

ENQUETE PUBLIQUE

relative à

l'autorisation environnementale supplétive du projet de modernisation
de la section de la ligne ferroviaire n°415 000 du réseau SNCF
entre Dol-de-Bretagne et Dinan

Réalisée du 03 juin au 03 juillet 2019

DEUXIEME PARTIE

CONCLUSIONS MOTIVEES

Référence :

Enquête n° E1900073/35 du 03 avril 2019

Arrêté inter-préfectoral le 07 mai 2019

CE Bruno GOUGEON

Enquête n° E1900073/35 du 03 avril 2019

Conclusions Page 1 sur 20

SOMMAIRE

1. OBJET DE L'ENQUETE.....	5
1.1. PREAMBULE.....	5
1.2. OBJET DE L'ENQUETE.....	5
1.3. CADRE JURIDIQUE.....	5
2. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE. LE DOSSIER D'ENQUETE.....	5
2.1. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	5
2.2. LA PUBLICITE DE L'ENQUETE.....	5
2.3. INFORMATION DU PUBLIC.....	6
2.4. LE DOSSIER SOUMIS A ENQUETE.....	6
2.5. LE DOSSIER SOUMIS A ENQUETE.....	6
3. LE PROJET DESCRIPTION.....	7
3.1. LOCALISATION.....	7
3.2. DESCRIPTION DU PROJET.....	7
4. LE PROJET ASPECT ECONOMIQUE.....	8
5. CONCERTATION.....	9
6. AVIS DE LA MRAE ET DES PPA.....	10
7. L'ENVIRONNEMENT : FAUNE ET FLORE.....	10
7.1. LA FAUNE.....	10
7.2. LA FLORE EN PHASE TRAVAUX.....	10
7.3. LA FLORE EN PHASE D'EXPLOITATION.....	10
7.4. L'UTILISATION DES PRODUITS PHYTOSANITAIRES.....	11
8. L'ENVIRONNEMENT : LES ZONES HUMIDES.....	11
8.1. LES ZONES HUMIDES.....	11
8.2. LE SITE DE MINIAC-MORVAN.....	12
9. L'ENVIRONNEMENT : LES COURS D'EAU.....	12
10. L'ENVIRONNEMENT : IMPACTS SUR LES RESSOURCES EN EAU.....	13
10.1. IMPACTS EN PHASE TRAVAUX : EAUX SOUTERRAINES ET EAUX SUPERFICIELLES.....	13
10.2. IMPACTS EN PHASE D'EXPLOITATION : EAUX SOUTERRAINES ET EAUX SUPERFICIELLES.....	13
11. LES IMPACTS INDIRECTS SUR L'ENVIRONNEMENT.....	13
12. RISQUES ET NUISANCES.....	14
12.1. LE RISQUE INONDATION.....	14
12.2. NUISANCES : CHOIX DU MODELE ACOUSTIQUE.....	14
13. COMPATIBILITE AVEC LE SDAGE LOIRE-BRETAGNE ET LES SAGE.....	15
13.1. SDAGE LOIRE – BRETAGNE.....	15
13.2. LE SAGE DE LA RANCE, DU FREMUR ET DE LA BAIE DE BEAUSSAIS.....	15
13.3. LE SAGE DES BASSINS COTIERS DE LA REGION DE DOL-DE-BRETAGNE.....	16
14. EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS.....	16
14.1. LES EFFETS CUMULES.....	16
15. ANALYSE ET BILAN.....	17
16. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	19

LEXIQUE

AE	Autorité Environnementale
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
ARS	Agence Régionale de Santé
AVP	Avant Projet
BASIAS	Inventaire historique des sites industriels
BASOL	Base de données des sites pollués
BEV	Bande d'Eveil et de Vigilance
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
CGEDD	Conseil General de l'Environnement et du Développement Durable
COPIL	Comité de PILotage
CPER	Contrat de Plan Etat Région
dB	Décibel
DCE	Directive Cadre sur l'Eau
DOCOB	Document d'Objectif
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EBC	Espaces Boisés Classés
ERC	Eviter Réduire Compenser
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement.
IGN	Institut Géographique national
Leq	Niveau sonore moyen
MES	Matières En Suspension
NGF	Cote NGF-IGN 69
NO2	dioxyde d'azote
O3	Ozone
PAE	Plan d'Assurance environnement
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PK	Point Kilométrique
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PN	Passage à Niveau
POI	Plan d'organisation et d'Intervention
POS	Plan d'Occupation des Sols
PPRI	Plan de Prévention des Risques Inondations
PRA	Pont Rail
RAMSAR	Convention RAMSAR : zones humides pour les oiseaux d'eau
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SBC	Syndicat des Bassins Côtiers
SOGED	Schéma Organisationnel pour la Gestion et l'Elimination des Déchets
SOPAE	Schéma Organisationnel du Plan Assurance Environnement
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
TVB	Trame Verte et Bleue
ZH	Zone Humide
ZICO	Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
ZPS	Zone de Protection Spéciale Natura 2000 oiseaux
ZSC	Zone spéciale de Conservation Natura 2000 habitat faune flore

intentionnellement blanc

CONCLUSIONS

1. OBJET DE L'ENQUETE.

1.1.Préambule.

Le projet de renouvellement de la ligne ferroviaire Dol-Dinan a pour objectif de pérenniser l'infrastructure grâce à des travaux de renouvellement de la voie avec un relèvement de la vitesse de 100 km/h à 120 km/h. Cet objectif a été défini pour assurer une cohérence entre les tronçons normand et breton de la ligne, sachant que des travaux de renouvellement de voies ont déjà été réalisés entre Pontorson et Avranches en 2014.

Le tronçon compris entre Dinan et Pleudihen a fait l'objet d'un renouvellement de voie classique en 2013.

Les travaux de renouvellement de la voie, objets de l'enquête, concernent le tronçon entre Dol-de-Bretagne et Pleudihen.

Le projet consiste à réhabiliter une infrastructure existante en réalisant des travaux ponctuels (réfection d'ouvrages d'art et de la voie ferrée).

1.2.Objet de l'enquête.

L'enquête est réalisée en application de l'article L.181.1 du code de l'environnement.

Le projet est soumis à évaluation environnementale suite à la décision de l'Autorité Environnementale, après examen au cas par cas, en date du 19 février 2018.

Par ailleurs, le projet n'est soumis, au titre de la nomenclature « Loi sur l'eau » (article R.214-1 du code de l'environnement), qu'à déclaration. Ayant cependant été soumis à évaluation environnementale, et aucune autre procédure d'autorisation liée au projet n'étant susceptible de porter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, il passe sous le régime de l'autorisation environnementale.

L'enquête publique porte sur le projet. (Arrêté préfectoral, article 8, en PJ 1)

1.3.Cadre juridique.

Le commissaire enquêteur a été désigné par le Tribunal Administratif de RENNES, décision n° E1900073/35 du 03 avril 2019.

La Préfète de la Région Bretagne, Préfète d'Ille-et-Vilaine et le Préfet des Côtes-d'Armor ont pris un arrêté inter-préfectoral le 07 mai 2019.

2. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE. LE DOSSIER D'ENQUETE.

2.1.Le déroulement de l'enquête.

L'enquête s'est déroulée, sans incident, du 03 juin 2019 au 03 juillet 2019. Les permanences se sont tenues dans les Mairies de Plerguer, Pleudihen et Miniac-Morvan selon le planning de l'arrêté inter-préfectoral.

2.2.La publicité de l'enquête

Désignation du commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur a été désigné par le Tribunal Administratif de RENNES, décision n° E1900073/35 du 03 avril 2019.

La Préfète de la Région Bretagne, Préfète d'Ille-et-Vilaine et le Préfet des Côtes-d'Armor ont pris un arrêté inter-préfectoral le 07 mai 2019. (PJ 1)

Modalités de l'enquête et visite des lieux.

Les modalités administratives pour le déroulement de l'enquête ont été fixées par échanges téléphoniques et courriers électroniques. La visite des lieux s'est déroulée le vendredi 24 mai 2019. (PJ 2)

2.3. Information du public.

Affichage :

Dans toutes les haltes, l'affichage est réalisé par affiches jaunes au format A2. Il est parfaitement visible des usagers.

L'affichage est présent dans les mairies concernées par l'enquête :

Côtes-d'Armor : Dinan, Taden, Saint-Samson-sur-Rance, La Vicomté-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance.

Ille-et-Vilaine : Miniac-Morvan, Plerguer, Roz-Landrieux, Dol-de-Bretagne.

Avis dans la presse :

Journal « OUEST FRANCE » départements 22 et 35, éditions du 11-12 mai et du 04 juin 2019.

Journal « Le télégramme » Côtes d'Armor en annonces légales, éditions du 11 mai et du 04 juin 2019.

7 Jours-Les petites affiches, éditions du 11-12 mai et du 08 juin 2019.

Autres moyens de publicité :

L'avis d'enquête a été publié sur les sites des Préfectures :

www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau et www.cotes-darmor.gouv.fr

Le dossier est consultable dans les mairies de Plerguer, Pleudihen et Miniac-Morvan, aux heures d'ouvertures des Mairies.

Le dossier est consultable sur les sites des Préfectures d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor :

www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau et www.cotes-darmor.gouv.fr (rubrique « publications-enquetes publiques »)

Le dossier est consultable sur un poste informatique dans le hall de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine.

Les observations sont déposables sur les registres en Mairie de Plerguer, Pleudihen et Miniac-Morvan, par courrier adressé au CE en Mairie de Plerguer et par internet sur l'adresse : enquete.sncfdol@gmail.com

Les observations déposées sur ce site sont consultables sur les sites des préfectures ci-dessus.

2.4. Le dossier soumis à enquête.

Le Maitre d'ouvrage de l'opération est :

SNCF RESEAU Ingénierie et Projets Centre Ouest

1, rue Marcel Paul Bat Le Henner BP 34112

44041 NANTES CEDEX 01

Le bureau d'étude est :

Groupe EGIS 15 Avenue du Centre

GUYANCOURT 78286 ST QUENTIN EN YVELINES

2.5. Le dossier soumis à enquête.

Observations du public : M Tritel : **Périmètre de l'enquête et informations dans le dossier**

L'enquête est limitée à une section ce qui ne donne qu'une vue partielle de l'impact financier et environnemental des travaux envisagés. (Impact sur tout le trajet ? Traversée du massif forestier de Plédéliac)

Les données du dossier sont insuffisantes concernant :

- Les résultats économiques des retombées touristiques.
- Les chiffres de fréquentation (datent de 2015)

Réponse du Maitre d'Ouvrage

L'enquête porte sur la section Dol - Dinan qui historiquement appartient à l'axe ferroviaire Lison - Lamballe.

Aujourd'hui, la gare de Dinan est une gare dite centrale, autrement dit « terminus » à la fois pour la section Dol - Dinan et pour la section Dinan - Lamballe. Ainsi, comme évoqué dans le dossier d'étude d'impact, le projet porte bien sur le renouvellement de la section Dol - Dinan, dont une première partie entre Pleudihen sur Rance et Dinan avait été achevée en 2013.

Ce projet Dol - Dinan a été convenu dans le cadre d'un partenariat regroupant l'état, la région Bretagne, les collectivités Département 22, Dinan agglomération et SNCF Réseau.

Pour parfaite information, la section Dinan - Lamballe fait par ailleurs l'objet d'une étude amont pour son renouvellement à plus long terme.

L'évaluation socio-économique annexée au dossier d'étude d'impact a été réalisée au sens de l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014. Les éléments liés aux retombées touristiques ont bien été évoqués dans ce cadre, sans pour autant pouvoir les qualifier et quantifier de manière plus précise. A l'instar d'autres projets d'infrastructures, les données relevant du domaine de l'activité touristique sont difficiles à transcrire faute d'une méthode d'évaluation communément acceptée.

L'étude socio-économique évoquée a été réalisée en 2017/ 2018. Ainsi, les données disponibles à cette période étaient celles de 2015.

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

Publicité : Dans toutes les haltes visitées, ainsi que dans les Mairies, l'affichage est réalisé par affiches jaunes au format A2. Il est parfaitement visible des usagers. Les avis dans la presse des deux départements n'appellent pas de remarque.

Je considère que le dossier était complet et bien documenté. L'étude d'impact est, selon moi, de bonne qualité. Les atlas cartographiques, bien renseignés, sont très utiles.

Je constate que le dossier soumis à enquête incluait une étude d'impact et une demande d'Autorisation Environnementale. Ces deux documents sont complémentaires mais parfois redondants.

Le mémoire en réponse à l'AE est complet et donne de bons compléments d'information sur le sujet de fond de l'enquête relative à la loi sur l'eau.

L'enquête porte sur la section Dol – Dinan et les questions qui sortent de cette limite géographique ne peuvent obtenir de réponses précises. Par ailleurs le dossier préparé en 2017/2018 pour être soumis à l'AE, prend bien en compte les dernières données disponibles au moment de sa réalisation.

3. LE PROJET DESCRIPTION

3.1.Localisation

Le projet de renouvellement de la ligne ferroviaire reliant Dol-de-Bretagne à Dinan concerne 9 communes appartenant aux départements des Côtes-d'Armor (22) et d'Ille-et-Vilaine (35) :

Côtes-d'Armor : Dinan, Taden, Saint-Samson-sur-Rance, La Vicomté-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance.

Ille-et-Vilaine : Miniac-Morvan, Plerguer, Roz-Landrieux, Dol-de-Bretagne.

Cette ligne est un tronçon de la ligne 415 000, qui relie Lison dans le département de la Manche à Lamballe dans le département des Côtes d'Armor. La portion de ligne Dol – Dinan s'inscrit du PK 138+000 au PK 166+000, soit 28 km. C'est une ligne à voie unique non électrifiée.

3.2.Description du projet

Le projet prévoit un renouvellement de voie classique (remplacement de ballast, traverses et rails).

Des travaux connexes sont prévus pour accompagner le renouvellement de voie :

- mise à niveau des dispositifs d'assainissement ;
- aménagements routiers aux passages à niveau ;
- réfection / assainissement ponctuels de plateforme ;
- aménagements des quais de Plerguer et Miniac ;
- mise en peinture du viaduc de la Fontaine des Eaux.

Des interventions sont également prévues au niveau de certains ouvrages d'art, dans le but de les renforcer ou de corriger certains défauts : 11 ouvrages ont fait l'objet d'études spécifiques dans le cadre du projet.

Travaux de réfection sur 7 ponts-rails (PRA) :

- PRA du Moulin (Pk 140+560) ;
- PRA de Bief Jean (Pk 143+700) ;
- PRA de Meulec (Pk 147+255) ;
- PRA du Vieux Bourg (Pk 151+460) ;
- PRA de Coatquen (Pk 153+340) ;
- PRA de Ville Bodin (Pk 155+158) ;
- PRA de l'Ecuyer (Pk 165+609).

Nota : L'ouvrage en terre du Meleuc existe depuis plus de 100 ans et a subi des déformations différées très importantes, ce qui justifie son renforcement.

Le passage à niveau privé n°153 sera supprimé.

Le tablier métallique du viaduc de la Fontaine des Eaux sur les communes de Taden et Dinan sera remis en peinture.

Question du public : M et Mme DESNOT constatent que l'enquête porte sur la « ligne 415 000 ». Ils sont propriétaires d'un bien sur cette ligne : Bien répertorié par les archives historiques du Mans sous la référence : 1084LM0005/002 Ligne 415000 La Gouesnière : acquéreur Desnot. Les parcelles concernées sont : AC 146 et AC 147 sur la commune de La Gouesnière. Ils demandent la délimitation exacte de leur acquisition réalisée en 1987.

Réponse du Maitre d'Ouvrage : Selon les références cadastrales transmises, il s'agit de parcelles situées sur la commune de La Gouesnière et plus précisément sur l'ancienne voie ferrée qui reliait la ligne 441000 Dol-Saint Malo à la ligne 415000 Lison Lamballe. Cette localisation n'est pas dans le périmètre des travaux faisant l'objet de l'enquête publique dès lors que le projet se situe entre Dol-de-Bretagne et Dinan.

Bien que hors projet, nos services de gestion du patrimoine ont néanmoins été interrogés sur ce sujet.

L'ensemble des documents d'archives sur la vente historique de la maison a été transmis aux acquéreurs. Pour SNCF, le sujet est clos et le litige est désormais entre la commune et les époux Desnot.

Remarque du commissaire enquêteur

J'ai reçu M et Mme Desnot en permanence. L'origine de la question remonte à l'acquisition des terrains. Il y a des problèmes de bornage, de délimitation des terrains, d'actes de propriété, etc. Un différend est né avec la commune de La Gouesnière. M et Mme Desnot ont intenté une action en justice pour faire reconnaître leur droit.

J'ai indiqué à ces personnes que la ligne ou portion de ligne mentionnée dans leur question n'existe plus. Le périmètre de l'enquête n'inclut pas cette portion, puisqu'elle a été supprimée et que le dossier ne la mentionne pas. De plus, j'ai bien précisé que cette question était en dehors du cadre de l'enquête.

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

La description du projet est exhaustive. Aucun aspect n'est, selon moi, omis.

4. LE PROJET ASPECT ECONOMIQUE

Observation du public : M Trotel

Ces travaux constituent une erreur économique, d'autant que l'étude socio-économique précise que le projet présente une « absence de rentabilité pour la collectivité »

Les solutions alternatives ne sont pas présentées :

- Mise en 4 voies de la N 176
- Comparaison avec des transports de substitution plus économique.

Réponse du Maître d'Ouvrage

L'étude socio-économique a été réalisée conformément à l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014. Comprenant bien le fait que certains éléments puissent être complexes, il n'est pas prévu de synthèse autre que celle remise dans le dossier présenté à l'enquête publique. Toutefois, le maître d'ouvrage se tient à la disposition de tout demandeur en vue d'une éventuelle rencontre pour échanger sur cet aspect.

Comme évoqué précédemment, le projet porte sur la section Dol - Dinan. Le montant estimé des travaux sur cette section est de 26 M€ HT courants.

Les -57 M€ aux conditions économiques de 2015 correspondent à la somme des avantages et des inconvénients de l'ensemble des acteurs dits « collectivité » (c'est-à-dire : les usagers, le gestionnaire d'infrastructure, l'exploitant ferroviaire, l'autorité organisatrice des transports, la puissance publique, les exploitants des cars et les riverains) cela inclus donc notamment le coût du renouvellement de la ligne. Il n'est pas prévu d'actualisation en 2019.

Le modèle de prévision de trafic mis en place est un modèle monomodal « gare à gare ». Il prend en compte la concurrence avec la route via l'utilisation d'élasticités, en particulier aux niveaux de services ferroviaire et routier, ainsi qu'aux coûts ferroviaires et routiers. Le modèle de trafic ferroviaire est un modèle en jour ouvrable de base (tel que les mardi en période scolaire). Il permet d'observer les effets du projet de renouvellement tout particulièrement pour les motifs travail et études constituait la majorité des flux ferroviaires internes à la section Dol - Dinan. Le projet de mise à 2*2 voies de la RN 176 au niveau de l'estuaire de la Rance, cité dans la question, porte l'objectif de réduire la congestion provoquant ralentissements et embouteillages en particulier lors des week-end prolongés et en saison estivale. Il n'est pas spécifiquement pris en compte dans le modèle de trafic ferroviaire

L'évaluation socio-économique prend bien en compte la comparaison entre le mode de transport ferroviaire et le mode transport collectif routier. La situation de projet analysée est comparée à une situation de référence dans laquelle la desserte serait réalisée par un mode de transport collectif routier

Enfin, l'objectif premier du projet est bien la pérennisation de l'infrastructure ferroviaire, ce qui a été retenu par le partenariat précité qui assure le co-financement des études et travaux.

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

J'ai consulté les deux documents suivants :

- *Note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport (NOR : DEVT1408635N) du Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer,*
- *GUIDE DE L'ÉVALUATION SOCIOÉCONOMIQUE DES INVESTISSEMENTS PUBLICS NOVEMBRE 2017 France Stratégie et Direction Générale du Trésor.*

Je reconnais que l'étude socio-économique n'est pas accessible à tout public. La réponse du Mo au Pv d'enquête apporte des précisions sur les hypothèses prises en compte. (Comparaison avec la route, les périodes considérées, explication des montants annoncés, etc.)

Les décideurs, acteurs et financeurs du projet (l'État, la Région Bretagne, le Département des Côtes d'Armor et la Communauté d'Agglomération de Dinan) ont choisi de réaliser ce projet pour pérenniser les infrastructures ferroviaires, sans se limiter au simple critère de choix économique.

5. CONCERTATION

Le projet de renouvellement de la ligne de chemin de fer entre Dol-de-Bretagne et Dinan n'a pas fait l'objet d'une concertation réglementaire car il n'est pas concerné par l'article L.103.2 du code de l'urbanisme.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage du projet. À ce titre, il pilote l'ensemble des études techniques et travaux relatifs au projet. Il pilote également la concertation qui a lieu en parallèle de ces études.

Ces études et travaux sont partagés et financés par les partenaires suivants :

- L'État, dont Mme la Préfète de Région ;

- La Région Bretagne, autorité organisatrice des transports (AOT) régionaux ;
- Le Département des Côtes d'Armor ;
- La Communauté d'Agglomération de Dinan.

6. AVIS DE LA MRAE ET DES PPA

Les analyses, observations et avis de la MRAE et des PPA sont détaillés en 1^o partie « LE RAPPORT ».

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

Ces données, avec les réponses du MO, sont particulièrement utiles pour conforter l'analyse du dossier, et mettre l'accent sur les points délicats.

Je n'ai pas noté d'avis défavorable et j'estime que le MO a apporté des réponses satisfaisantes.

7. L'ENVIRONNEMENT : FAUNE ET FLORE

7.1.La Faune

L'étude d'impact déclare que cinq passages sur site ont été effectués, dont un en nocturne : 3 au 5 janvier 2017 ; 11 au 13 avril 2017 ; 27 au 29 juin 2017 et 1^{er} septembre 2017.

En résumé, le niveau d'enjeux écologiques est moyen pour les habitats naturels, la flore invasive, l'avifaune et les chiroptères. Pour les autres (flore, mammifères terrestres et semi-aquatiques, reptiles et insectes) le niveau est faible.

7.2.La flore en phase travaux

Entre Dol-de-Bretagne et Pleudihen-sur-Rance, des aménagements routiers sont prévus sur 18 passages à niveau. En particulier, des débroussaillages seront effectués afin de mettre en conformité les distances de visibilité. Ils entraîneront la disparition d'habitats naturels (petits boisements, fourrés, friches arbustives ou sections de haies), mais pas de zones humides.

Trois sites de stockage et de travail potentiels sont prévus le long du tracé de la voie ferrée :

- Le site de la gare de Plerguer entraînera la disparition d'habitats herbacés avec un secteur en friche basse aux enjeux écologiques faibles.
- Le site de la gare de Miniac-Morvan entraînera la disparition d'habitats herbacés, de friches arbustives, de fourrés, de milieux boisés. Les impacts pourront être assez élevés, plusieurs espèces animales de différents groupes faunistiques ayant été recensées (oiseaux, reptile, lépidoptères rhopalocères). Il s'agit d'un complexe fonctionnel de divers habitats (reproduction, repos, alimentation).
- Le site de Pleudihen-sur-Rance n'engendre aucun impact permanent (plateforme imperméabilisée)

Pour ces trois sites aucune zone humide n'est impactée.

7.3.La flore en phase d'exploitation

Autour des passages à niveau, il n'y aura aucun abattage d'arbres et d'arbustes. Seules des opérations de débroussaillage similaire à l'entretien courant seront réalisées pour des raisons de sécurité afin de garder une visibilité suffisante pour la circulation des trains et des automobilistes.

Selon les secteurs, le débroussaillage pourra porter atteinte à des habitats d'espèces d'oiseaux et de reptiles protégées. Toutefois, les superficies détruites seront faibles et les oiseaux et les reptiles pourront retrouver des habitats favorables de ce type aux alentours de la voie ferrée. Aussi, l'impact sur les habitats naturels et la faune seront très limités et temporaires.

Mesure de réduction d'impact : Débroussaillage hors période de nidification des oiseaux et de reproduction des reptiles, les périodes de printemps et d'été seront donc évitées. Le projet ne prévoit pas de mesures compensatoires de type plantation.

7.4.L'utilisation des produits phytosanitaires

La maîtrise de la végétation est régie par les directives nationales de SNCF RESEAU. Dans ce cadre, il est préconisé dès 2019, la substitution des traitements herbicides par du fauchage/débroussaillage périodique pour les passages à niveau, les clôtures et les accès.

A partir de 2020, le traitement herbicide par train sera limité au seul périmètre voie-piste. (Pour mémoire, la SNCF est propriétaire de la plateforme ferroviaire et la largeur de l'emprise du foncier est variable sur le linéaire, environ 18 mètres).

Afin d'éviter un entretien mécanique ou manuel à répétition, il est préconisé de réaliser des aménagements préventifs tels que la mise en place de géotextiles pour les pistes de maintenance. Un tapis anti végétatif sous la piste sera intégrée lors des travaux de voie entre Dol et Dinan.

Enfin, conformément à la réglementation, il n'est fait aucun usage d'herbicides dans les périmètres de captage d'eau.

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

Les inventaires dressés dans l'étude d'impact sont, selon moi, complets et bien détaillés. Les périodes d'étude couvrent l'année et les quatre saisons. Il est évident que les impacts seront significatifs en phase travaux. Les mesures présentées en détail (cf 1^o partie « LE RAPPORT » § 3 les tableaux) seront de nature à réduire les impacts identifiés, sachant qu'il n'y a pas d'enjeux forts.

En phase d'exploitation, le retour « à la normale » se fera naturellement pour atteindre le même équilibre que celui constaté à l'heure actuelle.

Seule l'utilisation de produits herbicide reste un point délicat. Je note l'intention d'en limiter l'usage à compter de 2020, au seul abord des voies. Par rapport à la situation actuelle, je constate que les mesures vont dans le sens de l'allègement des produits nocifs et surtout que les travaux de rénovation vont intégrer une solution pérenne par la pose de géotextiles.

J'approuve donc les mesures ERC présentées pour la faune et la flore.

8. L'ENVIRONNEMENT : LES ZONES HUMIDES

8.1.Les Zones Humides

Les travaux sur la ligne et sur les ouvrages seront réalisés depuis la voie ferrée ou depuis les chemins d'accès existants. Toutefois, afin de réduire l'impact, des dispositions particulières seront prises pour accéder au PRA du Meleuc et au PRA du Biez-Jean à travers les parcelles humides. Des plaques de roulement seront déposées, et seront recouvertes de la piste elle-même. Lorsque que les travaux seront terminés, ceci permettra de retirer entièrement les éléments apportés, et qui auraient pu potentiellement constituer un remblai ou une destruction de zone humide.

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

J'ai traversé les zones humides considérées pour visiter le site du Meleuc. J'ai vu les cheminements possibles pour les engins de travaux.

J'ai vu la zone humide qui avait supporté les cheminements lors des précédents travaux. J'ai constaté que la zone ne présentait pas de « cicatrices visibles » des aménagements provisoires réalisés.

Par ailleurs, je me suis fait expliquer la technique des plaques et j'ai vu des photos d'anciens travaux réalisés dans les mêmes conditions. Je pense que ces techniques sont maîtrisées et que ces dispositions ont fait leurs preuves lors de précédents chantiers. Elles me semblent tout à fait satisfaisantes et de nature à minimiser les impacts sur les ZH concernées. J'estime que l'impact résiduel sur les milieux humides sera faible.

8.2. Le site de Miniac-Morvan

Le site de la gare de Miniac-Morvan qui doit être une aire de stockage a été référencé comme zone humide à l'inventaire du Sage des Bassins Côtiers de Région de Dol. En 2017 une nouvelle expertise montre que les habitats naturels et les espèces végétales recensés sur le site ne sont pas des habitats et des espèces caractéristiques de zone humide.

L'aire de stockage a été modifiée et réduite pour retirer la pointe en triangle occupée par des friches arbustives et fourrés.

Le sol de l'aire sera recouvert avec des matériaux stabilisés qui seront retirés à la fin des travaux. Aussi, la végétation pourra de nouveau se développer naturellement.

Les mesures de réduction des impacts sont adaptées dans l'espace et dans le temps pour minimiser les effets en phase travaux et exploitation.

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

J'ai visité le site à deux reprises. J'ai constaté, sans être un expert, que la zone concernée n'a absolument pas les caractéristiques d'une zone humide. Une fois isolée la pointe qui présente de la végétation sans grand intérêt floristique mais à conserver pour la faune, le reste n'est que remblais caillouteux.

Nota : Hors cadre de l'enquête, j'ai vu sur le site de Miniac-Morvan, en limite de l'aire de stockage, un immense silo métallique, couché et en cours de recouvrement par la végétation, dont l'impact sur l'environnement n'est sans doute pas neutre.

En conclusion, le site de stockage réduit redéfini est tout à fait adapté. La protection du sol permettra la repousse de la végétation. Cette aire est acceptable et appropriée.

9. L'ENVIRONNEMENT : LES COURS D'EAU

Les cours d'eau considérés sont : le Meleuc et le Bief-Jean.

Ces travaux non initialement prévus seront réalisés pour les raisons suivantes :

- Le pont-rail traversant le Meleuc empêche en période d'étiage le passage des poissons dans le cours d'eau. Il est décidé de rétablir la continuité écologique au niveau du cours d'eau du Meleuc.
- Le pont rail du Bief-Jean est réhabilité pour des raisons de sécurité.

Les enjeux piscicoles sur les deux cours d'eau.

Les cours d'eau du Meleuc et du Bief-Jean ne présentent pas d'enjeux piscicoles dans les secteurs de franchissement des cours d'eau par la voie ferrée. Les travaux envisagés sur le Meleuc et le Bief-Jean n'auront donc pas d'impacts négatifs sur la faune piscicole. Au contraire, les travaux envisagés ont bien pour intérêt de rétablir la continuité écologique au niveau de ces deux ouvrages sur le Meleuc et le Bief-Jean.

Les travaux dans les cours d'eau.

Les interventions seront nécessaires dans le lit mineur des cours d'eau. Les travaux pourront se faire à sec ou en maintenant l'écoulement.

Les mesures prises et détaillées en 1^o partie « LE RAPPORT » concernent la ressource en eau, la qualité de l'eau et les écoulements. Elles détaillent en particulier la circulation des engins du personnel et du matériel, les matériaux utilisés pour la construction des batardeaux, la maîtrise des risques de pollutions chroniques et accidentelles.

Sur chaque cours d'eau, le lit majeur, les berges, le lit mineur et la continuité écologique sont préservés avec des mesures adaptées pour limiter les incidences.

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

J'ai vu le Meleuc sous le PRA en période d'étiage lors de ma visite des lieux fin mai 2019. J'ai constaté que des pierres de toutes tailles encombraient le lit du cours d'eau et contrariaient son écoulement. Il est évident que les poissons ne peuvent pas circuler librement. Ces travaux s'imposent et je les approuve.

Par ailleurs, pour le Bief Jean, dès lors que la sécurité est engagée, je ne peux qu'approuver également.

10. L'ENVIRONNEMENT : IMPACTS SUR LES RESSOURCES EN EAU

10.1. Impacts en phase travaux : Eaux souterraines et eaux superficielles

Le risque d'impact est évalué comme modéré. L'inventaire des risques et les mesures d'évitement ne peut pas être repris ici de manière exhaustive : Il se trouve dans le DOCUMENT 3 : Dossier de demande d'Autorisation Environnementale : Pièces justificatives relatives à la déclaration au titre de la loi sur l'eau, en page 109.

Les mesures présentées concernent en particulier : La localisation des installations de chantier, la sécurisation des opérations de remplissage des réservoirs, la maintenance préventive du matériel, le stockage des produits polluants, l'installation sur cuvette de rétention, la collecte et évacuation des déchets du chantier, les kit de dépollution, la mise en place d'un plan d'alerte et de secours pour les risques de pollution accidentelle en chantier, le contrôle et le suivi de la mise en place et du respect des mesures et management environnemental du chantier, l'application des modalités des plans de secours établis en liaison avec le SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours)

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

Je tiens à souligner le remarquable travail d'inventaire des risques et le détail des mesures ERC décrites. Je considère que ces mesures sont adaptées. Dès lors qu'elles seront bien mises en place et contrôlées, elles sont de nature à réduire sensiblement les impacts sur les eaux souterraines et les eaux superficielles en phase travaux. Je les approuve.

10.2. Impacts en phase d'exploitation : Eaux souterraines et eaux superficielles

Le projet ne comporte pas de prélèvement ou de modification des circulations d'eau souterraine. Il n'aura pas d'impact quantitatif sur les masses d'eau. Aucun nouveau risque n'est identifié et le risque de pollution des masses d'eau souterraine est faible.

L'impact des aménagements sur la qualité des eaux superficielles sera très limité. Comme pour les impacts sur les masses d'eau souterraine, les risques ne sont pas induits par la réalisation du projet, même si ce dernier aura tendance à les diminuer légèrement.

Les travaux engendreront une fiabilisation de la circulation et une diminution des risques d'accident de train, donc de pollution accidentelle.

Le dispositif de drainage longitudinal mis en place limitera les risques de pollution des eaux grâce à l'assainissement des eaux ruisselant sur la voirie.

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

Après les travaux, en reprise de phase d'exploitation, il y aura un retour « à la normale » et une situation peu différente de celle constatée à l'heure actuelle. Les impacts seront donc identiques, voire réduits par endroits, là où les dispositifs de drainage seront mis en place. Le bilan est donc positif.

11. LES IMPACTS INDIRECTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Observation du public : M Trotel

Les autorails : Ils fonctionnent avec des moteurs plus polluants que ceux de voitures individuelles modernes.

Utilisation des X 73500 avec obligation d'avoir 2 rames (soit 100 tonnes roulant pour une capacité de 122 places assises)

Trains diesel sur des voies électrifiées (2/3 trajet Dinan Rennes)

Coûts « écologiques » des matériaux

L'étude d'impact de mesure pas le coût écologique des matériaux fournis (quelle origine pour l'acier, le ballast, les traverses - Sort et traitement des traverses polluées et autres déchets)

Transports alternatifs

Absence d'élément de comparaison avec des transports de substitution plus économique : bus électrique (400.000 € pièce) ou à hydrogène (850.000 € pièce)

Réponse du Maître d'Ouvrage

Conformément à ce qui est précisé dans l'étude socio-économique, le trafic en condition normale d'exploitation est prévu en autorails X73500 unité simple (US), c'est-à-dire avec une seule caisse. Pour des questions d'organisation, les rames pourront être doublées ponctuellement afin d'assurer la rotation du matériel roulant.

L'enquête portant sur la section Dol Dinan de la ligne 415 000 qui est non électrifiée, cela impose de facto l'utilisation de motrice diesel. Pour une continuité de service et afin d'éviter aux usagers de changer de train à Dol de Bretagne, ces autorails poursuivent jusqu'à Rennes.

Concernant les matériaux, SNCF Réseau s'est engagé au titre des mesures ERC que dès les matériaux déblayés posséderont les qualités mécaniques suffisantes, leur réutilisation sera réalisée par l'entreprise principalement dans les terrassements. En fonction de leurs caractéristiques, certains matériaux feront l'objet d'un traitement préalable afin d'assurer des conditions de stabilité et de portage satisfaisante pour la circulation sur les pistes et la mise en place des différentes composantes du projet (faisceaux de voie ferrée, plates-formes de stockage, etc.). L'utilisation des déblais en remblais présente le double avantage d'une économie de transport (flux sortant et flux entrant) et de la réduction des quantités de déchets mis en installation s de stockage de déchets.

Par ailleurs, la ligne actuelle étant équipée de traverses métalliques, elles seront, au même titre que les rails, revalorisés et refondus. Les quelques traverses bois créozotées seront retraitées dans un centre agréé et feront l'objet d'une fiche de suivi.

Le ballast en place a fait l'objet d'analyses préalables qui n'ont pas relevé de pollution.

L'origine des matériaux principaux est la suivante: Rail: infrarail, Cote d'or (21)

Traverses béton: Sateba, Indre et Loire (37),

Ballast: carrière de Saint Lubin, Cote d'Armor (22)

Pour finir, l'évaluation socio-économique prend bien en compte la comparaison entre le mode de transport ferroviaire et le mode transport collectif routier. La situation de projet analysée est comparée à une situation de référence dans laquelle la desserte serait réalisée par un mode de transport collectif routier

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

Je remarque que la réponse du MO est complète, transparente et instructive.

Le choix des machines s'impose bien sur le tronçon considéré. Je comprends que la gestion du parc puisse imposer des convois « doubles ».

Les précisions sur les matériaux montrent une volonté de limiter les impacts en terme de recyclage mais aussi de transport, tout en étant obligé des faire appel aux industries spécialisées.

J'estime les choix pertinents et adaptés au contexte.

12. RISQUES ET NUISANCES

12.1. Le risque inondation

Le projet n'est pas concerné par un périmètre de protection du risque d'inondation par débordement de cours d'eau. Le projet est concerné par le risque de remontée de nappe, mais les dispositions constructives permettent d'éviter toute déstabilisation. Le projet n'augmentera pas le risque d'inondation par débordement de cours d'eau sur les secteurs potentiellement concernés.

12.2. Nuisances : Choix du modèle acoustique.

Le modèle a été paramétré conformément à la réalité du projet et du site d'étude :

- La signature acoustique des trains considérée dans le modèle est celle du matériel roulant qui est effectivement en circulation sur la ligne.
- Les conditions météorologiques considérées sont favorables aux riverains.
- L'absorption du sol a été fixée en considérant un sol planté et peu bâti comme on en trouve le long du tracé de la ligne. La valeur choisie est favorable aux riverains.

Ces éléments apportent au modèle une certaine marge et les niveaux sonores maximaux calculés restent inférieurs aux valeurs réglementaires (50,5 dB(A) calculés, contre 63 dB(A) en valeur maximale réglementaire pour la contribution de la voie ferrée).

Les travaux de renouvellement de la voie participeront à réduire le niveau de bruit lors du passage du train, en effet la mise en place de longs rails soudés est un vecteur de réduction du bruit.

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

Je me suis entretenu avec le MO et j'ai analysé les dossiers soumis à enquête, en particulier l'étude d'impact. Par ailleurs j'ai vérifié que le critère d'ambiance sonore se trouve bien dans les textes mentionnés. (Arrêté du 08 novembre 1999 et arrêté du 05 mai 1995)

J'en conclus que le modèle utilisé est favorable aux riverains. Par ailleurs la nature des travaux (rails soudés) réduit le bruit au passage des trains.

13. COMPATIBILITE AVEC LE SDAGE Loire-Bretagne et les SAGE

13.1. SDAGE Loire – Bretagne

Plusieurs dispositions du SDAGE Loire – Bretagne concernent le projet :

Disposition 1A-3 et Disposition 1D-1 : Des interventions susceptibles de modifier localement le profil en log du Meleuc et du Biez Jean seront réalisées. Ces interventions n'engendrent pas une nouvelle contrainte pour le milieu, mais sont destinées à maintenir la stabilité des ouvrages et rétablir les fonctionnalités des cours d'eau.

Disposition 3D-1 : Le système de gestion des eaux pluviales de la voie ferrée sera réhabilité dans le cadre du projet. Les rejets se feront au milieu naturel.

Disposition 3D-2 : Le projet ne prévoit pas de rejet aux réseaux de collecte communaux. L'infiltration se fera dans le sol.

Disposition 4C : Le maître d'ouvrage utilisera des techniques alternatives au désherbage chimique, telles que le désherbage mécanique (fauchage tardif). L'usage des produits phytosanitaires sera limité dans la mesure du possible. Des dérogations dûment motivées accordées par les services de la Police de l'Eau pourront être sollicitées, notamment pour des espèces végétales envahissantes ou en cas de risque pour la sécurité.

Disposition 8A-3 et Disposition 8B-1 : Les pistes d'accès à créer seront limitées au strict nécessaire dans la traversée des zones humides. Des plaques de roulement seront posées directement sur les pistes d'accès afin de limiter les impacts liés à la circulation des engins de chantier. Ce dispositif permettra aux engins de circuler sur les zones humides tout en évitant la dégradation de la végétation. Cette dernière, qui subira toutefois un tassement, pourra se développer de nouveau, une fois le chantier terminé

13.2. Le SAGE de la Rance, du Frémur et de la baie de Beaussais

Disposition n°9 : Le projet prévoit le rétablissement de la continuité écologique au niveau des PRA de Meleuc et de Biez-Jean

Disposition 17 : Inventorier les zones humides : Un inventaire des zones humides au droit de la zone d'étude a été réalisé dans le cadre du projet.

Disposition n°25 : Le système de gestion des eaux pluviales de la voie ferrée sera restauré dans le cadre du projet. Il est notamment prévu de curer et reprofiler des fossés existants et de créer des dispositifs de drainage. Des ouvrages hydrauliques de type buse pourront être utilisés au droit d'obstacles (passage à niveau, voirie...). Aucun bassin tampon ne sera réalisé. Les rejets se feront au milieu naturel

Orientation de gestion n°25 : Voir SDAGE disposition 4C.

Article 3 : Interdire la destruction des zones humides : Voir SDAGE : Disposition 8A-3 et Disposition 8B-1

13.3. Le SAGE des Bassins côtiers de la région de Dol-de-Bretagne

Orientation 16 : Limiter les ruissellements en milieu rural

Disposition 35 : Assurer le bon dimensionnement des fossés.

Le système d'assainissement de la voie ferrée sera restauré et justement dimensionné pour recueillir les eaux pluviales du projet.

Orientation 18 : Réduire les pollutions ponctuelles

Des mesures préventives et curatives seront mises en œuvre en phase travaux afin de limiter tout risque de pollution accidentel.

En phase exploitation, le projet ne sera pas à l'origine d'émissions de polluants hormis pour l'entretien de la plateforme ferroviaire. Cet impact est toutefois limité.

Le dispositif de drainage longitudinal qui sera mis en place aura pour fonction de collecter les eaux ruisselant sur la plateforme. Un prétraitement naturel sera réalisé dans les fossés de récupération avant rejet au milieu naturel.

Orientation 29 : Préserver les zones humides et orienter les mesures compensatoires.

Disposition 63 : Préciser la mise en œuvre des mesures compensatoires.

Voir SDAGE : Disposition 8A-3 et Disposition 8B-1

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

L'analyse des différentes dispositions rappelées succinctement ci-dessus, montrent que le projet s'est attaché à n'omettre aucun des textes relatifs à la gestion de l'eau. Chaque disposition donne lieu à une réponse adaptée du projet.

J'estime que le projet s'inscrit bien dans le cadre des directives du SDAGE Loire – Bretagne, du SAGE de la Rance, du Frémur et de la baie de Beaussais et du SAGE des Bassins côtiers de la région de Dol-de-Bretagne

14. EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS

Les projets pouvant interagir avec le projet objet de l'enquête sont :

Le projet de ZAC Actipol à Miniac-Morvan est susceptible d'interagir avec le projet au vu du planning de réalisation des travaux et de sa proximité. (Accueil des activités industrielles, de services aux entreprises, de logis- tique, de transport, de commerce de gros et de travaux publics)

Le projet de ZAC de Maboué est localisé à environ 500 m au nord de la voie ferrée actuelle, sur la commune de Dol-de-Bretagne. Les travaux ont débuté en 2017. (275 nouveaux logements) Aucune information n'est disponible quant à la date de fin de ces derniers. Le projet sera tout de même pris en compte dans l'analyse des effets cumulés au vu de sa proximité.

14.1. Les effets cumulés

Les différents projets sont susceptibles de générer des impacts cumulés significatifs en phase chantier sur :

Déplacements : Avant le démarrage du projet, SNCF prendra contact avec les aménageurs des deux ZAC afin de définir les moyens qu'il est possible de mutualiser afin de réduire au strict nécessaire les nuisances sur le réseau local.

Nuisances sonores : Chaque projet mettra en place des mesures de réduction visant à réduire l'impact acoustique de leur chantier.

Les échanges entre les différents maîtres d'ouvrage relatifs aux déplacements des poids-lourds sur les axes locaux permettront également de limiter les nuisances

Analyse et commentaires du commissaire enquêteur

Les effets cumulés sont bien identifiés. Les mesures proposées sont de bon sens pour limiter les impacts sur l'environnement et les riverains des projets. Je les approuve.

15. ANALYSE ET BILAN

J'ai étudié le dossier soumis à enquête, j'ai analysé les réponses du MO à l'Autorité Environnementale et les réponses au PV d'enquête.

J'ai retenu quelques critères qui selon moi sont importants pour apprécier le traitement des impacts par le MO. Les appréciations sont positives ou négatives et conditionnent mon avis final. Une appréciation positive signifie que les mesures ERC sont, selon moi, bien appliquées et que l'impact sur l'environnement sera réduit, principalement en phase travaux.

OBJET	Appréciation du CE	Observations
L'ETAT INITIAL	P	Etat initial complet
SDAGE Loire – Bretagne. SAGE Rance, Frémur et baie de Beauvais. SAGE Bassins côtiers région Dol-de-Bretagne.	P	Respect des prescriptions de ces textes
L'APPROCHE ENVIRONNEMENTALE		
Biodiversité : patrimoine naturel	P	Pas d'impact sur les ZNIEFF
Les terres agricoles	P	Impacts temporaires limités en phase travaux en dehors des périodes de récoltes. Acceptable.
La faune et la flore	p	Impacts significatifs maîtrisés en phase travaux. En exploitation, débroussaillages près des PN pour raison de sécurité. Limitation de l'emploi des produits phytosanitaires.
Paysage	P	Impact minime uniquement en phase chantier.
Patrimoine culturel	P	La voie ferrée est incluse dans 1 site inscrit et dans 2 sites classés. Impact maîtrisé en phase chantier. RAS pour la phase exploitation.
L'EAU et les ZONES HUMIDES		
Eaux souterraines	p	Risque modéré et maîtrisé en phase chantier. Amélioration de la situation en phase exploitation : Dispositif de drainage longitudinal au niveau de la plateforme ferroviaire pour collecte des eaux de ruissellement. Prétraitement naturel réalisé dans les fossés de récupération avant rejet au milieu naturel.
Eaux superficielles	p	Risque modéré et maîtrisé en phase chantier. Amélioration de la situation en phase exploitation : cf. ci-dessus. Rivière Meleuc, travaux de restauration de la continuité écologique.
Zones humides	P	Phase travaux: détails de mesures adaptées de préservation favorisant la remise en état. En exploitation: pas de mesure.
Risques naturels	p	Inchangés par rapport à l'existant. Renforcement à la résistance aux inondations par dispositions constructives adaptées et système de drainage des eaux de ruissellement.
CADRE DE VIE et NUISANCES		
Bruit	P	Augmentation de plus de 2 dB(A) après travaux sur les zones où la vitesse des trains est relevée. Différence de 6 dB(A) aux endroits où la vitesse passe de 60 à 120 km/h. Sur l'ensemble de la zone d'étude, la contribution sonore de la voie ferrée seule ne dépasse pas 63 dB(A) de jour en façade des bâtiments. Les objectifs acoustiques sont respectés.
Qualité de l'air	P	Pas de changements
Vibrations	P	légère augmentation : pas de mesures particulières
Lumière	P	Pollution lumineuse inchangée en phase exploitation
ECONOMIE ET URBANISME		
Population : démographie emplois	P	temps de parcours améliorés, meilleures dessertes,
Urbanisme	P	pas de mise en compatibilité des PLU
Economie tourisme	P	Meilleure desserte pôles touristiques
INFRASTRUCTURE, RESEAUX ET SECURITE		
Infrastructures et réseaux	P	Impacts importants en phase travaux pour les riverains: routes fermées, ligne SNCF fermée, plan de circulation modifiés, etc. En exploitation gain de temps (vitesse trains augmentée)
Sécurité	P	renforcée aux PN près des gares, sur les deux gares rénovées

P : Positive N : Négative

16. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

En application de l'arrêté inter-préfectoral le 07 mai 2019, article 8 « *Le commissaire enquêteur établira et transmettra à la Préfète d'Ille-et-Vilaine un rapport et des conclusions motivées (document séparé) en précisant si elles sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables au projet,* » Mon avis porte sur « le projet de modernisation de la section de la ligne ferroviaire n°415 000 du réseau SNCF entre Dol-de-Bretagne et Dinan »

Le projet soumis à l'enquête publique s'inscrit dans la stratégie de la SNCF/SNCF Réseau de maintenir et de réhabiliter des dessertes secondaires au sein des régions.

La ligne 415 000 de Lison (Normandie) à Lamballe (Bretagne) est concernée par cette politique de conservation de liaisons interrégionales, avec des travaux importants : Dinan - Pleudihen en 2013, Pontorson - Avranches en 2014.

Il y a une logique à poursuivre ces travaux pour ne pas créer de rupture sur l'ensemble de la ligne, et à relever la vitesse de 100 km/h à 120 km/h, pour assurer une cohérence entre les tronçons normand et breton.

Les décideurs, acteurs et financeurs du projet (l'État, la Région Bretagne, le Département des Côtes d'Armor et la Communauté d'Agglomération de Dinan) ont choisi de réaliser ce projet pour pérenniser les infrastructures ferroviaires, sans se limiter au simple critère de choix économique.

Le projet soumis à enquête concerne la portion Dol – Dinan et plus précisément Dol – Pleudihen, c'est-à-dire une portion essentielle pour les liaisons Vallée de la Rance – Baie du Mont Saint-Michel. En effet Dol est un « nœud » ferroviaire pour la desserte de Rennes, Saint-Malo, Dinan (et au-delà vers Saint-Brieuc) et la Normandie.

Plus localement, Dinan est un chef-lieu d'un des quatre arrondissements du département des Côtes-d'Armor, et Dol-de-Bretagne est chef-lieu du canton avec 31 communes.

Dol et Dinan sont deux bassins d'emplois importants, On y trouve également des établissements d'enseignement supérieur et lycées importants. Par ailleurs, plusieurs pôles de santé du territoire (quatre centres hospitaliers, une polyclinique et un hôpital de jour pour enfants) se situent à proximité de Dol et Dinan dont les gares sont desservies par la ligne.

Au niveau de la fréquentation, (chiffres 2015) elle reste assez élevée pour des petites haltes comme La Hisse, Pleudihen, Miniac ou Plerguer. Par ailleurs, le scénario de référence prend en compte l'impact de la LGV sur le trafic de la ligne Dol-Dinan. Le projet va contribuer à l'amélioration de l'accessibilité des territoires traversés par la ligne (Vallée de la Rance), et donc indirectement peut participer au développement économique de ce territoire, en particulier en lien avec sa vocation touristique.

Enfin, les travaux visent à renforcer la sécurité des usagers dans les haltes, aux abords des passages à niveaux (pour les piétons et les véhicules) et pour la circulation des rames. J'estime que ce point « sécurité » pourrait à lui seul justifier le projet.

Je considère donc que ce projet qui contribue au maillage et à la cohérence de l'armature du réseau de transports de Bretagne est d'intérêt général.

S'agissant de l'aspect environnemental du projet, en phase travaux et en phase d'exploitation, les points particuliers que j'ai retenus concernent les zones humides et les cours d'eau.

Pour la zone humide (site du Meleuc) qui supportera les cheminements lors des travaux, je pense que les techniques de cheminement pour limiter les impacts sont maîtrisées et j'estime que l'impact résiduel sur les milieux humides sera faible, à l'identique des précédents travaux.

Je considère par ailleurs que le site de Miniac-Morvan n'est pas une zone humide, et qu'il adapté pour le stockage.

J'approuve l'ensemble des mesures ERC décrites pour limiter les impacts sur les Zones Humides.

Le traitement du cours d'eau du Meleuc sous le pont-rail (PRA) s'impose pour rétablir la libre circulation des eaux et des poissons.

Au niveau du Bief Jean, dès lors que la sécurité est engagée, les travaux s'imposent également. J'approuve la nature des travaux décrits pour intervenir sur les cours d'eau.

Pour la faune et la flore, je considère que les inventaires dressés dans l'étude d'impact sont complets et bien détaillés. Les mesures présentées seront de nature à réduire les impacts identifiés, sachant qu'il n'y a pas d'enjeux forts.

En phase d'exploitation, le retour « à la normale » se fera naturellement pour atteindre le même équilibre que celui constaté à l'heure actuelle, avec toutefois l'utilisation de produits herbicide qui reste un point délicat. (Usage sera limité à compter de 2020).

J'approuve donc les mesures ERC présentées pour la faune et la flore.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

J'émet un avis favorable au projet de modernisation de la section de la ligne ferroviaire n° 415 000 du réseau SNCF entre Dol-de-Bretagne et Dinan.

Pleurtuit, le 15 juillet 2019

Le commissaire enquêteur,
Bruno Gougeon

