



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Direction d'opérations
LGV Rhin-Rhône Branche Est

COPIE

Monsieur Jacques GROSPELLIN
Député du Doubs
9 avenue Edouard Droz
25000 BESANCON

Besançon, le 18 juin 2010

Objet : Réaménagement de la ligne de Devecey
Réponse à votre courrier du 23 avril 2010

N/Références : BE/TRA/XG/MCO/ID 10-759
Affaire suivie par : Matthieu COCHARD : 03 81 21 37 62
Samuel BARBOU : 03.81.21.37.97

Monsieur le Député,

Par courrier du 23 avril 2010, vous avez bien voulu nous relayer les inquiétudes de certains riverains de la ligne de Devecey en cours de réaménagement, notamment concernant l'impact acoustique et vibratoire de l'exploitation ferroviaire future.

Au niveau acoustique, la réglementation en la matière nous impose la mise en place de dispositifs de protection le long des lignes classiques nouvelles ou réaménagées, dès lors que les seuils réglementaires de 63 dB(A) en moyenne de jour et 58 dB(A) de nuit sont franchis du fait des circulations ferroviaires. Dans le cadre de ce projet, Réseau Ferré de France a choisi de respecter un seuil plus restrictif, de 60 dB(A) de jour, correspondant à la réglementation pour les lignes circulées à grande vitesse.

Des simulations acoustiques ont ainsi été menées et ont démontré que les seuils réglementaires n'étaient franchis en aucun point le long de la ligne. A titre d'exemple, les niveaux de bruit calculés dans le secteur de Besançon que vous mentionnez, s'élèvent, au maximum, à 58.5 dB(A) de jour et 53 dB(A) de nuit sur les constructions riveraines habitées. Ceci s'explique par la configuration « naturelle » de la voie ferrée dans le secteur, en tranchée, et par le fait que nos travaux de réaménagement vont permettre la réalisation d'une infrastructure de qualité, équivalente à une LGV, alors que les trains y circuleront à des vitesses bien moindres, inférieures aux 110 km/h maximum autorisés dans le secteur.

Sur les aspects vibratoires, il n'existe pas à ce jour de réglementation, mais il convient de noter que la qualité du matériel voie qui sera mis en œuvre permettra également une atténuation substantielle, à la source, des vibrations émises par les circulations ferroviaires.

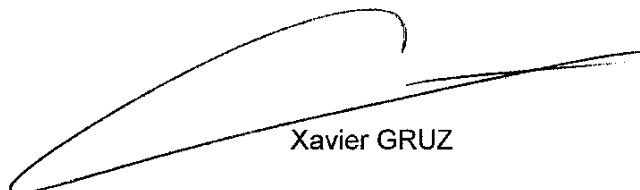
Compte-tenu de ces éléments, la solution de couverture de la ligne ne se justifie pas au regard des contraintes techniques, temporelles et budgétaires qu'elle engendrerait.

Concernant l'utilisation des produits de la vente des terrains Pomona, que vous évoquez, il est important de souligner que ces recettes ne peuvent être affectées à un projet identifié, l'intégralité des revenus des cessions de patrimoine menées par RFF étant mutualisée au niveau national et réinjectée dans le financement des travaux de renouvellement du réseau ferré. Cette disposition est conforme à la demande de l'État et formalisée dans le Contrat de Performance signé le 3 novembre 2008 entre RFF et l'État.

Enfin, je vous confirme que Réseau Ferré de France est tenu à une obligation stricte de résultats vis-à-vis de la réglementation concernant les nuisances sonores. Des mesures de contrôle seront ainsi effectuées lors de la phase d'exploitation de la ligne pour vérifier le respect des engagements de RFF auprès de l'Etat.

En espérant vous avoir apporté les éléments de réponse nécessaires, je reste à votre disposition pour tous compléments, et vous prie d'agréer, Monsieur le Député, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur d'Opérations
LGV Rhin-Rhône branche Est



Xavier GRUZ