentes dispositions imposaient des poids lourds de 6 essieux pour un tel tonnage. Par ailleurs l'Ecotaxe Poids Lourds Nationale sera mise en place en Juillet 2013, et concernera tous les véhicules de transports de marchandises de plus de 3.5 tonnes, français et étrangers.

⁴² Le trafic annoncé en nombre d'allers et retours par jour concerne-t-il 5, 6 ou 7 jours par semaine ? Le taux de chargement de 80% en moyenne est-il raisonnable dès l'entrée en service de l'autoroute ferroviaire ? La charge moyenne de 15 tonnes par remorque n'est-elle pas nettement sous-estimée au regard des résultats de l'enquête menée en 2010 aux barrières alpines et pyrénéennes ? Le coût de l'immobilisation du tracteur et du chauffeur pendant les phases de chargement et de déchargement est-il correctement pris en compte dans le tableau 3.8 ? Les parcours routiers de référence sont-ils partout raisonnables (cf. l'A10 plus longue en distance et temps de parcours que la RN 10, et payante ; hypothèse d'une vitesse de 70 km/h sur autoroute et sur route) ? Pourquoi la possibilité offerte aux clients d'autoroute ferroviaire de circuler avec des remorques chargées à 29 tonnes (et non plus à 25 tonnes) n'est-elle pas prise en compte ? Les coûts supportés par les gestionnaires publics d'infrastructures routières gratuites (routes nationales et autoroutes) ne devraient-ils pas être également pris en compte ? La valorisation de la décongestion routière ne doit-elle pas être également calculée pour les poids lourds qui en bénéficieront ? Pourquoi prendre en compte la TVA pour le bilan de la puissance publique, alors que les calculs concernant les entreprises privées devrait être menés hors taxe ?

lesquelles le bruit et les vibrations peuvent parfois, par exemple au cours d'une halte migratoire, représenter un important facteur de dérangement, comme l'Outarde canepetière (*Tetrax tetrax*)⁴³.

En outre, alors que la présence à proximité de la plateforme de Dourges, d'espaces naturels sensibles (ENS), d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)⁴⁴ de type I, de zones à dominante humide et de continuités écologiques représente un enjeu fort, aucune évaluation des impacts du projet sur ces milieux naturels n'est présentée.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter les évaluations environnementales et d'incidences Natura 2000, et de s'engager, si nécessaire, sur des mesures d'évitement, ou à défaut de réduction, permettant de réduire les atteintes à un niveau pouvant être qualifié de non significatif⁴⁵.

3.5.2 Sur le paysage et l'architecture

Les deux extrémités du tunnel de Poitiers constituent des éléments remarquables du patrimoine ferroviaire et architectural⁴⁶. En particulier la porte sud est très connue par les visiteurs du « Parc naturel urbain » voisin notamment en raison de son architecture troubadour. **L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les impacts des travaux de rescindement du tunnel de Poitiers sur les portes d'accès à l'ouvrage et de prendre les mesures nécessaires pour les éviter, les réduire et les compenser.**

3.5.3 Sur l'eau

Le problème principal identifié est celui des rejets éventuels en phase travaux ou d'un accident conduisant à une pollution accidentelle sur les voies ou les plateformes, avec des effets potentiellement forts soit sur des cours d'eau, notamment ceux qui sont désignés en site Natura 2000, soit sur des périmètres de protection de captage. Pour l'Adour, la Nive et la Nivelle, la proximité immédiate de la mer peut induire le risque d'une atteinte grave à la qualité des eaux de baignade. **Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que le dossier rappelle la stratégie de RFF concernant l'entretien des voies sur les traversées de cours d'eau et au droit des milieux sensibles, et précise les mesures qui seront mises en œuvre en cas d'accident.**

La future plateforme de Dourges se situe au niveau d'une ressource en eau souterraine vulnérable de par la présence d'une nappe affleurante à écoulement libre dans le sous-sol crayeux de la vallée de la Deûle. Cette nappe est exploitée pour l'adduction en eau potable du bassin minier. L'absence, dans l'étude d'impact, d'un descriptif précis des modalités de réalisation du terminal (nature des fondations, qualité et origine des remblais) ne permet pas de conclure à l'absence d'impact sur cette nappe.

3.5.4 Sur le bruit

L'étude acoustique (chapitre 4 du volume 2 et annexes de la version du 16 août 2012 de l'étude d'impact) identifie une augmentation des niveaux sonores majoritairement faible, à l'exception de trois segments (essentiellement entre Ambarès et Niort, sur une longueur totale de 190 km) pour lesquels il est identifié une modification significative au sens de la réglementation sur le bruit. Néanmoins les hypothèses sur lesquelles repose l'étude acoustique méritent des explications, et les réponses aux problèmes méthodologiques identifiés par l'Ae pourraient, le cas échéant, conduire à réviser ces conclusions sur une partie du linéaire.

Aux pages 308 à 312 (version du 16 août 2012), il est en effet précisé les conventions de calculs et les hypothèses de trafic. Elles appellent les remarques suivantes :

- les hypothèses de trafic sur l'autoroute ferroviaire ne sont pas homogènes entre d'une part la présentation générale du projet (4 allers et retours quotidiens, page 18, version du 16 août 2012)⁴⁷ et du programme

⁴³ Cette faiblesse du raisonnement tient notamment au fait que l'évaluation des incidences Natura 2000 ne doit pas se limiter aux seuls effets directs permanents, mais aussi prendre en compte les impacts de chantier et les impacts permanents directs, indirects et cumulés.

⁴⁴ Les ZNIEFF de type I sont des secteurs de superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional. Les ZNIEFF de type II sont de vastes ensembles naturels riches et peu modifiés par l'homme ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Les zones de type II peuvent inclure une ou plusieurs zones de type I.

⁴⁵ A défaut, l'Ae recommande d'engager la procédure prévue en cas d'incidences notables sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié le classement des différents sites concernés par le projet.

⁴⁶ Elles agissent comme des portes d'entrées monumentales et sont traitées dans un style néo-médiéval du XIX^e siècle de grande qualité.

⁴⁷ Sans même prendre en compte le communiqué de presse de SNCF Géodis du 14 septembre 2010 précisant : « Sous l'impulsion de SNCF Geodis, Lorry Rail est candidate à l'Autoroute ferroviaire atlantique, avec l'objectif d'opérer une montée en charge progressive pour réaliser 2 A/R par jour (fin 2013), puis 4 A/R jour (2014), et enfin 6 A/R entre le Nord Pas de Calais et l'Aquitaine,

(potentiel de 25 allers et retours quotidiens) et d'autre part le chapitre de l'étude acoustique (6 circulations quotidiennes, soit 3 allers et retours en phase projet ; 40 circulations quotidiennes en phase programme sur une partie de l'autoroute ferroviaire, soit 20 allers et retours), sans aucune explication de ces différences ;

- il est mentionné page 311 (version du 16 août 2012) « *un bonus de 6 dB pour prendre en compte l'amélioration du matériel ferroviaire (en particulier freinage matériaux composites)* », sans aucune explication sur ce qui pourrait bien n'être qu'une conjecture lors de la mise en service de l'autoroute ferroviaire, et donc sans calcul reposant sur les performances du matériel qu'utilisera effectivement l'opérateur, au moins lors des premières années ;

- sur un nombre significatif de sections, la « référence » à 20 ans rompt fortement avec les tendances constatées depuis de longues années en matière de baisse du fret classique⁴⁸, et repose sur des augmentations parfois considérables du trafic des trains voyageurs⁴⁹, sans aucune justification des hypothèses retenues. En matière de fret, l'augmentation de 2,9% du trafic au premier semestre 2012 ne peut légitimer des extrapolations allant aussi nettement à l'encontre des tendances lourdes constatées antérieurement. De plus il est probable qu'une partie du fret classique déjà transporté par rail pourrait être concerné par l'autoroute ferroviaire ; il n'est pas légitime de compter ce fret deux fois. Par ailleurs l'Ae ne considère pas comme légitime de prendre en compte des prévisions de trafic qui n'ont pas fait l'objet de décisions formalisées prenant en compte tous les coûts correspondants (investissements sur les voies ou en matériels roulants), même si certaines options affichées découlent des intentions des autorités organisatrices des transports au niveau régional. La possible surestimation des trafics en situation de référence à 20 ans conduirait en effet à diluer significativement les impacts du projet, et ne prendrait pas en compte l'esprit de cette situation de référence par rapport à laquelle la situation découlant du projet doit être comparée ;

- il est mentionné, page 311 (version du 16 août 2012), des trains de fret de 1 050 mètres de long tractés par des locomotives électriques BB 22200. Or entre Saintes et Niort, la ligne n'étant pas électrifiée, la traction sera nécessairement assurée par des locomotives diesel, sans qu'aucun commentaire ne soit apporté sur les conséquences de cette contrainte en terme de bruit sur les segments dont l'étude préliminaire a montré qu'ils étaient les plus touchés ;

- dès lors que l'opérationnalité de la phase programme dépend d'une part de la réalisation d'une voie en cours de travaux lourds (itinéraire Poitiers-Bordeaux via Angoulême, dans le cadre de la LGV, annoncée comme opérationnelle dès 2017, libérant ainsi de la capacité sur la ligne existante) et de travaux complémentaires d'ores et déjà identifiés (création de 14 nouvelles voies d'évitement d'ici à 2018, et mise au gabarit haut de 8 tunnels sur cette section), la bonne information du public devrait conduire à raisonner à 20 ans sur la base des analyses faites actuellement par l'opérateur⁵⁰ et mentionnées oralement devant les rapporteurs : de l'ordre d'une dizaine d'allers et retours (en différenciant les tracés via Niort et via Angoulême). En effet le niveau des circulations envisagées comme effectives avant 20 ans (par rapport à l'étude acoustique menée sur la base de 6 circulations par jour) devrait induire des effets acoustiques a priori significativement supérieurs ;

- quelle que soit l'optimisation des sillons, il ne peut y avoir de priorité absolue donnée aux trains de l'autoroute ferroviaire. Il est donc raisonnable de penser que la situation constatée sur l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg pourrait se retrouver dans le présent cas, en terme de fréquence de recours à un stationnement sur une voie d'évitement pour un trajet de 1 000 km. Il convient de localiser dans l'étude d'impact toutes les voies d'évitement (actuellement pour les trains de 750 mètres, et après 2018 pour les trains de 1 050 mètres) où les trains de l'autoroute ferroviaire risquent d'être immobilisés provisoirement, et d'étudier pour leurs abords les impacts acoustiques du freinage de convois lourds circulant à des vitesses voisines de 100 km/h ;

ce qui correspond à un report modal de plus de 45 000 semi-remorques en service, pour atteindre 160 000 en régime de croisière. »

⁴⁸ Par exemple, passage de 18,4 trains de fret de jour (hors soirée) à 42,0 et de 12,2 à 27,9 de nuit pour la section Poitiers-Monts LNA ; de 21,8 à 35,9 de jour (hors soirée) et de 29,3 à 48,2 de nuit pour la section Brétigny-Savigny sur Orge, etc...

⁴⁹ Par exemple, passage de 13,1 trains de voyageurs de jour (hors soirée) à 26,8 pour la section Morcenx-Lamothe ; de 40,0 à 77,7 pour la section Lamothe-Bordeaux Saint Jean, etc..

⁵⁰ L'Ae note cependant que l'étude prend en compte des hypothèses (3^{ème} plateforme de transbordement à Artenay) qui ne sont plus d'actualité, et qui devraient conduire à raisonner sur la base du trafic découlant de la mise en œuvre du programme indiqué : soit 40 circulations par jour entre Hendaye et Artenay et 20 entre Artenay et Douges, comme indiqué par RFF dans le tableau de la page 307 (version du 16 août 2012).

- l'absence d'étude acoustique préliminaire sur les sections Douai-Dourges et Arras-Dourges (selon les deux itinéraires possibles au Nord de Paris) et sur la section Bayonne-Tarnos n'est pas compréhensible alors même que sur ces sections auront lieu des phases de freinage et d'arrêt des trains d'autoroute ferroviaire ;
- la différence de types de rails (longs rails soudés ou rails avec éclisses) selon les sections ne semble pas avoir été prise en compte dans l'étude acoustique.

L'Ae recommande de reprendre et compléter l'étude préliminaire acoustique

- **en clarifiant et justifiant les hypothèses retenues et/ou la non prise en compte de certains éléments essentiels à une bonne appréhension de la problématique du bruit ;**
- **en refaisant les calculs avec et sans le bonus de 6 dB que le maître d'ouvrage attribue à une évolution du matériel, afin de confirmer sur cette base les conclusions tirées en terme de sections méritant une étude détaillée ;**
- **en considérant une seconde situation de référence correspondant à une stabilisation du fret classique et aux seuls projets voyageurs qui sont effectivement considérés comme certains ;**
- **en prenant en compte dès ce stade l'impact acoustique découlant du programme dans sa configuration actuellement prévue après 2029.**

Nonobstant les incertitudes importantes découlant des hypothèses retenues, de nature à modifier substantiellement les conclusions de la recherche préliminaire des sections à problème, le maître d'ouvrage mène ensuite cette étude détaillée sur les 3 sections entre Niort et Ambarès (parfois citées comme les sections entre Niort et Cenon), et identifie 546 bâtiments (dont deux bâtiments d'enseignement), abritant 717 logements, en dépassement de seuil réglementaire (essentiellement de nuit, par référence au seuil de 58 dB(A)).

Sans démontrer en quoi le traitement à la source du bruit se révèle être « incompatible avec les impératifs techniques (problèmes de stabilité des sols par exemple), économiques (coût d'un ouvrage de protection disproportionné en regard du nombre de locaux à protéger) » (cf. circulaire du 17 décembre 1997 concernant la prise en compte du bruit dans les investissements ferroviaires et article R. 571-48 du code de l'environnement), le maître d'ouvrage se limite à dire, concernant les 546 bâtiments susmentionnés, que « le traitement par isolation de façade sur tout le linéaire impacté a été choisi ». **L'Ae recommande de justifier les raisons du choix de ne pas traiter à la source les impacts acoustiques identifiés.**

Il identifie 89 de ces bâtiments (et 96 logements) déjà en situation de point noir de bruit (PNB). Il précise (page 10, volume 4, version du 16 août 2012) que « le risque d'apparition de PNB supplémentaires liés l'augmentation à terme des niveaux sonores du projet ne sera pas abordé directement dans cette étude... En effet il paraîtrait délicat aujourd'hui de proposer une résorption des seuls points noirs supplémentaires éventuellement induits par le projet sans s'attaquer en même temps à ceux préexistants⁵¹ ». **L'Ae recommande d'identifier les points noirs bruit découlant du projet et de préciser leur traitement.**

3.5.5 Sur les vibrations

Alors qu'il s'agit de faire circuler des trains lourds de 1 050 mètres, l'étude d'impact n'aborde pas l'impact en terme de vibration. L'Ae précise que les vibrations émises par la circulation des trains et affectant les bâtiments proches de la ligne font partie des effets du projet qui doivent être décrits, analysés et évalués dans une étude d'impact.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par :

- **une localisation des bâtiments pour lesquels le projet est susceptible d'avoir des impacts en terme de vibration perçue ;**
- **une évaluation de la gêne susceptible d'être occasionnée pour les occupants de ces bâtiments ;**
- **une description des mesures qui seront mises en œuvre afin d'éviter, de réduire et de compenser ces impacts.**

3.5.6 Sur les autres circulations ferroviaires

L'impact du projet en régime d'exploitation sur le reste de la circulation ferroviaire empruntant les mêmes lignes n'est jamais présenté. Or, comme le démontre l'expérience de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, il y a interaction, et la priorité donnée à certains trains est de nature soit à affecter la circulation des trains de voyageurs ou de fret

⁵¹ « A titre d'information, pour la région RFF Centre Limousin, on a recensé, sur la ligne 570 000 concernée par le projet, 819 bâtiments PNB (correspondant à 3 042 personnes exposées au-dessus des seuils PNB) » (page 10, volume 4, version du 16 août 2012).

classique, soit à pénaliser le bon fonctionnement de l'autoroute ferroviaire attendu par ses clients. Il s'agit donc d'un paramètre susceptible d'influer sur la décision des opérateurs vis-à-vis du report modal, d'affecter le taux de chargement qui est un point sensible du projet, et donc possiblement de modifier le bilan entre d'une part les investissements relatifs au projet et d'autre part les bénéfices environnementaux qui en sont attendus. Il est donc nécessaire que le maître d'ouvrage, en lien avec la SNCF, explique la manière dont seront gérés les conflits de priorité entre trains sur les lignes de l'autoroute ferroviaire. **L'Ae recommande de présenter les impacts sur le projet des interactions avec le reste de la circulation ferroviaire, en précisant les modalités de gestion des priorités en terme de circulation ferroviaire.**

3.5.7 Sur les risques

L'Ae rappelle que l'évolution du risque technologique peut conduire l'autorité administrative à demander à un établissement Seveso « seuil haut » de réexaminer la manière dont il se protège des agressions externes, dans le cadre du réexamen tous les 5 ans de l'étude de danger.

Il appartient au maître d'ouvrage de démontrer, le cas échéant, que la création d'une autoroute ferroviaire destinée à faire circuler à terme (phase programme) de 20 à 40 trains de 1 050 mètres de long ne modifie pas la situation actuelle en terme de risque technologique pour les établissements Seveso au voisinage du tracé. Si tel n'est pas le cas, l'étude d'impact doit d'une part lister les établissements qui seront contraints de réviser leurs études de danger et d'investir pour se protéger des agressions externes (en application de l'article R.512-9 du code de l'environnement), d'autre part préciser les éventuelles mesures relevant de la responsabilité du maître d'ouvrage pour éviter ou réduire le risque technologique. **L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des impacts du projet sur le plan des risques technologiques et par des mesures, relevant de RFF ou non, visant à éviter ou réduire ce risque accru, si nécessaire.**

3.6 Autres remarques sur l'étude d'impact

La concentration de camions en entrée et sortie du site de Dourges pourrait générer des problèmes de congestion dus à des remontées de files sur l'autoroute A1 (en entrée) ou à l'insertion des camions dans le trafic existant (en sortie). Même si l'étude d'impact indique que lors de son avis récent sur le dossier d'extension de la plateforme multimodale Delta 3, la DREAL Nord-Pas-de Calais a précisé que les capacités existantes des réseaux avaient été calibrées de façon à absorber le trafic supplémentaire du site et de ses extensions futures. **L'Ae recommande une actualisation de cette étude, incluant tous les projets en cours sur le site Delta 3 et son évolution, prenant ainsi en compte tous les effets cumulés⁵².**

3.6.1 Évaluation carbone

Le report d'une partie du trafic routier vers le ferroviaire, d'une part, et la circulation supplémentaire de trains à traction diesel puis électrique, d'autre part, auront des conséquences sur le plan des émissions de gaz à effet de serre (GES). En prenant en compte ces deux éléments et à partir des hypothèses⁵³ faites pour le scénario de base dans l'analyse socio-économique, l'étude indique que le projet permettra d'économiser dès 2014, première année de mise en service, 9 426 teq CO₂⁵⁴. Cependant, après 2021, les différents paramètres pris en compte sont supposés constants et les émissions de GES évitées sont donc les mêmes sur toute la période 2021-2063. Or ceci n'est pas cohérent avec le programme d'ensemble qui prévoit des modifications importantes après cette date (ouverture de la section passant par Angoulême, prolongement jusqu'à Hendaye, etc.), sans que celles-ci soient prises en compte, sur la base d'hypothèses argumentées. Cet élément est d'autant plus important que la rentabilité socio-économique du projet dépend fortement des émissions de GES évitées. Par ailleurs l'Ae remarque que le dossier ne fait pas mention des émissions générées au cours des travaux réalisées. **L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les hypothèses faites en termes de prévision de trafic, de taux de chargement et de longueur des trains pour toute la période étudiée, notamment entre 2021 et 2063, et d'en tirer les conséquences éventuelles en termes d'émissions de gaz à effet de serre, les travaux compris.**

⁵² La situation géographique de la plateforme de Tarnos et les travaux récents effectués sur les échangeurs qui permettent l'accès depuis l'autoroute conduisent à estimer que le problème potentiel découlant de cette plateforme est significativement moindre.

⁵³ Sur le nombre d'allers-retours, le taux de chargement, la longueur et le mode de traction des trains.

⁵⁴ Tonne équivalent CO₂. La tonne équivalent CO₂ est une unité de mesure couramment utilisée pour mesurer une quantité de gaz à effet de serre.

A terme, dans les limites du calcul rappelées ci-dessus, le projet d'autoroute ferroviaire atlantique devrait permettre d'éviter l'émission d'environ 75 700 tonnes équivalent CO₂ par an. S'agissant de la plus importante autoroute ferroviaire sur le territoire français, il est à noter que ce chiffre représente environ 17% des objectifs liés au développement de ce type de service⁵⁵.

3.6.2 La qualité de l'étude d'impact

L'absence d'un sommaire général détaillé en tête de l'étude d'impact complique la consultation du dossier. Le vocabulaire, parfois très technique, mériterait d'être expliqué. Les cartes sont parfois très difficilement lisibles notamment en ce qui concerne les travaux prévus sur les sites de Tarnos et de Dourges.

3.6.3 Le résumé non technique

L'Ae recommande d'adapter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

*

* *

⁵⁵ L'Engagement national pour le fret ferroviaire a pour ambition d'atteindre une économie annuelle de CO₂ de 450 000 tonnes d'ici 2020 grâce au développement des services d'autoroutes ferroviaires.



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE ET DE L'ÉNERGIE



Paris, le 31 OCT. 2012

Réf. Projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique - n° Ae : 2012-60

Monsieur le Président,

Vous avez accusé réception, le 16 août dernier, du dossier de demande d'avis relatif à l'étude d'impact du projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique.

Ce projet, prévu par les cinq contrats de projets Etat-Régions et repris par la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, vise à mettre en place, dans le cadre d'un contrat de concession, un service de transport ferroviaire de poids lourds entre les deux plateformes situées l'une au sud de l'Aquitaine et l'autre dans le Nord – Pas-de-Calais, d'un trafic prévisionnel de plus de 85 000 poids lourds par an en régime de croisière. Il nécessite de la part de RFF la mise aux gabarits adéquats du réseau ferroviaire existant tout au long de son parcours.

Ce projet fait donc intervenir deux maîtrises d'ouvrage :

- le futur concessionnaire du service d'autoroute ferroviaire Atlantique, qui aura pour mission, notamment, la construction de ces plateformes puis l'exploitation du service durant 15 années ;
- Réseau ferré de France, chargé de l'adaptation du réseau ferré national pour permettre la circulation des navettes d'autoroute ferroviaire.

Le futur concessionnaire ne pourra intervenir qu'après le paraphe de son contrat de concession avec l'État, la signature étant conditionnée par le bouclage du plan de financement du projet, notamment par les financements sur fonds communautaire FEDER. Or, la Commission européenne conditionne l'instruction du dossier de financement FEDER à la production de l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'évaluation environnementale, et sa décision d'attribution au bon déroulement de l'enquête publique.

Dans ces conditions, le degré de précision attendu d'une étude d'impact, pour les terminaux du projet ne peut être complètement atteint aujourd'hui, puisque seul le futur concessionnaire sera en capacité d'en établir le montage technique précis.

Monsieur le Président de l'Autorité environnementale
Conseil général de l'environnement
et du développement durable
Tour Pascal B
92 055 Paris La Défense Cedex

000170

Néanmoins, afin de permettre à l'Autorité environnementale d'examiner le projet dans son ensemble, nous vous adressons un dossier d'étude d'impact comportant des compléments, assemblés par RFF sur la base de documents fournis par les services de l'Etat, et portant sur les terminaux d'autoroute ferroviaire de Tarnos et de Dourges. Il présente les plateformes de transbordement au niveau de précision possible à ce stade du processus, une identification et une évaluation crédibles des impacts potentiels avec une première approche des points sensibles et enfin les principes des traitements envisageables.

RFF et l'Etat, ou le cas échéant le futur concessionnaire s'y substituant, s'engagent à intégrer tous éléments d'éclairage, toutes précisions sur l'évaluation des impacts et mesures dont il pourrait avoir connaissance d'ici la procédure d'enquête publique, afin de mettre à disposition du public un dossier le plus complet possible dans ces circonstances particulières.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer



Daniel BURSAUX

Le directeur général adjoint
commercialisation et planification de RFF

