



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet d'aménagement de deux haltes ferroviaires sur la ligne de Devecey (Doubs)**

n°Ae: 2011- 34

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 20 juillet 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de deux haltes ferroviaires sur la ligne de Devecey-Besançon (Doubs).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lagauterie, Lebrun, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, MM. Creuchet, Lafitte, Letourneux, Rouquès

\*  
\*   \*  
\*

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur régional de Réseau ferré de France, direction du projet LGV Rhin-Rhône branche est, par courrier du 18 mai 2011. Le dossier complet a été reçu le 25 mai 2011.

Le projet étant établi par un établissement public sous tutelle du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté le préfet du département du Doubs par courrier en date du 30 mai 2011.

L'Ae a consulté le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 30 mai 2011.

Sur le rapport de Monsieur Philippe LAGAUTERIE, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis suivant.

---

1 Désignée ci-après par Ae

## Résumé de l'avis

L'arrivée de la LGV Rhin-Rhône, branche est, a conduit à réhabiliter une portion de la liaison ferroviaire existante, dite de "Devecey" pour raccorder la nouvelle gare TGV "Besançon-Franche-Comté" à la gare centrale de Besançon-Viotte. La LGV et la desserte de Besançon-Viotte doivent être mises en service le 11 décembre 2011. La communauté d'agglomération du grand Besançon et Réseau ferré de France (RFF), co-maîtres d'ouvrages, ont saisi cette opportunité pour construire sur cette liaison longue de 12 km, trois haltes, dont deux font l'objet du présent dossier pour augmenter l'offre de transports en communs au nord-ouest de Besançon.

Ce projet a fait l'objet d'une concertation avec les élus et le public en 2010.

L'étude d'impact est consistante, agréable à lire, même si elle est un peu longue du fait des répétitions volontaires des impacts et des mesures prises pour chaque gare, pour en faciliter la lecture par le public.

Les enjeux pour l'environnement sont dans l'ensemble modérés, même si le site de Miserey-Salines conserve un caractère plus rural que celui d'École-Valentin. Il faut noter, cependant, que les deux haltes sont construites dans un secteur vulnérable aux pollutions du fait de sa géologie et des phénomènes karstiques<sup>2</sup> qui s'y produisent et sont proches d'habitations.

Les remarques de l'Ae qui suivent portent sur le bruit, l'eau, les pollutions et l'urbanisme et sont essentiellement indiquées dans le but d'améliorer le dossier.

L'Ae recommande :

- de justifier les hypothèses de trafics retenus et de compléter l'étude de bruit sur l'ensemble des 12 km de la ligne ;
- de compléter le dossier pour justifier que le comblement du parking de Valparc sera sans effets ;
- de préciser les moyens mis en œuvre pour détecter et éliminer les sols pollués situés à Miserey-Salines ;
- de compléter le dossier sur la cohérence entre les perspectives de développement de l'urbanisation et la desserte ferroviaire du secteur.

Pour le reste l'Ae apporte quelques recommandations mineures dans le but de mieux informer le public

---

---

## 2 Perméabilité en grand due à la dissolution de roches calcaires principalement

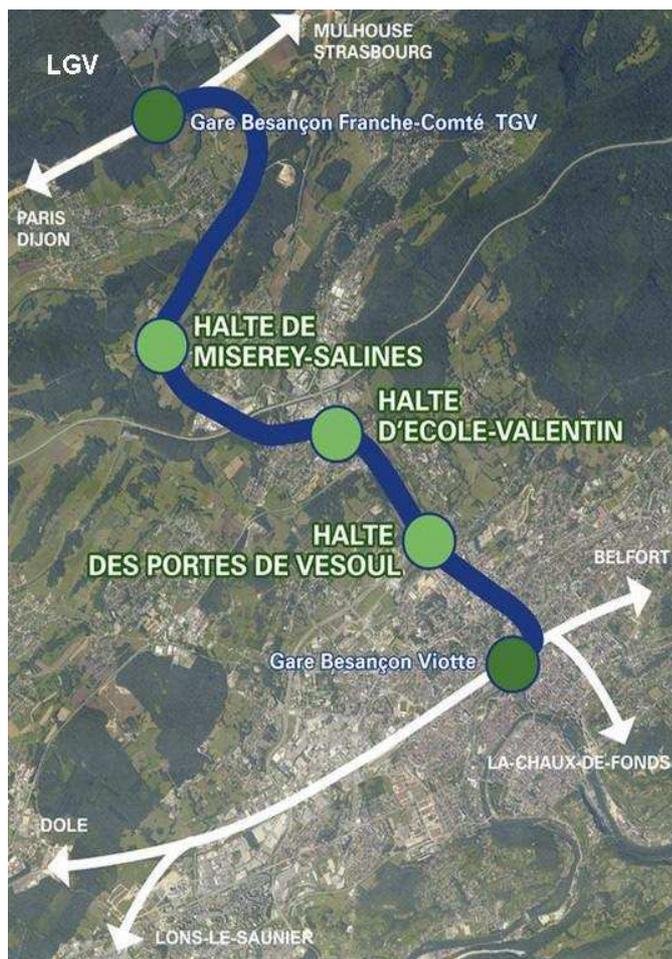
---

## Avis détaillé

# 1 Contexte et présentation du projet

## 1.1 Contexte

La branche est de la ligne à grande vitesse (LGV Paris-Dijon-Mulhouse) située entre Villers-les-Pots (21) et Petite-Croix (90) sera mise en service fin 2011. La voie de 12 km



située entre la gare TGV et Besançon-Viotte (dite de Devecey) a déjà fait l'objet d'une modernisation pour permettre le passage des TGV et des navettes. Ainsi, il est prévu qu'à partir du 11 décembre 2011 la ligne permettra le passage quotidien de 8 TGV, 30 navettes TER (train express régional) et le fret préexistant avant la réhabilitation de la ligne LGV (3 à 4 trains par jour).

La Communauté d'agglomération du grand Besançon (CAGB) et Réseau ferré de France (RFF), suite à de nombreuses réflexions et études préalables, ont saisi cette opportunité pour développer l'offre de transports en commun au nord-ouest de l'agglomération bisontine.

Leurs conclusions conduisent à construire 3 haltes<sup>3</sup> entre la gare TGV "Besançon-Franche-Comté" et la gare centrale "Besançon-Viotte". Deux de ces haltes : Miserey-Salines et École-Valentin font l'objet du présent dossier. La troisième halte, appelée "les Portes de Vesoul", sera réalisée ultérieurement, en même temps qu'une ZAC qui porte le même nom, ces deux opérations étant étroitement liées.

Le projet de construction des haltes est porté par deux maître d'ouvrages :

- la construction des haltes proprement dites qui sont situées sur les emprises de RFF est sous maîtrise d'ouvrage de RFF ;
- la construction des voiries et des parkings en accompagnement est sous maîtrise d'ouvrage de la CAGB.

Les maîtres d'ouvrage ont étudié attentivement la notion de programme. Ils concluent que la construction des 3 haltes est indépendante de la construction de la ligne LGV et de la gare Besançon-Franche-Comté. "La

réhabilitation de la ligne de Devecey constitue certes une opportunité à la création des haltes ferroviaires, mais son fonctionnement ne nécessite pas la présence de ces dernières" (p. 234). Par contre "le programme consiste en la réalisation des trois haltes ferroviaires". La présente étude d'impact ne porte donc que sur les deux haltes de Miserey-Salines et École-Valentin, mais elle présente l'appréciation du programme lié aux 3 haltes.

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les deux haltes vont être construites sur la ligne actuelle qui est à voie unique et qui a été réhabilitée pour relier la nouvelle gare TGV (Besançon-Franche-Comté) à la gare de Besançon-Viotte. La ligne sera doublée au droit des 2 haltes qui comprennent un certain nombre d'opérations qui sont décrites ci-après.

La halte de Miserey-Salines comprend la construction :

- de 2 quais aménagés, avec une voie d'évitement. Le quai sud a une palissade de 2 m de haut sur le petit merlon existant pour éviter que les usagers n'aient une vue sur les maisons et les jardins les plus proches ;

3 Une halte ferroviaire est un point d'arrêt dépourvu de bâtiment voyageurs et de présence permanente de personnel

- d'une passerelle de franchissement des voies ;
- d'un parking côté est de 30 places, un arrêt bus, une aire "dépose minute" et d'un abri vélo ;
- d'une voie d'accès au parking ;
- d'un accès piéton entre la trémie de la RD5 et le quai est ;
- d'une place de stationnement PMR<sup>4</sup> rue Jeune Bois;
- d'une rampe d'accès PMR de 30 m de long le long entre le quai ouest et la place PMR de la rue Jeune Bois.

La halte d'École-Valentin comprend la construction :

- de 2 quais aménagés avec une voie d'évitement, avec un mur antibruit de 2 m de haut sur le quai sud ;
- d'une passerelle de franchissement des voies ;
- de la réorganisation du parking du centre d'activités et de loisirs (CAL) afin d'accueillir 94 places de stationnements dont 3 PMR ;
- d'un parking d'environ 90 places sur le bassin de rétention au nord de la voie ferrée ;
- d'une place PMR et une aire "dépose minute" rue du Vallon ;
- d'une rampe de 200 m de long compatible PMR entre le quai nord et le parking du CAL ;
- d'une rampe de 30 m de long compatible PMR entre le quai sud et la place PMR rue du Vallon.

Le coût (TTC) de construction des deux haltes est évalué à 3 267 900 M€ pour la halte de Miserey-Salines et à 4 391 600 M€ pour la halte d'École-Valentin.

## 2 Procédures relatives au projet

La création des 3 haltes a fait l'objet d'une concertation préalable<sup>5</sup> avec le public qui s'est déroulée du 14 juin 2010 au 9 juillet 2010. L'étude d'impact est incluse dans le dossier d'enquête publique. Le projet est compatible avec le SCoT<sup>6</sup> de l'agglomération bisontine et avec les documents d'urbanisme communaux de Miserey-Salines et École-Valentin (p. 19).

Les deux maîtres d'ouvrages prévoient de compléter leur projet par "une recherche d'espèces protégées préalablement aux études de détail" (p. 26) pour compléter les prospections effectuées en 2003, 2004 et l'hiver dernier. Des dossiers de demande de dérogation de destruction d'habitats pourraient alors être établis.

Le dossier présente un chapitre consacré aux incidences du projet sur les sites du réseau Natura 2000 (p. 287) qui n'appelle pas de commentaires particuliers du point de vue de l'Ae.

## 3 Analyse de l'étude d'impact

### 3.1 Analyse de l'état initial

De l'examen de l'état initial, on peut retenir :

- que les deux haltes sont situées sur des zones à forte vulnérabilité vis-à-vis des pollutions du fait de phénomènes karstiques, mais qu'elles se situent en dehors de périmètre de protection de captages pour l'alimentation en eau potable (p. 104) ;
- que les secteurs sont en zone de sismicité faible et qu'ils sont soumis au risque de gonflement et de retrait des argiles (surtout la halte d'École-Valentin) (p. 114 et 225) ;
- que les milieux naturels sont relictuels (p. 106). En effet, lors de la réhabilitation de la ligne de Devecey, une étude d'impact comportant des inventaires floristiques et faunistiques a été réalisée. Des espèces patrimoniales comme l'écureuil roux (espèce protégée) ont été identifiées dans les milieux boisés longeant la voie ferrée. Ces boisements ont quasiment tous disparu et le maître d'ouvrage en conclut que ces espèces sont parties vers des espaces plus favorables (p. 107) ;
- que le bassin de Valparc est dépourvu d'intérêt. Faute d'inventaire précis de ce dernier, il est difficile à l'Ae de se faire une opinion (p. 107) ;
- que les zones des haltes se situent en zone de bruit modérée (p. 114) de jour comme de nuit et qu'elles sont toutes les deux bordées par des habitations relativement proches de la voie ;
- que le site de Miserey-Salines est concerné par la présence potentielle de sols pollués. Cependant, une partie de ces sols a déjà été évacuée lors des travaux de terrassements qui ont été effectués lors de la réhabilitation de la ligne de Devecey.

4 Personne à mobilité réduite

5 Conformément aux articles L.300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme

6 Schéma de cohérence territoriale

## 3.2 Analyse des variantes et raisons du choix

Le plan de déplacements urbains (PDU) du Grand Besançon<sup>7</sup> a défini une stratégie à long terme d'offre de transports en commun s'appuyant sur l'utilisation maximale du mode ferroviaire. De nombreuses études ont étudié plusieurs scénarios contrastés et conduit à retenir la desserte du secteur de l'agglomération de Besançon à partir de la voie ferrée de Besançon-Devecey (p. 47 à 60).

Le lieu d'implantation de chaque halte a fait l'objet, lui aussi, d'études de 2 ou 3 variantes (p. 117, 229, 230 et 231).

Cette partie n'appelle pas de remarques.

## 3.3 Analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact

### 3.3.1 Pour le bruit

Les deux secteurs des haltes se situent en ambiance sonore modérée de jour comme de nuit (p. 215). L'écran acoustique situé à la halte d'École-Valentin sera construit au tout début des travaux, ce qui devrait limiter le bruit du chantier pour les riverains.

Le trafic, avant construction des deux haltes, sera de 8 TGV, 30 navettes et 3 à 4 trains de fret par jour. La fréquentation attendue des haltes est de 150 à 200 voyageurs par jour à Miserey-Salines (p. 254) et 350 à 400 voyageurs pour École-Valentin. Si on compare ces fréquentations à celles de l'agglomération indiquées sur le tableau de la p 189, elles sont loin d'être marginales. L'étude ne précise pas les impacts attendus après la construction des 2, puis 3 haltes, sur le trafic de navettes. Cependant, le modèle bruit a été calculé sur une fréquence de 8 TGV, 44 navettes et 3 à 4 trains de fret par jour, ce qui semble indiquer qu'une augmentation de 50 % des navettes a bien été prise en compte, même si il n'est pas dit que cette augmentation est due ou non à la mise en place des 3 haltes. **L'Ae recommande, d'une part, d'évaluer le trafic induit par la construction des haltes et, d'autre part, d'estimer le bruit sur l'ensemble de la ligne et pas seulement au droit des haltes.**

### 3.3.2 Pour les pollutions

Le secteur de Miserey-Salines a fait l'objet d'un diagnostic de pollution des sols en 2008. Ce diagnostic a mis en évidence la présence anormale d'hydrocarbures, d'HAP<sup>8</sup> et de métaux lourds dans les sols proches en bordure de la voie et de la halte (p. 219). Il est indiqué qu'une évacuation des sols pollués sera à réaliser préalablement aux travaux sur le site de Miserey-Salines et que "les terres polluées seront envoyées vers des filières agréées" (p. 120). Une étude de dépollution du site sera menée préalablement aux travaux (p. 240). **L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de compléter le dossier avec les informations dont disposent les maîtres d'ouvrages quant à la localisation précise de ces sols pollués et aux précautions qui seront prises au moment du chantier pour éviter toute infiltration, et d'indiquer les grandes orientations du cahier des charges de cette étude.**

### 3.3.3 Pour les eaux

Les rejets se font dans des réseaux d'eaux pluviales de collectivités et rien n'est dit quant à leur compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). **L'Ae recommande de vérifier la compatibilité de ces rejets avec ce document de planification.**

La situation urbaine des deux haltes, avec des habitations ou des bureaux en bordure, nécessite une organisation particulière du chantier (p.225) et la prise de mesures qui sont décrites de la page 240 à la page 286. Des précautions seront prises pour éviter la pollution des eaux superficielles et souterraines. Ainsi, les hydrocarbures et toutes les matières dangereuses seront stockés sur des aires ou des bacs de rétention (p. 241). **L'Ae recommande de préciser que les aires de rétention seront bien étanches d'une part et que la, ou les zones de maintenance des engins et matériels seront étanchées pendant la durée du chantier pour récupérer toute pollution accidentelle, compte-tenu de la vulnérabilité des eaux.**

Au droit de la halte d'École-Valentin un parking sera construit sur le bassin de rétention de Valparc. Les maîtres d'ouvrages indiquent qu'il sera comblé par des matériaux comportant 30 à 40 % de vides, ce qui permettra de conserver une capacité de stockage équivalent (p. 233). **L'Ae recommande de compléter le dossier en indiquant comment le volume sera maintenu.**

Le projet prévoit la construction d'un parking et d'un bout de route à Miserey-Salines et deux parkings à École-Valentin. Il n'est pas prévu par les maîtres d'ouvrages de demande d'autorisation, ni de déclaration au titre de la loi sur l'eau (p. 26). **L'Ae recommande d'établir un tableau de synthèse présentant ces aménagements et les surfaces imperméabilisées au regard des seuils de la nomenclature et des orientations du SDAGE.**

<sup>7</sup> Approuvé par délibération de la Communauté d'agglomération du Grand Besançon le 8 juin 2001

<sup>8</sup> Hydrocarbure aromatique polycyclique

### **3.3.4 Pour l'urbanisme**

Cette partie n'est pas développée, notamment en ce qui concerne la cohérence entre les perspectives de développement de l'urbanisation et la desserte ferroviaire du secteur. **L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur les effets induits par la construction des haltes sur l'urbanisme, surtout à Miserey-Salines.**

### **3.3.5 Pour les milieux naturels**

Des investigations complémentaires concernant la présence ou non d'espèces protégées se feront avant les travaux, donc après l'enquête publique. L'Ae note, cependant, que des inventaires ont été effectués en 2003 et 2004 pour la réhabilitation de la ligne de Devecey et qu'ils ont été complétés par des prospections de terrain au cours du dernier hiver. Ces dernières prospections n'étant pas propices à la découverte d'espèces protégées, il est prévu des prospections avant les travaux. En cas de découverte, des dossiers de demandes de dérogation seront instruits auprès du CNPN (p. 243)<sup>9</sup>.

## **3.4 Les méthodes**

Des reconnaissances de terrain ont été effectuées les 15 décembre 2010 et 14 janvier 2011 pour compléter les inventaires ornithologiques et floristiques effectués dans le cadre de la réhabilitation de la ligne de Devecey en 2003 et 2004. Il est difficile de découvrir des espèces protégées à ces dates. L'Ae note que de nouvelles reconnaissances de terrain seront effectuées à des dates compatibles avec l'identification des espèces faunistiques recherchées.

## **3.5 L'appréciation des impacts du programme**

L'évaluation des impacts du programme (p. 234 à 239) constitué par les 3 haltes est bien prise en compte et n'appelle pas de remarques de l'Ae.

## **3.6 Coût des mesures d'insertions environnementales**

Le tableau de la page 286 précise que les mesures d'insertions environnementales s'élèveront à 1 551 300 €, dont 565 000 € pour la seule reprise du bassin de rétention situé à École-Valentin. Le comblement de ce bassin pour en faire un parking ne doit pas être comptabilisé dans les mesures en faveur de l'environnement. **L'Ae recommande de corriger le tableau.**

## **3.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique se lit facilement. **L'Ae recommande cependant d'y faire figurer le plan de situation situé page 102 et d'adapter son contenu pour tenir compte des modifications ou compléments demandés.**

Les autres parties de l'étude d'impact, notamment les effets du projet sur la santé humaine, n'appellent pas de remarques.

---

<sup>9</sup> Articles R. 411-1 à 16 du code de l'environnement