

LGV Rhin-Rhône Branche Est

VUE SUR L'ENVIRONNEMENT



L'INTÉGRATION DANS L'ENVIRONNEMENT

Dans sa conduite du projet, Réseau ferré de France veille à la meilleure intégration possible de la ligne dans son environnement humain et naturel. La LGV Rhin-Rhône Branche Est est la

première LGV en France à avoir intégré l'environnement autant en amont, dès le stade des études préliminaires, pour le choix de fuseaux de passage.

L'ATTENTION PORTÉE AUX RIVERAINS

Le bruit constitue un des sujets de préoccupation les plus importants pour les populations vivant à proximité des infrastructures de transport.

C'est pourquoi Réseau ferré de France en a fait une priorité dès l'origine du projet. Dès sa conception, le choix du tracé a privilégié l'éloignement des habitations. Au final, 10 bâtiments seulement ont dû être déplacés sur ce tracé long de 140 km.

Pendant la phase d'étude, RFF a accordé une attention toute particulière au bruit que générera la circulation des trains une fois la ligne en service. Des simulations extrêmement précises ont été conduites, intégrant plusieurs paramètres : le sens du vent, le relief du terrain et un trafic supérieur à celui qui existera à la mise en service.

Les résultats ont ainsi permis de définir et d'aménager, en concertation avec les élus, les protections acoustiques nécessaires et les aménagements paysagers permettant une meilleure intégration de la ligne dans son environnement.

L'intervention de RFF ne s'arrête pas là : pour respecter l'obligation de résultat imposée par la loi, des mesures acoustiques seront réalisées après la mise en service de la ligne pour vérifier l'efficacité de ces aménagements.

Enfin, l'architecture des principaux ouvrages d'art a été particulièrement soignée afin de mieux intégrer ces derniers dans les paysages régionaux et de dégager ainsi une harmonie générale.



LA PRÉSERVATION DE L'EAU



Comme tous projets d'infrastructure, la construction d'une ligne ferroviaire nouvelle est soumise à des règles strictes, fixées par la loi sur l'eau. Cette loi impose des études précises et une enquête publique préalable au début des travaux.

Concernant l'eau et les milieux aquatiques, RFF a ainsi mené pendant plus de trois ans une série d'études spécifiques sur l'ensemble du tracé, en liaison avec les Missions interservices de l'eau (MISE) et les directions régionales de l'Environnement : études hydrauliques (franchissements des cours d'eau), hydrogéologiques (études des captages

et écoulements souterrains) et hydrobiologiques (études du milieu aquatique).

Au vu des résultats, le projet a été aménagé pour limiter l'impact en zone inondable (les ouvrages sont dimensionnés et conçus en fonction de la crue centennale ou de la crue supérieure connue), garantir la qualité de l'eau et respecter les espèces vivant en milieu aquatique. Les enquêtes publiques organisées au titre de la loi sur l'eau ont permis aux riverains de prendre connaissance de ces études et du projet aménagé, et de formuler des questions et remarques. Les commissions d'enquête ont donné un avis favorable sans réserve au projet.



UNE VIGILANCE ACCRUE PENDANT LE CHANTIER



Veiller à la sécurité

Souvent évoquée lors des nombreuses réunions de concertation, la sécurité des personnes est une préoccupation de tous sur le chantier. Ainsi, son accès est strictement réservé aux équipes professionnelles qui reçoivent une formation et qui doivent s'identifier grâce au port d'un badge. Une importante signalisation complète ces consignes pour dissuader le public d'entrer sur les zones d'évolution des engins, même lorsque ceux-ci sont arrêtés. Autour du chantier, des itinéraires d'accès ont été sélectionnés, en accord avec les collectivités locales, pour limiter le trafic des poids lourds dans les villages. Enfin, les zones de travaux proches des habitations ou des zones d'élevage sont clôturées pour prévenir notamment la divagation d'animaux sur le chantier.

Limiter l'impact sur l'environnement

Vingt cinq personnes sont constamment mobilisées pour le suivi environnemental du chantier. RFF a cherché à limiter l'impact sonore des installations particulières (ateliers, carrières) et a procédé à des mesures acoustiques avant et pendant les travaux. En cas de dépassement des niveaux de références

annoncés, il est demandé aux entreprises de modifier la conduite de leurs travaux ou de prévoir des mesures de protection provisoires.

Un arrosage des pistes est organisé dès que les conditions météorologiques favorisent la propagation de nuages de poussières. Sur les principales voies d'accès au chantier, le passage régulier de balayeuses élimine les dépôts de terre et empêche la dispersion des poussières. Le risque de pollution est particulièrement contrôlé à proximité de chaque ruisseau ou cours d'eau : la mise en place de bassins de décantation ou de filtres à paille protège ces zones du ruissellement en provenance du chantier. Les entreprises sont tenues de recycler systématiquement les huiles et consommables.

Pour garantir le strict respect de ces mesures, en plus des contrôles réglementaires que les services de l'Etat peuvent effectuer, les responsables Environnement de chaque entité mandatée par RFF – entreprises, maîtres d'œuvre et bureaux d'études spécialisés dans les contrôles extérieurs en environnement – inspectent régulièrement le chantier.

LA PRISE EN COMPTE DES ESPÈCES PROTÉGÉES

La définition du tracé de la ligne a notamment tenu compte de l'existence des milieux naturels. Les plus remarquables et les plus sensibles ont été évités de manière à atténuer l'impact du projet sur la faune et la flore.

Les études liées au projet ont révélé la présence d'espèces animales rares ou protégées à proximité de la future ligne. Pour chacune d'elles, RFF a prévu des aménagements adaptés à leur mode de vie et destinés à limiter l'effet de coupure de leur territoire.

Des mares de substitution ont ainsi été mises en place pour les batraciens (crapauds sonneurs à ventre jaune, grenouilles rousses, etc.), des passages seront aménagés pour la grande faune et des plantations de haies permettront aux chauves-souris d'éviter d'éventuelles collisions avec les trains.



DES MESURES SUPPLÉMENTAIRES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

RFF s'est engagé à réaliser des mesures supplémentaires pour l'environnement, en complément des mesures compensatoires qui lui incombent au titre de la réglementation. Un budget de 4,57 millions d'euros a été réservé pour leur mise en place sur la période des travaux (2006-2011).

Chacun peut soumettre ses propositions au comité scientifique chargé de leur sélection. Deux types d'interventions sont prévues : les interventions en faveur de la biodiversité et celles en faveur de l'écologie des paysages.

