

## **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

## **PREMIERE PARTIE**

### **LE RAPPORT**

Référence :  
Enquête n° E1900073/35 du 03 avril 2019  
Arrêté inter-préfectoral le 07 mai 2019  
CE Bruno GOUGEON

# SOMMAIRE

<b>1. GENERALITES.....</b>	<b>5</b>
1.1. PREAMBULE.....	5
1.2. OBJET DE L'ENQUETE.....	5
1.3. CADRE JURIDIQUE.....	5
1.4. COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE.....	6
<b>2. LE PROJET.....</b>	<b>6</b>
2.1. LOCALISATION.....	6
2.2. DESCRIPTION DU PROJET.....	6
<b>3. L'ETAT INITIAL, LES IMPACTS ET LES MESURES ERC.....</b>	<b>7</b>
<b>4. EFFETS CUMULES DES PROJETS CONNUS.....</b>	<b>13</b>
<b>5. LA CONCERTATION.....</b>	<b>13</b>
<b>6. AVIS DES PPA.....</b>	<b>14</b>
<b>7. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.....</b>	<b>15</b>
<b>8. REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE.....</b>	<b>16</b>
8.1. PRESENTATION DU PROJET.....	16
8.2. ANALYSE DES EVENTUELLES PISTES DE CHANTIER SUR LES ZONES HUMIDES.....	16
8.2.1. <i>Piste d'accès au PRA du Meleuc</i> .....	16
8.2.2. <i>Piste d'accès au PRA du Biez-Jean</i> .....	17
8.3. PRESENTATION DES VARIANTES ETUDIEES.....	17
8.4. ANALYSE DES TRAVAUX ENVISAGES SUR LES COURS D'EAU DU MELEUC ET DU BIEZ-JEAN.....	17
8.5. ANALYSE DES ENJEUX PISCICOLES SUR LES DEUX COURS D'EAU.....	17
8.5.1. <i>Analyse de l'arrêté préfectoral « frayères»</i> .....	18
8.5.2. <i>Analyse des enjeux piscicoles</i> .....	18
8.6. PRECISIONS SUR LES TRAVAUX PREVUS DANS LES COURS D'EAU.....	18
8.6.1. <i>Impacts potentiels des travaux et mesures mises en place en phase travaux</i> .....	18
8.7. ANALYSE DU SITE DE MINIAC-MORVAN.....	19
8.8. ANALYSE DES IMPACTS DU SITE DE MINIAC-MORVAN SUR LE MILIEU NATUREL.....	19
8.9. ANALYSE DES IMPACTS DES TRAVAUX SUR LE MILIEU NATUREL AU DROIT DES PASSAGES ANIVEAU.....	20
8.10. ANALYSE DES IMPACTS SUR LES DEPLACEMENTS.....	20
8.11. CHOIX DU MODELE ACOUSTIQUE UTILISE.....	20
<b>9. ESTIMATION DU COUT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>21</b>
<b>10. ANALYSE DES METHODES UTILISEES ET DIFFICULTES RENCONTREES.....</b>	<b>21</b>
<b>11. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....</b>	<b>21</b>
11.1. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	21
11.2. MODALITES DE L'ENQUETE ET VISITE DES LIEUX.....	21
11.3. INFORMATION DU PUBLIC.....	22
11.4. INCIDENTS ET CLIMAT DE L'ENQUETE.....	22
11.5. CLOTURE DE L'ENQUETE ET MODALITE DE TRANSFERT DES DOSSIERS ET REGISTRES.....	22
<b>12. RELATION COMPTABLE ET EXAMEN DES OBSERVATIONS.....</b>	<b>22</b>
<b>13. PV D'ENQUETE ET MEMOIRE EN REPONSE.....</b>	<b>24</b>
<b>14. CONCLUSION.....</b>	<b>24</b>
<b>15. PIECES JOINTES.....</b>	<b>25</b>

## 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

# LE RAPPORT

## 1. GENERALITES.

### 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.123-2 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 l'autorisation environnementale supplétive. (Arrêté préfectoral 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.

Le dossier a été établi selon les codes suivants :

Code de l'environnement, de l'urbanisme, du patrimoine, rural, forestier, de la santé publique, général de la propriété des personnes publiques, des transports.

#### **Code de l'environnement**

Articles L.122-1 à L.122-3-4 ; Articles L.123-1 à L.123-18 ; Articles L.124-1 à L.124-8  
Articles R.122-1 à R.122-14 ; Articles R.123-1 à R.123-27

#### **Textes relatifs à l'autorisation unique**

Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 ;

Décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 ;

Décret n°2017-82 du 26 janvier 2017.

## 1.4. Composition du dossier soumis à enquête.

Le Maître 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

### DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier comporte :

N° Doc	Intitulé	Pages	A4 portrait	A3	R/V
1	Contenu du dossier et guide de lecture Version 2 du 02/14/19	10	x		x
2	Pièce 2A : Informations juridiques et administratives Version 2 du 02/04/19	12	x		x
	Pièce 2B : Avis émis sur le projet Version 2 du 02/04/19	44	x		x
	Pièce 2B : SAGE Bassin côtiers Région de Dol de Bretagne	54	x		x
	Pièce 2C : Bilan de la concertation Version 2 du 02/04/19	4	x		x
3	Dossier de demande d'Autorisation Environnementale Version 4 du 02/04/19	166	x		x
	Annexe1 : Atlas cartographique Version 23 du 02/04/19	34		x	x
4	Étude d'impact Version 5 du 02/04/19	334	x	x	x
	Annexe 1 : Atlas cartographique Version 2 du 02/04/19	56		x	x
	Déclaration d'intention de projet	3	x		x
	Arrêté inter-préfectoral le 07 mai 2019	4	x		x
	Avis d'enquête publique	2	x		x
	Lettre au Maire				
	Avis de l'ARS	2	x		x
	Avis de la CLE	2	x		x

## 2. LE PROJET

### 2.1. 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

### 2.2. 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.

### **3. L'ETAT INITIAL, LES IMPACTS ET LES MESURES ERC.**

Le projet a donné lieu à une « Etude d'impact » puis à un « Dossier de demande d'Autorisation Environnementale » avec des pièces justificatives relatives à la déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Ces deux documents ont des parties communes ou complémentaires.

L'ensemble de données concernant l'état initial, les incidences du projet et les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts sont détaillées dans ces deux documents de manière exhaustive.

Une attention particulière est portée sur le traitement des cours d'eau sur les deux sites répertoriés : Le bief Jean et le Meleuc.

Les tableaux ci-dessous synthétisent, sans alourdir le présent rapport, l'ensemble des données des dossiers.

Facteurs de l'environnement	État initial	Incidences notables	Mesures et suivi
<b>Climat et vulnérabilité au changement climatique</b>	Zone d'étude caractérisée par un climat océanique doux et humide.	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> Aucun effet sur le climat et les microclimats locaux.	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> Aucune mesure nécessaire.
		<p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> Aucun effet sur le climat et les microclimats locaux. Voiries sensibles aux phénomènes extrêmes de dégel. Risque d'arrêt d'exploitation des dispositifs de gestion des eaux pluviales.	<p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> Conception du projet en prenant en compte des conditions climatiques proches de celles estimées dans le cadre des projections de changements climatiques. Les intempéries sont gérées au niveau des préfectures et des alertes et vigilance de Météo France. C'est pourquoi, il est prévu en phase d'exploitation et de manière générale, que le poste de contrôle reçoive les bulletins d'alertes météorologiques. Il est en relation aussi avec le SDIS et les conducteurs des trains. En cas d'intempéries, il avertit la hiérarchie qui prend les mesures nécessaires selon une procédure définie. L'optimisation du réseau ferroviaire permet également de limiter les impacts du changement climatique.
<b>Relief et géologie</b>	Variations d'altimétries en raison de la présence de cours d'eau. Nombreuses formations géologiques affleurantes recoupées par la voie ferrée actuelle.	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> Peu de remblais nécessaires. Recherche de l'équilibre déblais / remblais. Mobilisation potentielle de terres polluées.	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> Identification de trois sites de stockage et de travail répartis le long du tracé. Si détection de matériaux pollués, évacuation vers un centre de traitement adapté.
		<p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> Aucun effet sur le sol et le sous-sol : variations négligeables du relief.	<p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> Les méthodes de conception des aménagements seront définies de manière à assurer leur pérennité en phase d'exploitation.
<b>Eaux souterraines</b>	Deux masses d'eau souterraines affleurantes : « Rance Frémur » et « Marais de Dol ».	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> Risque de pollution des eaux souterraines (rejet d'eau polluée, incident de chantier, etc.) et de perturbation des écoulements.	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> - Localisation des installations de chantier potentiellement polluantes hors des zones inondables et à plus de 50 m des zones humides connues situées au-delà des emprises travaux et précautions relatives à l'entretien des engins en chantier. - Stockage des produits polluants sur des aires étanches. - Kit de dépollution placé dans les véhicules de chantier et sur les sites de stockage et de travail.
		<p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> Risque faible de pollution des eaux souterraines par déversement accidentel lors de l'exploitation.	<p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> Le dispositif de drainage longitudinal qui sera mis en place au niveau de la plateforme ferroviaire 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.
<b>Eaux superficielles</b>	Plusieurs cours d'eau sont recoupés par la voie ferrée actuelle, dont certains sont identifiés comme « masse d'eau superficielle » dans le SDAGE Loire-Bretagne. Ces masses d'eau présentent toutes un bon état chimique. En revanche, leurs objectifs de « bon état » ou « bon potentiel » écologique sont fixés à 2021 ou 2027.	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> Impact possible sur la qualité des eaux (rejet d'eau polluée, incident de chantier, etc.).	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> - Au droit de la base vie, des merlons de terre périmétriques bloquant d'éventuels déversements dans les ruisseaux alentours seront mis en œuvre. - Localisation des installations de chantier potentiellement polluantes hors des zones inondables et à plus de 50 m des zones humides connues situées au-delà des emprises travaux et précautions relatives à l'entretien des engins de chantier. - Stockage des produits polluants sur des aires étanches. - Kit de dépollution placé dans les véhicules de chantier et sur les sites de stockage et de travail.
		<p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> Risque faible de pollution des eaux superficielles par déversement accidentel lors de l'exploitation.	<p>Concernant les deux PRA (Bief-Jean et Meleuc) :</p> - Réalisation des travaux durant la période la moins sensible vis-à-vis de la flore et la faune de la faune aquatique (hors période de frai ou de migration). - Mise en défens des zones sensibles : protection des berges et de la ripisylve du Meleuc, habitats naturels d'espèces protégées.
<b>Outils réglementaires de gestion des eaux</b>	Site d'étude inclus dans le périmètre 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.	Les mesures d'évitement d'impact envisagées (principes d'assainissement, protection des zones humides) font que ce projet ne portera pas atteinte aux milieux aquatiques et aux usages de l'eau. Il est donc compatible avec le SDAGE Loire – Bretagne et les SAGE.	<p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> Tout comme pour les eaux souterraines, le dispositif de drainage longitudinal mis en place limitera les risques de pollution. Concernant le Meleuc, des travaux seront engagés pour recréer la continuité écologique existante.
			Aucune mesure nécessaire.

Facteurs de l'environnement	État initial	Incidences notables	Mesures et suivi
<b>Risques naturels</b>	Zone de sismicité 2 (faible). Retrait-gonflement des argiles nul à moyen. PPRI: non concerné. Pour quelques secteurs: risque moyen à fort de remontée de nappe dans le socle. Risque très élevé de remontée de nappe dans les sédiments au niveau de la Rance (la voie ferrée actuelle franchie ce secteur par un viaduc).	<u>Phase de construction / démolition</u> : Risque d'enneigement des zones de terrassement, d'entraînement de fines ou de substances polluantes susceptibles de polluer les terrains adjacents non imperméabilisés. <u>Phase d'exploitation</u> : Le projet n'augmentera pas le risque d'inondation par débordement de cours d'eau sur les secteurs potentiellement concernés par ce risque (aucune nouvelle surface imperméabilisées). L'impact peut donc être qualifié de nul.	<u>Phase de construction / démolition</u> : Arrêt du chantier en cas d'inondation. <u>Phase d'exploitation</u> : Les dispositions constructives adaptées et le système de drainage des eaux de ruissellement permettront de limiter le risque d'inondation.
<b>Biodiversité Patrimoine naturel</b>	Une ZNIEFF de type II « Estuaire de la Rance » et une zone Natura 2000 ZSC « Estuaire de la Rance » traversées par la voie ferrée actuelle. Une ZNIEFF de type I « Anse de Pleudihen » en bordure d'emprise de la voie.	Absence d'effet.	Aucune mesure nécessaire.
<b>Biodiversité Zones humides</b>	Zones humides recensées dans l'emprise de la voie ferrée actuelle et en limite de celle-ci.	<u>Phase de construction / démolition</u> : Des pistes d'accès seront réalisées afin de permettre aux engins de chantier d'accéder à la plateforme ferroviaire. Certaines de ces pistes sont susceptibles d'impacter des zones humides identifiées aux abords de la voie ferrée. <u>Phase d'exploitation</u> : La phase d'existence ou d'exploitation du projet ne sera pas à l'origine d'effets supplémentaires sur les zones humides que ceux présentés lors de la phase de travaux.	<u>Phase de construction / démolition</u> : Les pistes d'accès à créer seront limitées au strict nécessaire dans la traversée des zones humides et leur largeur sera réduite au maximum afin de limiter les impacts temporaires sur celles-ci. Ces pistes d'accès seront balisées afin d'éviter toute circulation d'engins de chantier en dehors de celles-ci. Par ailleurs, 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. <u>Phase d'exploitation</u> : Aucune mesure supplémentaire nécessaire.
<b>Biodiversité Espèces et habitats protégés</b>	Enjeux moyens identifiés sur certains secteurs de la zone d'étude pour les habitats naturels/semi-naturels, l'avifaune et les chiroptères. Enjeu moyen lié à la présence de flore invasive également. Échelle locale : présence de boisements, cours d'eau, haies bocagères et haies le long de la voie ferrée, jouant le rôle de corridors.	<u>Phase de construction / démolition</u> : Perturbations et dérangements occasionnés par les travaux (circulation des engins de chantier, nuisances sonores, etc.) pour les espèces animales. <u>Phase d'exploitation</u> : Des débroussaillages seront effectués au droit de 18 passages à niveau afin de mettre en conformité les distances de visibilité. Aussi, ceux-ci entraîneront la disparition d'habitats naturels tels que des petits boisements, des fourrés, des friches arbustives voire des sections de haies. Afin de conserver ces distances de visibilité, ces espaces seront entretenus. Le trafic des trains restera inchangé et les espèces animales se sont adaptées à ce trafic. L'augmentation de la vitesse des trains n'aura qu'un faible impact sur les espèces animales.	<u>Phase de construction / démolition</u> : - Évitements des habitats propices à l'avifaune pour les voies d'accès chantier du Bief Jean, du Vieux Bourg et de Coëtquen. - Réduction au minimum des voies provisoires et balisages des chemins d'accès, et préservation maximale des haies. - Mise en défens et balisage des zones les plus sensibles. - Travaux en dehors des périodes de reproduction. Interventions en milieu aquatique pendant les périodes les moins dommageables pour les espèces et la flore aquatiques. <u>Phase d'exploitation</u> : Les espaces débroussaillés seront entretenus pour conserver les distances de visibilité. Ils constitueront des habitats temporaires dans leur structure végétale.
<b>Paysage</b>	Deux unités paysagères : bassin de Pleine-Fougères et vallée de la Rance maritime. Zone d'étude à caractère essentiellement agricole.	<u>Phase de construction / démolition</u> : Modification des perceptions visuelles pour les riverains. <u>Phase d'exploitation</u> : Absence d'impact.	<u>Phase de construction / démolition</u> : Une communication sur l'avancement des travaux sera réalisée. Le positionnement des installations de chantier sera défini afin d'en limiter l'impact visuel et sera recherché prioritairement au sein des emprises ferroviaires. <u>Phase d'exploitation</u> : Aucune mesure nécessaire

Facteurs de l'environnement	État initial	Incidences notables	Mesures et suivi
<b>Patrimoine culturel</b>	<p>13 périmètres de protection de monuments historiques concernent la voie ferrée actuelle.</p> <p>La voie ferrée est incluse dans 1 site inscrit et dans 2 sites classés.</p> <p>1 site patrimonial remarquable dans la zone d'étude mais ne concernant pas la voie ferrée.</p> <p>Plusieurs zones de présomption de prescription archéologique et sites archéologiques à proximité de la voie ferrée.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> <p>Mise à jour possible de vestiges archéologiques lors des travaux.</p> <p>Projet au sein de périmètres de protection de monuments historiques, d'un site inscrit et d'un site classé.</p> <p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> <p>Pas d'impact sur les monuments historiques et les sites inscrits et classés recensés.</p> <p>Pas d'impact sur le patrimoine archéologique.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> <p>Demande d'autorisation préalable aux travaux. Application des mesures exigées par l'ABF.</p> <p>Dans le cas de découvertes fortuites de vestiges archéologiques, les services concernés seront saisis.</p> <p>Application d'un protocole spécifique relatif à la gestion de l'amiante et du plomb.</p> <p>Attache de l'Architecte des Bâtiments de France afin d'obtenir un avis sur la réalisation du projet au sein des périmètres de protection des monuments historiques, du site inscrit et du site classé.</p> <p><u>Phase d'exploitation</u> : Aucune mesure nécessaire.</p>
<b>Population Démographie / Emploi</b>	<p>La population de la zone d'étude a tendance à augmenter.</p> <p>Dinan et Dol-de-Bretagne présentent un nombre d'emplois total supérieur au reste de la zone d'étude.</p> <p>Les déplacements domicile-travail sont très majoritairement effectués en véhicule personnel.</p> <p>De nombreux équipements et établissements sont recensés dans la zone d'étude.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> <p>Un chantier peut être source de dangers pour la population (présence d'engins, de trous, de réseaux...).</p> <p>La phase de réalisation du projet va générer des emplois directs liés aux travaux sur le site, mais aussi des emplois indirects liés aux activités pour la fabrication amont des fournitures de chantier.</p> <p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> <p>Le projet améliorera les temps de parcours (vitesse de circulation des trains relevée à 120 km/h maximum au lieu de 80 ou 100 km/h actuellement). Le nombre de trains circulant sur la ligne sera inchangé.</p> <p>Les impacts du projet sur les équipements sont globalement positifs en offrant une meilleure desserte de l'ensemble des équipements (équipements sportifs, écoles, etc.) grâce à une offre de transport améliorée (temps de parcours et conditions de parcours).</p>	<p><u>Phase de construction / démolition</u> :</p> <p>Information préalable des riverains : installation de panneaux d'information sur place et dans les mairies.</p> <p>Accès aux parcelles, circulations de riverains et chemins piétons garantis.</p> <p><u>Phase d'exploitation</u> :</p> <p>Aucune mesure nécessaire.</p>
	<p>La voie ferrée traverse de nombreux zonages des PLU des communes.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition</u> : Absence d'effet.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition</u> : Aucune mesure nécessaire.</p>
<b>Outils de planification urbaine</b>	<p>Présence d'EBC et d'emplacements réservés en bordure de voie ferrée.</p>	<p><u>Phase d'exploitation</u> :</p>	<p><u>Phase d'exploitation</u> :</p>
	<p>Nombreuses servitudes d'utilité publique concernent la voie ferrée.</p>	<p>Le projet ne nécessitera pas de mise en compatibilité des PLU des communes traversées par la ligne.</p>	<p>Aucune mesure nécessaire.</p>

Facteurs de l'environnement	État initial	Incidences notables	Mesures et suivi
<b>Population Infrastructures et réseaux</b>	<p>Plusieurs axes routiers sont recoupés par la voie ferrée.</p> <p>La ligne ferroviaire Dol-Dinan traverse la zone d'étude. Trois autres lignes passent également à Dol- de-Bretagne dont un TGV permettant de rejoindre Paris.</p> <p>Lignes de bus marquant l'arrêt sur quelques communes de l'étude.</p> <p>Une canalisation de gaz et des canalisations électriques recensées au droit de la voie ferrée.</p> <p>La voie ferroviaire dispose d'un système d'assainissement récoltant les eaux pluviales avant rejet au milieu naturel.</p> <p>Risque de transport de matières dangereuses par voies routière (RD137) et ferroviaire, et par canalisation.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition :</u></p> <p>Perturbations des circulations sur les axes aux abords des sites (déviation provisoire...).</p> <p>Gêne à la circulation (circulation d'engins, salissures, ornières...).</p> <p>Fermeture de la ligne Dol-Dinan durant un an afin de réaliser les travaux.</p> <p>Nécessité de déviations et de dévoiements de certains réseaux.</p> <p><u>Phase d'exploitation :</u></p> <p>Fermeture du passage à niveau privé (PN) 153.</p> <p>Le projet améliorera les temps de parcours (vitesse de circulation des trains relevée à 120 km/h maximum au lieu de 80 ou 100 km/h actuellement). Le nombre de trains circulant sur la ligne sera inchangé.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition :</u></p> <p>Information préalable des riverains : installation de panneaux d'information sur place et dans les mairies.</p> <p>Plan de circulation routière et plan des itinéraires de chantier portés à la connaissance du public avant les travaux.</p> <p>Accès aux parcelles, circulations de riverains et chemins piétons garantis.</p> <p>Pour compenser la fermeture de la ligne ferroviaire, des bus de substitution seront mis à disposition des voyageurs.</p> <p>Les déviations et les dévoiements des réseaux seront réalisés par les concessionnaires.</p> <p><u>Phase d'exploitation :</u></p> <p>Le PN 153 fera l'objet d'une enquête publique à part.</p>
<b>Population Tourisme / loisirs</b>	<p>Quelques installations/équipements de tourisme et loisirs sur les communes de l'étude. Deux pôles touristiques à proximité : Saint-Malo et le Mont-Saint-Michel.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition :</u></p> <p>Possible dégradation de l'accès aux activités de loisirs.</p> <p><u>Phase d'exploitation :</u></p> <p>En phase exploitation, le projet contribuera à améliorer la desserte des établissements proposant des activités touristiques ou de loisir grâce à une offre de transport plus performante.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition :</u></p> <p>Accès aux parcelles, circulations de riverains et chemins piétons garantis.</p> <p><u>Phase d'exploitation :</u> Aucune mesure nécessaire.</p>
<b>Activités économiques</b>	<p>13 ICPE recensées. Aucune d'entre elle n'est classée SEVESO.</p> <p>De nombreux sites BASIAS ont également été recensés ainsi qu'un site BASOL.</p> <p>Nombreuses parcelles agricoles en bordure de la voie ferrée.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition :</u></p> <p>La phase de réalisation du projet va générer des emplois directs liés aux travaux sur le site, mais aussi des emplois indirects liés aux activités pour la fabrication amont des fournitures de chantier.</p> <p>Des parcelles agricoles pourront être temporairement utilisées lors de la phase travaux. Ce sera notamment le cas pour le site de stockage et de travail de la gare de Plerguer. Des pistes / cheminements devront également être créés afin de permettre l'accès des engins à la plateforme ferroviaire.</p> <p><u>Phase d'exploitation :</u> Absence d'effet.</p>	<p><u>Phase de construction / démolition :</u></p> <p>Accès maintenus aux habitations, aux commerces et aux activités économiques.</p> <p>Les parcelles agricoles pouvant être utilisées seront acquises temporairement sous réserve d'accords amiables avec les propriétaires (signature de convention d'occupation temporaire). La création des pistes d'accès ou des bases travaux sera effectuée en dehors des périodes de récoltes.</p> <p><u>Phase d'exploitation :</u> Aucune mesure nécessaire.</p>

Facteurs de l'environnement	État initial	Incidences notables	Mesures et suivi
<b>Cadre de vie Qualité de l'air</b>	Valeurs réglementaires pour l'ozone et le dioxyde d'azote respectées en 2017.	<p>Phase de construction / démolition :</p> <p>Émission de poussières pouvant générer des gênes respiratoires.</p> <p>Phase d'exploitation :</p> <p>Le nombre de trains circulant en phase exploitation restera très faible. L'impact sera donc identique à la situation actuelle (impact négligeable).</p>	<p>Phase de construction / démolition :</p> <p>Arrosage des pistes, vitesse limitée à 30 km/h, etc.</p> <p>Phase d'exploitation : Aucune mesure nécessaire.</p>
<b>Cadre de vie Bruit</b>	<p>Zone d'ambiance sonore préexistante non modérée au niveau des habitations les plus proches des infrastructures routières.</p> <p>La voie ferrée n'est pas une source de bruit notable.</p>	<p>Phase de construction / démolition :</p> <p>Bruit des engins et des avertisseurs sonores, bruit des installations de chantier, bruit lié au trafic.</p> <p>Phase d'exploitation :</p> <p>Une augmentation de plus de 2 dB(A) est observée entre les contributions de la voie ferrée seule avant et après travaux, et ce sur l'ensemble des zones à proximité desquelles la vitesse des trains est relevée. Cette différence va jusqu'à 6 dB(A) aux endroits où la vitesse passe de 60 à 120 km/h (entre Miniac- Morvan et Pleudihen-sur-Rance).</p> <p>Toutefois, 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 donc automatiquement respectés :réglementairement, aucune protection acoustique n'est nécessaire.</p>	<p>Phase de construction / démolition :</p> <p>Vitesse limitée à 30 km/h, circulation de nuit proscrite sauf dérogation sur une phase de chantier le justifiant.</p> <p>Réalisation d'un dossier bruit.</p> <p>Phase d'exploitation : Aucune mesure nécessaire.</p>
<b>Cadre de vie Vibrations</b>	Habitations et bâtiments en limite d'emprise SNCF.	<p>Phase de construction / démolition :</p> <p>Vibrations provenant de la circulation des engins de chantier.</p> <p>Phase d'exploitation :</p> <p>Les ondes et vibrations liées au projet ne seront que très faiblement accentuées par rapport à la situation préexistante.</p>	<p>Phase de construction / démolition :</p> <p>Information des riverains.</p> <p>Phase d'exploitation :</p> <p>Aucune mesure nécessaire.</p>
<b>Cadre de vie Lumière</b>	Pollution lumineuse faible à moyenne hormis à Dinan (pollution forte).	<p>Phase de construction / démolition :</p> <p>Travaux principalement réalisés de jour mais pouvant ponctuellement générer des désagréments dus aux émissions lumineuses si des travaux de nuit sont nécessaires.</p> <p>Phase d'exploitation :</p> <p>Les émissions lumineuses du projet (éclairage des trains et des gares) ne seront pas modifiées par rapport à la situation actuelle.</p>	<p>Phase de construction / démolition :</p> <p>Éclairage localisé sur les zones de travail, au moyen de projecteurs portatifs afin de limiter les émissions lumineuses en direction des habitations situées à proximité immédiate des zones de travaux.</p> <p>Phase d'exploitation :</p> <p>Aucune mesure nécessaire.</p>

## 4. EFFETS CUMULES DES PROJETS CONNUS

L'identification de ces projets a été recherchée d'un point de vue géographique et/ou en fonction de la nature du projet sur le site internet de la DREAL Bretagne et sur le site de l'autorité environnementale (Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) :

Les projets pouvant interagir avec le projet 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. Il est conservé pour l'analyse des effets cumulés.
- 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. 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.

### **ZAC Actipol à Miniac-Morvan**

La ZAC ACTIPOLE est située à Miniac-Morvan au croisement de la RD 137 (axe Saint-Malo - Rennes) et de la RN 176 (axe Saint-Brieuc - Caen). Elle est destinée à l'accueil des activités industrielles, de services aux entreprises, de logistique, de transport, de commerce de gros et de travaux publics. Cette nouvelle ZAC représente une surface aménagée de 40 ha dont 264 000 m<sup>2</sup> de surfaces cessibles réparties en lots découpés à la demande. Plusieurs surfaces aménageables sont définies dans le cadre de ce projet dont une jouxtant la voie ferrée au nord.

### **ZAC de Maboué (les EcoHameaux de Maboué)**

Le projet consiste donc à créer un nouveau quartier, en continuité de l'existant et en transition avec l'espace rural. L'opération d'aménagement sera accompagnée d'un espace de commerces et de services pour rééquilibrer leurs répartitions sur le territoire communal. A terme, ce sont environ 275 nouveaux logements qui seront créés. Ils permettront ainsi de résorber l'insuffisance de l'offre d'habitat sur Dol de Bretagne et d'infléchir la tendance de fuite des jeunes ménages vers les communes environnantes.

### **Les effets cumulés**

#### **Impacts cumulés**

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

- les déplacements ;
- les nuisances sonores ;

#### **Mesures de réduction**

##### ***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. Il s'agira alors :

- d'éviter de cumuler du trafic poids-lourds/ engins de chantier sur un même axe en période de pointe en étudiant les possibilités de lissage sur une journée ;
- de mutualiser les mesures de signalisation routière auprès des riverains et usagers de la route ;
- de mutualiser les moyens d'informations et de communication.

##### ***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

## 5. LA 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.

Tous ces partenaires sont rassemblés au sein du Comité de Pilotage (COFIL) présidé par la Préfète de Région, où ils valident les propositions et arrêtent les choix associés au projet. Depuis le début de ce projet, les partenaires se réunissent soit en Comité de pilotage (fréquence annuelle) ou en Comité technique (2 à 3 fois par an selon l'avancement). Ce Comité technique réunit les services des partenaires précités (pour l'État, les services de la DREAL et du SGAR sont plus particulièrement associés, assurant ainsi une concertation inter administrative élargie en complément des procédures reprises dans la pièce 2A du présent dossier).

Une déclaration d'intention a, par ailleurs, été produite et mise à disposition du public sur les communes traversées par le projet, entre fin juin et début novembre 2018. Elle n'a fait l'objet d'aucune remarque.

## 6. AVIS DES PPA

Monsieur le Préfet de Région : cf. avis de l'AE

Monsieur le Président de la CLE du SAGE des Bassins Côtiers de la région de Dol de Bretagne (12 décembre 2018)

La Commission Locale de l'Eau du SAGE des Bassins Côtiers de la région de Dol de Bretagne valide à l'unanimité le dossier d'Autorisation Environnementale supplétive loi sur l'eau pour la modernisation de la ligne n°415000.

- Sous réserve : de travaux de rétablissement de la continuité écologique sur le Meleuc qui est classé sur la LISTE 2 de l'arrêté du 10 juillet 2012,
- Sous réserve : du maintien de la continuité écologique (toutes espèces) sur le Bief Jean qui est classé sur la LISTE 1 de l'arrêté du 10 juillet 2012.

Demande de porter une attention particulière à l'entretien des deux passages d'eau du Cardequin sous la voie SNCF afin de limiter le risque inondation et d'y assurer la continuité écologique au titre de l'arrêté de classement LISTE 2 de l'arrêté du 10 juillet 2012,

Demande à la SNCF de communiquer à la CLE, un chiffrage d'utilisation annuel des phytosanitaires sur cette ligne, et demande à la SNCF d'amorcer une réduction dans l'utilisation des phytosanitaires pour l'entretien des voies

Agence Régionale de Santé / Madame la Directrice de la Santé Publique (28 décembre 2018) :

Le projet n'affecte aucun périmètre de protection de ressource en eau destinée à la consommation humaine.

Les impacts attendus du projet sont principalement liés à la phase de travaux : des mesures sont prévues pour limiter les impacts sonores durant le chantier, éviter toute pollution accidentelle et assurer une gestion adaptée des divers déchets produits, notamment les traverses de chemin de fer imprégnées en général de substances toxiques.

Les dispositions du Plan d'Aménagement et de Gestion Durable du SAGE de la Rance, du Frémur et de la baie de Beausais, concernant la limitation de l'utilisation des produits phytosanitaires, ont été intégrées au dossier et concourent à la préservation de la ressource en eau.

Concernant l'évaluation des nuisances sonores en phase d'exploitation de la nouvelle ligne, l'ARS note que la modélisation effectuée montre qu'une augmentation de plus de 2 dB(A) est observée entre les contributions de la voie ferrée seule avant et après travaux, et ce sur l'ensemble des zones à proximité desquelles la vitesse des trains est relevée. Cette différence va jusqu'à 6 dB(A) aux endroits où la vitesse passe de 60 à 120 km/h (entre Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance).

L'étude d'impact indique que sur l'ensemble de la zone d'étude, la contribution sonore de la voie ferrée seule, exprimée par le LAeq (6h-22h), niveau de pression acoustique continu équivalent A, ne dépasse pas 63 dB(A) de jour en façade des bâtiments et que par conséquent les objectifs acoustiques sont automatiquement respectés : réglementairement, aucune protection acoustique n'est nécessaire.

Toutefois, l'ARS recommande que les bruits émergents ponctuels (émergence lors d'un passage de train) soient pris en compte de manière spécifique du fait de leur potentiel de gêne vis-à-vis des riverains, conformément aux préconisations de la note de l'autorité environnementale n°Ae 2015-N-02 du 8 juillet 2015.

L'ARS émet un avis favorable à ce dossier.

## 7. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Un extrait de la synthèse de l'avis de l'AE est reproduit ci-dessous. (Avis 2018-108 du 20 février 2018)

*« Des travaux de renouvellement de voies ont déjà été menés en 2013 sur le reste du tronçon, soit entre Pleudihen-sur-Rance et Dinan. L'AE rappelle que le projet est constitué par l'ensemble des opérations de renouvellement de la voie ferrée sur la section comprise entre Dol-de-Bretagne et Dinan, et recommande donc de reprendre, dans l'étude d'impact une description des opérations déjà menées, puis d'en déduire les impacts environnementaux du projet d'ensemble et les éventuelles mesures d'évitement, de réduction, et de compensation à mettre en œuvre.*

*Pour l'AE, les principaux enjeux environnementaux de l'opération présentée sont la limitation des impacts sur les milieux aquatiques et humides, dus notamment aux travaux dans et à proximité de cours d'eau, et la bonne prise en compte des nuisances acoustiques liées à l'augmentation de la vitesse des trains.*

*Le dossier est didactique, notamment grâce à un atlas cartographique bien illustré. Sur le fond, si la plupart des impacts environnementaux du renouvellement de la voie apparaissent limités, ni l'étude d'impact ni le dossier de demande d'autorisation environnementale ne traitent des impacts des travaux dans les cours d'eau, dont l'analyse est remise à plus tard. Par conséquent, en l'état, la demande ne couvre pas les travaux susceptibles d'avoir les impacts les plus significatifs sur l'environnement, ne répond pas à certains enjeux relevés dans la décision ayant conduit à soumettre l'opération à évaluation environnementale après examen au cas par cas, ni aux exigences de la « loi sur l'eau ». Cette lacune importante du dossier devra impérativement être corrigée avant l'enquête publique.*

*L'AE recommande en outre principalement :*

- *De présenter les variantes étudiées en termes de trafic et de suppression de passages à niveau ainsi qu'une indication des principales raisons, notamment environnementales, du choix effectué,*
- *De justifier la non caractérisation du site de Miniac-Morvan en zone humide, de préciser les impacts du projet sur les habitats et espèces de ce site, et de prévoir, si nécessaire, des mesures d'évitement, de réduction, ou le cas échéant de compensation,*
- *De justifier la représentativité des modèles acoustiques utilisés, et, le cas échéant, de les reprendre sur la base de mesures in situ représentatives du bruit réel de la ligne »*

## 8. REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les réponses du Maitre d'ouvrage apportent des précisions intéressantes pour la compréhension du dossier. Elles complètent utilement le descriptif du projet et les tableaux du § 3 « L'ETAT INITIAL, LES IMPACTS ET LES MESURES ERC »

Elles sont résumées ci-dessous.

### 8.1. Présentation du projet

#### Précisions sur les travaux menés sur la section Dinan – Pleudihen-sur-Rance

*Recommandation (p. 5) : « L'AE recommande d'intégrer, dans l'étude d'impact, une description des opérations menées entre Dinan et Pleuhiden-sur-Rance, puis d'en déduire les impacts environnementaux du projet d'ensemble et les éventuelles mesures d'évitement de réduction et de compensation à mettre en œuvre. »*

Des travaux de réhabilitation de la voie entre Dinan et Pleudihen-sur-Rance ont été réalisés en 2013 et ont consisté au :

- Renouvellement complet de la voie sur 2 453 mètres ;
- Renouvellement des traverses, des rails et relevage (ajout de ballast) sur 7 221 mètres ;
- Renouvellement de platelages des passages à niveau (PN) n°153, 154, 155, (La Vicomté-sur-Rance), 159 (Saint-Samson-sur-Rance) et 161 (Taden).

Aucun ouvrage d'art n'a fait l'objet de travaux particuliers durant ce chantier.

En conséquence, les impacts du projet d'ensemble sont limités à ceux des travaux à venir.

#### Précisions sur la création de pistes d'accès

*Recommandation (p. 7) : « L'AE recommande de préciser, pour les différents travaux envisagés, si la création de pistes d'accès au chantier sera nécessaire, ainsi que le cas échéant, leur localisation prévue. »*

Le projet prévoit un renouvellement de voie classique (remplacement de ballast, traverses et rails) conformément aux référentiels en vigueur. Des travaux connexes sont prévus pour accompagner le renouvellement de voie :

- La mise à niveau des dispositifs d'assainissement ;
- La réfection de 7 ouvrages d'art dont 3 franchissements de cours d'eau: le pont-rail (PRA) de Coëtquen, le PRA du Biez-Jean et le PRA du Meleuc ;
- Des aménagements routiers aux passages à niveau et la suppression du passage à niveau n°153 ;
- Des aménagements des quais au droit des gares de Plerguer et Miniac ;
- La remise en peinture du viaduc de la Fontaine des Eaux ;
- Les travaux de rétablissement de la continuité écologique sur le cours d'eau Meleuc.

D'une manière générale, les travaux sur la ligne et sur les ouvrages seront réalisés depuis la voie ferrée ou depuis les chemins d'accès existants. Il n'est pas prévu de réaliser de système d'accès annexes (type piste).

La création de pistes est nécessaire uniquement pour la réalisation des travaux sur les cours d'eau du Biez-Jean et du Meleuc et sur les ponts-rails associés.

### 8.2. Analyse des éventuelles pistes de chantier sur les zones humides

*« L'AE recommande : « d'évaluer, lorsque cela n'a pas été fait, l'impact des éventuelles pistes de chantier sur les zones humides ; le cas échéant, de prévoir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet sur les zones humides. »*

La création de pistes est nécessaire uniquement pour la réalisation des travaux sur les cours d'eau du Biez-Jean et du Meleuc et sur les ponts-rails associés

#### 8.2.1. Piste d'accès au PRA du Meleuc

##### **Impacts et mesures de réduction**

L'accès prévu au cours d'eau et au PRA du Meleuc nécessite de traverser une prairie humide entre le lieu-dit « La Ville Aubry » et le cours d'eau du Meleuc.

Afin de réduire l'impact, des dispositions particulières seront prises pour créer un accès au PRA du Meleuc 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.

L'impact résiduel sur les milieux humides peut être considéré comme faible. Aucune mesure compensatoire n'est à prévoir.

### **8.2.2. Piste d'accès au PRA du Biez-Jean**

#### **Impacts et mesures de réduction**

L'accès prévu au cours d'eau du PRA du Biez-Jean nécessite de longer une prairie humide en bordure ouest du cours d'eau, l'accès prévu se positionnant en bordure de la parcelle à proximité du cours d'eau. Le dispositif est identique à l'accès au Meleuc. Ainsi, l'impact résiduel sur les milieux humides peut être considéré comme faible. Aucune mesure compensatoire n'est à prévoir.

### **8.3. Présentation des variantes étudiées**

*Recommandation (p. 9) : « L'Ae recommande de présenter les variantes étudiées en termes de trafic et de suppression de passages à niveau, et de présenter une indication des principales raisons, notamment environnementales, du choix effectué. »*

Une étude préliminaire a été menée à partir de 2012. Elle avait pour but d'estimer les investissements nécessaires à la poursuite de la modernisation de la section de ligne Dol-de-Bretagne – Dinan, à savoir :

- Le renouvellement de Voie (RVB) entre Pleudihen-sur-Rance et Dol-de-Bretagne ;
- Un relèvement de vitesse entre Pleudihen-sur-Rance et Dol-de-Bretagne ;
- L'évolution du niveau de desserte entre Dol-de-Bretagne et Dinan avec un passage de 6 allers-retours (A/R) quotidiens à 10 A/R quotidiens ;
- Les opportunités de suppression simple de passages à niveau sur la section Dol-de- Bretagne – Dinan.

**Trafic :** Le 4 juin 2018, le comité de pilotage a décidé d'écarter du programme la modernisation du mode d'exploitation (BAPR) considérant notamment que le mode d'exploitation actuel permet le niveau de desserte envisagé. En outre, il a été acté que la remise en peinture du viaduc de la Fontaine des eaux (situé sur la portion Pleudihen-sur-Rance–Dinan) permettant d'assurer la pérennisation de l'infrastructure dans sa totalité soit prise en charge dans le cadre du projet.

Enfin, la géométrie de la voie permet d'augmenter la vitesse sans incidence sur le cout de la réalisation, il a donc été décidé de relever la vitesse de 100 à 120 km/h afin d'améliorer la desserte.

**Suppression de passages à niveau :** Le projet prévoit en phase réalisation, la suppression simple du passage à niveau privé n°153 situé sur la commune de Saint-Samson-sur-Rance.

### **8.4. Analyse des travaux envisagés sur les cours d'eau du Meleuc et du Biez-Jean**

Les travaux prévus dans les cours d'eau du Meleuc et du Biez-Jean n'étaient initialement pas prévus dans le cadre du projet de renouvellement. Le SBC Dol a mentionné le fait qu'un pont-rail traversant le Meleuc empêchait en période d'étiage le passage des poissons dans le cours d'eau. De ce constat, il a été convenu d'intégrer au programme des travaux de rétablissement de la continuité écologique au niveau du cours d'eau du Meleuc.

Par ailleurs, les travaux dans le cours d'eau au droit du pont rail du Biez-Jean n'étaient initialement pas prévus. Toutefois pour des raisons de sécurité de l'ouvrage, ces derniers ont dû être intégrés tardivement.

### **8.5. Analyse des enjeux piscicoles sur les deux cours d'eau**

*Recommandation (p. 11) : « L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par des données concernant les poissons et les frayères dans le Meleuc et du Biez-Jean, de produire en conséquence une analyse des impacts et de proposer des mesures adaptées. »*

Les inventaires écologiques avaient déjà été réalisés lorsque les travaux dans le Meleuc et le Biez-Jean ont été intégrés au projet. SNCF Réseau a sollicité le SBC Dol pour récolter les données nécessaires à l'examen des impacts potentiels des travaux sur les cours d'eau du Meleuc et du Biez-Jean.

Aucune donnée n'est disponible sur le cours d'eau du Biez-Jean.

#### **8.5.1. Analyse de l'arrêté préfectoral « frayères »**

L'arrêté préfectoral du 29 juin 2015 délimite les zones de frayères dans le département d'Ille- et-Vilaine en application de l'article L.432-3 du code de l'environnement.

Le Meleuc dans le secteur de franchissement par la voie ferrée est identifié comme partie de cours d'eau susceptible d'abriter des frayères à Truite fario. En revanche, le Biez-Jean n'est pas recensé dans cette annexe 1 à l'article 1.

#### **8.5.2. Analyse des enjeux piscicoles**

Les cours d'eau du Meleuc et du Biez-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 Biez-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.

### **8.6. Précisions sur les travaux prévus dans les cours d'eau**

*Recommandation (p. 10) : « L'Ae recommande de compléter, avant l'enquête publique, l'étude d'impact par des informations nécessaires concernant les interventions dans les cours d'eau pendant les travaux, notamment leur description, leurs impacts et les différentes mesures à mettre en œuvre. »*

Dans le cadre du projet de modernisation de la ligne entre Dol-de-Bretagne et Dinan, une étude de rétablissement de la continuité écologique au droit de l'ouvrage du PRA du Meleuc et une étude de maintien de la continuité écologique du Biez-Jean sont en cours. Des travaux seront donc nécessaires pour rétablir ou maintenir la continuité écologique au droit des ouvrages. Le choix des travaux à engager n'est pas encore défini à ce jour.

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

#### **8.6.1. Impacts potentiels des travaux et mesures mises en place en phase travaux**

Sur la ressource en eau : Les travaux ne prélèveront pas d'eau et ne modifieront pas les débits.

Sur les écoulements : Des batardeaux ou des filtres à sable seront mis en place dans le cadre des travaux. Ils permettront également d'isoler les pollutions accidentelles. Par sécurité, lors des fortes pluies et donc d'une augmentation notable du débit, les travaux seront interrompus.

Sur la qualité des eaux : Les incidences possibles pendant les travaux sont de plusieurs sortes :

- Entraînement de particules fines lors de la circulation des engins sur les berges, lors des travaux de forage, d'injection et de protection du radier;
- Emission des déchets de forage du radier et des murs de soutènement vers le milieu naturel;
- Déversement accidentel dans le cours d'eau des produits d'injection ou de fluides utilisés par les engins de chantier.

Les mesures d'évitement et de réduction qui seront mises en place concernent la Circulation des engins du personnel et du matériel, les matériaux utilisés pour la construction des batardeaux (si option retenue)

Les risques de pollutions chroniques et accidentelles en phase chantier pouvant arriver jusqu'au milieu naturel sont fortement limités dans le temps et dans l'espace.

Le projet n'a pas d'incidence significative sur le milieu vis-à-vis de la qualité des eaux.

Sur les milieux humides : voir § 8.2

Sur le cours d'eau : lit majeur et berges : Les travaux n'auront pas d'impact sur les lits majeurs du Meleuc et du Biez-Jean, aucuns travaux, hormis la réalisation de la piste temporaire, ne seront faits dans le lit majeur. Les berges abritent des milieux et espèces dites communes, les incidences des travaux seront donc limitées. Toutefois, des précautions seront prises pour ne pas détruire les espèces floristiques en présence, support d'un habitat à destination de la faune.

Sur le cours d'eau : lit mineur et continuité écologique : Les travaux prévoient la possible mise en place de batardeau sur la moitié du fond du radier. Les écoulements se feront librement sur l'autre moitié. Ces modifications entraîneront pendant la durée des travaux une augmentation de la hauteur d'eau et une légère augmentation des vitesses.

### **8.7. Analyse du site de Miniac-Morvan**

*Recommandation (p. 11) : « L'Ae recommande : de justifier la non caractérisation du site de Miniac-Morvan en zone humide ; le cas échéant, de prévoir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet sur les zones humides. »*

Le site de la gare de Miniac-Morvan pressenti pour servir d'aire de stockage est bien référencé comme zone humide à l'inventaire du Sage des Bassins Côtiers de Région de Dol, réalisé en 2009.

Ce site a fait l'objet d'inventaire de terrain en 2017 dans le cadre des expertises écologiques du projet de renouvellement de la ligne entre Dol-de-Bretagne et Dinan : Les habitats naturels et les espèces végétales recensées sur le site ne sont pas des habitats et des espèces caractéristiques de zones humides : le site est occupé par une friche herbacée en partie ouest et des fourrés/pré-bois vers la pointe est.

De même, la topographie et le sol n'indiquent pas la présence potentielle de zones humides : La topographie est plane et le site est légèrement surélevé par rapport à la voie ferrée attenante ;

Le sol en présence présente un aspect pierreux / rocailleux laissant envisager que le site aurait fait l'objet d'un remblaiement.

Le site de la gare de Miniac-Morvan pressenti pour servir d'aire de stockage référencée comme zone humide par l'inventaire du Sage n'en est en fait pas une et aucune mesure particulière n'est donc à prévoir.

### **8.8. Analyse des impacts du site de Miniac-Morvan sur le milieu naturel**

*Recommandation (p. 12) : « L'Ae recommande de préciser les impacts du projet sur le site de Miniac-Morvan, en listant notamment les espèces et habitats affectés, et de proposer des mesures d'évitement, de réduction, et, le cas échéant, de compensations adaptées. »*

L'aire de stockage de la gare de Miniac - Morvan a été modifiée et réduite : la pointe en triangle de ce site, actuellement occupée par des friches arbustives et fourrés, a été retirée du périmètre.

Le nouveau périmètre permet de conserver les friches et fourrés de la partie est du site. Ces habitats naturels/semi-naturels constituent des sites de reproduction, de repos et d'alimentation pour les espèces animales (avifaune, reptiles, insectes).

Les impacts engendrés pour la réalisation de l'aire de stockage sont la destruction de la haie de bouleaux / saules et le débroussaillage/défrichage des zones en friches /fourrés.

Ces habitats sont couramment rencontrés et ne présentent pas d'enjeux réglementaires. Les espèces végétales qui les composent sont communes. Ce complexe d'habitats est fréquenté par plusieurs espèces de différents groupes faunistiques.

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. De nouveaux habitats apparaîtront et offriront de nouvelles potentialités pour la faune. Il n'est pas prévu de mesures de compensation, la destruction/dégradation des habitats naturels/semi-naturels étant temporaire.

#### **Mesures de réduction des impacts :**

Débroussaillage/défrichage et abattage de la haie en dehors de la période sensible pour les espèces animales (mars à juillet) soit entre août et fin février.

Balisage de l'emprise de l'aire de stockage afin de réduire les impacts sur les habitats naturels/semi-naturels attenants, notamment le boisement au nord et les friches arbustives/fourrés à l'est.

## 8.9. Analyse des impacts des travaux sur le milieu naturel au droit des passages à niveau

*Observation (p. 12) : « Les impacts des travaux au droit des passages à niveau devraient être précisés : le dossier précise que les débroussaillages « entraîneront la disparition d'habitats naturels tels que des petits boisements, des fourrés, des friches arbustives voire des sections de haies », mais n'en tire pas de conclusion. Si des milieux d'intérêt (haies notamment) sont réellement affectés, le dossier devra prévoir des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation. »*

En phase exploitation, au droit 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, et ponctuellement nécessaires, 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.

## 8.10. Analyse des impacts sur les déplacements

*Observation (p. 13) : « Les travaux nécessiteront une coupure totale de la ligne durant environ un an. Le dossier mentionne que des bus de substitution seront mis à disposition des voyageurs, mais que les itinéraires et les fréquences ne sont pas encore définis. Le maître d'ouvrage a indiqué lors de la visite du rapporteur qu'une solution similaire avait été mise en place lors des travaux réalisés en 2013 entre Dinan et Pleudihen-sur-Rance. Il pourrait être intéressant, pour la complète information du public, de rappeler les mesures mises en œuvre et le retour d'expérience qui en a été effectué. »*

Pendant les travaux de renouvellement de la voie entre Dinan et Pleudihen, la ligne a été fermée à la circulation des trains voyageurs. Des bus de substitution ont été mis en place avec le même niveau de desserte que la desserte par trains. En ce qui concerne le projet de Dol – Dinan, le fonctionnement restera identique à celui mis en place en 2013 et les horaires seront adaptés car le trajet en car sera un peu plus long.

Pour des raisons pratiques, il a été décidé que les cars de substitution devront être utilisés avec les mêmes titres de transport que pour prendre le TER.

## 8.11. Choix du modèle acoustique utilisé

*Recommandation (p. 12) : « L'Ae recommande de justifier la représentativité des modèles acoustiques utilisés, en évaluant notamment l'impact potentiel de l'absence de calage et, le cas échéant, de les reprendre sur la base de mesures in situ représentatives du bruit réel de la ligne. »*

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.

## 9. ESTIMATION DU COUT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Principales mesures en faveur de l'environnement	Montant € HT
Protection des zones humides en phase chantier et arrachage des plantes invasives	15 000
Mise en défens des zones sensibles au niveau des ponts-rails du Bief-Jean et du Meleuc	5 000
Mesures in-situ durant le chantier (air, eau, bruit)	20 000
Passage d'un écologue avant le démarrage des travaux	3 000
Suivi environnemental de chantier	30 000
Travaux de continuité écologique sur le Bief-Jean	Non connu à ce jour
Suivi écologique post travaux au niveau du Bief-Jean	10 000
Assainissement	1 200 000
<b>TOTAL en € HT</b>	<b>1 283 000</b>

Le coût des principales mesures prévues pour l'insertion du projet dans l'environnement est estimé de l'ordre de 1,283 M€HT.

## 10. ANALYSE DES METHODES UTILISEES ET DIFFICULTES RENCONTREES

Afin d'établir l'état initial du site, les impacts du projet et les mesures préconisées pour réduire, voire supprimer ces impacts, la méthodologie appliquée comprend une recherche bibliographique, un recueil de données auprès des organismes compétents dans les différents domaines, une étude sur le terrain et une analyse réalisée à l'aide des méthodes expérimentées sur des aménagements similaires.

En fonction de la nature des informations requises et des données effectivement disponibles, l'analyse a été effectuée à deux niveaux :

- une approche dite « globale » portant sur un secteur élargi, plus vaste que la zone d'étude proprement dite ;
- une approche ponctuelle, où les données portent sur une zone d'étude restreinte couvrant les secteurs directement concernés par l'aménagement et ses proches abords.

Les méthodes d'évaluation des impacts utilisées dans cette étude sont conformes aux textes réglementaires en vigueur, prennent en compte les exigences définies par la jurisprudence et sont en partie issues des guides méthodologiques recommandés par le Ministère en charge de l'environnement.

Cette évaluation est également fondée sur les impacts constatés de certains aménagements de mêmes types déjà réalisés.

## 11. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.

### 11.1. 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)

### 11.2. 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)

### **11.3. Information du public.**

#### Affichage :

Sur toutes les haltes visitées, 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](http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau)

[www.cotes-darmor.gouv.fr](http://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](http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau) et [www.cotes-darmor.gouv.fr](http://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 ont 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](mailto:enquete.sncfdol@gmail.com)

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

### **11.4. Incidents et climat de l'enquête.**

Aucun incident n'est relevé lors de cette enquête.

### **11.5. Clôture de l'enquête et modalité de transfert des dossiers et registres.**

L'enquête est clôturée le 03 juillet 2019. Le dossier d'enquête, le registre et les pièces jointes sont récupérés le même jour en Mairie de Miniac-Morvan et de Plerguer par le commissaire Enquêteur. Le dossier d'enquête et le registre en Mairie de Pleudihen sont récupérés le 5 juillet 2019.

## **12. RELATION COMPTABLE ET EXAMEN DES OBSERVATIONS.**

### Registre de Plerguer.

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.

Analyse : Le Commissaire Enquêteur a reçu M et Mme Desnot. 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.

Le Commissaire Enquêteur a signalé 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, il leur a bien précisé que cette question était en dehors du cadre de l'enquête qui porte sur un aspect environnemental (loi sur l'eau).

Toutefois la question a été transmise à toute fin utile au MO.

### **Registre de Miniac-Morvan**

Courrier de Monsieur Trotel, reproduit en partie ci-dessous.

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la rénovation de la section de ligne de chemin de fer DOL-DINAN, M Trotel formule les observations suivantes :

#### ***Quant à la forme***

*Restreindre l'enquête à cette seule section ne donne qu'une vue partielle de l'impact financier et environnemental des travaux envisagés. Pour une information complète du public, il convenait d'en mesurer l'impact sur tout son trajet et notamment la traversée du massif forestier de Plédéliac. Cette enquête me paraît donc insuffisante.*

*Elle contient des affirmations non étayées d'éléments factuels notamment en ce qui concerne les résultats économiques des retombées touristiques.*

*Il faut enfin regretter que les chiffres de fréquentation fournis par la SNCF remontent seulement à 2015 alors que les moyens informatiques actuels pouvaient certainement donner des résultats plus récents.*

#### ***Quant au fond***

*Ces travaux constituent une erreur économique :*

*Ils sont en totale contradiction avec le rapport SPINETTA remis au Premier Ministre le 15 février 2018.*

*Dès lors que la pérennité du réseau et des services de transport dépendent de subventions publiques, la recherche d'une plus grande efficacité de la dépense publique doit conduire à concentrer les moyens sur les lignes les plus « créatrices de valeur » du point de vue de la collectivité.*

*Le « domaine de pertinence » du transport ferroviaire doit a minima être défini par sa capacité à contribuer à l'intérêt collectif: le transport ferroviaire est pertinent là où 1 euro public dépensé engendre une valeur supérieure pour les usagers, en termes de gains de temps, d'effets externes évités, de productivité des entreprises, etc.*

*Là où la valeur créée est inférieure à la dépense publique, le transport ferroviaire est au-delà de son domaine de pertinence.*

*Qu'en est-il de cette ligne: Inaugurée en grande pompe le 14 janvier, le direct DINAN-RENNES en est une belle illustration: 2 passagers!!!! 20 membres de l'association ferroviaire Bretagne Nord. (cf OF 15/01/2019).*

*Le billet aller-simple Dinan Rennes direct est vendu 16 €. Durée 1 h 14 mn*

*Le même trajet par la ligne 7 Illecoûte coûte 6,3 € pour une durée de 1 h 22 mais il dessert en outre Lanvallay, Evran, Becherel et La Baussaine.*

*Outre le coût des travaux (62 millions), il ressort clairement que la dépense ne s'arrête pas là puisque l'impact d'exploitation chiffré pour la collectivité s'élevait en 2015 à 57 millions d'euros. Qu'en est-il en 2019?*

*Il n'est tenu aucun compte des conséquences près des usagers de la mise en 4 voies de la N 176 dont l'enquête a lieu concomitamment.*

*Au surplus, il est formellement indiqué dans cette enquête qu'il s'agit d'un projet significativement risqué.*

*L'étude d'impact ne fournit aucun élément de comparaison avec des transports de substitution plus économique. Elle ne contient aucune référence à l'audit qui a dû être réalisé à l'automne par SNCF Réseau.*

#### ***Une erreur écologique***

*Alors que l'on fait la chasse au diesel, ces autorails fonctionnent avec des moteurs beaucoup plus polluants que ceux de voitures individuelles modernes. Aucune donnée n'est jointe à l'enquête à ce sujet.*

*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)*

*Il est précisé que ce trajet sera exploité avec des X 73500. Ces autorails présentent un problème de déshuntage qui oblige l'utilisation de 2 rames (soit 100 tonnes roulant pour une capacité de 122 places assises!!!) Aucune information technique environnementale n'est fournie sur ce matériel.*

*L'étude d'impact ne fournit aucun élément de comparaison avec des transports de substitution plus économique et plus raisonnable tels qu'un bus électrique (400.000 € pièce) ou à hydrogène (850.000 € pièce)*

*Enfin, il est aberrant de faire rouler des trains diésel sur des voies électrifiées (2/3 trajet Dinan Rennes)*

### ***Une erreur touristique***

*L'abandon de cette voie ferrée permettait de redonner toute sa place à une voie douce pouvant être utilisée toute la journée par les populations riveraines tant pour leur travail que pour leurs loisirs. Elle était une occasion inespérée de trouver un franchissement sécurisé de la Rance en connexion directe avec la voie verte Dinan Dinard. Elle apportait ainsi un plus s'inscrivant dans le projet européen de liaison Roscoff Kiev et formant une jonction opportune avec l'Eurovelo 4 vers le Mont St Michel.*

*Les besoins de mobilité touristiques du territoire représentent plutôt une desserte Est Ouest le long des secteurs balnéaires, des navettes à proximité des stations du type de celles proposées dans les stations de ski. Il suffit de fréquenter ces axes routiers en période estivale pour en mesurer l'impérieuse nécessité.*

*Le budget consacré à cette voie de chemin de fer va siphonner pour de nombreuses années les subventions indispensables.*

## **13. PV D'ENQUETE ET MEMOIRE EN REPONSE.**

Le PV d'enquête a été remis le 05 juillet 2019. Le PV (PJ 3) reprend l'ensemble des questions et observations du § 12 ci-dessus.

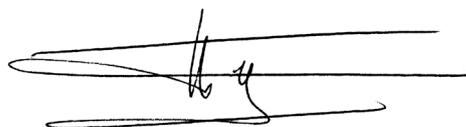
Le mémoire en réponse est en PJ 4. Il répond point par point aux questions et observations du PV

## **14. CONCLUSION**

La publicité, en particulier l'affichage dans les gares et les haltes, ne pouvait pas laisser le public dans l'ignorance de cette enquête. Il ne s'est pas manifesté en nombre.

Les remarques et les questions du public, l'avis de l'AE et la réponse du MO, les avis des PPA, les réponses apportées par le MO au PV d'enquête, ont fourni tous les éléments nécessaires au commissaire enquêteur pour la rédaction de ses conclusions motivées.

Pleurtuit, le 15 juillet 2019  
Le commissaire enquêteur,  
Bruno Gougeon



## **15. PIECES JOINTES**

1. Arrêté Inter-Préfectoral
2. C/R visite des lieux
3. PV d'enquête
4. Mémoire en réponse au PV d'enquête



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

Préfecture d'Ille-et-Vilaine  
Direction de la Coordination Interministérielle et de  
l'Appui Territorial  
Bureau de l'environnement et de l'utilité publique

Préfecture des Côtes d'Armor  
Direction des Relations avec les Collectivités  
Territoriales  
Bureau du développement durable

### ARRÊTÉ INTERPRÉFECTORAL

#### **portant ouverture d'une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale supplétive du projet de modernisation de la section de la ligne ferroviaire n°415000 du réseau SNCF entre Dol-de-Bretagne et Dinan**

Le Préfète de la Région Bretagne  
Préfète d'Ille-et-Vilaine

Le Préfet des Côtes-d'Armor

VU le code de l'environnement, et notamment le 2° de l'article L.181-1 relatifs à l'autorisation environnementale unique supplétive ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU la liste des commissaires enquêteurs publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture d'Ille-et-Vilaine ;

VU la publication de la déclaration d'intention sur les sites des préfectures d'Ille-et-Vilaine le 22 juin 2018 et des Côtes d'Armor le 3 juillet 2018 concernant le projet de modernisation de la section de la ligne ferroviaire n°415000 du réseau SNCF entre Dol-de-Bretagne et Dinan ;

VU l'absence de demande de concertation du public ;

VU la décision du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) après examen au cas par cas du projet en date du 19 février 2018 ;

VU les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale supplétive du projet de modernisation de la section de la ligne ferroviaire n°415000 du réseau SNCF entre Dol-de-Bretagne et Dinan déposé le 15 novembre 2018 par SNCF Réseau - 1 rue Marcel Paul - Bât. Le Henner - 44000 Nantes ;

VU l'avis délibéré du CGEDD, en qualité d'autorité environnementale, en date du 20 février 2019 ;

VU la proposition de mise en enquête publique du projet susvisé par la Direction départementale des territoires et de la mer d'Ille-et-Vilaine en date du 22 mars 2019 ;

VU la décision du président du Tribunal administratif de Rennes en date du 3 avril 2019 portant désignation du commissaire enquêteur ;

Sur proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine ;

## ARRETEMENT

### Article 1er – **Objet et durée**

Il sera procédé à une enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale supplétive présentée par SNCF Réseau en vue de la modernisation de la section de la ligne ferroviaire n°415000 du réseau SNCF entre Dol-de-Bretagne et Dinan sur le territoire des communes de Dinan, Taden, Saint-Samson-sur-Rance, La Vicomté-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance pour le département des Côtes d'Armor et de Miniac-Morvan, Plerguer, Roz-Landrieux et Dol-de-Bretagne pour le département d'Ille-et-Vilaine, dans les formes déterminées par les articles R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement.

Cette enquête se déroulera pendant 31 jours consécutifs du lundi 3 juin 2019 (8h30) au mercredi 3 juillet 2019 inclus (17h00).

Le projet porte sur le renouvellement de voie classique (remplacement de ballast, traverses et rails) ainsi que sur des travaux connexes.

La préfecture d'Ille-et-Vilaine est chargée de l'organisation et du suivi de cette enquête publique dans les départements des Côtes-d'Armor et d'Ille-et-Vilaine.

### Article 2 – **Nomination du commissaire enquêteur**

Par décision en date du 3 avril 2019, le président du Tribunal administratif de Rennes a désigné M. Bruno Gougeon, retraité de l'armée de l'air, en qualité de commissaire enquêteur pour diligenter cette enquête.

### Article 3 – **Siège et permanences de l'enquête**

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Plerguer où toute correspondance pourra être adressée au commissaire enquêteur (1, place de la Mairie 35540 Plerguer).

Le commissaire enquêteur recevra en personne les observations écrites et orales du public aux jours et heures suivants en mairie de :

#### Plerguer :

- le lundi 3 juin 2019 de 8h30 à 11h30

#### Pleudihen-sur-Rance (Place de l'Église - BP 15 - 22690 Pleudihen-sur-Rance) :

- le vendredi 14 juin 2019 de 14h00 à 16h30

#### Miniac-Morvan (Place de la Mairie -35540 Miniac-Morvan) :

- le mercredi 3 juillet 2019 de 14h00 à 17h00

### Article 4 – **Publicité**

Un avis annonçant l'ouverture d'enquête sera porté à la connaissance du public, quinze jours au moins avant son ouverture et au plus tard le 18 mai 2019 :

#### Par affichage :

- par les maires des communes citées à l'article 1<sup>er</sup> ;
- par le pétitionnaire, sur le lieu prévu pour la réalisation du projet (les affiches doivent être conformes aux caractéristique et dimensions fixées par l'arrêté du 24 avril 2012 du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement).

Cet affichage fera l'objet d'une certification par chaque maire et par le pétitionnaire.

#### Par mise en ligne :

- sur les sites internet des préfectures d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor aux adresses respectives suivantes :

<http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau>  
[www.cotes-darmor.gouv.fr](http://www.cotes-darmor.gouv.fr) (rubrique "Publications - Enquêtes publiques")

**Par publication :**

- dans les journaux « Ouest-France » des deux départements concernés, « 7 Jours – Les Petites Affiches » pour l'Ille-et-Vilaine et le « Télégramme » pour les Côtes d'Armor, quinze jours au moins avant le début d'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci.

**Article 5 – Consultation du dossier, observations et propositions**

Le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

Les pièces du dossier seront mises à disposition du public, hors jours fériés, aux heures et jours habituels d'ouverture en mairies de :

- Plerguer : du lundi au mercredi de 08h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h30 - le jeudi de 08h30 à 12h00 - le vendredi de 08h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h30 - le samedi de 09h30 à 12h00

- Miniac-Morvan : du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 – le samedi de 9h00 à 12h00

- Pleudihen-sur-Rance : le lundi, mardi, jeudi et vendredi de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 - le mercredi et le samedi de 09h00 à 12h00

La consultation des pièces du dossier d'autorisation, comprenant notamment une étude d'impact et un avis de l'autorité environnementale est possible sur les sites internet de la préfecture d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor aux adresses mentionnées à l'article 4 du présent arrêté.

Un registre d'enquête coté et paraphé par le commissaire enquêteur sera déposé dans les mairies de Plerguer, Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance pendant le délai fixé à l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté. Toute personne pourra y consigner ses observations et propositions ou les adresser, impérativement avant la clôture de l'enquête, par voie postale au commissaire enquêteur au siège de l'enquête.

Les observations et propositions pourront également être adressées par voie électronique à l'adresse dédiée suivante : [enquete.sncfdol@gmail.com](mailto:enquete.sncfdol@gmail.com). Elles seront consultables sur les sites internet de la préfecture d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor aux adresses susvisées.

Des informations concernant le projet présenté peuvent être obtenues auprès de SNCF Réseau – Direction générale industrielle et ingénierie – Direction zone d'ingénierie Atlantique - Agence projet Bretagne Pays de la Loire – tél. : 02-99-29-14-46 – courriel : [travaux.doldinan@reseau.sncf.fr](mailto:travaux.doldinan@reseau.sncf.fr)

Un poste informatique sera mis à disposition dans le hall de la préfecture d'Ille-et-Vilaine du lundi au vendredi, de 9h00 à 16h00, pour consultation du dossier.

**Article 6 – Clôture de l'enquête**

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête et les documents annexés sont mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par lui. Il rencontrera, dans la huitaine, le responsable du projet, et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour formuler ses observations éventuelles dans un mémoire en réponse.

**Article 7 – Consultation du conseil municipal**

En application des dispositions de l'article R.181-38 du code de l'environnement, le conseil municipal de chaque commune concernée est appelé à donner son avis sur la demande d'autorisation dès l'ouverture de l'enquête et, au plus tard, dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête.

### **Article 8 – Rédaction du rapport et des conclusions**

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, accompagnés du dossier d'enquête, des registres et pièces annexées, dans un délai maximal de trente jours à compter de la clôture de l'enquête. Le commissaire enquêteur transmettra simultanément copie de ce même rapport et conclusions au président du tribunal administratif de Rennes.

### **Article 9 – Consultation du rapport et des conclusions**

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur dans les préfectures d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor et sur leur site internet dédié, ainsi que dans les mairies concernées par le projet, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

### **Article 10 – Autorité décisionnaire**

La préfète d'Ille-et-Vilaine et le préfet des Côtes d'Armor sont les autorités compétentes pour se prononcer sur la demande d'autorisation environnementale supplétive pour le projet de la modernisation de la section de la ligne ferroviaire n°415000 du réseau SNCF entre Dol-de-Bretagne et Dinan.

### **Article 11 – Exécution**

Le Secrétaire général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine, la secrétaire générale des Côtes d'Armor, le sous-préfet de Saint-Malo, la sous-Préfète de Dinan et les Maires de Dinan, Taden, Saint-Samson-sur-Rance, La Vicomté-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance, Miniac-Morvan, Plerguer, Roz-Landrieux et Dol-de-Bretagne sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont une copie sera adressée au commissaire enquêteur.

Rennes, le **07 MAI 2019**

Pour la préfète et par délégation,  
Le secrétaire général,

  
**Denis OLAGNON**

Saint-Brieuc, le **07 MAI 2019**

Pour le préfet et par délégation,  
La secrétaire générale,

  
**Béatrice OBARA**

## COMPTE RENDU DE LA VISITE DES LIEUX

### COMPTE RENDU de la visite préalable à l'enquête publique relative à

#### l'autorisation environnementale supplétive du projet de modernisation de la section de la ligne ferroviaire n°415000 du réseau SNCF entre Dol-de-Bretagne et Dinan

Conformément aux prescriptions concernant la mission d'enquête publique et aux attributions du commissaire enquêteur, Monsieur Bruno Gougeon, désigné par décision n° E1900075/35 du 03 avril 2019 du président du Tribunal Administratif de Rennes, a effectué le 24 mai 2019 sur les territoires des communes concernées par le projet, la visite préalable ayant pour objet la connaissance des lieux et le contrôle de la publicité.

#### 1. VISITE DES LIEUX

Sous la conduite de Madame LE SENECHAL, Pilote d'opération à SNCF Réseau, le commissaire enquêteur a effectué une visite des différents lieux représentatifs des infrastructures concernées par le projet, ainsi que leurs environnements naturels.

#### 2. PUBLICITE DE L'ENQUETE

##### 2.1. Affichage :

Sur toutes les haltes visitées, l'affichage est réalisé par affiches jaunes au format A2. Il est parfaitement visibles 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.

##### 2.2. Avis dans la presse :

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

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

7 Jours-Les petites affiches, éditions du 11-12 mai.

##### 2.3. Autres moyens de publicité :

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

[www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau](http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau)

[www.cotes-darmor.gouv.fr](http://www.cotes-darmor.gouv.fr)

#### 3. VISITE SUR LE TERRAIN

Cette visite détaillée a permis de visualiser sur le terrain :

1. Les affichages aux haltes et gares de : Dol, Plerguer, Miniac-Morvan, La Hisse.
2. Les haltes objets des travaux : Plerguer et Miniac-Morvan. Ces haltes sont représentatives de l'état général des haltes sur la zone concernée. Les explications données sur place ont permis de comprendre la nature des travaux et les impacts éventuels : Rehaussement des quais à 55 cm, enrobé sur 90 m de long, installation de BEV, sécurisation des accès depuis les PN qui sont en bout de quai, remplacement ou pose de barrières « aux normes » pour la sécurisation des abords et des accès, renouvellement des signalétiques de mise en garde et de prévention des dangers, renouvellement des signalétiques pour les usagers sur les quais.

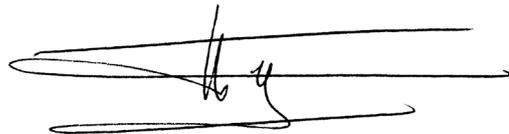
3. Les zones de stockage des matériaux et engins des entreprises, sur les haltes de Plerguer (pas de question) et de Miniac-Morvan, où le statut de «zone humide» de l'aire considérée pose question compte tenu de la nature du sol. Pour chaque zone, aperçu des accès potentiels.

*Nota : Hors cadre de l'enquête, 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.*

4. Arrêt sur un PRO (pont route) entre Plerguer et Meleuc. Aperçu des travaux de maintenance qui peuvent être effectués et leur impact.
5. Arrêt sur le PN 141 représentatif des PN qui seront réaménagés. Détails des travaux.
6. Site du PRA de Meleuc : site sensible au titre de la loi sur l'eau.
  - a. Visualisation de l'ouvrage en terre (remblai et voie surélevée). Visualisation de l'affaissement du remblai.
  - b. Traversée des zones humides entourant le site, vue sur l'environnement proche, vue de la zone sur laquelle sera installée la voie d'accès provisoire au site.
  - c. Vue de l'ouvrage et de ses dégradations, des pierres dans le lit de la rivière, de la rupture de continuité dans l'écoulement des eaux. Explications sur les enjeux et l'impact des travaux sur l'environnement, en phase travaux puis en phase exploitation pour l'écoulement des eaux.

Nota : Le bief Jean, non vu pendant la visite, est identique au site de Meleuc sans la contrainte de gestion de l'écoulement de l'eau.

Pleurduit, le 24 mai 2019  
Le commissaire enquêteur,  
Bruno Gougeon



Monsieur Gougeon Bruno  
Commissaire enquêteur  
tel : 06 78 91 41 95

Le 05 juillet 2019

## PROCES VERBAL D'ENQUETE

Transmis à :

Madame LE SENECHAL  
SNCF RESEAU DGI&I  
22 Bd de Beaumont  
BP 90527  
35005 RENNES CEDEX

Madame,

L'enquête 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, est close.

Cette enquête a suscité une observation sur le registre papier, en Mairie de Plerguer, et la remise d'un courrier en Mairie de Miniac-Morvan.

Vous voudrez bien trouver ci-joint les observations et des questions posées.

Je vous invite à produire dans un délai de quinze jours maximums, à compter de ce jour, un mémoire en réponse à chacune de ces observations et de ces questions et vous remercie de me le faire parvenir à votre convenance.

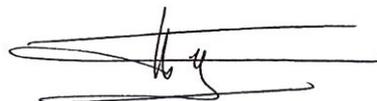
Reçu par SNCF Réseau, à Rennes le

05 juillet 2019

Pour SNCF Réseau

Séverine LE SENECHAL  
Assistante Directeur d'Opération  
**SNCF RESEAU - INGENIERIE ET PROJETS**  
Agence Projets Bretagne - Pays de la Loire  
22 Bd de Beaumont - BP 90527 - 35005 RENNES CEDEX  
TÉL. : 02 99 29 14 46  
MAIL : severine.le\_senechal@reseau.sncf.fr

M Bruno GOUGEON  
Commissaire enquêteur



Autorisation environnementale supplétive du projet de modernisation  
de la section de la ligne ferroviaire n°415000 du réseau SNCF  
entre Dol-de-Bretagne et Dinan  
Enquête n° E1900073/35 du 03 avril 2019

**Registre de Plerguer.**

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.

**Analyse** : Le Commissaire Enquêteur a signalé à ces que périmètre de l'enquêté n'inclut pas cette portion, puisqu'elle a été supprimée et que le dossier ne la mentionne pas. De plus, il leur a bien précisé que cette question était en dehors du cadre de l'enquête.

Toutefois la question est transmise à toute fin utile.

**Registre de Miniac-Morvan : Courrier de M TROTEL**

**Périmètre de l'enquête et informations dans le dossier**

1. Restreindre l'enquête à cette seule section ne donne qu'une vue partielle de l'impact financier et environnemental des travaux envisagés. Pour une information complète du public, il convenait d'en mesurer l'impact sur tout son trajet et notamment la traversée du massif forestier de Plédéliac. Cette enquête me paraît donc insuffisante.
2. Le dossier contient des affirmations non étayées d'éléments factuels notamment en ce qui concerne les résultats économiques des retombées touristiques.
3. Il faut enfin regretter que les chiffres de fréquentation fournis par la SNCF remontent seulement à 2015 alors que les moyens informatiques actuels pouvaient certainement donner des résultats plus récents.

**Demande** : Justifier le périmètre de l'enquête à la portion considérée.

**Question** : Existe-t-il des données plus récentes que celles présentées dans le dossier pour les points 2 et 3 ?

**Aspect économique, financier et fiscal**

M Trostel mentionne que ces travaux constituent une erreur économique, en totale contradiction avec le rapport SPINETTA remis au Premier Ministre le 15 février 2018. (recherche de l'efficacité de la dépense publique)

M Trostel a relevé les chiffres suivants : « En outre, le coût des travaux (62 millions), il ressort clairement que la dépense ne s'arrête pas là puisque l'impact d'exploitation chiffré pour la collectivité s'élevait en 2015 à 57 millions d'euros. Qu'en est-il en 2019? »

**Question** : L'étude socio-économique présentée dans l'étude d'impact précise que le projet présente une « absence de rentabilité pour la collectivité » Pourquoi avoir maintenu ce projet ?

**Demande** : L'étude socio-économique utilise de concepts et un vocabulaire difficilement compréhensible pour le public. Est-il possible de fournir un document de vulgarisation de cette l'étude ?

Il n'est tenu aucun compte des conséquences près des usagers de la mise en 4 voies de la N 176 dont l'enquête a lieu concomitamment.

L'étude d'impact ne fournit aucun élément de comparaison avec des transports de substitution plus économique. Elle ne contient aucune référence à l'audit qui a dû être réalisé à l'automne par SNCF Réseau.

**Question** : Existe-t-il des éléments de comparaison pour ces deux points ?

**Fiscalité** : Le budget consacré à cette voie de chemin de fer va siphonner pour de nombreuses années les subventions indispensables à d'autres usages.

C'est donc une double peine fiscale pour les citoyens de ces secteurs qui seront contraints de continuer à utiliser leur véhicule individuel (le prix des carburants étant constitué principalement de taxes) tout en abondant par leurs impôts au déficit de cette ligne d'un autre âge.

### **Aspect écologique**

#### **Les autorails :**

- Ils fonctionnent avec des moteurs plus polluants que ceux de voitures individuelles modernes. Aucune donnée n'est jointe à l'enquête à ce sujet.
- Il est précisé que ce trajet sera exploité avec des X 73500. Ces autorails présentent un problème de déshuntage qui oblige l'utilisation de 2 rames (soit 100 tonnes roulant pour une capacité de 122 places assises) Aucune information technique environnementale n'est fournie sur ce matériel.
- Il est aberrant de faire rouler des trains diesel sur des voies électrifiées (2/3 trajet Dinan Rennes)

#### **Coûts « écologiques » des matériaux**

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

#### **Transports alternatifs**

L'étude d'impact ne fournit aucun élément de comparaison avec des transports de substitution plus économique et plus raisonnable tels qu'un bus électrique (400.000 € pièce) ou à hydrogène (850.000 € pièce)

**Question** : Quels compléments le Maître d'Ouvrage peut-il apporter en réponse à ces remarques ?

#### **Aspect touristique**

L'abandon de cette voie ferrée permettrait de redonner toute sa place à une voie douce pouvant être utilisée toute la journée par les populations riveraines tant pour leur travail que pour leurs loisirs. Elle était une occasion inespérée de trouver un franchissement sécurisé de la Rance en connexion directe avec la voie verte Dinan Dinard. Elle apportait ainsi un plus s'inscrivant dans le projet européen de liaison Roscoff Kiev et formant une jonction opportune avec l'Eurovelo 4 vers le Mont St Michel.

**Question** : Existe-t-il des mesures compensatoires favorisant le développement de liaisons douces ?

*Affaire suivie par : Séverine LE SENECHAL*  
Tél. : 02 99 29 14 46  
Mél : severine.le\_senechal@reseau.sncf.fr

Monsieur Bruno GOUGEON  
Commissaire enquêteur  
17 Le Mottay  
35730 PLEURTUIT

Rennes, le 11 juillet 2019

N/Réf : D19183  
V/Ref : PV d'enquête publique du 05 juillet 2019

**Objet : Enquête publique renouvellement DOL DINAN – réponse du maitre d'ouvrage au Procès-verbal d'enquête publique.**

Monsieur,

Dans le cadre de l'opération « Renouvellement de la ligne de Dol de Bretagne à Dinan », conformément à la réglementation en vigueur, vous m'avez transmis officiellement le 05 juillet 2019 le procès-verbal de synthèse des observations formulées lors de l'enquête publique menée du 03 juin au 03 juillet 2019.

Suite à la lecture de ce procès-verbal, SNCF Réseau vous apporte les réponses à chacune des observations et questions posées que vous trouverez dans le document joint à ce présent courrier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Séverine LE SENECHAL  
Pilote d'opération adjointe



## RENOUVELLEMENT DOL-DINAN

### Réponses au procès-verbal d'enquête du 05 juillet 2019

#### Périmètre de l'enquête et information dans le dossier

1. Restreindre l'enquête à cette seule section ne donne qu'une vue partielle de l'impact financier et environnemental des travaux envisagés. Pour une information complète du public, il convenait d'en mesurer l'impact sur tout son trajet et notamment la traversée du massif forestier de Plédéliac. Cette enquête me paraît donc insuffisante.
2. Le dossier contient des affirmations non étayées d'éléments factuels notamment en ce qui concerne les résultats économiques des retombées touristiques.
3. Il faut enfin regretter que les chiffres de fréquentation fournis par la SNCF remontent seulement à 2015 alors que les moyens informatiques actuels pouvaient certainement donner des résultats plus récents.

**Demande :** Justifier le périmètre de l'enquête à la portion considérée.

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.

**Question :** Existe-t-il des données plus récentes que celles présentées dans le dossier pour les points 2 et 3 ?

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.

### Aspect économique financier et fiscal

M Tritel mentionne que ces travaux constituent une erreur économique, en totale contradiction avec le rapport SPINETTA remis au Premier Ministre le 15 février 2018. (recherche de l'efficacité de la dépense publique)

M Tritel a relevé les chiffres suivants : « En outre, le coût des travaux (62 millions), il ressort clairement que la dépense ne s'arrête pas là puisque l'impact d'exploitation chiffré pour la collectivité s'élevait en 2015 à 57 millions d'euros. Qu'en est-il en 2019? »

**Question :** L'étude socio-économique présentée dans l'étude d'impact précise que le projet présente une « absence de rentabilité pour la collectivité » Pourquoi avoir maintenu ce projet ?

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.

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.

**Demande :** L'étude socio-économique utilise de concepts et un vocabulaire difficilement compréhensible pour le public. Est-il possible de fournir un document de vulgarisation de cette l'étude ?

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.

Il n'est tenu aucun compte des conséquences près des usagers de la mise en 4 voies de la N 176 dont l'enquête a lieu concomitamment.

L'étude d'impact ne fournit aucun élément de comparaison avec des transports de substitution plus économique. Elle ne contient aucune référence à l'audit qui a dû être réalisé à l'automne par SNCF Réseau.

**Question :** Existe-t-il des éléments de comparaison pour ces deux points ?

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 constituant la majorité des flux ferroviaires internes à la section Dol - Dinan. Le projet de mise à 2\*2 voie 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

### Aspect écologique

#### **Les autorails :**

- Ils fonctionnent avec des moteurs plus polluants que ceux de voitures individuelles modernes. Aucune donnée n'est jointe à l'enquête à ce sujet.
- Il est précisé que ce trajet sera exploité avec des X 73500. Ces autorails présentent un problème de déshuntage qui oblige l'utilisation de 2 rames (soit 100 tonnes roulant pour une capacité de 122 places assises) Aucune information technique environnementale n'est fournie sur ce matériel.
- Il est aberrant de faire rouler des trains diesel sur des voies électrifiées (2/3 trajet Dinan Rennes)

#### **Coûts « écologiques » des matériaux**

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

#### **Transports alternatifs**

L'étude d'impact ne fournit aucun élément de comparaison avec des transports de substitution plus économique et plus raisonnable tels qu'un bus électrique (400.000 € pièce) ou à hydrogène (850.000 € pièce)

**Question :** Quels compléments le Maître d'Ouvrage peut-il apporter en réponse à ces remarques ?

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 installations 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

### Aspect touristique

L'abandon de cette voie ferrée permettait de redonner toute sa place à une voie douce pouvant être utilisée toute la journée par les populations riveraines tant pour leur travail que pour leurs loisirs. Elle était une occasion inespérée de trouver un franchissement sécurisé de la Rance en connexion directe avec la voie verte Dinan Dinard. Elle apportait ainsi un plus s'inscrivant dans le projet européen de liaison Roscoff Kiev et formant une jonction opportune avec l'Eurovelo 4 vers le Mont St Michel.

**Question :** Existe-t-il des mesures compensatoires favorisant le développement de liaisons douces ?

L'objectif premier du projet est bien la pérennisation de l'infrastructure ferroviaire. Le projet de liaisons douces évoqué relève d'un autre périmètre.