



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRIVÉE

- 2 DEC. 2009

Bureau Environnement et Urbanisme
PRÉFECTURE DE LA HAUTE-SAÔNE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION FRANCHE-COMTÉ

DRIRE

Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche
et de l'Environnement de Franche-Comté

Besançon, le 21 novembre 2009

Division Contrôles Techniques et Énergie

Référence : E/JPD 09 n° 767

Affaire suivie par : Jean-Paul DEPENAU
jean-paul.depenau@industrie.gouv.fr
Tél : 03 81 41 65 50 – Fax : 03 81 41 65 52

DEMANDE D'APPROBATION DE PROJET D'EXECUTION

**TRAVAUX DE RACCORDEMENT DE LA SOUS STATION DE HERICOURT AU RESEAU DE
TRANSPORT D'ELECTRICITE A 225 000 VOLTS A HERICOURT, DANS LE CADRE DE LA
LIGNE LGV RHIN-RHÔNE BRANCHE EST**

DEPARTEMENT DE HAUTE SAÔNE

RESEAU DE TRANSPORT ELECTRICTE – TRANSPORT ELECTRICITE EST
pétitionnaire

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Partie I. Présentation générale du projet

I.1. - Présentation du projet :

La LGV Rhin-Rhône est composée de trois branches dont la branche Est contribuera à améliorer les relation interrégionales est-ouest.

Son alimentation est prévue grâce à la mise en place de deux sous stations de Réseau ferré de France (RFF) l'une située à Besançon et l'autre à Héricourt.

Ces sous stations sont alimentées par un réseau à très haute tension (225 000 Volts).

La localisation de la sous station d'Héricourt a été déterminée par RFF. Elle résulte d'études techniques intégrant les caractéristiques géométriques de la ligne ferroviaire, les contraintes technique d'alimentation des caténaires, l'accès routier de matériel lourd à la sous station et le raccordement au réseau de RTE.

.../...

LA DRIRE DE FRANCHE-COMTE EST CERTIFIEE ISO 9001
Horaires d'ouverture : 9h00-11h30 / 13h30-16h00
Tél. : 33 (0) 3 81 41 65 00 – fax : 33 (0) 3 81 53 20 40
TEMIS, 21 b rue Alain Savary, BP 1269, 25005 BESANCON CEDEX
www.franche-comte.drire.gouv.fr

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

www.developpement-durable.gouv.fr

La puissance électrique nécessaire à la ligne LGV Rhin-Rhône branche Est devra être disponible en 2010 afin que les essais de la nouvelle LGV puissent être réalisés avant la mise en service commerciale du TGV prévue pour fin 2011.

Le niveau de puissance nécessaire pour faire fonctionner les TGV impose de faire transiter cette quantité d'énergie par le réseau à 225 000 Volts, par une entrée « en coupure » sur la ligne Etupes-Mambelin 1. Il est également nécessaire de créer un nouveau poste électrique accolé à la sous station RFF, de remplacer un pylône existant et de créer deux pylônes supplémentaires.

Un dossier de demande d'autorisation de projet d'exécution comportant une étude d'impact a été reçu à la DRIRE le 21 septembre 2009.

12. - Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les enjeux pour l'environnement sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau	Enjeu pour l'environnement	Commentaire
Faune, flore (en particuliers les espèces remarquables dont les protégées)	++, L	Présence de faune et d'avifaune. Massif forestier concerné sur une longueur de ligne d'environ 400 mètres
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (N2000), les zones humides	0	Le projet ne concerne pas les zones humides présentes en fond de vallée.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	+, L	Des coupes d'arbres sont prévues sous la ligne projetée. Il est prévu un passage grande faune dans le cadre de la construction de la LGV
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité	0	Risque de pollution accidentelle limitée pendant la phase travaux (+, L).
Captages d'eau potable (dont captages prioritaires)		Pas de captage d'eau
Energies (utilisation des énergies renouvelables) et changement climatique (émission de CO2)	0	Pas d'émission de CO2, hors période de travaux (+, L)
Sols (pollutions)	0	Risque de pollution accidentelle limitée à la phase travaux (+, L).
Air (pollutions)	0	Pas d'émission hors période de travaux par les engins de chantier (+, L)
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains, ...) et technologiques	0	Pas de risque particulier.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	0	Hors situation accidentelle.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	+,L	Consommation limitée (abattage d'arbres sous la ligne).
Patrimoine architecturale, historique	0	Pas de périmètre de protection proche du projet.
Paysages	+,L	Pas de modification visuelle notable

Tableau (suite)	Enjeu pour l'environnement	Commentaire
Odeurs	0	Uniquement pendant la phase travaux par les engins de chantier (+, L)
Emissions lumineuses	0	Pas d'éclairage supplémentaire par rapport aux installations de RFF.
Trafic routier	+, L	Trafic très léger pour la maintenance du poste et des lignes (hors travaux).
Sécurité et salubrité publique	+, L	Ondes électro-magnétiques, mais densité de population très faible.
Santé	+, L	Ondes électro-magnétiques, mais densité de population très faible.
Bruit	+, L	Bruit faible du au vent et à l'effet « couronne ». Densité d'habitation très faible.

+++ : très fort, ++ fort, + présent mais faible, 0 pas concerné,

E : ensemble du territoire, L : localement, NC : pas d'informations

Partie II. Qualité du dossier de demande d'approbation du projet d'exécution et caractère approprié de son contenu

Le code de l'environnement (art. R122-3) définit le contenu des études d'impact. Les éléments fournis doivent reprendre ce plan et apporter des éléments suffisants pour permettre d'appréhender les impacts sur l'environnement.

Le dossier présente les différents éléments constitutifs de l'étude d'impact :

- l'analyse de l'état initial du site et de son environnement,
- l'analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement,
- les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, le projet présenté a été retenu,
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,
- l'analyse des méthodes utilisées et les difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement,
- le résumé non technique.

L'étude d'impact reprend tous ces points en étant proportionné aux enjeux du projet.

II.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

L'état initial est en rapport avec les enjeux identifiés. Le dossier apporte des réponses aux enjeux essentiels. Le dossier présente des analyses succinctes de plusieurs enjeux. Cette analyse s'appuie sur l'absence de classement (protection de captage, ZNIEFF, Natura 2000) pour les intérêts correspondants.

II.2 – Analyse des effets du projet sur l'environnement

L'étude prend en compte les principaux aspects du projet. Toutefois sans nuire à la possibilité pour le public de se prononcer valablement sur le dossier, la présence de chiroptères à proximité du projet mériterait un complément particulier sur ce point pendant la période d'instruction.

Par rapport aux enjeux listés dans la partie I.2, le dossier présente une analyse des impacts du projet sur les principales composantes environnementales. Il prend en compte les incidences directes, indirectes, cumulées, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

II.3 – Justification du projet

Le projet est motivé par la nécessité d'alimenter la LGV Rhin-Rhône dans le Nord de la Franche Comté, grâce à une sous station RFF qui a été implantée au plus près de la LGV et de la ligne de 225 000 Volts existante, afin de limiter l'impact sur l'environnement.

II.4 – Mesures envisagées pour supprimer, réduire et/ou compenser les conséquences du projet sur l'environnement

Par rapport aux enjeux identifiés dans la partie I.2, les effets sur l'environnement sont limités. RTE fait état des principaux effets pour lesquels la réglementation sera respectée. Toutefois il n'est pas prévu de mesures pour réduire l'effet sur l'avifaune (collisions).

II.5 – Résumé non technique

Le résumé non technique aborde tous les éléments du dossier. Il est lisible et clair.

Partie III. Prise en compte de l'environnement dans le projet

Le fait d'implanter la sous station RFF sur un terrain proche de la LGV et de la ligne de 225 000 Volts minimise l'impact sur l'environnement.

Des mesures de réduction ont été prévues (respect de la réglementation notamment en phase travaux). Cependant les effets sur les chiroptères n'ont pas été développés. De même des mesures pour éviter ou réduire les collisions des oiseaux n'ont pas été prévues.

Partie V. Synthèse globale

Du fait de la proximité de la sous station et de la ligne de 225 000 Volts, les travaux prévus, rendus nécessaires pour l'alimentation de la LGV Rhin-Rhône ont un impact limité sur l'environnement.

L'étude d'impact présente bien les enjeux pour permettre au public d'apprécier ce dossier. Un complément sur l'effet du projet sur les chiroptères est toutefois souhaitable. Le pétitionnaire s'engage à fournir un complément sur ce point qui sera inséré dans le dossier soumis à l'enquête publique.

P/ Le Préfet de Franche Comté, Préfet
du Doubs et par Délégation
Le Directeur Régional



Philippe MERLE
Ingénieur en Chef des Mines