

RCEA Mag

Route Centre-Europe Atlantique en Saône-et-Loire

L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DE NOS CHANTIERS

DÉCRYPTAGE

**NOUVEAU PONT-RAIL
À BLANZY**

FOCUS

**UNE PÊCHE DE
SAUVEGARDE RÉUSSIE**

GRAND ANGLE

**ZOOM SUR LES
AMÉNAGEMENTS ACOUSTIQUES**

SOMMAIRE

ÉVÈNEMENT	3
Deux nouvelles sections de la RCEA mises en service	
ARRÊT SUR IMAGES	4 - 5
Retours sur les grands moments de 2023	
DÉCRYPTAGE	6 - 7
Opération coup de poing pour un ripage de pont millimétré	
SUCCÈS	8
Une démarche de concertation permanente et continue	
SUCCÈS	9
La RCEA, moteur de l'économie et de la desserte du territoire	
TALENT	10
Profession écologue	
FOCUS	11
Un nouvel habitat pour les poissons et amphibiens !	
FOCUS	12 - 13
Continuité écologique : un large dispositif pour protéger la faune	
GRAND ANGLE	14 - 15
Zoom sur les aménagements acoustiques	

Directeur de publication : Renaud DURAND, Directeur par intérim, DREAL Bourgogne-Franche-Comté • Comité de rédaction : J. VOULAND, F. PERRIGOUARD, M. BRENGARTH, O. ROQUE BEDEAUX, F. BRUN • N°ISSN : dépôt légal en cours • Conception : Stratis, Novembre 2023 • Photos : DREAL Bourgogne-Franche-Comté - ID Vidéo - SNCF Réseau

UN PROGRAMME ROUTIER ET ENVIRONNEMENTAL HORS NORME

Ce premier numéro du magazine « RCEA mag » est destiné à valoriser les différentes composantes de ce projet de mobilité.

Initié en 2014, le programme d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA en Saône-et-Loire constitue un programme d'envergure visant à sécuriser cet axe et à renforcer l'attractivité des territoires traversés. Il constituera aussi l'opportunité de réfléchir aux nouveaux axes de développement de la région Bourgogne-Franche-Comté, vers les grands ports de l'Atlantique mais aussi vers le Sud de l'Europe. Les services de l'État sont attentifs au respect des engagements pris : un chantier d'une telle ampleur doit être réalisé dans les meilleures conditions possibles pour les usagers, mais également les riverains, tout en respectant les coûts et les délais établis préalablement.

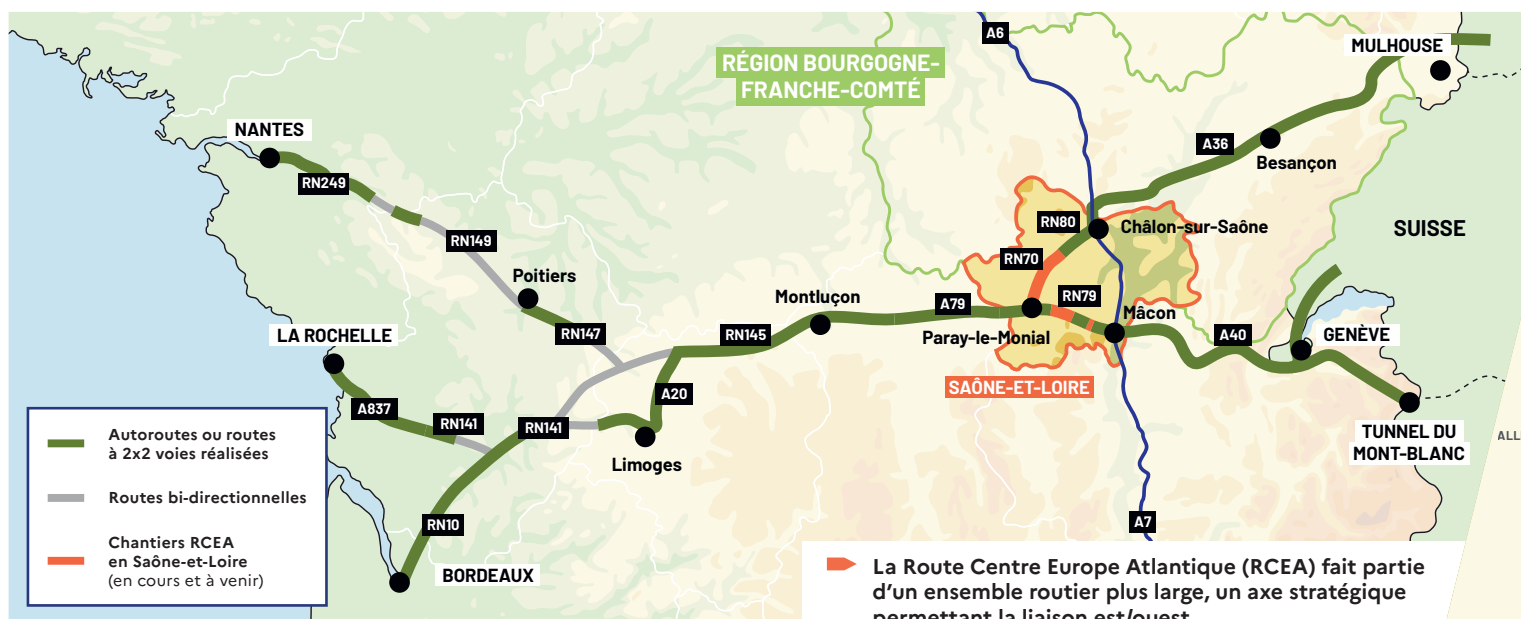


FRANCK ROBINE

Préfet de Région
Bourgogne-Franche-Comté

Quiconque emprunte cet axe largement plébiscité peut constater l'ampleur des travaux en cours. Il s'agit d'un chantier véritablement hors norme tant sur l'aspect routier que sur le volet environnemental.

C'est cet aspect plus méconnu que nous avons mis en lumière dans ce numéro à savoir le soin constant apporté par l'État à la bonne prise en compte des enjeux liés à l'environnement et au cadre de vie.





INAUGURATION

DEUX NOUVELLES SECTIONS DE LA RCEA MISES EN SERVICE !

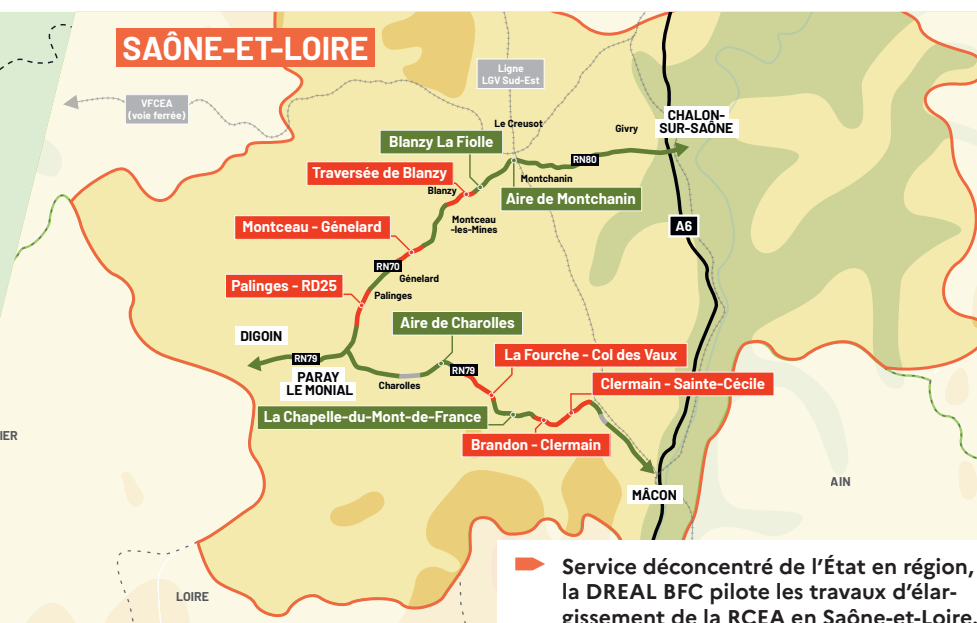
Mercredi 5 juillet, lors de l'inauguration de l'opération de la Chapelle-du-Mont-de-France et des premiers aménagements de l'opération Brandon-Clermain, le consensus était total : les réalisations d'envergure valorisent les compétences de tous les acteurs de la sécurisation de cet axe transversal.

Près de 50 élus et acteurs locaux ont assisté à cette inauguration en présence de MM. Yves Ségué, Préfet de Saône-et-Loire, Bertrand Veau, Conseiller Régional et André Accary, Président du Département de Saône-et-Loire ainsi que Benjamin Dirx, Député de Saône-et-Loire. Largement relayé dans la presse régionale et nationale, ce moment a marqué l'aboutissement d'une étape du programme de mise à 2x2 voies de la RCEA en Saône-et-Loire.

UNE COMMUNICATION SOIGNÉE

Lors de cette journée, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Bourgogne-Franche-Comté (DREAL BFC) a présenté une large gamme d'outils de communication sur le programme et sur l'avancement des opérations : plaquettes, supports pédagogiques, site internet dédié, films... Ce dispositif de communication à portée pédagogique vise à éclairer grand public et élus sur les enjeux du programme d'accélération de la RCEA et les bénéfices apportés pour la sécurité et l'attractivité du territoire.

UNE NOUVELLE ÉTAPE FRANCHIE POUR L'UN DES PLUS IMPORTANTS PROGRAMMES ROUTIERS DE L'ÉTAT

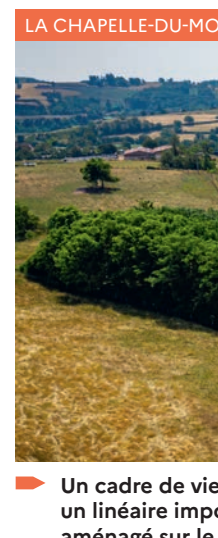


Service déconcentré de l'État en région, la DREAL BFC pilote les travaux d'élargissement de la RCEA en Saône-et-Loire.



RETOUR SUR LES GRANDS MOMENTS DE 2023

En 2023, les opérations et les chantiers de la RCEA en Saône-et-Loire ont connu de nombreuses avancées. Retour en images sur plusieurs temps forts de l'année écoulée.





ANDRÉ ACCARY

Président
Département
de Saône-et-Loire

« Finaliser la mise en 2x2 voies de la RCEA en Saône-et-Loire d'ici à la fin de cette année, c'était bien notre objectif en 2018 lorsque nous, **Département de Saône-et-Loire**, avons annoncé apporter, aux côtés de l'Etat, un concours financier de 58 millions d'euros à la rénovation de cette route nationale.

Un dossier sensible, vieux de 60 ans, dont je me suis emparé dès le début de mon élection à la tête du Département. Après 60 ans de projets reportés, de discours, d'intentions non suivies d'effets, d'accidents trop souvent dramatiques, il était évident qu'un financement autre que celui de l'Etat était nécessaire pour faire bouger les lignes. Un constat partagé par le conseil d'Orientaion des infrastructures du 1er février 2018. C'est pourquoi, fort de cette opportunité, j'ai souhaité mettre autour de la table tous les acteurs du projet pour impulser ce coup d'accélérateur. Dès lors dans la foulée, le Département a décidé, aux côtés de l'Etat, d'apporter un concours financier de 58 millions d'euros, suivi par la Région pour la même somme ; la CUCM pour 10 millions d'euros et l'Etat 202 millions d'euros. S'en est alors suivie une nette accélération des opérations de mise à 2x2 voies de la RCEA en Saône-et-Loire jusqu'à cette série d'aléas indépendants de notre volonté à tous qui ont quelque peu perturbé nos prévisions... crise sanitaire, guerre en Ukraine, inflation, difficulté d'approvisionnement des matériaux, et l'annonce du Préfet de Région, début 2021, que les travaux présentaient un net dépassement de l'enveloppe financière de l'ordre de 85 millions d'euros, ce qui pouvait occasionner un report de la fin des travaux.

C'est pourquoi après plusieurs réunions de travail à l'initiative du Préfet de Région, nous avons réussi à trouver un accord financier portant un engagement supplémentaire de l'Etat à 57 millions d'euros, celui de la Région et du Département à 6 millions d'euros chacun, soit pour notre collectivité un engagement total de 64 millions d'euros.

Aujourd'hui, malgré ces rebondissements, ce chantier d'envergure suit son cours car plus des trois quarts de la RCEA sont en 2x2 voies, sécurisées et gratuites pour tous.

Alors si tout n'est pas parfait, je salue le respect des engagements de chacun pour la sécurisation de cette route nationale stratégique et l'attractivité de la Saône-et-Loire. »



OPÉRATION COUP DE POING POUR UN RIPAGE DE PONT MILLIMÉTRÉ

En avril 2023, l'opération de la traversée de Blanz y a été le théâtre d'une intervention de génie civil spectaculaire : le ripage d'un pont-rail orchestré par SNCF Réseau.

Une course contre la montre de 72 heures s'est véritablement enclenchée, pour le groupement d'entreprises piloté par Bouygues TP afin de créer une brèche dans le talus ferroviaire existant et y faire glisser un ouvrage d'art de 1 500 tonnes construit à proximité !

72H POUR TRANSFORMER UN TALUS FERROVIAIRE EN PONT-RAIL !

Pour allonger le pont-rail à Blanz y, sur la ligne entre Montchanin et Paray-le-Monial, il fallait construire un pont (14 mètres de large, 30 mètres de long et 5 mètres de hauteur) à proximité de son emplacement définitif, puis l'y déplacer une fois terminé. Programmée 3 ans à l'avance par SNCF Réseau, cette opération menée sous interruption du trafic ferroviaire a été lancée le 23 avril. Les entreprises disposaient alors d'un créneau d'un peu moins de 72 heures pour déplacer l'ouvrage depuis son site de construction, terrasser et remblayer, puis remettre la plateforme ferroviaire en service.

UN OUVRAGE D'ART CONSTRUIT SIX MOIS AVANT

Pour préparer cette opération, un autre compte à rebours avait été déclenché. En 6 mois, le pont-rail devait être construit. Une grue de 600 tonnes avec une flèche de 54 mètres, a été installée afin de déplacer les éléments utiles à la construction.

Ce pont-rail a pris place sur une plateforme en béton recouverte d'un film plastique enduit de graisse pour faciliter l'opération de ripage.

TOP DÉPART DU RIPAGE

L'opération a nécessité une piste de ripage de plus de 65 mètres de longueur et le positionnement de deux vérins hydrauliques aux extrémités pour pousser l'ouvrage.

Pour veiller au bon déroulement du ripage, une centrale de commande destinée à gérer la poussée, installée à l'arrière du pont-rail, a été pilotée par environ 25 agents en double poste.



CHRISTOPHE GAVOILLE

Chef de projet
SNCF Réseau

Quel a été le temps de préparation de cette opération ?

« 3 ans sont nécessaires pour anticiper une telle opération avec l'engagement des études d'avant-projet (APO). Le temps de préparation est d'environ 6 mois. La préfabrication de l'ouvrage a débuté en novembre 2022 et l'opération de poussage de l'ouvrage (ou ripage) à son emplacement définitif a eu lieu fin avril 2023. »

Quels étaient les différents acteurs ?

« SNCF Réseau a travaillé avec la Mairie de Blanz y, un tiers pour l'occupation d'un terrain et la DREAL BFC pour la partie financière. Une nécessaire coordination est également intervenue avec les entreprises exerçant sur le chantier : le groupement BOUYGUES/DVF pour la partie exécution du chantier et enfin le bureau d'études SPECIES pour le suivi écologique et environnemental du chantier. »

Un enjeu technique ou un enjeu de coordination ?

« En effet deux enjeux forts : d'une part préparer la fermeture de la ligne ferroviaire, et d'autre part mettre à disposition de la DREAL BFC au 2ème semestre 2023 le nouvel ouvrage pour répondre aux impératifs calendaires de réalisation pour les travaux de la RCEA. »

1 500 tonnes :
poids du pont-rail

120 minutes pour la mise en place
du nouvel ouvrage

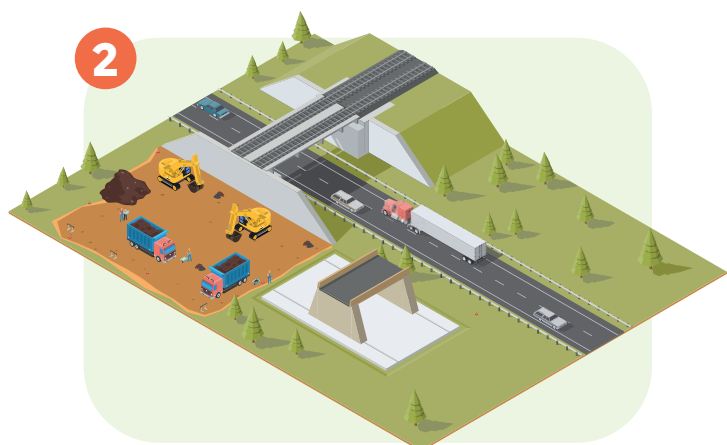


UN DÉFI TECHNIQUE EN 3 ÉTAPES

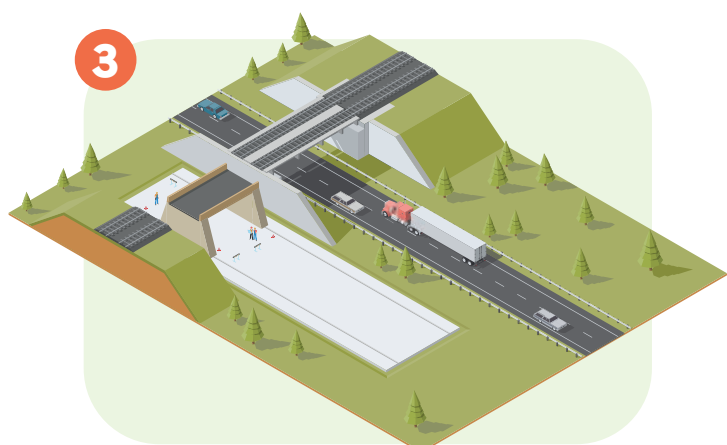
Le ripage du pont-rail a été réalisé le jeudi 27 avril 2023 de 8h30 à 10h30. Afin de positionner l'ouvrage à son emplacement définitif, une tranchée de 30 mètres a été creusée dans le talus ferroviaire.



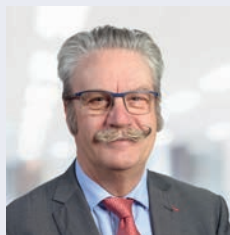
CONSTRUCTION DE LA PLATEFORME



RÉALISATION DU NOUVEAU PONT-RAIL ET DES TERRASSEMENTS



RIPAGE DU PONT-RAIL VERS SON EMPLACEMENT DÉFINITIF



MICHEL NEUGNOT

1^{er} Vice-Président
en charge des mobilités
Région Bourgogne-Franche-Comté

« Grâce à son passé industriel glorieux et toujours très prégnant (1^{ère} région industrielle de France en poids de PIB) et à sa position géographique, la Bourgogne-Franche-Comté est au cœur des échanges en France naturellement et en Europe, comme porte d'entrée vers la Suisse et l'Allemagne. Les grands axes structurants de communication routiers, ferroviaires et fluviaux qui traversent la Bourgogne-Franche-Comté sont reconnus comme autant de corridors européens. Ils permettent aussi d'irriguer des territoires traversés qui connaissent de fortes contraintes d'accessibilité.

La Région, acteur de votre mobilité.

Acteur majeur de l'intermodalité, la Région Bourgogne-Franche-Comté travaille à la structuration d'une chaîne complète qui assure la complémentarité des offres de mobilité sur le territoire régional. Notre volonté, le bon moyen de transport, au bon endroit, au bon moment, à un prix acceptable par les voyageurs et à un coût soutenable par la collectivité avec comme objectif le développement durable : routes, rails, voies d'eau... Elle a placé l'utilisateur au cœur de sa stratégie pour permettre aux habitants et acteurs du territoire de se déplacer plus facilement, en toute sécurité, et aux marchandises de circuler, tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre.

Un projet de sécurisation et de desserte du territoire

Aux côtés de l'État et des collectivités partenaires, la Région Bourgogne-Franche-Comté a ainsi apporté son concours financier à hauteur de 31,5 millions d'euros au programme d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA. Facilitateur des échanges économiques en reliant les zones d'habitat aux pôles d'emplois de la région, la sécurisation de cet axe stratégique contribue à l'accessibilité du territoire pour ses habitants et tous les acteurs économiques. C'est un facteur d'attractivité supplémentaire pour nos bassins de vie et l'emploi.

Un réseau ferroviaire modernisé

C'est la priorité régionale ! La Région Bourgogne-Franche-Comté entend tout mettre en œuvre pour améliorer et moderniser ces infrastructures afin de faciliter les déplacements décarbonés. Dans cet esprit, elle poursuit ses investissements dans les 200 gares et haltes de Bourgogne-Franche-Comté, elle veille à assurer la qualité et la pérennité des lignes, et à garantir sécurité et respect des temps de voyage en TER Mobigo. »



Découvrez la vidéo
en flashant le QR Code



UNE DÉMARCHE DE CONCERTATION PERMANENTE ET CONTINUE

Sur l'ensemble des opérations, une attention particulière est consacrée aux échanges avec les habitants et acteurs du territoire, ce qui facilite grandement l'acceptabilité des travaux...
Retour sur l'adaptation de 3 projets suite à une concertation fructueuse !

Aussi bien en amont pour calibrer les aménagements sur les usages, qu'en phase de travaux pour les adapter aux contraintes de circulation, de multiples rencontres et échanges interviennent avec les riverains, les usagers et les acteurs institutionnels et économiques. Un seul objectif : enrichir le projet pour l'adapter aux enjeux locaux !

LA CHAPELLE-DU-MONT-DE-FRANCE : UN PASSAGE POUR LES CONVOIS

Pour donner suite à des rencontres avec les acteurs de la zone industrielle des Prioies, les deux giratoires le passage inférieur permettant sa desserte ont été dimensionnés pour permettre la circulation des convois exceptionnels.

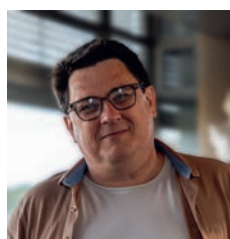


UNE NOUVELLE AIRE DE COVOITURAGE À NAVOUR-SUR-GROSNE

Fruit d'un dialogue constructif entre la Communauté de Communes Saint Cyr Mère Boitier et la DREAL BFC, la création d'une aire de covoiturage d'une capacité d'une dizaine de places verra le jour le long de la RD 987.

BRANDON-CLERMAIN : UNE NOUVELLE PISTE CYCLABLE

Les échanges entre la commune de Navour-sur-Grosne et la DREAL BFC ont permis d'acter le principe de réalisation d'un itinéraire cyclable pour permettre la circulation des cyclistes en toute sécurité, notamment des enfants se rendant à l'école.



HERVÉ MAZUREK

Maire
Ville de Blanzey

Comment appréhendez-vous, ainsi que les Blanzinois, les travaux en cours ?

« Pour tous les Blanzinois, ces travaux étaient très attendus. Ils s'avèrent indispensables pour le territoire mais aussi et surtout pour assurer la sécurité de tous. Certes, des désagréments existent mais ils sont gérés au jour le jour en lien avec les équipes travaux avec qui nous échangeons de manière régulière et constructive. »

Quel regard avez-vous sur le dispositif de communication déployé ?

« Le dispositif de communication omnicanal est riche et varié : en plus du site Internet dédié, plusieurs supports de proximité sont régulièrement actualisés. Ainsi, chacun peut avoir connaissance des différentes phases de travaux et trouver les réponses à ses questions. Il est indispensable de maintenir les efforts engagés dans ce domaine. »

Avez-vous un exemple d'une action de communication qui a porté ses fruits ?

« Avec une présentation synthétique et pédagogique, l'Info Chantier est un bon moyen de relayer les informations sur l'avancée des travaux. La création de supports dédiés aux commerces locaux s'est révélée nécessaire pour assurer la continuité de la vie économique locale. »

LA RCEA, MOTEUR DE L'ÉCONOMIE ET DE LA DESSERTE DU TERRITOIRE

Démarré en 2014, le programme d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA est avant tout au service de la sécurité routière... mais participe aussi à l'économie locale.

L'aménagement de la RCEA constitue un programme important de modernisation et de sécurisation de cet axe stratégique. Les réalisations viennent sécuriser cet axe qui présente un fort niveau de trafic notamment de poids-lourds. La réalisation de la mise à 2x2 voies s'accompagne d'une réduction du nombre d'accidents et de leur gravité par rapport à une route ordinaire, du fait des caractéristiques géométriques de la chaussée, mais aussi des services rendus aux usagers.

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Effet complémentaire, l'aménagement de la RCEA favorise également l'accessibilité du territoire pour tous les acteurs économiques, et donc l'attractivité des bassins de vie et d'emploi. Dès le démarrage du projet, la DREAL BFC a été attentive aux besoins et attentes du territoire. La RCEA joue un rôle de facilitateur des échanges économiques en reliant les zones d'habitat aux pôles d'emplois de la région. La fiabilisation des temps de parcours et la fluidifi-

cation du trafic constituent de vrais atouts pour le tissu économique. Par ailleurs, les chantiers engendrent des retombées positives sur le territoire (hébergement, consommations des ouvriers...). Ils présentent aussi de véritables opportunités pour l'emploi local. Par le biais des clauses des clauses d'insertion sociale 34 000 heures sont ainsi programmées sur les différentes opérations.

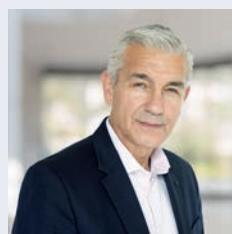


VINCENT MARTIN

Président

Fédération Régionale des Travaux Publics Bourgogne-Franche-Comté

« Les entreprises régionales de Travaux Publics participent activement à la construction de la RCEA, qui représente, au-delà du Département de la Saône et Loire, un axe national majeur. En Saône-et-Loire, les travaux publics représentent 50 entreprises et 1900 emplois non délocalisables ! Faciliter la mobilité et développer l'attractivité des territoires sont des enjeux essentiels pour notre profession. Les entreprises régionales, engagées dans la transition énergétique, mobilisent leur savoir-faire pour proposer des solutions innovantes et vertueuses. »



DAVID MARTI

Président

Communauté Urbaine Creusot Montceau

« Premier pôle industriel entre Paris et Lyon, la CUCM est aujourd'hui l'un des territoires français les plus emblématiques de l'industrie du futur. Orientées vers des activités de production et d'assemblage, les entreprises du territoire, sont également très actives en recherche et développement et résolument tournées vers l'innovation, individuelle et collective, pour s'adapter aux marchés de demain. Le territoire est aussi un territoire de recherche avec 2 laboratoires et d'enseignement supérieur avec 7 établissements et plus de 1 700 étudiants.

La Communauté Urbaine Creusot Montceau s'est mobilisée fortement aux côtés des autres collectivités pour obtenir l'accélération de la sécurisation et de la modernisation de la RCEA qui traverse son territoire.

Cette mobilisation se traduit par un engagement financier conséquent puisqu'il représente 15 millions d'euros de participation de la communauté urbaine au financement de l'infrastructure depuis 2016. A cela, il convient d'ajouter les travaux annexes que cela génère pour la collectivité, notamment en matière de réseaux d'eau, d'assainissement et de fibre, pour un montant de 4,5 millions d'euros. Notre communauté urbaine bénéficie d'un positionnement géographique sur les axes Nord/Sud et Est/Ouest, véritable atout pour les entreprises existantes et les porteurs de projets qui implantent leurs activités ici. L'un des enjeux pour soutenir le développement économique est de veiller à sa bonne connexion avec l'extérieur à l'échelle régionale, nationale et européenne. La desserte TGV, et le réseau très haut débit de la CUCM y contribuent, mais en la matière la RCEA est une infrastructure majeure pour répondre à cette nécessité d'une bonne connexion routière et d'une bonne desserte. **Ainsi, la participation de la CUCM aux côtés de l'Etat, de la Région et du Département pour financer la RCEA est en pleine cohérence avec son action volontariste en matière de développement économique.**

Ses infrastructures de communication en général et la RCEA en particulier contribuent à faire de la CUCM le « Territoire de tous les possibles ». »

PROFESSION ÉCOLOGUE

Écologue pour le bureau d'études Écosphère, Christian Xhardez appuie la DREAL BFC dans la mise en œuvre des mesures environnementales sur plusieurs opérations d'élargissement de la RCEA en Saône-et-Loire. Rencontre avec un homme passionné.



CHRISTIAN XHARDEZ

Écologue
Écosphère

Pourriez-vous définir simplement votre métier ?

« C'est un défi ! L'ingénierie écologique rassemble l'ensemble des techniques visant à améliorer et/ou restaurer la biodiversité ou le fonctionnement des écosystèmes.

Concrètement, sur un chantier, mes interventions comprennent notamment les opérations de suivi écologique des travaux, la recherche et la mise en œuvre des mesures de restauration de milieux naturels ou encore le suivi sur le long terme. »

Est-ce vrai qu'on vous surnomme le «Monsieur Environnement» ?

« Je suis effectivement les yeux de la DREAL BFC pour les aspects environnementaux sur le chantier. En priorité, je me focalise sur les mesures d'évitement sur une partie ou la totalité des secteurs présentant un enjeu environnemental : boisements, haies, mares, espèces à enjeux... Si on ne peut pas éviter, on met alors en œuvre des mesures de réduction. Elles

visent à réduire l'impact des travaux sur les milieux naturels : balisage des zones sensibles, pose de barrières anti-intrusion de la faune, précautions lors de l'abattage des arbres, aménagements visant l'amélioration de la transparence écologique de l'infrastructure... »

Et en dernier recours comment procédez-vous ?

« Si les impacts résiduels engendrés par le projet restent significatifs, des mesures de restauration de milieux naturels sont prises : creusement de mares, plantation de boisements, reméandrage de cours d'eau, plantation de haies... L'objectif est d'éviter absolument la perte nette de biodiversité. »

A vous entendre, c'est une méthode sur-mesure ?

« D'un point de vue environnemental, chaque chantier nécessite une approche sur mesure. Certains sont, par exemple, traversés par plusieurs cours d'eau, pour

lesquels je dois rester particulièrement attentif. Ainsi, le chantier de la RCEA s'organise autour des spécificités de chaque site. Deux exemples : des espèces protégées comme le trèfle semeur ou le crapaud sonneur à ventre jaune font l'objet de mises sous protection particulières sur certaines opérations. »

Comment sensibilisez-vous les équipes de travaux ?

« En matière d'environnement, pour qu'un chantier se passe bien, il faut anticiper. J'échange et partage mon expertise avec les professionnels, chefs de chantier et conducteurs de travaux. Je vérifie que toutes les précautions sont mises en place avant chaque phase de travaux. Tous les intervenants reçoivent sur site une formation et une sensibilisation aux questions environnementales. Ainsi, la vigilance des entreprises et des équipes travaux peut permettre d'identifier de nouvelles espèces protégées. »

ZOOM SUR L'ORCHIS DE FUCHS

Plutôt rare en Bourgogne-Franche-Comté, cette orchidée apprécie particulièrement les pelouses calcaires.

63 PIEDS D'ORCHIS DE FUCHS TRANSFÉRÉS !

Avant les travaux, un inventaire précis des espèces faunistiques et floristiques a été réalisé sur l'opération Palinges-RD25. 63 pieds d'orchidées, situés dans les emprises travaux, ont été transférés vers des sites hôtes présentant toutes les caractéristiques nécessaires à leur épanouissement.



Le transfert s'est déroulé pendant la période de fanaison.



UN NOUVEL HABITAT POUR LES POISSONS ET AMPHIBIENS !

Dans le cadre des nombreuses mesures de protection de l'environnement prises sur les chantiers de la RCEA, la Fédération de pêche de Saône-et-Loire a réalisé une pêche de sauvegarde sur l'opération Palinges-RD25.

Réalisée avant les travaux, cette opération a permis de prélever et de réintroduire les espèces présentes dans un lieu hors travaux plus propice à leur habitat. Ainsi, quatre personnes de la Fédération de pêche ont effectué le prélèvement à l'aide d'un matériel adapté. 250 épinoches et 3 grenouilles ont pu être déplacées vers l'aval et sauvées. 50 perches soleil ont également été pêchées, mais n'ont en revanche pas été réintroduites, car considérées comme préjudiciables au milieu naturel.

LA PÊCHE DE SAUVEGARDE

La pêche de sauvegarde protège les poissons lors d'événements pouvant induire un danger ou une menace. Il peut s'agir de faits naturels (sécheresse) ou anthropiques (travaux, vidange, entretien, pollution etc.). Concrètement, on capture des poissons du milieu concerné tout en les maintenant dans de bonnes conditions de bien-être, afin de les déplacer dans un milieu refuge et de les préserver. Elle peut se réaliser en cours d'eau (rivières, canaux) ou en plans d'eau.

UNE OPÉRATION METTANT EN LUMIÈRE NOTRE VOLONTÉ DE SAUVEGARDE DES ESPÈCES PROTÉGÉES.



VIRGILE FIELBARD

Chef de projet

Service d'Ingénierie Routière (SIR) de Moulins de la DIR Centre Est

Quel est le cadre de votre mission ?

« Maître d'oeuvre sur l'opération Palinges-RD25, le SIR de Moulins s'occupe de la conception et de la réalisation de tous les travaux pour l'élargissement de la RN70. »

Quels étaient les enjeux de l'opération de pêche de sauvegarde ?

« Le cours d'eau de La Fautrière présent sur l'opération Palinges-RD25 fait l'objet d'un reméandrage et d'une reconstitution de son lit naturel dans l'ouvrage hydraulique afin de préserver la biodiversité. Pour cela, une déviation temporaire du cours d'eau devait être réalisée en amont. Ainsi, pour préserver la faune piscicole à enjeux identifiée lors de l'inventaire faune et flore, la DREAL BFC a sollicité la Fédération de Pêche pour mener une opération de pêche de sauvegarde. »

Quelle technique est mise en œuvre pour prélever les poissons ?

« Une perche équipée d'un anneau délivrant un courant de faible intensité attire les poissons et les pousse à nager. Puis ils sont pêchés par une technique douce à l'aide d'une épuisette. Les espèces sont ensuite réintroduites en aval dans une zone hors emprise des travaux. »

Une opération méconnue ?

« Les usagers de la RCEA remarquent en priorité les travaux routiers, la construction d'ouvrages d'art mais perçoivent rarement ceux en lien avec l'environnement de part et d'autre de la route. L'opération de pêche de sauvegarde est peu courante. Dans le ruisseau de La Fautrière, un aménagement spécifique favorise le passage de la faune piscicole en période d'étiage. En effet un système de barrettes échancrées a été mis en place permettant, même en cas de faible débit, de concentrer les écoulements dans un unique chenal pour maintenir la circulation de la faune piscicole. »

CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE : UN LARGE DISPOSITIF POUR PROTÉGER LA FAUNE



Au premier coup d'œil, il est difficile de les apercevoir. Pourtant, ils sont bien présents. Vous ne le savez peut-être pas, mais de nombreux animaux passent en même temps que vous au-dessus ou en dessous des voies circulées. Comment ? Grâce à des dispositifs spécialement aménagés pour eux.

Sur la RCEA, des clôtures sont mis en place pour que les usagers circulent sans risque de collision avec les animaux. Dans ce contexte, la réalisation de passages à faune, aériens ou souterrains, maintient les continuités écologiques en permettant aux animaux de franchir les voies en toute sécurité.

DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS POUR LA FAUNE

Pour l'élargissement à 2x2 voies de la RCEA, les initiatives pour favoriser les continuités écologiques ne manquent pas ! Ces nombreuses réalisations ont pour but de préserver la biodiversité tout en garantissant la sécurité des usagers. Emblématiques dans ce domaine, des passages pour grande et petite faune sont réalisés. Ainsi, 13 nouveaux passages sont prévus dans le cadre du programme d'aménagement en cours.

DES AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS À LA TAILLE DES ESPÈCES

Les passages grande faune permettent aux animaux de transiter d'un secteur à un autre, avec un aménagement adapté aux spécificités des multiples espèces

vivant dans la région.

D'autres passages sous la chaussée, plus nombreux encore, favorisent la circulation de la petite faune et, pour certains, de l'eau.

Il existe aussi d'autres dispositifs comme les chiroducts, qui offrent la possibilité aux chauves-souris de voler à une bonne hauteur et d'éviter les collisions. Cette structure linéaire, détectée par les chauves-souris grâce à leurs ultrasons, les aide à traverser l'infrastructure.

Dans certains secteurs les ouvrages hydrauliques, permettant aux cours d'eau de traverser le route, sont équipés de banquettes latérales. Certaines espèces peuvent les emprunter, tout en gardant les pattes au sec ! Ce sont aujourd'hui 27 ouvrages hydrauliques qui ont été aménagés pour préserver la biodiversité.

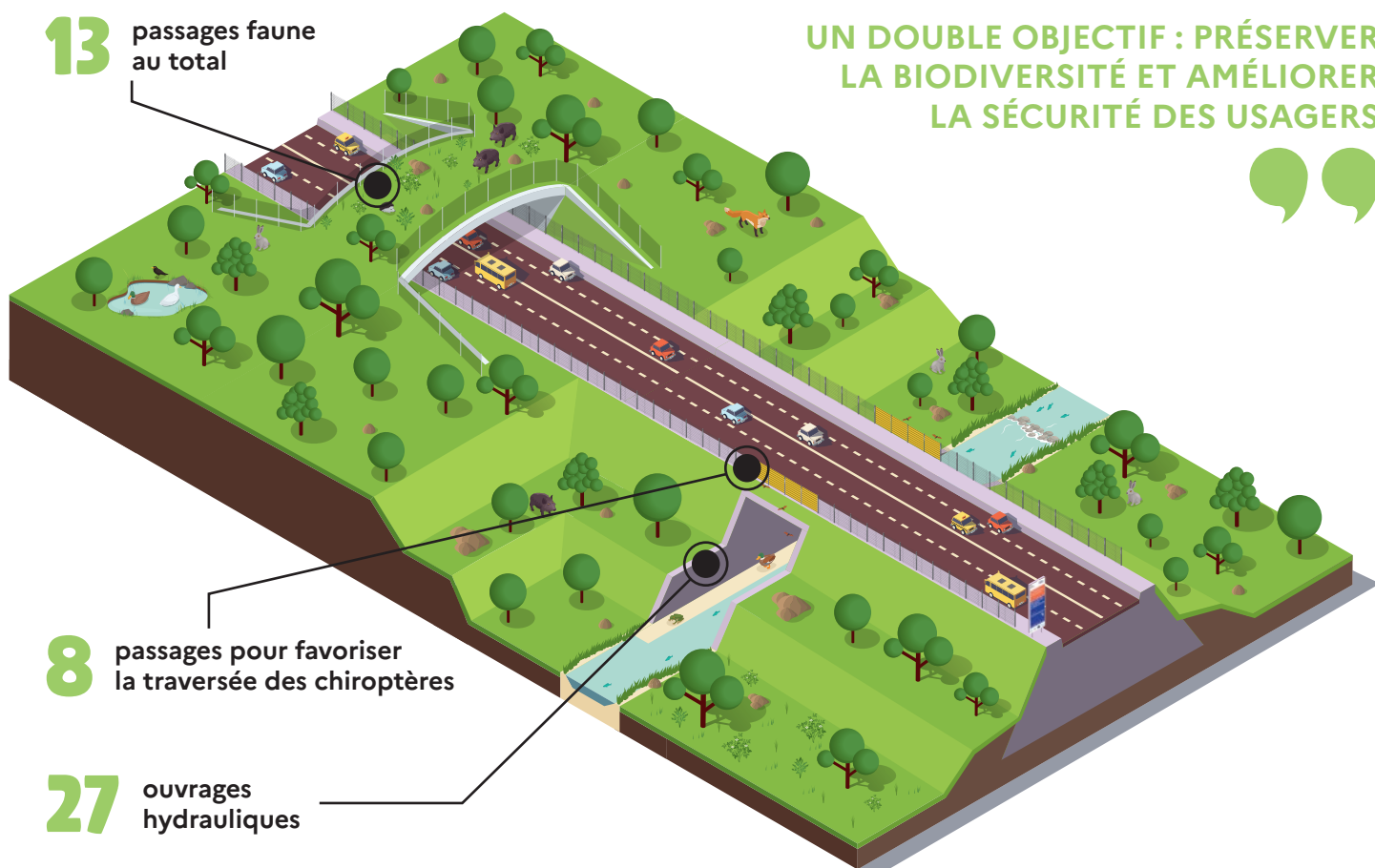
RENATURER ET RÉAMÉNAGER DES COURS D'EAU PROFITE À TOUT UN ÉCOSYSTÈME !

La question de l'eau constitue un volet essentiel du programme RCEA. Le réaménagement des rivières consiste à reconstituer des méandres pour donner au cours d'eau un tracé plus sinueux se

rapprochant de son style naturel. Ainsi, la faune et la flore aquatiques pourront mieux coloniser ce milieu renaturé.

ASSURER LA REPRODUCTION DES ESPÈCES GRÂCE AUX TRAVAUX DE RENATURATION

Sur tout le linéaire de la RCEA, plusieurs cours d'eau sont renaturés dans le cadre de mesures environnementales. Le réaménagement de leur lit, des berges et de la ripisylve assure le transport des sédiments et une continuité écologique pour la faune piscicole. Ils participent ainsi au maintien de la vie aquatique en préservant les habitats et les espèces. Les travaux sont aussi menés pour assurer la recolonisation de la zone par certaines espèces. A terme, c'est tout un écosystème qui profite de ce nouvel environnement.



QU'EST-CE QUE LA DÉMARCHE ERC ?

La prise en compte des enjeux environnementaux fait partie intégrante du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RCEA. La déclinaison de la séquence ERC «Éviter, Réduire, Compenser» définit des projets les plus sobres possibles dans leurs effets sur l'environnement.



L'application de la séquence ERC est essentielle et préalable à toutes les autres actions. Cela consiste déjà à éviter, autant que possible, les travaux pouvant avoir des impacts négatifs sur l'environnement avant de s'attacher à réduire ces impacts et enfin, à compenser ceux qui pourraient subsister à l'issue de la mise en place de cette démarche.

Dès les études préalables, afin d'appréhender les éventuels effets du projet sur la faune et la flore, la DREAL BFC fait réaliser un diagnostic écologique complet. Ces inventaires permettent de lister les différents types d'habitats et d'espèces faune/flore, de les classer en fonction de leur rareté et, par conséquent, de leur fragilité.

Cet état initial de la flore et de la faune cible les précautions à prendre pour préserver ces espèces à fort enjeu écologique. Le calendrier des travaux est ainsi bâti en harmonie avec la biologie des espèces, en respectant notamment les périodes de reproduction.

ÉVITER

Les mesures d'évitement peuvent consister à modifier le projet afin d'éviter un impact négatif, de « faire ou ne pas faire », de « faire ailleurs » ou de « faire autrement ».

RÉDUIRE

La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les effets sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Le projet d'aménagement favorise la transparence écologique et constitue à ce titre, une amélioration de la situation au regard des espèces animales locales. Plusieurs ouvrages hydrauliques sont par exemple équipés de banquettes en encorbellement pour les continuités écologiques de la faune semi-aquatique.

COMPENSER

En tout dernier lieu, lorsque les impacts résiduels sur l'environnement subsistent parce qu'ils n'ont pu être évités ou suffisamment réduits, la mise en œuvre de mesures compensatoires est nécessaire: recréation de mares à amphibiens, plantation de haies ou de boisements...

ZOOM SUR LES AMÉNAGEMENTS ACOUSTIQUES

Afin de limiter les nuisances sonores à proximité de la RCEA, des écrans acoustiques et des isolations de façade peuvent être mis en place. La DREAL BFC privilégie des écrans de béton de bois conjuguant des qualités à la fois techniques et esthétiques.

Dans le cadre d'un plan volontariste de réduction du bruit routier, la DREAL BFC aura mis en place à l'issue des travaux engagés, un linéaire de 13,2 kilomètres d'écrans acoustiques.

UNE TECHNOLOGIE DE POINTE QUI S'INTÈGRE DANS LE PAYSAGE

Dans ce béton innovant, les graviers ont été majoritairement remplacés par des copeaux de bois. Ceux-ci ont été préalablement étuvés puis traités, afin de rester stables et imputrescibles. Ce matériau composite est connu pour ses qualités en termes de durabilité et de performance acoustique.

La DREAL BFC porte une attention particulière à l'intégration de ses infrastructures dans l'environnement.

À titre d'exemple sur l'opération Brandon-Clermain, le rendu architectural des écrans a été élaboré en concertation avec l'architecte des bâtiments de France.

Le béton de bois permet ainsi d'assurer une parfaite cohérence architecturale sur l'ensemble du linéaire de l'infrastructure.

LA CONCERTATION AVEC LES HABITANTS

La prévention des nuisances sonores est une préoccupation majeure pour les habitants. La DREAL BFC a tenu à les associer en amont des travaux en organisant des réunions de concertation pour écouter et prendre en compte leurs attentes.

UN CHANTIER DANS LE CHANTIER !

Dans certains cas, lorsqu'il n'est pas possible de réaliser un écran acoustique, essentiellement pour les habitations isolées, une isolation de façade permet de limiter les nuisances sonores. Cela consiste à remplacer les fenêtres sur tout ou partie des façades des logements identifiés dans le cadre des études acoustiques.

4,4 km de protections déjà installées

8,8 km en cours d'installation



Découvrez la vidéo en flashant le QR Code



➤ Près de 3 km d'écrans acoustiques seront mis en place sur la Traversée de Blanzky.



BENOÎT MASSON

Directeur de projet EGIS
Opération Traversée de Blanzky

Quel était le cadre de votre mission ?

« Les études de projet commandées par la DREAL BFC comprennent une analyse acoustique visant à dimensionner les protections nécessaires et limiter le bruit routier pour les riverains situés à proximité de la RCEA.

En s'appuyant sur des mesures initiales sur site et des modélisations de la propagation du bruit, les acousticiens ont établi deux cartographies acoustiques des abords de la RCEA : avec et sans projet. »

Quels enjeux spécifiques à Blanzky ?

« Compte-tenu de son contexte urbain, la prise en compte de la prévention du bruit est primordiale. Ainsi, la construction d'écrans acoustiques a été validée comme solution de protection la plus complète. Au total, 7 820 m² de surface de panneaux antibruit seront installés sur 2 890 mètres dans les deux sens de circulation confondus. Les premiers seront opérationnels à l'été 2024, et tous les autres avant la fin de cette même année. »



MICHEL MISIAK

Riverain
de la RCEA à Blanzky

Comment appréhendez-vous les travaux en cours du programme RCEA ?

« Avec satisfaction puisque c'est un projet qui commence à remonter dans le temps. J'ai emménagé en 1980 à Blanzky et depuis le trafic a fortement augmenté et le bruit routier également. »

En tant que riverain, êtes-vous satisfait de la mise en place des écrans acoustiques ?

« Plus que satisfait car c'est un dispositif qui a fait ses preuves et qui est vraiment efficace comme en témoignent d'autres riverains déjà équipés. Les 3 km d'écrans acoustiques vont vraiment protéger le cadre de vie des Blanzynois et Blanzynaises. »

Pourquoi semblez-vous si impatient ?

« Je suis un fidèle supporter de l'OM : j'ai hâte de pouvoir inviter mes amis à regarder un prochain match Marseille/PSG sans aucun bruit de fond ! »

UN DISPOSITIF DE COMMUNICATION TOUS PUBLICS

INSCRIVEZ-VOUS A LA NEWSLETTER

Pour être informés en temps réel des dernières actualités travaux, vous pouvez vous abonner à la newsletter et au flashActu.



Inscrivez-vous à la Newsletter



RCEA-SAONEETLOIRE.FR
UN SITE INTERNET
CENTRALISANT L'INFORMATION



DES NEWSLETTERS
RÉGULIÈRES



DES INFOCHANTIERS
POUR UNE COMMUNICATION
DE PROXIMITÉ



DES VIDÉOS
« DANS LES COULISSES DES TRAVAUX »
SUR L'ACTUALITÉ DES CHANTIERS

