



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

28/05/2021

Dossier complet le :

09/09/2021

N° d'enregistrement :

F-044-21-C-0070

1. Intitulé du projet

Amélioration de la desserte transfrontalière Haguenau – Wissembourg - Neustadt (ligne n°146 000)

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNCF Réseau

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Laurence BERRUT - Directrice Territoriale Grand Est

RCS / SIRET

4 1 2 2 8 0 7 3 7 2 0 3 7 5

Forme juridique

Société Anonyme

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
- Rubrique 5a) : Infrastructures ferroviaires Construction de voies ferroviaires principales non mentionnées à la colonne précédente de plus de 500 mètres et de voies de services de plus de 1 000 m. - Article 2 du R122-2 du code de l'environnement	- En cumulé Pose + Dépose de Voie de service > au seuil des 1000ml - Le projet est soumis à l'article R122-2-II car il modifie de manière substantielle les performances initiales de la ligne, en relevant sa vitesse nominale Relèvement de vitesse de 100km/h à 130km/h, du PK 25+300 (Haguenau) au PK 55 +950 (Wissembourg)

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Dans le cadre des réflexions en cours sur les conditions de pérennisation des lignes dites de "Desserte Fine du Territoire" (LDFT), et concernant plus particulièrement la ligne ferroviaire IF1460000 de Vendenheim à Wissembourg, une étude exploratoire d'exploitation réalisée en 2017 avait permis d'identifier la nécessité d'entreprendre des travaux de régénération sur le tronçon Haguenau - Wissembourg.

Dans ce contexte, la Région Grand Est souhaiterait pouvoir profiter de ces opérations de régénération pour y adosser un programme de développement permettant d'améliorer la qualité de l'offre transfrontalière Strasbourg Haguenau Wissembourg Neustadt, en proposant :

- une desserte transfrontalière cadencée à l'heure, sans rupture de charge à Wissembourg,
- la possibilité de renforcer la composition des trains à Wissembourg en heure de pointe.

Pour pouvoir réaliser ces fonctionnalités en gare, il y a lieu de gagner du temps en ligne avec un relèvement de vitesse à 130 km/h et le raccourcissement de l'évitement de Sultz, et de réaménager le plan de voie de Wissembourg.

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs affichés en matière de desserte sont les suivants :

- supprimer les ruptures de charge entre la France et l'Allemagne
- conserver, sur les trains Strasbourg – Wissembourg, la systématisation des dessertes intermédiaires de Bischwiller, Haguenau, Walbourg et Soultz-Sous-Forêts,
- garantir un temps de parcours Strasbourg – Wissembourg maximum de 55 minutes pour les trains systématiques (c'est-à-dire les trains semi-directs activés toutes les heures),
- conserver l'ajout de trains omnibus en période de pointe, tel que cela se pratique aujourd'hui.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs de desserte cités précédemment sont constitués de 3 blocs travaux :

- Modification des installations ferroviaires en gare de Wissembourg :
 - création d'une entrée en parallèle des trains venant d'Allemagne et de France,
 - création d'une voie de service pour le remisage des rames TER d'une longueur utile de 300 m,
 - adaptation des circuits de voie et de la signalisation en gare,
 - libération des emprises pour le futur projet de liaison inter-quartier

Nota : maintien de 2 voies de service existantes pour la maintenance, de 350 m chacune, avec un tiroir pour les besoins du mainteneur et des pistes carrossables le long de ces voies.

- Relèvement de la vitesse à 130 km/h entre Haguenau et Wissembourg :
 - renouvellement Voie et Ballast (RVB) des zones les plus anciennes (14 km),
 - remplacement des appareils de voie,
 - rectification des courbes par ripage sur les tronçons de voie non renouvelées,
 - renouvellement des platelages de Passages à Niveau (PN),
 - suppression du PN 27 (PN non gardé et à la croisée d'un chemin d'exploitation forestière peu emprunté) sans besoin de rétablissement routier ou, à défaut de suppression, automatisation du PN 27.

- Modification des installations ferroviaires de la gare de Soultz-sous-Forêts :
 - raccourcissement de la voie d'évitement d'environ 400 mètres pour limiter les pertes de temps liées aux croisements,
 - dépose et remplacement d'appareils de voie.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le programme d'amélioration de la desserte permettra de proposer, en exploitation, une desserte sans rupture de charge entre Strasbourg et Neustadt. Par ailleurs, il sera possible de constituer des rames en Unités Multiples en gare de Wissembourg en heure de pointe.

Il est considéré qu'il n'y aura pas de train Fret sur le tronçon entre Haguenau et Wissembourg, et que les trains voyageurs seront tous réversibles grâce à une cabine de conduite à chaque extrémité.

Le matériel roulant envisagé est de type Régiolis. Il circulera :

- en Unités Simples (US) de 4 caisses pour les dessertes transfrontalières, et de 4 à 6 caisses pour les dessertes domestiques,
- en Unités Multiples (UM), de 8 à 10 caisses, lorsque qu'un renforcement de la composition sera nécessaire en pointe. A date, ce renforcement concerne 2 trains/j.

Nota : coupe = séparation de 2 rames jumelées
accroche = jumelage de 2 rames en Unité Simple

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau pour les travaux sur les ouvrages d'arts programmés sur le programme de relèvement de la vitesse entre Haguenau et Wissembourg.

Les besoins et rubriques seront à confirmer lors de la phase AVP du projet dont le rendu est attendu début 2022. Un échange préalable avec les services de la DDT67 sera programmé lors de cette phase d'étude.

Le projet sera également soumis à une procédure administrative en lien avec la réglementation ICPE, rubrique 2517 au titre du "stockage de ballast". L'étude au stade AVP permettra d'affiner les surfaces concernées afin de définir si nous serons soumis à déclaration ou à enregistrement.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
- Longueur de voies créées (gares de Wissembourg et Soultz-sous-Forêts)	environ 3155 ml
- Longueur de voies supprimées (gares de Wissembourg et Soultz-sous-Forêts)	environ 3460 ml
- Création de pistes carrossables	environ 1835 ml
- Longueur de voies faisant l'objet d'un RVB (entre Haguenau et Wissembourg)	environ 14 km (maintenance)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

La section de ligne Haguenau - Wissembourg s'inscrit dans le département du Bas-Rhin et traverse 8 communes

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" _ Lat. ___° ___' ___" _

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 07° 46' 56" E Lat. 48° 48' 40" N

Point d'arrivée :

Long. 07° 56' 59" E Lat. 49° 01' 54" N

Communes traversées :

HAGUENAU - WALBOURG - HOELSCHLOCH - SOULTZ-SOUS-FORETS - HOFFEN - HUNSPACH - RIESELTZ - WISSEMBOURG

Toutes les communes sont situées dans le Bas-Rhin (67)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	• ZNIEFF de type I « Zones humides du Brunnwald et cours de la Sauer et de l'Halbmuehlbach en forêt de Haguenau » entre les PK 32+9382 et 33+0284 • ZNIEFF de type I « Prairies humides de la Sauer et Terrils, à Gunstett et Biblisheim » entre les PK 34+727 à PK 35+132 • ZNIEFF type I « Basse forêt du Mundat et Marais d'Altenstadt à Wissembourg » entre les PK 55+788 à 55+827 • ZNIEFF type II « Vallée du Seltzbach et massif du Niederwald » entre les PK 41+433 - cf. carte en annexe 8
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ligne ne traverse pas de zone couverte par un Arrêté Préfectoral de Protection. Un site APB se situe à proximité de la ligne 146 000 aux abords du PK 56 : le Marais d'Altenstadt (FR3800125).
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne 146 000 traverse le PNR des Vosges du Nord : - du PK 38+1373 au 41+7745 sur les communes d'Hoelschloch , Soultz-sous-Forêts et Hoffen, - du PK 47+0491 à 49+4908 sur la commune d'Hunspach. cf. carte en annexe 8.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Le territoire est concerné par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Bas-Rhin, approuvé par arrêté préfectoral du 28 juin 2019. La ligne s'inscrit majoritairement dans un contexte rural et forestier. - Plusieurs établissements sensibles au bruit sont recensés sur les communes de Haguenau : 2 écoles - Soultz-sous-Forêts : 2 établissements (soins et handicaps) Wissembourg : 3 établissements (hébergement adultes handicapés, CAT, et , Abrapa)
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne n°146 000 traverse plusieurs périmètres de protection Monument Historique sur les communes de Haguenau - Soultz-sous-Forêts et Wissembourg - cf. carte en annexe n°7
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune zone humide faisant l'objet d'une délimitation n'est recensée sur l'outil cartographique mis à disposition de la DREAL Grand Est

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le PPRI de la Moder est en cours d'élaboration. Seule la ville de Haguenau est concerné par ce PPRI. Les autres communes ne sont soumis à aucun PPRN. L'arrêté préfectoral ayant pour objet la prescription de l'élaboration du PPRI a été pris le 13 juillet 2011. Un Arrêté complémentaire a été pris le 20 décembre 2018, ce dernier prévoit notamment l'approbation du PPRI dans un délai de 3 ans, soit fin 2021. Pour information, trois PPRT sont situés dans un périmètre de 15 kilomètres autour de la gare de Haguenau.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La voie ferrée s'inscrit à proximité de plusieurs sites répertoriés dans les bases de données BASOL ou BASIAS. Parmi ces sites il y a notamment l'ancien dépôt de déchets situé sur la commune de Walbourg (numéro d'identification ALS6791043).
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le Système d'information pour la gestion des eaux souterraines du bassin Rhin-Meuse ne fait pas apparaître de zone de répartition des eaux dans le territoire traversé par la ligne et concerné par les travaux.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ligne ne traverse aucun périmètre de captage d'eau potable, consultable sur le site Internet "Aires d'alimentation de captages" mis à disposition par l'Office International de l'Eau et l'Office Français de la Biodiversité.
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne traverse le site inscrit de : - l'ensemble formé par le village de Hoffen. La ligne passe également à proximité des sites inscrits suivants : - l'ensemble des quartiers anciens de Wissembourg, - l'ensemble formé sur la commune de Hunsbach par le village et ses abords.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne 146 000 traverse : - le site d'importance communautaire (Directive Habitat) « Massif forestier de Haguenau » FR4201798 entre les PK 34+292 à 34+779, - la zone de protection spéciale « Forêt de Haguenau » (Directive Oiseaux) FR4211790 entre les PK 27+134 et 36+560.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ligne ne traverse aucun site Classé, consultable à partir de l'outil cartographique mis à disposition de la DREAL Grand Est .

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun prélèvement d'eau ne sera réalisé dans le milieu naturel, que ce soit en phase travaux ou en phase d'exploitation. Des connexions aux réseaux d'adduction d'eau potable des communes seront nécessaires pour répondre aux besoins d'eau potable.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Afin de réduire les consommations de ressources et de matériaux non renouvelables SNCF Réseau a adopté le principe d'éco-conception. Cette démarche permet ainsi de garantir une gestion durable des produits de dépose. Dans le cadre des travaux de la ligne, le vieux ballast de la voie, les traverses usagées et les anciens rails pourront être réutilisés soit directement ou indirectement sur le réseau, recyclés en proposant des ressources aux autres filières, revalorisés en nouvelles sources d'énergie.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le renouvellement du ballast (pour la part non recyclée) nécessite un apport en matériaux issus de carrières agréées. Afin de limiter le transport de matériaux, des carrières sont recherchées au plus proche du projet.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne traverse la zone Natura 2000 "Forêt de Haguenau" (Directive Oiseaux) FR4211790 entre les PK 27+134 et 36+560, et le site Natura 2000 "Massif forestier de Haguenau" FR4201798 entre les PK 34+292 à 34+779. Durant la phase travaux, le projet de modernisation de la ligne est susceptible d'occasionner des incidences sonores ponctuelles sur les espèces faune/flore présentes. La gêne sera donc limitée sur ces sites, en particulier pour les espèces d'oiseaux du site "Forêt de Haguenau". Cependant, en phase exploitation, le projet n'engendra pas d'impacts négatifs complémentaires sur les habitats et les espèces des sites Natura 2000 traversés.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est susceptible d'avoir des incidences négatives durant la phase travaux sur les zones à sensibilité particulière (ZNIEFF, ZICO) et notamment sur les secteurs où des travaux de génie civil sont prévus (ouvrages d'art). Les précautions d'usage seront prises pour respecter la réglementation du code de l'environnement. En phase exploitation les circulations n'engendreront pas d'impacts environnementaux complémentaires sur ces sites inventoriés.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne nécessite pas de consommation d'espaces naturels. Par ailleurs les travaux en gare de Haguenau et de Soultz-sous-Forêts se feront sur des emprises foncières SNCF. Les surfaces utilisées seront ainsi limitées et la remise en état des zones de travaux sera effectuée.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La section de ligne n'est intégrée dans aucun PPRT. La zone d'étude est donc éloignée de toute activité industrielle pouvant faire l'objet d'interactions avec la réalisation des travaux de modernisation de la ligne et des gares de Wissembourg et de Soultz-sous-Forêts.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le PPRN (Inondation) de la Moder pourrait être approuvé d'ici fin 2021. Le cas échéant, les travaux qui seront menés sur la commune de Haguenau prendront en compte les éventuelles prescriptions du PPRI.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux, les matériaux (non dangereux) seront amenés par camions ou trains et stockés sur la base travaux de Haguenau. Pendant les travaux il pourrait y avoir un risque limité de pollution accidentelle en cas d'avaries survenant sur le matériel roulant (locomotive ou camion). Cependant, ce type d'accident s'avère extrêmement rare, il est par ailleurs contrôlé et maîtrisé au niveau des marchés.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'acheminement des matières premières sera réalisé à la fois par voie routière et par voie ferrée.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	La phase travaux (RVB, travaux en gare de Wissembourg et de Soultz-sous-Forêts, utilisation d'une base travaux) sera à l'origine d'émissions sonores dues au fonctionnement des engins de chantier, des camions et des travaux. SNCF Réseau veillera au respect des règlements de lutte contre le bruit des chantiers publics ou privés, des Arrêtés Préfectoraux et Municipaux ... Dans la mesure du possible les travaux pourraient être programmés de jour. Pour la phase exploitation une note acoustique a été réalisée (Annexe 9)

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les activités exercées sur la base travaux, ainsi que dans les gares de Wissembourg et de Soultz-sous-Forêts ne seront pas de nature à engendrer des odeurs ou à générer des nuisances olfactives.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier les engins pourront ponctuellement générer des vibrations. Ces nuisances seront limitées dans le temps et dans l'espace. Les seuils imposés par SNCF Réseau limiteront les vibrations. Les travaux s'inscrivant en milieu rural le nombre de personnes potentiellement exposées à d'éventuelles vibrations sera limité. En phase exploitation le projet n'engendrera pas de vibrations complémentaires à celles pouvant être ressenties avant les travaux, en situation de référence.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Pendant les travaux, l'éclairage des zones de travail et des abords sera réalisé suivant les normes d'éclairage en vigueur. Les éclairages seront limités aux zones d'intervention et disposés de manière à ne pas occasionner de pollution lumineuse ou de gêne aux riverains.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les travaux pourront engendrer l'envol de poussière en lien avec les activités de manipulation du ballast. Le cas échéant, une brumisation du ballast permettra de palier à ces émissions. Par ailleurs les pistes pourront être arrosées afin d'éviter les poussières liées aux circulations.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le renouvellement des éléments de la voie et la régénération de certains ouvrages d'art va générer la production de déchets inertes et non dangereux (traverses, rails, ballast, déchets de démolition). Ces éléments seront valorisés et/ou envoyés vers des centres de retraitement agréés (bordereau de suivi des déchets à l'appui permettant leur traçabilité).</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le contexte paysager dans lequel s'insère la ligne est à dominante rural et forestier. La nature des travaux envisagés ne devraient pas modifier l'aspect visuel de la ligne et de ses abords de façon significative. Ainsi, le patrimoine bâti et paysager du territoire concerné par la ligne sera préservé. Toutefois, en gares de Wissembourg, de Soultz et de Haguenau des centres techniques vont être construits. Les sites intégrés dans un périmètre de protection Monument Historique feront l'objet d'une demande d'avis ABF.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne devrait pas nécessiter d'acquisition foncière. Des occupations temporaires seront peut-être nécessaires pour implanter des installations de chantier ou des aires complémentaires de stockage. Le cas échéant nous veillerons à ce que les zones occupées n'engendrent pas de modification ou d'atteinte aux activités humaines.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

L'article R.122-5 du code de l'environnement précise que les projets connus "sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :
- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public."

Après consultation des avis rendus par l'Autorité environnementale (DREAL Grand Est en tant que MRAE, AE-CGEDD), il n'existe pas de projets en cours à proximité du projet ferroviaire Haguenau-Wissembourg.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

Bien que la gare de Wissembourg soit située à la frontière avec l'Allemagne le projet n'aura aucune incidence environnementale sur le territoire allemand.

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Afin de réduire les impacts du projet sur l'environnement nous veillerons à la mise en place de mesures telles que :

- l'adaptation du calendrier des travaux d'intervention vis-à-vis des enjeux écologiques (préservation des cycles biologiques des espèces), éviter les zones à enjeux notamment pour les sites de stockage de matériaux, et, réduire au strict nécessaire les emprises utilisées pour la réalisation des travaux,
- la mise en place de dispositifs spécifiques de protection et de gestion des milieux aquatiques : protection des particules fines, intervention sans mises à sec des cours d'eau, ...
- la maîtrise des nuisances et des pollutions de chantier (brumisage du ballast, mesures de protection pour les travaux à proximité du milieu aquatique, équipement de type "cri du Lynx" sur les engins de chantiers, informations riverains,...)
- la gestion optimisée des déchets de chantier,
- le recyclage des matières (ballast, réemploi de rail),
- la rédaction d'une Notice de Respect de l'Environnement qui sera une pièce des marchés de travaux visant à assurer le respect de la réglementation par les entreprises et le suivi des travaux sur les aspects environnementaux.

Les moyens d'éviter ou de réduire les nuisances générées seront identifiés plus finement en phase d'étude AVP et seront mis en œuvre en phase de réalisation (intégration de clauses spécifiques dans les cahiers des charges des entreprises de travaux).

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au vu des enjeux environnementaux relativement limités, de la prise en compte des nuisances potentielles vis-à-vis des riverains, et de l'ensemble des mesures de protection qui seront prises en phase chantier et intégrées aux marchés travaux (Rédaction Notice de Respect de l'Environnement), la réalisation d'une évaluation environnementale n'apparaît pas nécessaire.

Par ailleurs, l'analyse acoustique (cf. annexe 9) met en évidence que sur les 33 kilomètres de la section de ligne, environ 10 bâtiments pourraient être potentiellement exposés à des niveaux de bruits supérieurs aux seuils imposés par la réglementation. Une étude acoustique sera menée en phase ultérieure. Si une non conformité réglementaire est avérée sur les bâtiments identifiés et s'il s'agit bien d'habitations, des mesures spécifiques seront alors mises en œuvre pour garantir un respect de la réglementation en vigueur.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

- Annexe 7 : liste et cartographie des périmètres des Monuments historiques
- Annexe 8 : cartographie des sites à enjeux environnementaux (ZNIEFF, PNR)
- Annexe 9 : analyse des impacts acoustiques du projet dans sa phase d'exploitation

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

le,

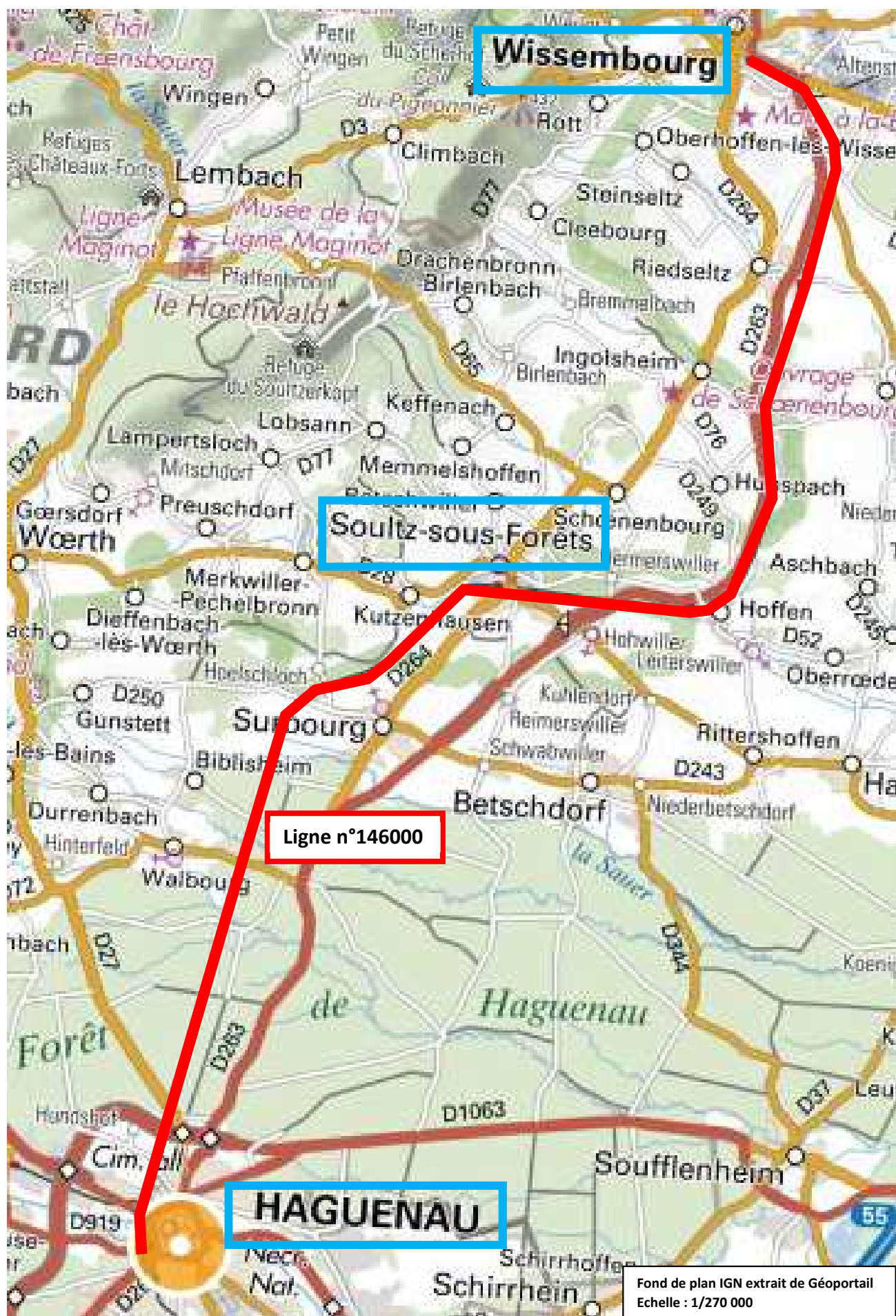
Signature

Laurence BERRUT



ANNEXE 2 : PLAN DE SITUATION (carte IGN) ligne n°146000 section Haguenau – Wissembourg

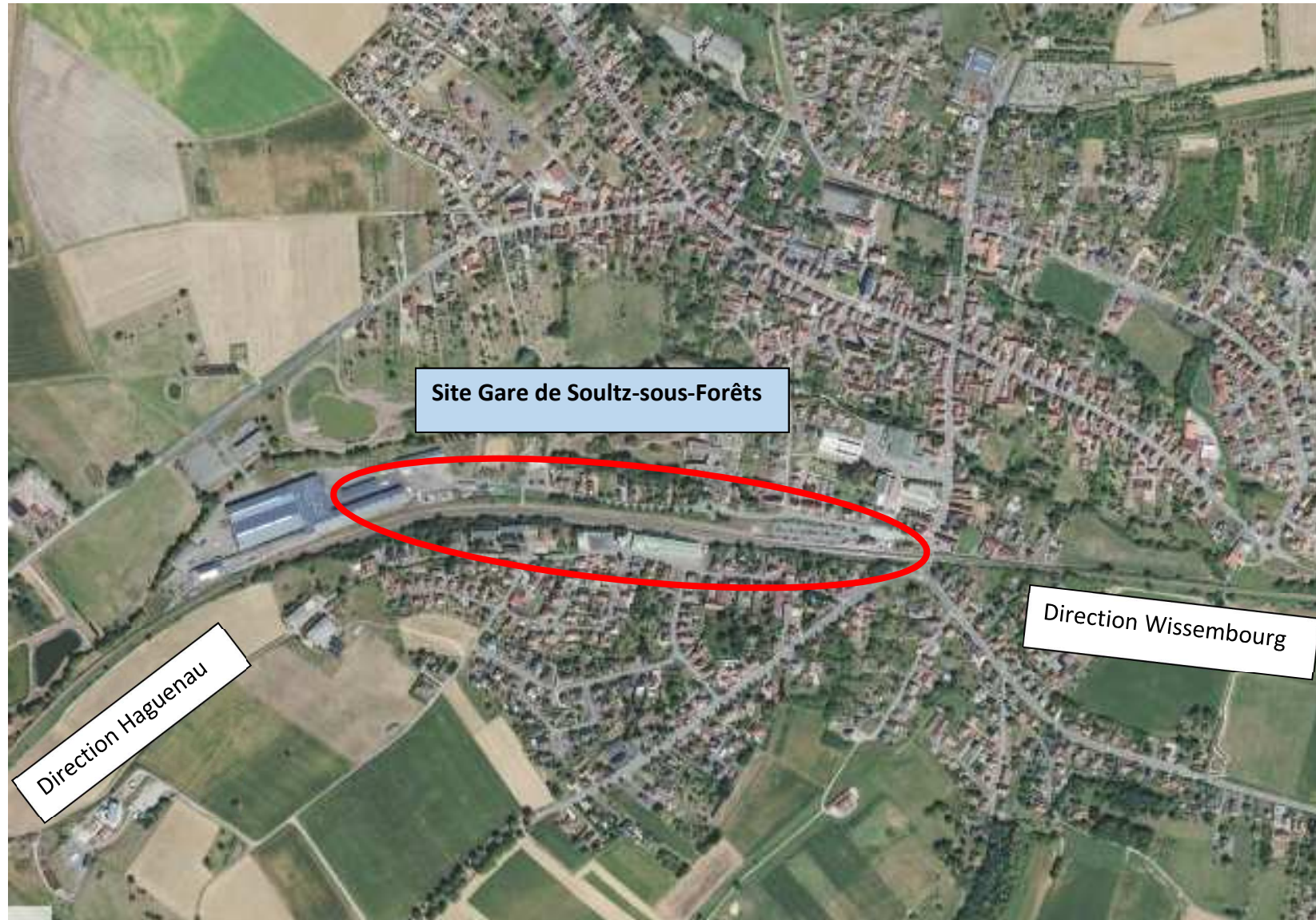
Modernisation de la ligne du PK 24,4 (gare de Haguenau) au PK 57,7 (gare de Wissembourg)



Fond de plan IGN extrait de Géoportail
Echelle : 1/270 000

ANNEXE 3 : LOCALISATION CARTOGRAPHIQUE (environnement éloigné) ligne n°146000 section Haguenau – Wissembourg

Gare de Sultz-sous-Forêts



**ANNEXE 3 : LOCALISATION CARTOGRAPHIQUE (environnement proche) ligne n°146000 section Haguenau – Wissembourg
Gare de Sultz-Sous-Forêts**

1 : évitement direction Wissembourg

2 : évitement direction Haguenau



3 : gare de Sultz vers Haguenau

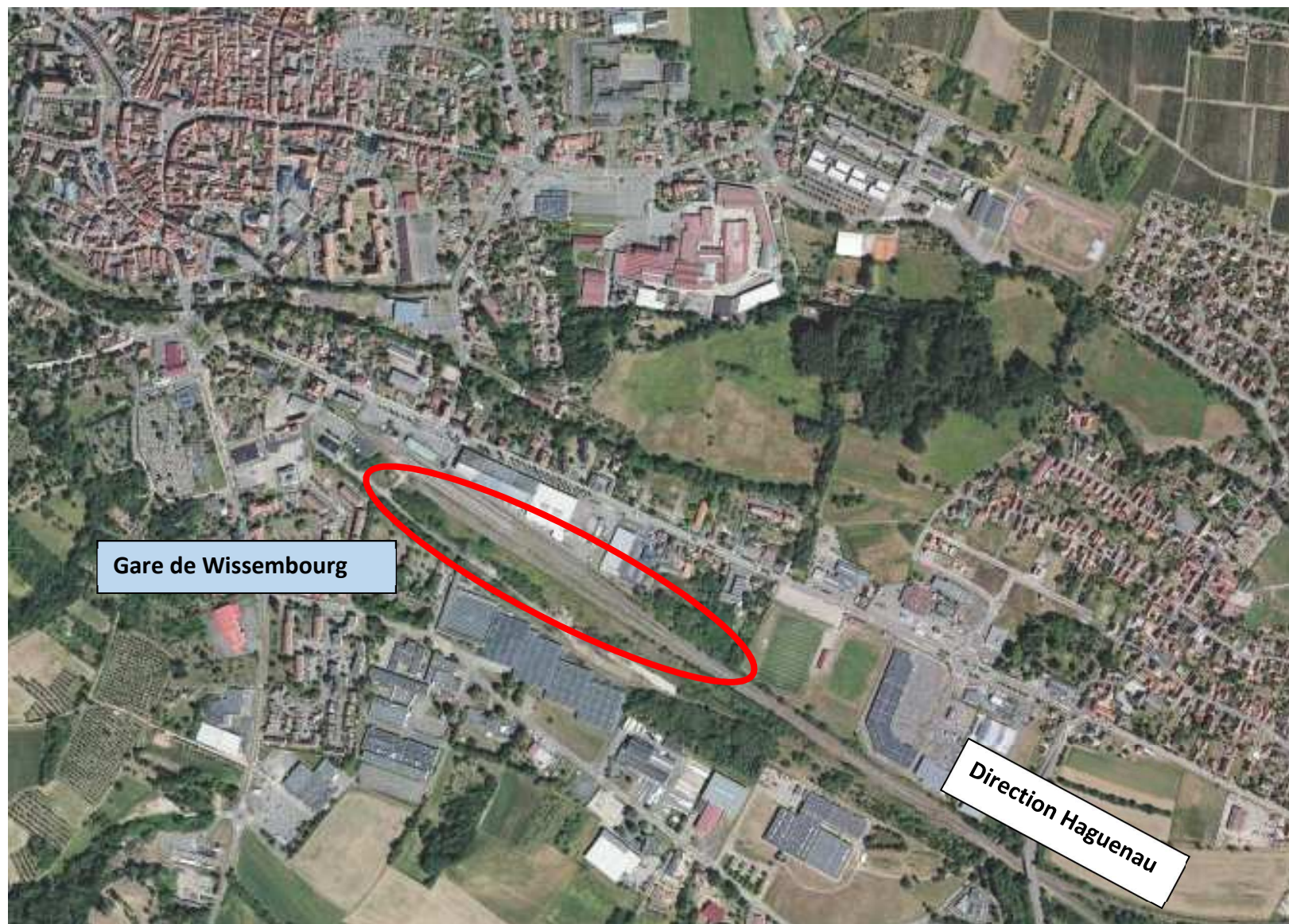


4 : après évitement vers Haguenau

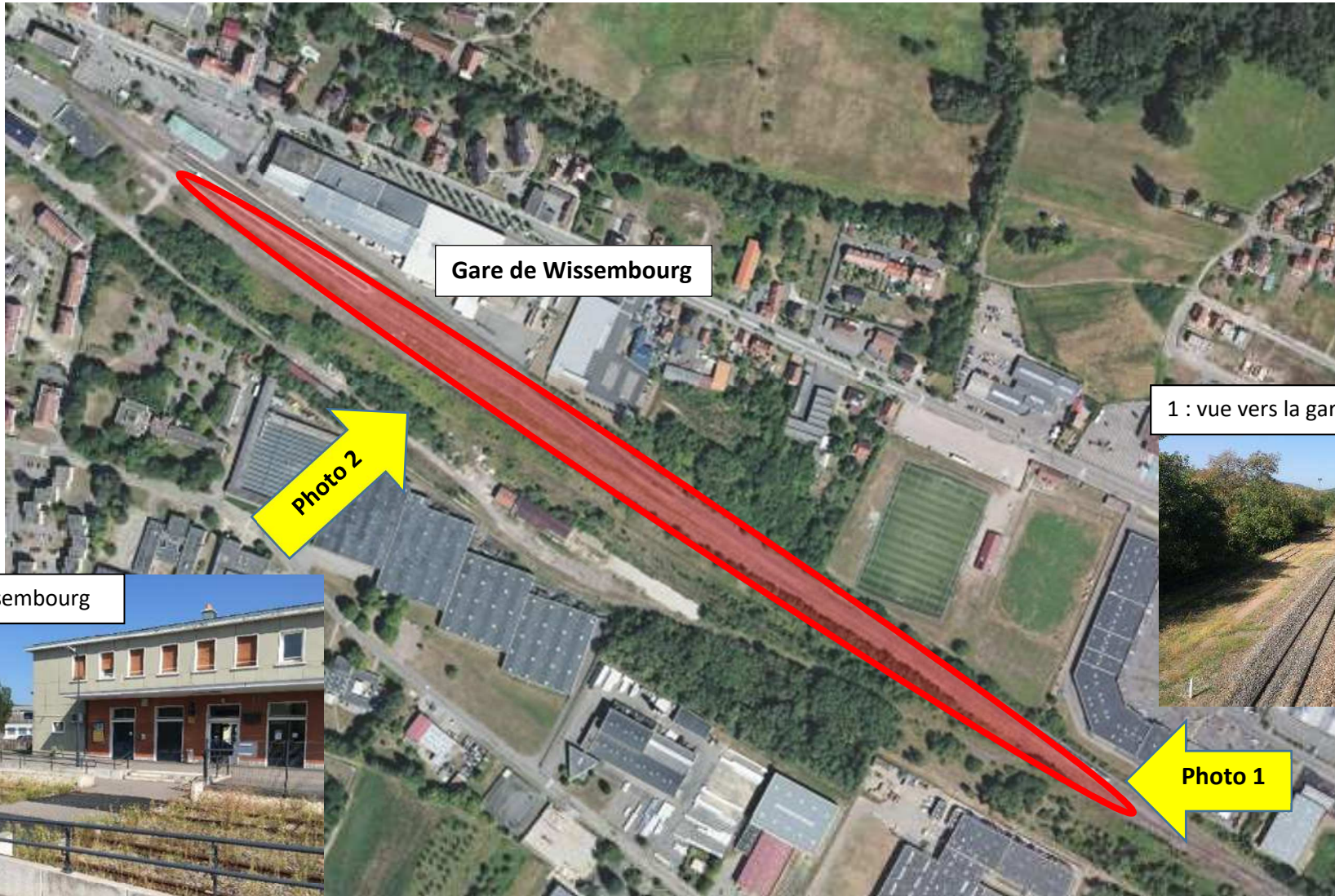


ANNEXE 3 : LOCALISATION CARTOGRAPHIQUE (environnement éloigné) ligne n°146000 section Haguenau – Wissembourg

Gare de Wissembourg



ANNEXE 3 : LOCALISATION CARTOGRAPHIQUE (environnement proche) ligne n°146000 section Haguenau – Wissembourg / Gare de Wissembourg



1 : vue vers la gare de Wissembourg



2 : gare de Wissembourg

Photo 2

Photo 1

ANNEXE 4 : PLAN DU PROJET (aperçu global) ligne n°146000 section Haguenau – Wissembourg

Gares de Wissembourg et de Sultz-sous-Forêts

Schéma d'aménagement de la gare de Wissembourg à l'issue des travaux

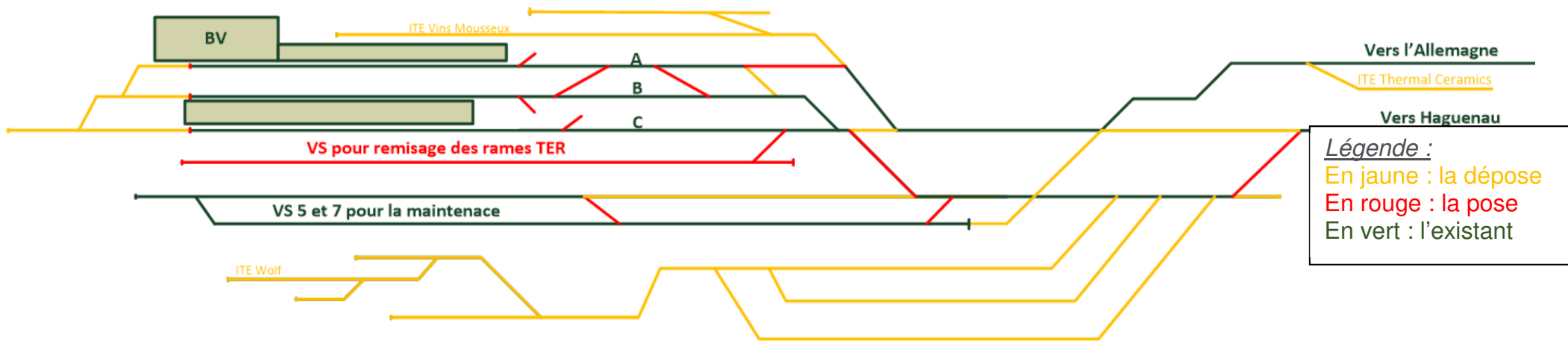
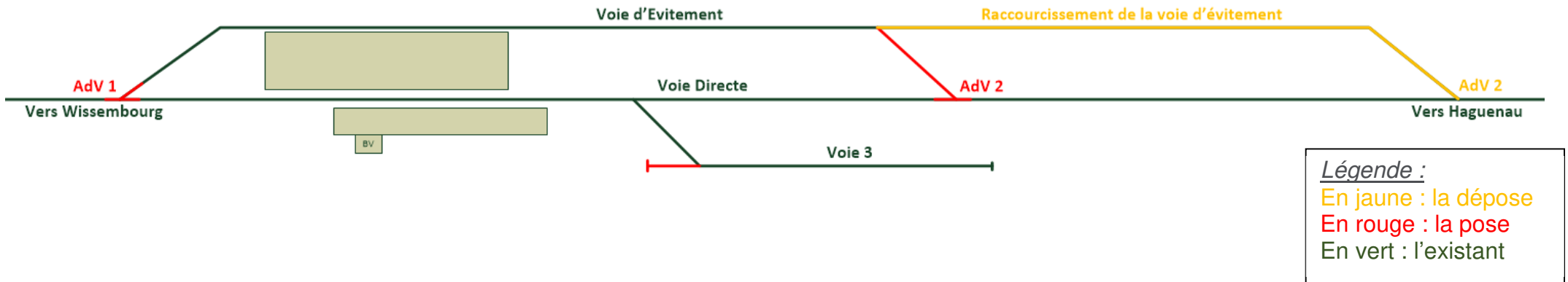


Schéma de l'aménagement de la gare de Sultz-Sous-Forêts à l'issue des travaux



ANNEXE 6 : ZONES NATURA 2000 (carte IGN) ligne n°146000 section Haguenau – Wissembourg



La ligne 146 000 traverse :

- le site d'importance communautaire (Directive Habitat) « **Massif forestier de Haguenau** » FR4201798 sur la commune de Haguenau (1)
- la zone de protection spéciale « **Forêt de Haguenau** » (Directive Oiseaux) FR4211790 entre les PK 27+134 et 36+560 (2)

La ligne n°146 0000 se situe à proximité immédiate :

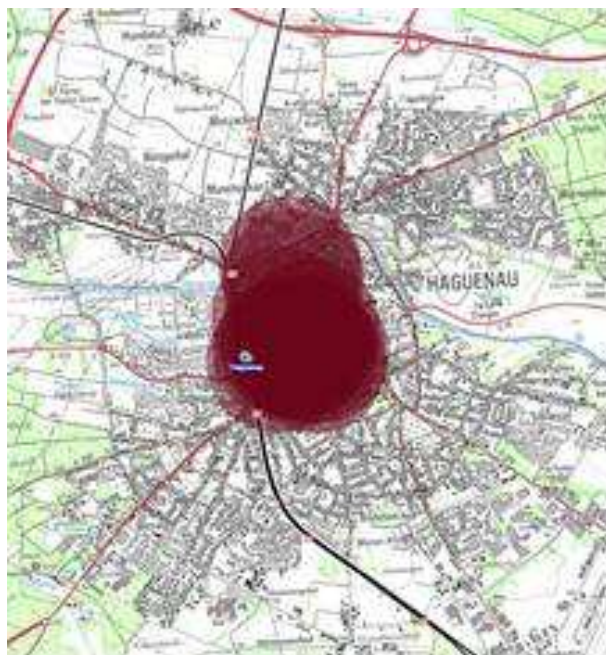
- du site d'importance (Directive Habitat) de « **La Lauter** », FR4201796 aux abords du PK 56, à hauteur de Wissembourg. (3)

ANNEXE 7 : PÉRIMÈTRES MONUMENTS HISTORIQUES ligne n°146000 section Haguenau – Wissembourg

La 146 000 traverse plusieurs périmètres de protection Monument Historique sur les communes de :

Haguenau :

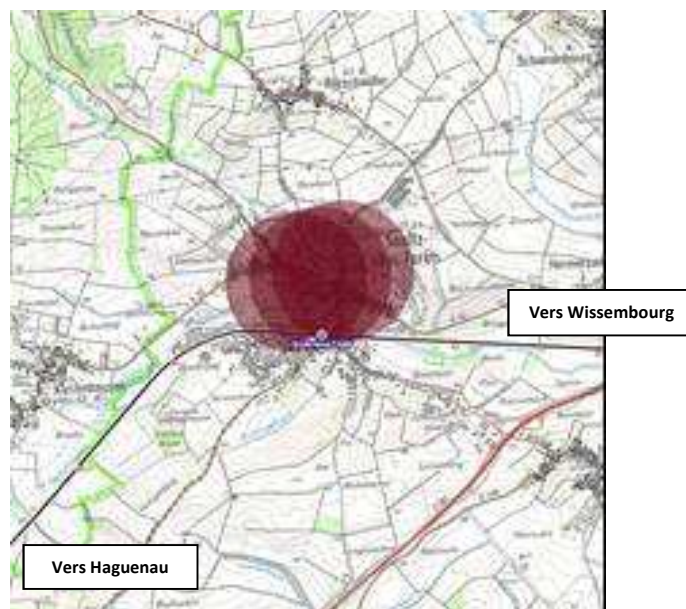
- Eglise Saint-Georges
- Fontaine
- Fontaine aux Abeilles
- Hôpital civil
- Ancien Hôtel du bailli Hoffmann
- Ancien Hôtel du Commandant-de-la-Place
- Ancien Hôtel Barth
- Grenier Saint-Georges
- Ancien hôpital militaire et bourgeois
- Théâtre municipal
- Maison des Anneaux
- Ancien grenier de l'Hôpital
- Porte des Chevaliers



Périmètres de protection Monument Historique aux abords d'Haguenau
(Source : logiciel interne SNCF Réseau SIGMA)

Soultz-Sous-Forêts :

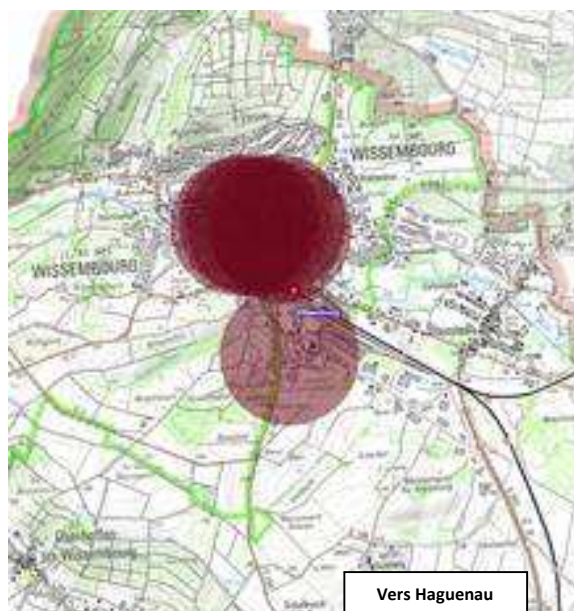
- Eglise protestante
- Ancienne maison Müntz
- Synagogue



Périmètres de protection Monument Historique aux abords de
Soultz-Sous-Forêts (Source : logiciel interne SNCF Réseau SIGMA)

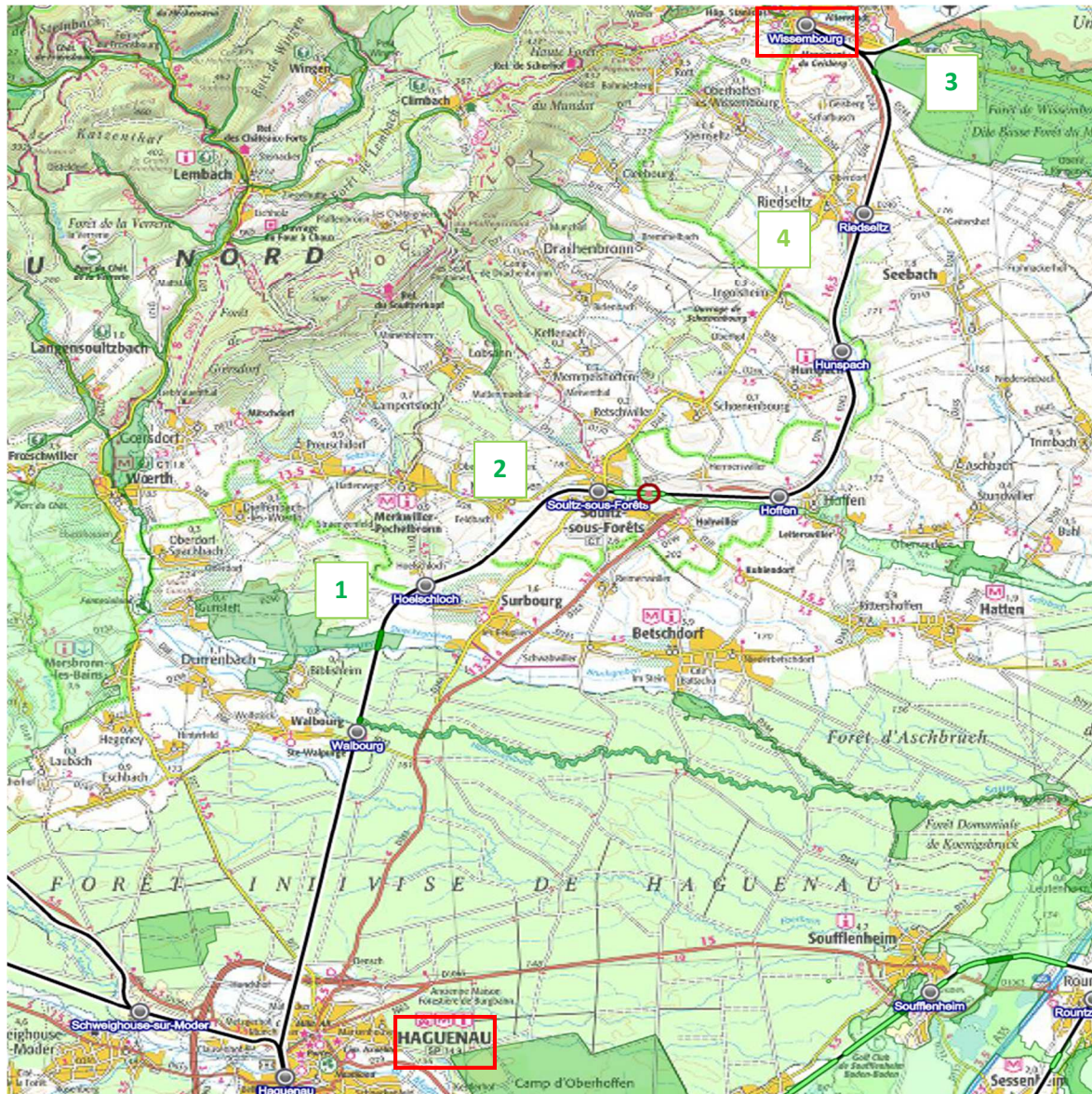
Wissembourg :

- Obélisque du roi de Rome
- Ancienne église des Dominicains
- Hôtel de ville
- Ancienne maison Bürgerhof
- Maison
- Ancien hôpital dit « Maison du sel »



*Périmètres de protection Monument Historique aux abords de Wissembourg
(Source : logiciel interne SNCF Réseau SIGMA)*

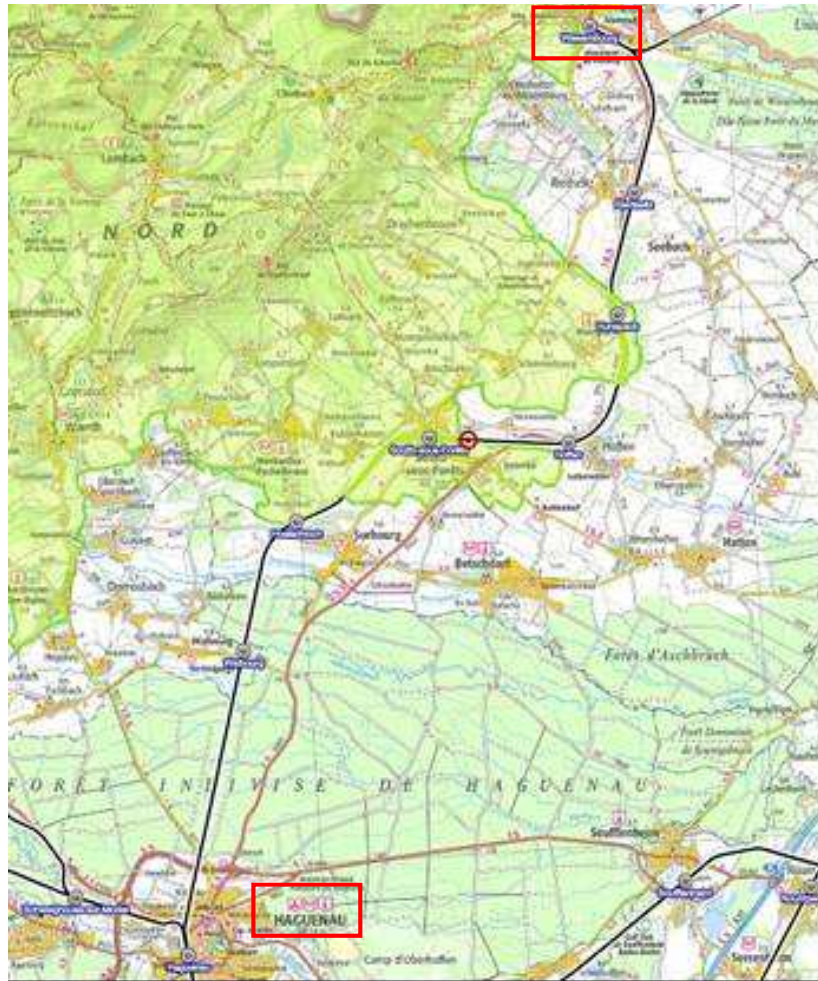
ANNEXE 8 : Localisation des ZNIEFF et du PNR ligne n°146000 section Haguenau – Wissembourg



Zones couvertes par les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I et II sur la ligne 146 000, section Haguenau-Wissembourg (source logiciel interne SNCF Réseau : SIGMA)

La ligne 146 000 traverse :

- La ZNIEFF de type I « **Zones humides du Brunnwald et cours de la sauer et de l'halbmuehlbach en forêt de Haguenau** » N° 420007054 entre les PK 32+9382 et 33+0284 (1).
- La ZNIEFF type I « **Prairies humides de la Sauer et Terrils, à Gunstett et Biblisheim** » N° 420030151 entre les PK 34+727 à PK 35+132 (2).
- La ZNIEFF type I « **Basse forêt du Mundat et Marais d'Altenstadt à Wissembourg** » n° 420007110 entre les PK 55+788 à 55+827 (3).
- La ZNIEFF type II « **Vallée du Seltzbach et massif du Niederwald** » N° 420007113 entre les PK 41+433 à 42+407 (4).



Zone couverte par le Parc Naturel Régional des **Vosges du Nord** (Source : SIGMA)

La ligne 146 000 traverse le PNR des **Vosges du Nord** du PK 38+1373 au 41+7745 puis du PK 47+0491 à 49+4908

Objet : Cas par cas projet de modernisation de la ligne Wissembourg/Haguenau

1. Contexte

Cette note a pour objectif d'évaluer les impacts acoustiques engendrés par la modernisation de la ligne Wissembourg/Haguenau. Ces éléments ont vocation à alimenter le dossier de demande cas par cas. Cette version du 21/04/2021 intègre les dernières modifications concernant le calendrier des RVB, certains étant finalement réalisés avant le projet.

2. Localisation du projet

REGION GRAND EST

Ligne n° 146000

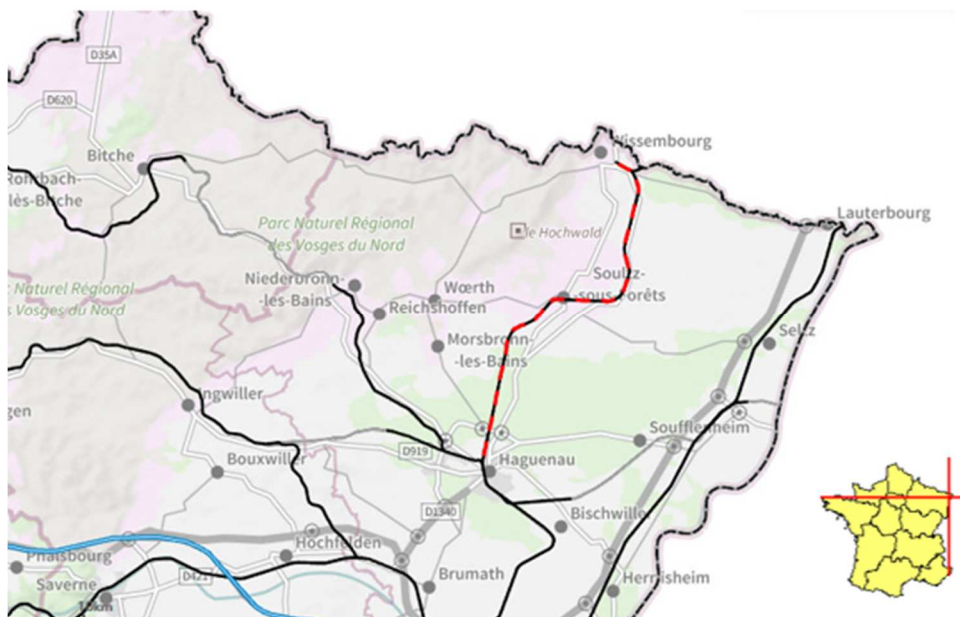
De Wissembourg

Du PK : 24 359

Segment de ligne n° 1787

à Haguenau

au PK : 57 858



3. Description du projet

La Région Grand Est souhaiterait pouvoir profiter des opérations de régénération de la ligne 146000 de Vendenheim à Wissembourg pour y adosser un programme de développement de l'axe qui lui permettrait de proposer, au terme des travaux, une offre cadencée à l'heure entre Strasbourg et Wissembourg. Dans sa phase exploitation, le projet prévoit d'atteindre 1 train/heure semi direct tout le long de la journée ainsi que deux omnibus supplémentaires aux heures de pointes, et ceci dans les deux sens de circulation. Le nombre de trains circulant entre Haguenau et Wissembourg passera ainsi de 24 trains/jours (actuellement) à 38 trains/jour aux termes des travaux à l'horizon du service annuel de 2024.

De plus, certaines portions de voies profiteront d'une régénération, comprenant le remplacement des rails BN (barres normales) par des LRS 50E6, et le changement des traverses bois et traverses béton actuelles par des traverses béton neuves du type B244 NT. Les voies de plusieurs passages à niveau seront également renouvelées.

Ces travaux de voies vont permettre le rehaussement de la vitesse de 100km/h à 130km/h.

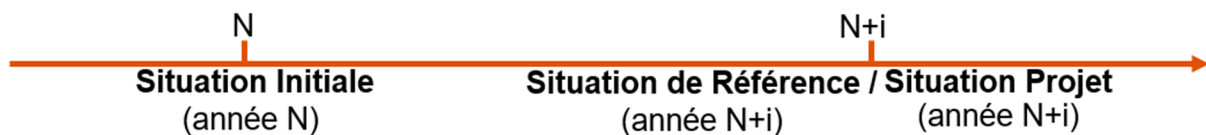
Indépendamment du projet, le matériel roulant actuel sera modernisé et composé uniquement de Régiolis.

Situation actuelle	Jour	Soir	Nuit		Situation future	Jour	Soir	Nuit	
AGC - X76500 US : 4 caisses	3	2	0	➔	Régiolis - B83500 (semi-direct) US : 4 caisses	22	6	2	
AGC - X76500 UM2 : 6 caisses	5	4	0		Régiolis - B83500 (omnibus) US : 4 à 6 caisses	1	2	1	
Régiolis - B83500 US : 6 caisses	7	3	0		Régiolis - B83500 (semi-direct) UM2 : 10 caisses	2	2	0	
	24					38			

4. Impact acoustique

On estime l'impact acoustique du projet à partir d'un outil simplifié utilisé pour déterminer le classement des voies qui calcule, à partir d'un trafic donné, le niveau sonore à un point de référence placé à 10m du bord de voie. Cet outil est valable pour une voie composée de longs rails soudés (LRS) sur traverses béton. Un remplacement de traverses de bois par des traverses béton diminue le niveau sonore de 3 dB(A), tout comme un remplacement de rails courts par des LRS. Ces deux améliorations peuvent se cumuler, soit une diminution de 6 dB(A). Pour chaque horizon, un calcul du niveau sonore au point de référence est réalisé à partir des données de trafic correspondantes. L'évolution du niveau sonore est présentée ci-après selon les périodes diurnes (6h-22h) et nocturne (22h-6h).

1. Définition des situations



A) Situation « initiale » (= situation actuelle) :

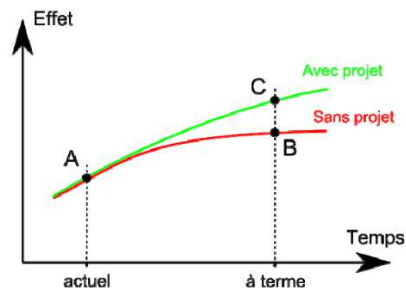
- Trafic : 24 trains/jours
- Vitesse : 100 km/h
- Etat de voie variable selon les secteurs : mixte (Rails courts / traverses bois, LRS / traverses bois, Rails courts / traverses béton, LRS / traverses béton)
- Matériels de circulation : AGC X76500 (US et UM2), Régiolis B83500 (US)

B) Situation « de référence » (= situation à l'horizon du projet sans que le projet ne soit réalisé) :

- Trafic : 38 trains/jours
- Vitesse : 100 km/h
- Etat de voie : idem à l'existant
- Matériels de circulation : Régiolis B83500 (US et UM2)

C) Situation « projet » (= situation une fois le projet réalisé) :

- Trafic : 38 trains/jours
- Vitesse : 130 km/h
- Etat de voie : LRS / traverses béton
- Matériels de circulation : Régiolis B83500 (US et UM2)



2. Période diurne (6h-22h)

L'augmentation de trafic, et le renouvellement du matériel (valeurs LRS/traverses béton) va entraîner une augmentation du niveau sonore au point de référence de 1,2 dB(A) :

$$L_{Aeq}(6h-22h)_{initiale} = 60,1 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(6h-22h)_{référence} = 61,3 \text{ dB(A)} \quad + 1,2 \text{ dB(A)}$$

L'augmentation de la vitesse (V100 à V130 km/h) ajoutée au calcul précédent va entraîner une augmentation du niveau sonore au point de référence de 2,5 dB(A) :

$$L_{Aeq}(6h-22h)_{référence} = 61,3 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(6h-22h)_{projet} = 63,8 \text{ dB(A)} \quad + 2,5 \text{ dB(A)}$$

Toutefois, ces valeurs sont établies pour une voie LRS/traverses béton. Selon les sections, les valeurs sont à adapter à la nature de la pose de voie actuelle et peuvent être compensées par une amélioration de la voie ferrée selon les travaux réalisés. Comme indiqué précédemment, un remplacement de traverses de bois par des traverses béton diminue le niveau sonore de 3 dB(A), tout comme un remplacement de rails courts par des LRS. Ces deux améliorations peuvent se cumuler, soit une diminution de 6 dB(A) le cas échéant.

L'évolution globale du niveau sonore s'obtient en additionnant l'évolution liée au trafic et celle liée à la voie.

La situation « de référence » est définie à partir de la situation initiale en intégrant le nouveau matériel roulant et le nouveau cadencement. La vitesse reste cependant limitée à 100km/h. Dans cette hypothèse, les évolutions seraient donc les suivantes en fonction du renouvellement du plancher :

- Rails courts / traverses bois → LRS / traverses béton
 $L_{Aeq}(6h-22h)_{référence} = 67,3 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(6h-22h)_{projet} = 63,8 \text{ dB(A)} \quad - 3,5 \text{ dB(A)}$
- LRS / traverses bois ou Rails courts / traverses béton → LRS / traverses béton
 $L_{Aeq}(6h-22h)_{référence} = 64,3 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(6h-22h)_{projet} = 63,8 \text{ dB(A)} \quad - 0,5 \text{ dB(A)}$
- LRS / traverses béton → LRS / traverses béton (plancher renouvelé à l'identique)
 $L_{Aeq}(6h-22h)_{référence} = 61,3 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(6h-22h)_{projet} = 63,8 \text{ dB(A)} \quad + 2,5 \text{ dB(A)}$

3. Période nocturne (22h-6h)

En ce qui concerne l'évolution du niveau sonore équivalent en période de nuit, il est à noter qu'aucun trafic n'avait initialement lieu sur la période 22h-6h. La situation de référence prend en compte l'augmentation du trafic et l'apparition de trains sur la période « nocturne » avant 6h et après 22h (de deux à trois trains selon les secteurs). Cela engendre l'apparition d'un niveau sonore de référence :

$$L_{Aeq}(22h-6h)_{référence} = 53,3 \text{ dB(A)}$$

L'augmentation de la vitesse liée au projet (V100 à V130 km/h) va entraîner une augmentation du niveau sonore au point de référence de 2,5 dB(A) :

$$L_{Aeq}(22h-6h)_{référence} = 53,3 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(22h-6h)_{projet} = 55,8 \text{ dB(A)} \quad + 2,5 \text{ dB(A)}$$

Toutefois, de la même façon que pour la période diurne, ces valeurs sont établies pour une voie de référence LRS/traverses béton. Selon les sections, les valeurs sont donc aussi à adapter à la nature de la pose de voie actuelle :

- Rails courts / traverses bois \rightarrow LRS / traverses béton

$$L_{Aeq}(22h-6h)_{référence} = 59,3 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(22h-6h)_{projet} = 55,8 \text{ dB(A)} \quad - 3,5 \text{ dB(A)}$$

- LRS / traverses bois ou Rails courts / traverses béton \rightarrow LRS / traverses béton

$$L_{Aeq}(22h-6h)_{référence} = 56,3 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(22h-6h)_{projet} = 55,8 \text{ dB(A)} \quad - 0,5 \text{ dB(A)}$$

- LRS / traverses béton \rightarrow LRS / traverses béton (plancher renouvelé à l'identique)

$$L_{Aeq}(22h-6h)_{référence} = 53,3 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(22h-6h)_{projet} = 55,8 \text{ dB(A)} \quad + 2,5 \text{ dB(A)}$$

5. Réglementation

Ce projet prévoit de rehausser la vitesse de circulation et de créer une continuité de trajet en gare de Wissembourg pour les voyages France (Strasbourg) – Allemagne (Neustadt). Pour ce rehaussement, des travaux sont nécessaires et ne se limitent pas à un simple renouvellement des infrastructures.

Sur certaines sections, les niveaux sonores en situation « projet » augmenteront de plus de 2dB(A) comparés à ceux de la situation « de référence ». Ces augmentations de niveaux sonores sont observées sur les sections où la voie est déjà constituée de LRS/traverses béton, soit plus de la moitié de la ligne :

$$L_{Aeq}(6h-22h)_{référence} = 61,3 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(6h-22h)_{projet} = 63,8 \text{ dB(A)} \quad + 2,5 \text{ dB(A)}$$

$$L_{Aeq}(22h-6h)_{référence} = 53,3 \text{ dB(A)} \quad \rightarrow \quad L_{Aeq}(22h-6h)_{projet} = 55,8 \text{ dB(A)} \quad + 2,5 \text{ dB(A)}$$

Sur ces sections, la modification d'infrastructure existante est qualifiée réglementairement de « modification significative ».

Les résultats présentés ci-avant sont établis pour un point de référence placé à 10m du bord de voie. Une étude acoustique in situ serait nécessaire pour déterminer finement l'augmentation de niveau sonore engendrée par le projet en façade des riverains. Si l'augmentation de niveau est réellement significative (>2dB(A)) en façade de riverains, il faudra alors procéder à la mise en place de protections acoustiques **en cas de dépassement de seuil**.

Pour le cas de logements situés en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, le niveau diurne maximum à deux mètres en avant des façades est de $L_{Aeq}(6h-22h) = 63 \text{ dB(A)}$ conformément à l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

6. Focus création de voie de service pour remisage en gare de Wissembourg

Il est également décrit dans le projet, la création d'une nouvelle voie de service pour le remisage des rames TER en gare de Wissembourg. En phase d'exploitation, cet aménagement risque également d'augmenter le niveau sonore en comparaison avec le bruit existant sur le site par rapport aux habitations à proximité.

Même si la réglementation du bruit de voisinage n'est pas censée s'appliquer (le premier article de la réglementation du bruit de voisinage indique qu'elle s'applique à tous les bruits de voisinage à l'exception de ceux qui proviennent des infrastructures de transport et des véhicules qui y circulent), c'est souvent à celle-ci qu'un tribunal se réfèrera en cas de plainte.

D'un point de vue strictement réglementaire, c'est la réglementation du bruit des transports qui s'applique.

Dans le cas de la création de voie, il est nécessaire de vérifier que les seuils réglementaires ne sont pas dépassés (réglementation du bruit de circulation).

7. Repérage géographique des différents secteurs en fonction de l'évolution de l'armement des voies

Rails courts / traverses bois → LRS / traverses béton

$L_{Aeq}(6h-22h)_{référence} = 67,3 \text{ dB(A)}$ → $L_{Aeq}(6h-22h)_{projet} = 63,8 \text{ dB(A)}$ - 3,5 dB(A)

LRS / traverses bois ou Rails courts / traverses béton → LRS / traverses béton

$L_{Aeq}(6h-22h)_{référence} = 64,3 \text{ dB(A)}$ → $L_{Aeq}(6h-22h)_{projet} = 63,8 \text{ dB(A)}$ - 0,5 dB(A)

LRS / traverses béton → LRS / traverses béton (plancher renouvelé à l'identique)

$L_{Aeq}(6h-22h)_{référence} = 61,3 \text{ dB(A)}$ → $L_{Aeq}(6h-22h)_{projet} = 63,8 \text{ dB(A)}$ + 2,5 dB(A)

N°	TRONÇON	TRAVERSES	RAILS	IMPACT
1	VU* du PK 25+122 au 27+415	Plancher béton avec traverses bois aux joints	Barres normales	- 0,5 dB(A)
2	VU* du PK 27+415 au 40+246	Traverses béton	LRS	+ 2,5 dB(A)
3	VU* du PK 40+246 au 41+260 (Gare de Sultz-Sous-Forêts*)	Plancher majoritairement en bois	Rails mixtes	- 0,5 dB(A)
4	VU* du PK 41+260 au 47+472	Plancher mixte (73% de traverses béton)	Barres normales	- 0,5 dB(A)
5	VU* du PK 47+472 au 49+000	Traverses béton	LRS	+ 2,5 dB(A)

6	VU* du PK 49+000 au 53+500	Plancher mixte (64% de traverses béton)	LRS	+ 2,5 dB(A)
7	VU* du PK 53+500 au 54+000	Traverses béton	LRS	+ 2,5 dB(A)
8	VU* du PK 54+000 au 56+542	Traverses béton	LRS	+ 2,5 dB(A)
9	VU* du PK 56+542 au 56+900 (Gare de Wissembourg)	Plancher majoritairement en bois	Barres normales	- 0,5 dB(A)
10	VU du PK 56+900 au 57+000 (Gare de Wissembourg)	Traverses béton	LRS	+ 2,5 dB(A)
11	VU* du PK 57+000 au 57+697 (Gare de Wissembourg)	Plancher majoritairement en bois	Barres normales	- 0,5 dB(A)
12	VU* du PK 56+635 et 57+020	Plancher mixte (70% de traverses béton)	Barres normales	- 3,5 dB(A)
13	VU* vers l'Allemagne ligne 146000 rang 2 du PK 58+715 et 60+026	Plancher traverses bois	Barres normales	- 3,5 dB(A)

*VU : Voie Unique

8. Repérage géographique des secteurs en augmentation significative (+ 2,5 dB(A))

Le niveau de bruit calculé par l'outil simplifié utilisé pour déterminer le classement des voies calcule, à partir d'un trafic donné, le niveau sonore à un point de référence placé à 10m du bord de voie, à deux mètres en avant des façades.

Le niveau sonore diurne (6h-22h) dépasse le seuil de 63 dB(A) à moins de 12m des voies :

REGION GRAND EST			
FICHE DE CALCUL LIGNE FERROVIAIRE			LAEQ SNCF Réseau IDF 2018_V2
Ligne n° :	146 000	Segment de ligne n° :	1787
		Tronçon n° :	0
de :	Wissembourg	à :	Haguenau
du km :	24,359	au km :	57,858
Vitesse maximale permise sur le tronçon (a) :		130 km/h	Distance de calcul : 11 m
Catégorie de classement : XXX		L _{Aeq} (6h-22h) = 63,1 dB(A)	Catégorie de jour : 5
La distance de calcul est différente de 10 m.		L _{Aeq} (22h-6h) =	Catégorie de nuit : NC

Au-delà, le niveau sonore redescend en dessous de la valeur seuil limite :



RÉSEAU

DIRECTION GENERALE INDUSTRIELLE & INGENIERIE

DÉPARTEMENT DEVELOPPEMENT DURABLE

Rédaction : Léo BOULANGER Relecture : Jean-Philippe REGAIRAZ

NOTE

REGION GRAND EST

FICHE DE CALCUL LIGNE FERROVIAIRE

LAEQ SNCF Réseau IDF 2018 _V2

Ligne n° : 146 000 Segment de ligne n° : 1787 Tronçon n° : 0
de : Wissembourg à : Haguenau
du km : 24,359 au km : 57,858
Vitesse maximale permise sur le tronçon (a) : 130 km/h Distance de calcul 12 m

Catégorie de classement : **XXX**

LAeq (6h-22h) = 62,5 dB(A)

Catégorie de jour : **NC**

La distance de calcul est différente de 10 m.

LAeq (22h-6h) =

Catégorie de nuit : **NC**

Par mesure de sécurité, la zone géographique potentiellement exposée à des dépassements de seuils est définie à 20m du bord des voies.



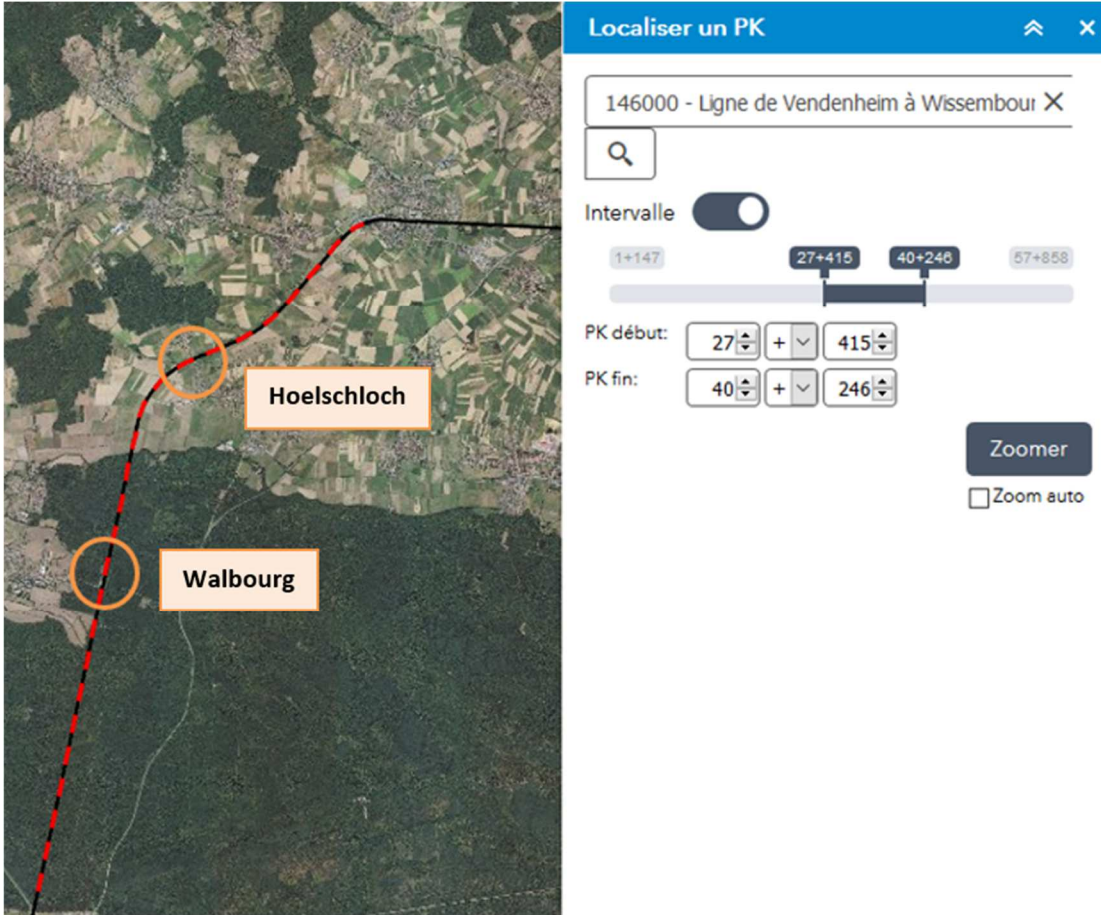
RÉSEAU

DIRECTION GENERALE INDUSTRIELLE & INGENIERIE
DÉPARTEMENT DEVELOPPEMENT DURABLE

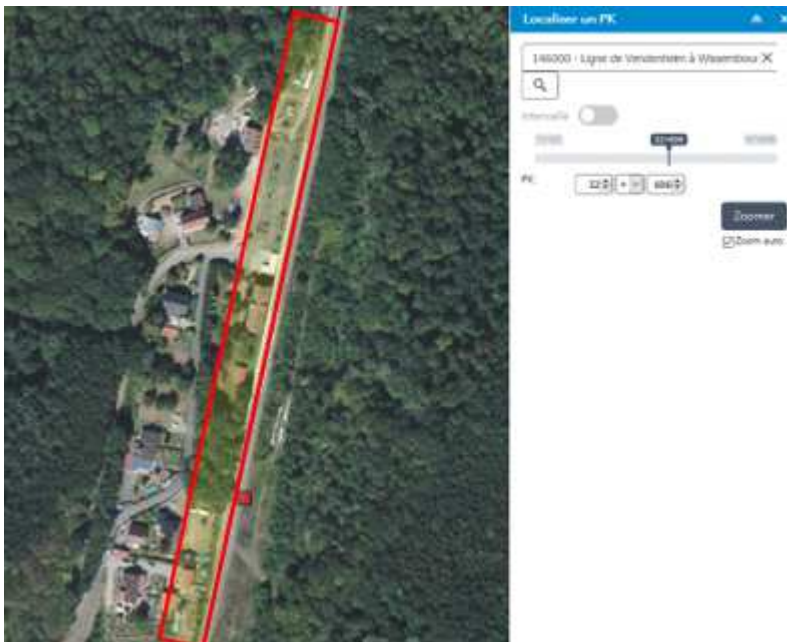
NOTE

Rédaction : Léo BOULANGER Relecture : Jean-Philippe REGAIRAZ

Tronçon n°2 : VU du PK 27+415 au 40+246



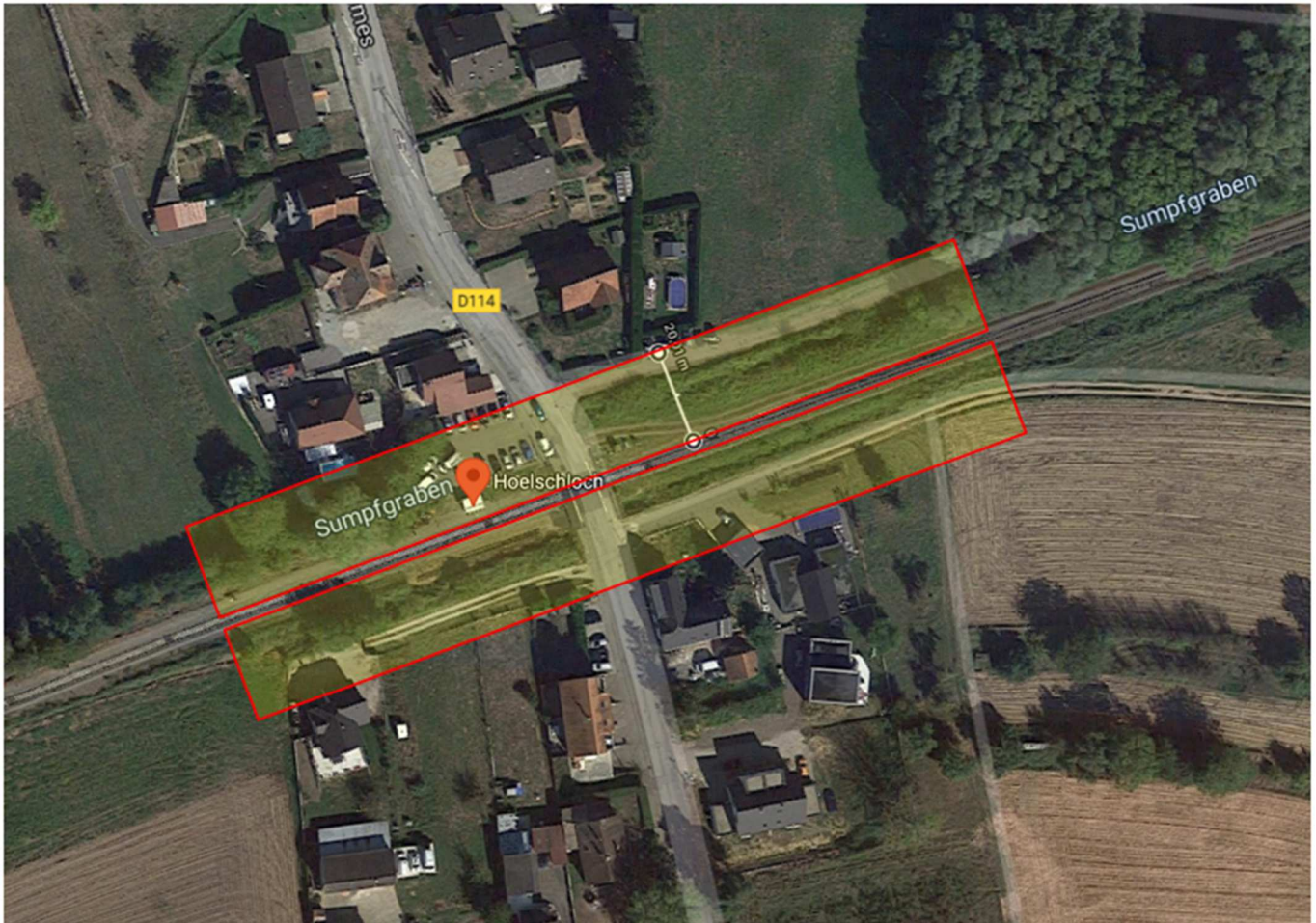
Focus Walbourg





Walbourg : 3 (4 ?) bâtiments identifiés

Focus Hoelschloch



Hoelschloch : 2 bâtiments identifiés

Bilan tronçon n°2 : 5 (6 ?) bâtiments identifiés

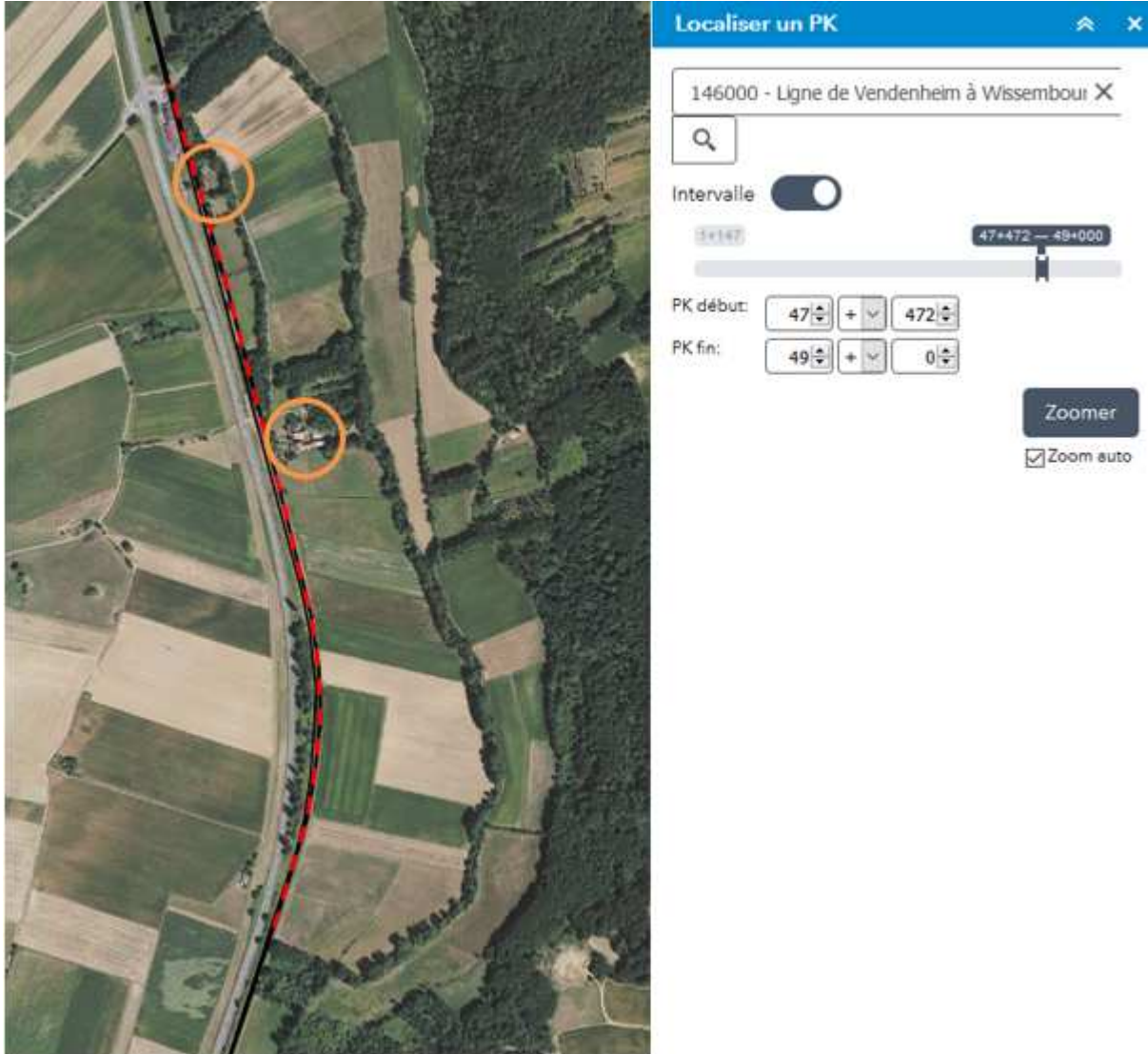


RÉSEAU

DIRECTION GENERALE INDUSTRIELLE & INGENIERIE
DÉPARTEMENT DEVELOPPEMENT DURABLE

NOTE
Rédaction : Léo BOULANGER Relecture : Jean-Philippe REGAIRAZ

Tronçon n°5 : VU du PK 47+472 au 49+000





Tronçon n°5 : Secteur nord : 1 bâtiment ?, secteur sud : pas de bâtiments dans la bande de 20m

Bilan tronçon 5 : 1 bâtiment



RÉSEAU

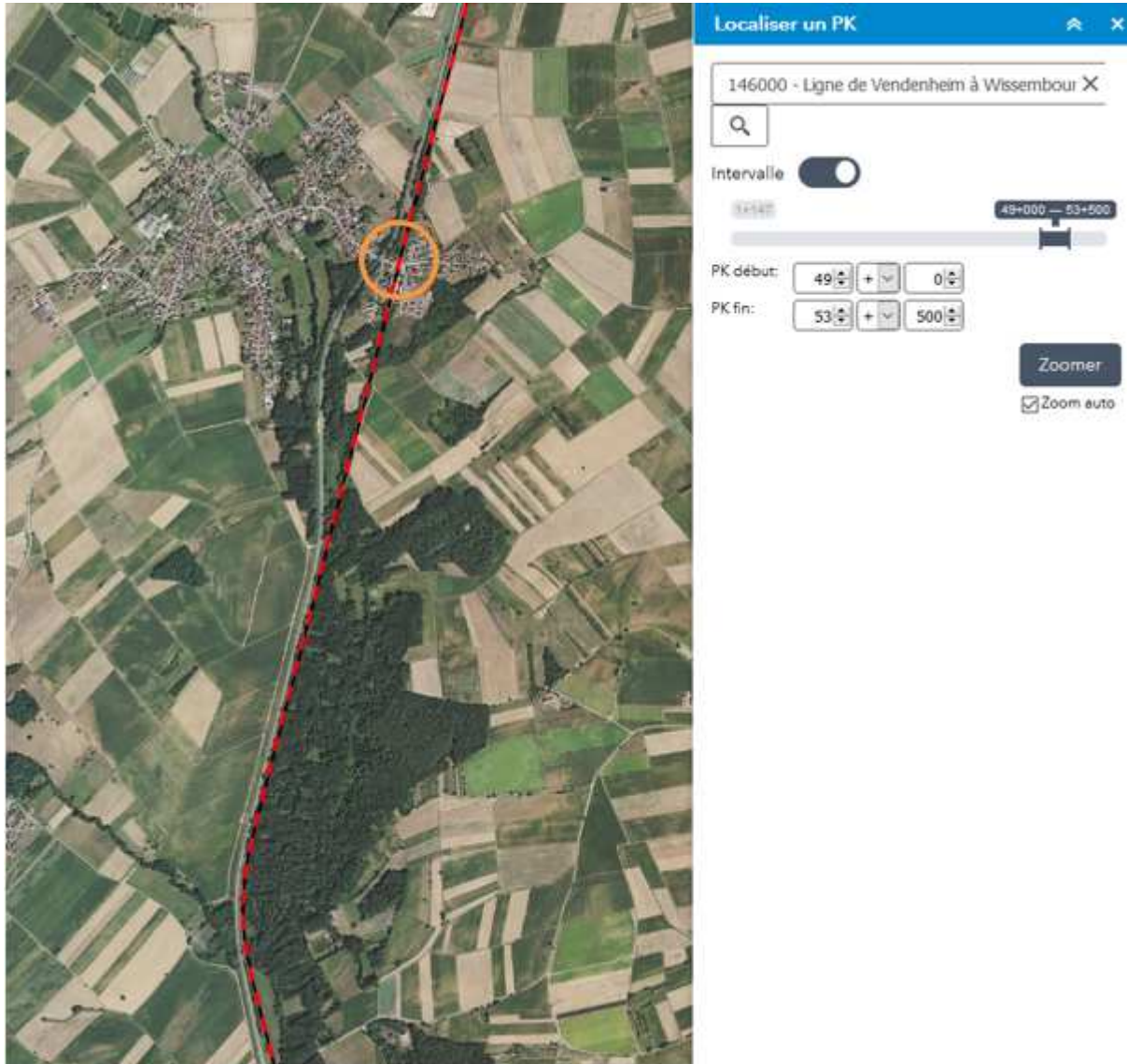
DIRECTION GENERALE INDUSTRIELLE & INGENIERIE

DÉPARTEMENT DEVELOPPEMENT DURABLE

Rédaction : Léo BOULANGER Relecture : Jean-Philippe REGAIRAZ

NOTE

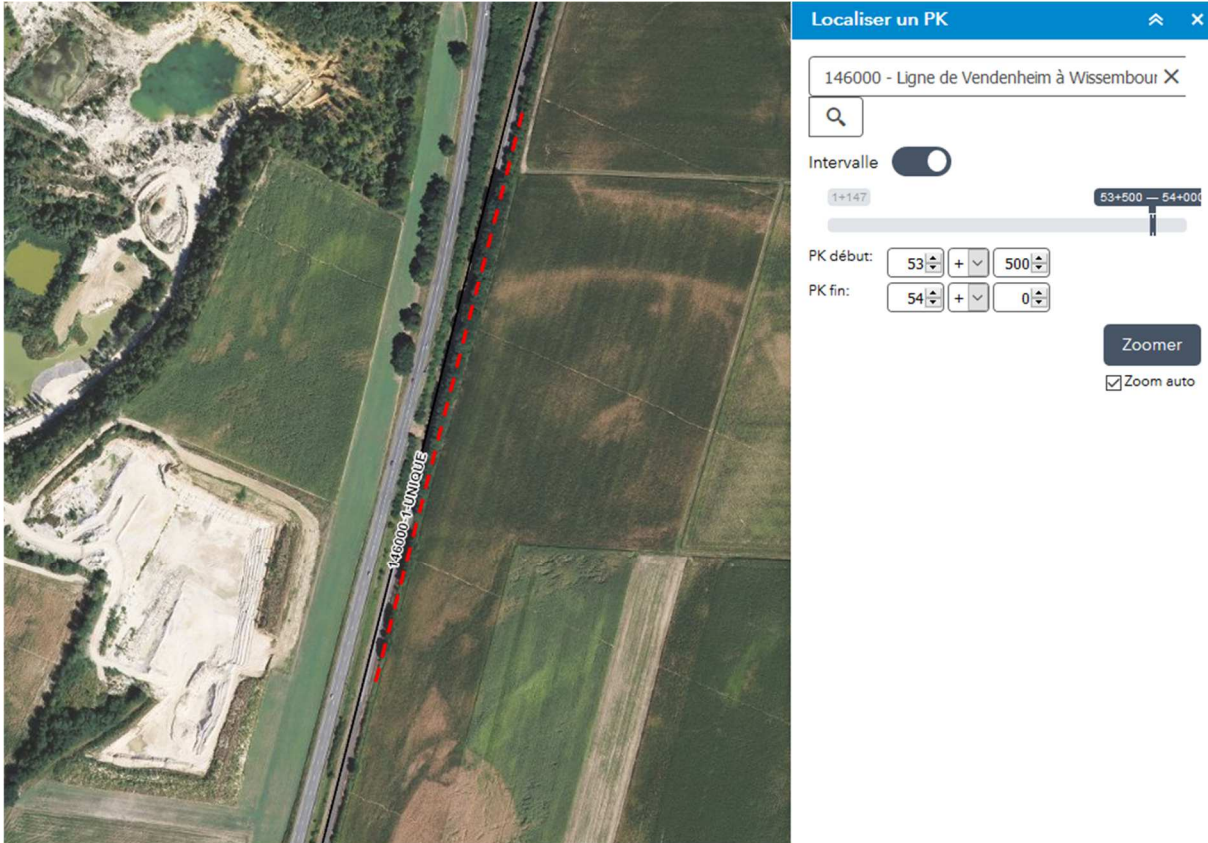
Tronçon n°6 : VU du PK 49+000 au 53+500





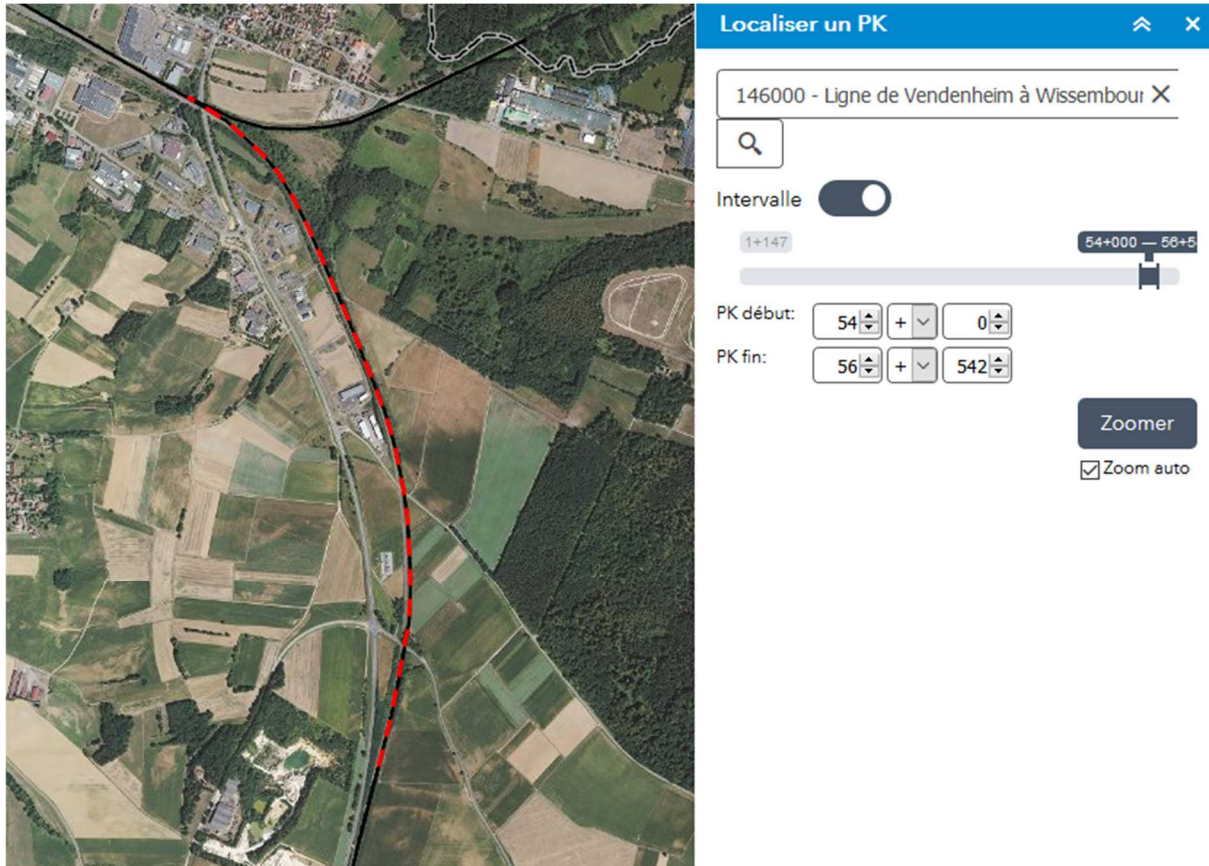
Tronçon n°6 : Bâtiment de la gare + 2 bâtiments ?

Tronçon n°7 : VU du PK 53+500 au 54+000



Tronçon n°7 : Pas d'habitation le long de ce tronçon.

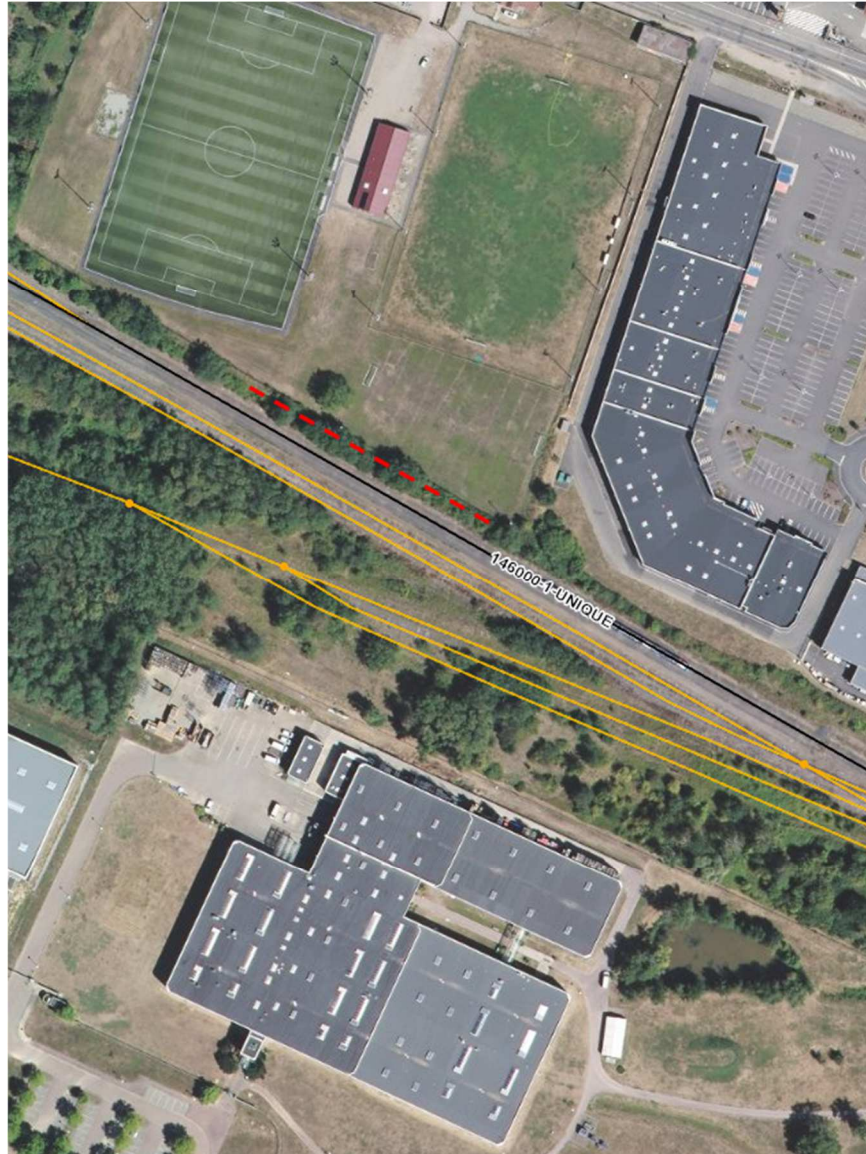
Tronçon n°8 : VU du PK 54+000 au 56+542



Tronçon n°8 : Pas d'habitation concernée, les bâtiments les plus proches font parties dans la zone d'activité d'Haguenau.

NOTE

Tronçon n°10 : VU du PK 56+900 au 57+000



Localiser un PK ⬆ ✕

146000 - Ligne de Vendenheim à Wissembour ✕

Intervalle

1+147 56+900 — 57+

PK début: 56 + 900

PK fin: 57 + 0

Zoom auto

Tronçon n°10 : Pas d'habitation concernée, les bâtiments les plus proches font parties dans la zone d'activité d'Haguenau.

9. Conclusion

Six tronçons ont été identifiés comme ayant un impact acoustique significatifs suite à la modification d'infrastructure de la ligne :

N°	TRONÇON	TRAVERSES	RAILS	IMPACT
2	VU* du PK 27+415 au 40+246	Traverses béton	LRS	+ 2,5 dB(A)
5	VU* du PK 47+472 au 49+000	Traverses béton	LRS	+ 2,5 dB(A)
6	VU* du PK 49+000 au 53+500	Plancher mixte (64% de traverses béton)	LRS	+ 2,5 dB(A)
7	VU* du PK 53+500 au 54+000	Traverses béton	LRS	+ 2,5 dB(A)
8	VU* du PK 54+000 au 56+542	Traverses béton	LRS	+ 2,5 dB(A)
10	VU du PK 56+900 au 57+000	Traverses béton	LRS	+ 2,5 dB(A)

Le long de ces tronçons, environ 10 bâtiments ont été repérés à une distance inférieure à 20m du bord des voies. Ces bâtiments seront donc potentiellement exposés à des niveaux de bruits supérieurs aux seuils imposés par la réglementation. La nature exacte de ces bâtiments reste à vérifier afin de s'assurer qu'il s'agit bien d'habitations.

Une vérification du niveau sonore réel sur ces habitations sera à réaliser en phase ultérieure. Si les dépassements du seuil de LAeq(6h-22h) =63 dB(A) sont avérés sur les bâtiments identifiés dans la présente note, un éventuel renforcement de l'isolation de façade sera prévu si l'isolation actuelle de ces bâtiments n'est pas suffisante.



R É S E A U

DIRECTION GENERALE INDUSTRIELLE & INGENIERIE

NOTE

DÉPARTEMENT DEVELOPPEMENT DURABLE

Rédaction : Léo BOULANGER Relecture : Jean-Philippe REGAIRAZ

Annexe : données de trafics

Trajet n° T1

Wissembourg	06:07	06:40	07:30	08:48	10:40	12:30	14:02	15:51	17:41	18:21	19:21	20:37
Haguenau	06:38	07:13	08:02	09:16	11:05	13:10	14:27	16:16	18:15	18:46	19:46	21:02
	X76500	B83500	2 - X76500	B83500	B83500	X76500	2 - X76500	B83500	X76500	2 - X76500	B83500	2 - X76500
	US (4c)	US (6c)	UM (6c)	US (6c)	US (6c)	US (4c)	UM (6c)	US (6c)	US (4c)	UM (6c)	US (6c)	UM (6c)

Trajet n° T2

Haguenau	06:40	08:11	09:58	11:45	13:14	14:29	16:44	17:42	18:17	18:48	19:16	19:48
Wissembourg	07:16	08:41	10:25	12:12	13:47	14:56	17:14	18:15	18:54	19:14	19:53	20:22
	2 - X76500	B83500	B83500	2 - X76500	2 - X76500	B83500	X76500	2 - X76500	B83500	B83500	X76500	2 - X76500
	UM (6c)	US (6c)	US (6c)	UM (6c)	UM (6c)	US (6c)	US (4c)	UM (6c)	US (6c)	US (6c)	US (4c)	UM (6c)

			Jour	Soir	Nuit	
T1	Wissembourg	Haguenau	12	8	4	0
T2	Haguenau	Wissembourg	12	7	5	0
			24	15	9	0

1- Tableau des trafics actuels

Trajet n° T1

Wissembourg	05:35	05:52	06:35	06:52	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35
Haguenau	05:57	06:34	06:57	07:34	07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57
	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500
	US (4c)	US (6c)	UM (10c)	US (6c)	UM (10c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)

Trajet n° T2

Haguenau	06:02	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	17:26	18:02	18:26	19:02	20:02	21:02	22:02
Wissembourg	06:24	07:24	08:24	09:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:07	18:24	19:07	19:24	20:24	21:24	22:24
	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500	B83500
	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)	US (6c)	UM (10c)	US (6c)	UM (10c)	US (4c)	US (4c)	US (4c)

			Jour	Soir	Nuit	
T1	Wissembourg	Haguenau	19	13	4	2
T2	Haguenau	Wissembourg	19	12	6	1
			38	25	10	3

2- Tableau des trafics futurs

DIRECTION TERRITORIALE GRAND EST

15, rue des Francs Bourgeois
67082 STRASBOURG Cedex
Tél. : +33 (0)9 88 81 69 00

La Directrice Territoriale

Madame Carole HOHWILLER
Rapporteuse de l'Autorité
Environnementale
CGEDD/AE
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex

Strasbourg, le 07 septembre 2021

Références : D-21-168-PMOA-FK/AD
Affaire suivie par : Florence KRAEMER
florence.kraemer@sncf.fr
☎ : 06 12 44 70 27

Madame,

Dans votre courrier du 14 juin 2021, vous faites part à SNCF Réseau d'une demande de complément portant sur une étude acoustique détaillée, à réaliser dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas concernant le projet « d'amélioration de la desserte transfrontalière Haguenau-Wissembourg-Neustadt ».

Tout d'abord, je souhaiterais préciser que l'opération dite « d'amélioration de la desserte transfrontalière Haguenau-Wissembourg-Neustadt » est de nature strictement qualitative. Elle a pour objet d'améliorer l'attractivité de la ligne par :

- une desserte transfrontalière directe entre la France et l'Allemagne, sans rupture de charge à Wissembourg,
- la formation de rames jumelées à Wissembourg pour ajuster l'offre de sièges en heures de pointe.

Pour pouvoir réaliser ces deux fonctionnalités en gare, il y a lieu :

- de gagner plusieurs minutes en ligne avec un relèvement de vitesse à 130 km/h et un raccourcissement de l'évitement de Soultz,
- de réaménager le plan de voie de Wissembourg pour permettre des entrées-sorties simultanées dans cette gare.

Ces travaux ne conditionnent pas techniquement le développement quantitatif de l'offre ferroviaire sur la section Haguenau-Wissembourg.

En effet, la capacité actuelle de la ligne permettrait déjà d'assurer l'offre de transport journalière dans un objectif de 38 circulations ferroviaires quotidiennes dans la tranche horaire 5h30 - 22h30, déployées de manière concomitante ou non avec la réalisation des travaux de relèvement de la vitesse de circulation à 130 km/h sur la section Haguenau-Wissembourg. C'est d'ailleurs pour cela

que la Région Grand Est, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, a d'ores et déjà engagé une commande de matériels roulants supplémentaires.

Pour l'élaboration du diagnostic acoustique intégré au dossier de cas par cas, nous nous sommes appuyés sur la réglementation en vigueur.

L'article R.571-45 du code de l'environnement stipule qu'« est considérée comme significative, au sens de l'article R. 571-44, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés à l'article R. 571-46, et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme [...], serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation ».

Comme précisé par la circulaire du 28 février 2002, « on examinera, pour chaque période réglementaire, la différence entre la contribution sonore à terme après travaux modificatifs (situation après travaux) et la contribution sonore à terme sans travaux modificatifs (situation de référence). La situation à terme après travaux couvre la durée de vie de l'infrastructure. Par souci de cohérence avec les évaluations conduites par ailleurs pour une opération donnée, la situation après travaux sera appréciée en général sur une période de vingt ans. »

Dans le cadre de notre projet, le relèvement de la vitesse commerciale n'est pas le générateur de l'augmentation de la desserte sur la ligne étudiée. La comparaison doit donc bien se faire entre la situation de référence (38 trains/jour) et la situation de projet à terme. Il en résulte que le diagnostic acoustique qui a été fourni avec la demande d'examen au cas par cas a été établi sur la base de la réglementation en vigueur et ne devrait pas être complété à ce stade.

La poursuite des études du projet permettra d'affiner l'appréciation des effets du relèvement de vitesse sur l'environnement et, le cas échéant, de définir les mesures éventuelles qui pourront être mises en œuvre.

Je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de ma considération distinguée.

Laurence BERRUT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'LBerrut', with a horizontal line underneath.

Directrice Territoriale