



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur le renouvellement de la ligne ferroviaire entre Dol-de-Bretagne et Dinan (22-35)

n°Ae : 2018-108

Avis délibéré n° 2018-108 adopté lors de la séance du 20 février 2019

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 20 février 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le renouvellement de la ligne ferroviaire entre Dol-de-Bretagne et Dinan (22-35).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Barbara Bour-Desprez, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 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 le présent avis.

Étaient absents : Marc Clément, Christine Jean, Serge Muller

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Christian Dubost

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet d'Ille-et-Vilaine, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 28 novembre 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 10 décembre 2018 :

- le préfet des Côtes-d'Armor,
- le préfet d'Ille-et-Vilaine,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Bretagne, qui a transmis une contribution en date du 28 décembre 2018,

Sur le rapport de Charles Bourgeois, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

La ligne ferroviaire n°415 000, dédiée au trafic régional, relie Lison à Lamballe. Le tronçon plus spécifiquement concerné par le projet qui fait l'objet du présent avis, d'une longueur de 28 km, est situé entre Dol-de-Bretagne (35) et Dinan (22). Sur cette section, la ligne est à voie unique et non-électrifiée et supporte un trafic d'environ six allers et retours par jour.

SNCF Réseau envisage, entre Dol-de-Bretagne et Pleudihen-sur-Rance, des travaux de réhabilitation de cette ligne, dont l'état est actuellement dégradé, affectant les vitesses de circulation. Il est également prévu d'augmenter sa vitesse nominale à 120 km/h, contre 100 km/h actuellement. Les opérations prévues comprennent notamment le renouvellement de la voie ferrée (remplacement des ballasts, des traverses et des rails), des travaux de mise à niveau de l'assainissement et de réfection de différents ouvrages d'art, et la suppression d'un passage à niveau privé. Le dossier est présenté en vue de l'obtention d'une autorisation environnementale.

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.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation des aménagements prévus et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et périmètre du projet

La ligne ferroviaire n°415 000 relie Lison, dans le département de la Manche, à Lamballe, dans le département des Côtes d'Armor. Elle est dédiée au trafic régional (TER et Intercités).

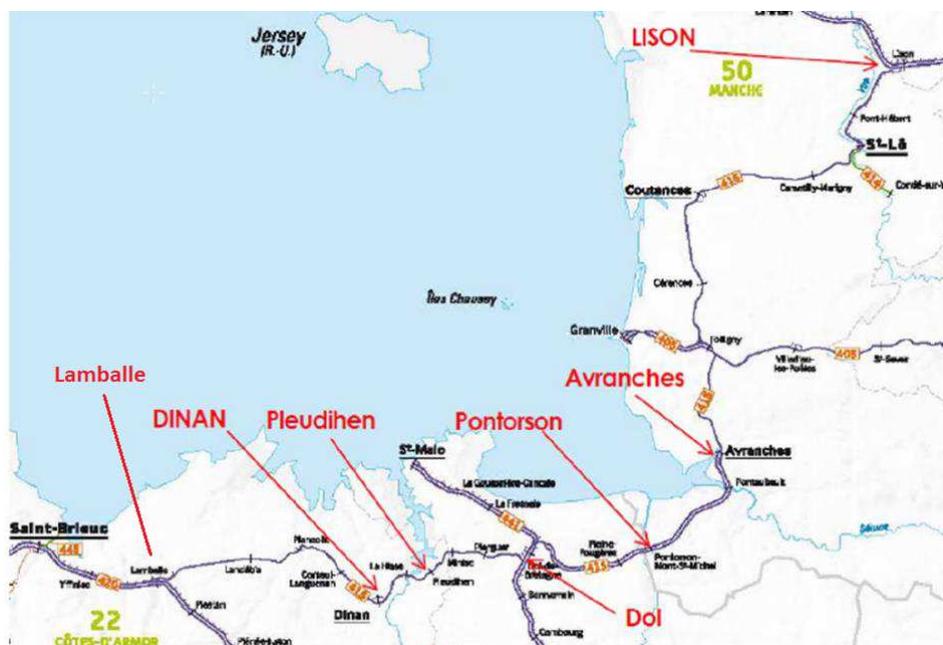


Figure 1 : Tracé de la ligne ferroviaire n°415 000 (source : dossier)

Le tronçon plus spécifiquement concerné par le projet objet du présent avis, d'une longueur de 28 km, est situé entre Dol-de-Bretagne et Dinan. Sur cette section, la ligne est à voie unique² et non-électrifiée, et supporte un trafic moyen d'environ six allers et retours par jour, jusqu'à un trafic maximum constaté de 14.

Du fait de l'état dégradé de la ligne, et notamment de certains ouvrages d'art, la vitesse de circulation des trains est partiellement réduite : alors que la vitesse nominale³ de l'ensemble de la ligne est de 100 km/h, la vitesse de circulation est réduite à 80 km/h, voire à 60 km/h, entre Dol-de-Bretagne et Pleudihen-sur-Rance, soit sur environ 18 km. SNCF Réseau envisage des travaux de réhabilitation de la ligne entre ces deux communes, permettant d'augmenter la vitesse nominale de la ligne à 120 km/h sur cette seule section.

² Cette section était initialement prévue, lors de sa construction, pour être à voie double ; l'ensemble des ouvrages d'art sont ainsi dimensionnés pour accueillir deux voies, même si une seule a finalement été réalisée.

³ Vitesse maximale théorique de la ligne, définie selon ses caractéristiques et notamment sa géométrie.

Des travaux de renouvellement de voie ont déjà été menés en 2013 sur le reste du tronçon, soit entre Pleudihen-sur-Rance et Dinan, le dossier indiquant que ces travaux étaient nécessaires pour pérenniser la ligne. La vitesse y a été maintenue à 100 km/h.



Figure 2 : Vitesses avant (à gauche) et après (à droite) renouvellement de la section Pleudihen-sur-Rance - Dol-de-Bretagne (source : dossier - études acoustiques)

Pour l'Ae, l'ensemble des travaux réalisés depuis 2013 sur le tronçon compris entre Pleudihen-sur-Rance et Dol-de-Bretagne visent le même objectif de renouvellement de cette ligne ferroviaire, et forment un projet d'ensemble, au sens de la directive « Projets »⁴. La décision d'examen au cas par cas soumettant la présente opération à évaluation environnementale⁵ le rappelait : « si les travaux de génie civil entre Pleudihen et Dinan ont été réalisés en 2013, ils font néanmoins partie du même projet ainsi que l'évaluation de leurs impacts et mesures d'évitement, réduction et compensation »⁶.

L'étude d'impact soumise à avis de l'Ae ne comporte ni rappel des opérations réalisées entre Pleudihen et Dinan, ni analyse ex-post des impacts de l'ensemble du projet et des éventuelles mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui en résultent.

Il a été indiqué au rapporteur lors de sa visite que ces travaux avaient consisté en des opérations « classiques » de renouvellement ferroviaire, réalisées à partir de la voie ferrée, et sans travaux sur ouvrages d'art⁷. La vitesse de la ligne n'a pas été augmentée. Même si les impacts environnementaux de cette première opération sont *a priori* limités, il importe de les reprendre dans l'étude d'impact du projet d'ensemble afin de procéder à une analyse globale des impacts.

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 d'intégrer, dans l'étude d'impact, une description des opérations menées entre Dinan et Pleudihen-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.

⁴ Directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE.

⁵ [Décision n° F - 053-18-C-0004 en date du 19 février 2018](#)

⁶ Le tronçon compris entre Dol-de-Bretagne et Lamballe présente par ailleurs des caractéristiques relativement homogènes (voie unique, trafics, vitesses) qui ne concernent pas à l'ensemble de la ligne (par exemple à double voie entre Avranches et Dol-de-Bretagne). La question de l'inclusion dans le périmètre du projet d'hypothétiques travaux, non prévus à ce jour, sur la section comprise entre Dol-de-Bretagne et Lamballe pourrait, le cas échéant, se poser.

⁷ Y compris pour le franchissement de la Rance.

1.2 Présentation de l'opération prévue et des aménagements projetés

L'opération comprend principalement le renouvellement de la voie ferrée, des travaux de mise à niveau de l'assainissement, de réfection de différents ouvrages d'art, la fermeture d'un passage à niveau privé et le réaménagement de nombreux passages à niveau. Elle ne prévoit plus d'augmentation des circulations ferroviaires, contrairement à ce qui était initialement prévu⁸.

Les travaux seront en partie réalisés depuis la voie, les travaux sur les ponts-rails, l'approvisionnement de certains matériaux et l'évacuation des matières déposées nécessitant cependant un acheminement routier et la mise en place de différentes bases-travaux. Leur emplacement pressenti est présenté dans l'étude d'impact.

Renouvellement de la voie ferrée

Les travaux sur la voie ferrée consistent en un remplacement des ballasts, des traverses et des rails, afin d'atteindre une géométrie de voie compatible avec une vitesse de circulation de 120 km/h. Une réfection de la plateforme ferroviaire est prévue sur quatre secteurs ponctuels, pour un linéaire total de moins de 2 km.

Mise à niveau de l'assainissement

Les ouvrages hydrauliques existants seront conservés. Les travaux consistent principalement à curer des fossés existants, à reprofiler certains⁹, et à créer un dispositif de drainage enterré sur environ 5 300 mètres. Le système d'assainissement permet la collecte des eaux de ruissellement de la plateforme, un prétraitement étant réalisé dans les fossés de récupération avant rejet au milieu naturel.

Réfection des ouvrages d'art

L'opération envisagée prévoit la réfection de sept ponts-rails, dont trois (pont-rail du Meleuc, du Biez-Jean et du Coëtquen) franchissent les cours d'eau éponymes). Les quatre autres franchissent des voies routières. Le dossier décrit tout d'abord les travaux génériques qui auront lieu sur les différents ponts-rails (remplacement de la peinture, ragréage¹⁰, enserrement des culées, etc.) avant de faire des zooms sur les travaux spécifiques à certains ouvrages :

- le pont-rail de Biez-Jean fera l'objet d'un confortement des appuis, et un dispositif anti-affouillement sera mis en œuvre en amont et en aval, par pose de gabions et d'enrochements dans le lit mineur¹¹ ;
- le pont-rail du Meleuc fera également l'objet de travaux de confortement lourds ; il a été indiqué au rapporteur lors de sa visite que des travaux visant à améliorer la continuité

⁸ La décision d'examen au cas par cas susvisée mentionnait une augmentation du trafic de 6 à 10 allers-retours quotidiens.

⁹ Le dossier mentionne un linéaire total de curage et de reprofilage de 8 670 mètres, sans séparer le linéaire concerné par un curage et/ou un reprofilage.

¹⁰ Le ragréage est l'opération consistant à mettre un enduit de finition sur une surface maçonnée brute, neuve ou restaurée dans le but de l'aplanir (source : wikipédia)

¹¹ Il a été indiqué au rapporteur que ces interventions en lit mineur avaient été programmées très tardivement dans la vie du projet.

écologique sont également désormais prévus, mais n'ont pu être intégrés dans le dossier¹² (Cf. 2.2.1) ; la solution technique à retenir fait notamment l'objet d'échanges avec le syndicat des bassins côtiers de Dol ;

- le pont-rail du Coëtquen fera l'objet de différents travaux de consolidation, sans intervention sur le cours d'eau ;

Certaines caractéristiques des travaux devraient être précisées : le dossier est ainsi ambigu et parfois contradictoire sur la nécessité ou non de créer de nouvelles pistes de chantier pour les travaux sur les ponts-rails franchissant des cours d'eau, et souvent situés à proximité immédiate de milieux humides.

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.

Travaux sur les passages à niveau

La suppression d'un passage à niveau (PN) privé (PN n°153) est prévue. Le dossier « propose » une fermeture simple sans rabattement, indiquant que le propriétaire du château situé au nord du PN ne possède désormais plus les terres situées au sud de celui-ci. Il a été précisé au rapporteur lors de sa visite que l'utilisation de ce PN n'était aujourd'hui plus autorisée, du fait de son état dégradé.

L'ensemble des autres PN seront conservés, certains travaux étant cependant prévus aux abords de certains (renouvellement de la chaussée, débroussaillage, mise en place de clôtures, etc.) qui pourront nécessiter des fermetures temporaires.

Durée des travaux et coût des aménagements prévus

Les différentes opérations sont programmées sur une période de 12 mois, à partir de fin 2019, et nécessiteront une fermeture totale de la ligne. Le coût du projet est estimé à 25,9 millions d'euros, aux conditions économiques de 2017¹³.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet d'ensemble est soumis à examen au cas par cas selon les dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Par décision n° F - 053-18-C-0004⁵, l'Ae a soumis ce projet à évaluation environnementale. SNCF Réseau étant un établissement public sous tutelle du ministère chargé de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est l'Ae.

Les opérations prévues feront l'objet d'une enquête publique. Elles sont soumises à autorisation environnementale dite « supplétive »¹⁴, et à évaluation des incidences Natura 2000¹⁵. Sa

¹² Le dossier mentionne uniquement de manière peu limpide que « le rétablissement des continuités écologiques au droit des ouvrages de la SNCF devait être réalisé avant 2017. Un plan d'action a été mis en place pour envisager une prolongation de 5 ans. » Il a été expliqué au rapporteur que la SNCF avait l'obligation d'améliorer la continuité écologique sur différents cours d'eau dont le Meleuc, mais que cette opération était initialement prévue de manière indépendante du projet. Une décision récente a conduit à inclure ces aménagements en faveur de la continuité écologique dans le projet.

¹³ Le dossier précise : « au total, 25,9 millions d'euros₂₀₁₇ seront investis initialement dans le projet, dont 8,5% par SNCF Réseau ».

conclusion quant à l'absence d'incidences sur l'état de conservation des sites n'appelle pas de commentaire de l'Ae.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la limitation des impacts sur les milieux aquatiques et humides, liés notamment aux travaux dans et à proximité de cours d'eau,
- la bonne prise en compte des nuisances acoustiques liées à l'augmentation de la vitesse des trains.

2. Analyse de l'étude d'impact

Le dossier est globalement didactique, notamment grâce à un atlas cartographique bien illustré. La lecture de l'étude d'impact est cependant rendue parfois difficile par l'éclatement des informations au sein de différentes pièces : le dossier de demande d'autorisation environnementale présente ainsi plusieurs informations importantes liées aux impacts du projet qui ne sont pas reprises dans l'étude d'impact¹⁶.

Sur le fond, si la plupart des impacts environnementaux du renouvellement de la voie en elle-même 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 (Cf. 2.2.1). Le dossier ne semble ainsi tenir compte que partiellement des motivations qui ont conduit l'Ae à soumettre le projet à évaluation environnementale¹⁷. Par conséquent, en l'état, la demande ne couvre pas les travaux susceptibles d'avoir les impacts les plus significatifs sur l'environnement, ni ne répond aux exigences de la « loi sur l'eau ». Cette lacune importante du dossier devra impérativement être corrigée avant l'enquête publique.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier ne présente aucune solution de substitution. Les différents documents, et plus généralement l'évolution des caractéristiques du projet entre la demande d'examen au cas par cas

¹⁴ Article L. 181-1 du code de l'environnement. Le projet n'est soumis, au titre de la nomenclature « Loi sur l'eau », 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.

¹⁵ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹⁶ Par exemple, une description plus précise des travaux à mener au niveau des différents ponts-rails, ou l'analyse des impacts sur les milieux aquatiques, qui est en quasi-intégralité reportée dans le dossier loi sur l'eau, l'étude d'impact n'y faisant qu'un renvoi.

¹⁷ « concernant la phase travaux [...] »

- *l'organisation des interventions sur les ouvrages d'art et les travaux de réfection de la plateforme devant être précisés afin d'éviter, réduire ou compenser leurs impacts potentiels sur les cours d'eau, les zones humides et les milieux naturels ; »*

et la demande d'autorisation environnementale, montrent cependant que certaines variantes ont bien été étudiées, notamment en ce qui concerne l'augmentation du trafic et la suppression de passages à niveaux. L'évaluation socio-économique du projet, annexée à l'étude d'impact, conserve par ailleurs la trace de ces variantes, présentant même parfois comme variante principale une solution finalement non retenue, ce qui nuit à la compréhension du dossier. Ainsi :

- le projet prévoyait initialement une augmentation du trafic ferroviaire, portant de 6 à 10 le nombre d'allers-retours par jour. Cette augmentation n'a finalement pas été retenue ;
- la demande d'examen au cas par cas mentionnait la suppression de plusieurs passages à niveau (sans que leur nombre ne soit déterminé), et l'évaluation socio-économique mentionne toujours la suppression de cinq à six passages à niveau. Dans le projet finalement présenté, seul un passage à niveau privé est supprimé.

Il apparaît donc nécessaire de présenter les différentes variantes étudiées et les raisons des choix effectués en indiquant de quelle façon les enjeux environnementaux ont été pris en compte dans la comparaison ayant abouti au choix présenté.

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.

Par ailleurs, les raisons conduisant à prévoir une augmentation de la vitesse nominale de la ligne à 120 km/h ne sont pas rappelées.

2.2 État initial, analyse des incidences du projet, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

La zone d'étude est constituée de deux entités paysagères distinctes : entre Dinan et Pleudihen-sur-Rance, le territoire est inscrit au sein de la vallée de la Rance, qui est franchie par la ligne ferroviaire ; dans sa partie est, la ligne est située entre un secteur de marais au nord, et un secteur de plateau, au sud.

2.2.1 Eau

La zone d'étude est concernée à l'ouest par le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) de la Rance, du Frémur et de la baie de Beaussais, et à l'est par le SAGE des bassins côtiers de Dol-de-Bretagne. Deux masses d'eau souterraines (« Rance-Frémur » et « Marais de Dol »), affleurantes et à écoulement libre, sont dans la zone d'étude. Seule la seconde est en bon état chimique et quantitatif, l'état chimique de la première étant dégradé (déclassement lié à la teneur en nitrates).

Les principaux cours d'eau concernés par le projet sont la Rance, sur la section déjà réhabilitée en 2013, et le Coëtquen, le Biez-Jean, le Meleuc, franchis par la section objet du dossier. Les deux derniers (ainsi que la Rance), sont des masses d'eau superficielles au sens du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). Leur objectif d'atteinte du bon état écologique est repoussé à 2021. Aucun captage d'alimentation en eau potable ni périmètre de protection associé n'est présent dans le secteur d'étude.

Le dossier présente une analyse générale des impacts du projet sur l'eau et les milieux aquatiques, ainsi que différentes mesures classiquement envisagées pour la protection des cours d'eau et des eaux souterraines pendant les travaux (mise en place de dispositifs provisoires, stockages sur des aires étanches, etc.). Il souligne que la reprise du dispositif d'assainissement améliorera la situation actuelle en exploitation.

La partie consacrée aux travaux en cours d'eau est très succincte¹⁸. Le dossier précise que « *les travaux retenus, et par conséquent les dispositions qui seront prises ne sont pas encore arrêtées. Elles font encore l'objet d'études, et seront transmises aux services de la police de l'eau dès que possible, préalablement à toute intervention.* » Seules deux mesures génériques sont présentées (adaptation du calendrier des travaux et mise en défens des zones sensibles).

Les interventions dans les cours d'eau constituant une source d'impacts potentiels importante du projet, l'Ae considère que l'étude d'impact devra être complétée avant l'enquête publique pour inclure l'ensemble des informations nécessaires sur ces opérations, leurs impacts (y compris sur la faune et les continuités écologiques), et les mesures d'évitement, de réduction, et, le cas échéant, de compensation à mettre en œuvre.

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.

2.2.2 Milieux naturels

Le secteur concerné par les travaux ne traverse pas de zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF¹⁹), une ZNIEFF de type I (« Anse de Pleudihen ») étant cependant située à proximité, sur une partie du tracé. Les sites Natura 2000 les plus proches sont localisés à environ 2 km du site d'étude.

De nombreuses zones humides sont présentes dans l'aire d'étude. Une zone humide d'importance internationale (dite « Ramsar »²⁰), correspondant à la baie du Mont-Saint-Michel, est localisée au nord de la voie ferrée vers Dol-de-Bretagne.

Des expertises de terrain ont été réalisées sur les secteurs à enjeux écologiques et ceux concernés par les emprises du projet, prenant notamment en compte la note technique du ministère de la transition écologique et solidaire du 26 juin 2017²¹. La méthodologie suivie n'appelle pas de remarques particulières. Le dossier mobilise également les données des différents inventaires communaux existants.

¹⁸ Il a été indiqué au rapporteur que l'inclusion tardive de ces travaux dans le projet avait conduit à un lancement tardif des différentes études, toujours en cours, ce qui n'a pas permis de les intégrer dans l'étude d'impact.

¹⁹ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

²⁰ Du nom de la convention du même nom, adoptée dans la ville iranienne de Ramsar en 1971, et qui a pour objectif « la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides par des actions locales, régionales et nationales et par la coopération internationale, en tant que contribution à la réalisation du développement durable dans le monde entier » (source : <https://www.ramsar.org/fr/a-propos/la-convention-de-ramsar-et-sa-mission>).

²¹ [Note technique du 26 juin 2017 relative à la caractérisation des zones humides](#)

Le dossier conclut à l'absence d'incidences sur les zones humides, y compris pour les trois bases travaux identifiées, ce qui appelle plusieurs commentaires :

- la base travaux qui doit être implantée à Miniac–Morvan est en réalité située au sein d'une zone humide selon l'inventaire communal ; il est nécessaire que le dossier justifie le cas échéant, qu'elle ne soit pas caractérisée en tant que telle par le projet, ou, à défaut, prévoie des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ;
- du fait des incertitudes sur la nécessité de pistes de chantier pour les travaux sur certains ponts–rails (Cf. 1.2), notamment celui du Biez–Jean, il n'est pas possible d'évaluer leurs potentiels impacts et les mesures à mettre en œuvre, ce qui devra, le cas échéant, être complété²².

L'Ae recommande :

- ***de justifier la non caractérisation du site de Miniac–Morvan en zone humide ;***
- ***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.***

Les inventaires écologiques menés montrent que la zone d'étude comprend des milieux relativement diversifiés, et notamment des habitats aquatiques, humides et bocagers. Les principaux enjeux inventoriés concernent l'avifaune et les chiroptères, les impacts potentiels de l'opération prévue restant, du fait de ses caractéristiques, très majoritairement limités aux emprises des bases travaux, aux pistes de chantier, et, surtout, aux cours d'eau.

Du fait de la décision tardive concernant la réalisation de travaux en lit mineur de certains cours d'eau, aucun inventaire des poissons n'a été réalisé, le dossier mentionnant cependant la présence de frayères dans le Meleuc. L'étude d'impact devrait être complétée par des données sur ces espèces et leurs habitats, *a minima* sur la base de la bibliographie existante²³. De même, l'Ae rappelle que l'analyse des impacts de ces travaux devra inclure l'impact sur l'ensemble des espèces inventoriées, leurs habitats, et les continuités écologiques. Elle note que les travaux d'amélioration de la continuité écologique du Meleuc devraient à terme permettre, s'ils sont correctement réalisés, d'améliorer l'existant.

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.

L'analyse des autres impacts sur les milieux naturels, liées aux emprises directes du projet (bases travaux notamment), est parfois trop succincte. Ainsi, le dossier indique que « *le site de la gare de Miniac–Morvan entraînera la disparition d'habitats herbacés, de friches arbustives, de fourrés, de milieux boisés. Les impacts pourront être assez élevés, plusieurs espèces animales de différents groupes faunistiques ayant été recensées (oiseaux, reptiles, lépidoptères rhopalocères).* Il s'agit

²² L'Ae note cependant que le dossier de demande d'autorisation environnementale mentionne, pour la piste de chantier nécessaire aux travaux sur le pont-rail du Meleuc, des incidences réversibles sur la zone humide traversée, sur la base d'un retour d'expérience de travaux précédents ayant nécessité la création de la même piste.

²³ Le maître d'ouvrage a indiqué que de nombreuses informations étaient d'ores et déjà disponibles, notamment auprès du syndicat des bassins côtiers de Dol.

d'un complexe fonctionnel de divers habitats (reproduction, repos, alimentation) » mais aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation n'est proposée.

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 compensation adaptées.

Par ailleurs, 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.

2.2.3 Bruit

Le dossier présente un état initial acoustique basé sur plusieurs points de mesure répartis le long de l'infrastructure. La campagne de mesures a été réalisée du 30 au 31 mai 2018, dans une situation non représentative des caractéristiques normales de la ligne, seuls deux trains ayant circulé. Le dossier précise de manière transparente que « *trop peu de trains ont circulé pour être représentatifs d'une circulation normale [...]. En accord avec SNCF Réseau, le modèle acoustique n'est pas calé. L'ensemble des études seront donc réalisées sans effectuer de calage* ». Une modélisation acoustique a donc été réalisée, à la fois pour l'état initial et pour l'état « *projet* », sans la caler par rapport à des mesures *in situ*. L'influence potentielle de l'absence de calage sur le résultat de la modélisation des impacts du projet n'est pas discutée²⁴. L'Ae note également que la modélisation à l'état initial n'a été effectuée que sur la base de 10 trains journaliers²⁵. Il est nécessaire que le dossier justifie solidement la bonne représentativité des modèles acoustiques adoptés, ou, à défaut, les reprenne sur la base de mesures *in situ*.

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.

La modélisation montre que les zones d'ambiance sonore préexistante non modérée sont uniquement situées au plus proche des infrastructures routières, elles concernent ainsi « *moins de 0,5 % des bâtiments modélisés* ». À l'état initial, la voie ferrée n'est pas une source de bruit importante, les niveaux sonores en façade des bâtiments sensibles situés près de la voie ferrée sans infrastructure routière à proximité ne dépassent pas 47 dB(A) de jour.

Le projet constitue une modification significative de la voie ferrée existante, sur l'ensemble des zones à proximité desquelles la vitesse des trains est relevée (différence d'environ 6 dB(A) sur les secteurs où la vitesse passe de 60 à 120 km/h). La contribution sonore de la voie ferrée seule reste largement inférieure aux seuils réglementaires imposant des mesures de protection, le niveau sonore maximal modélisé étant de 50,5 dB(A) en période diurne.

²⁴ Il a été indiqué au rapporteur lors de sa visite que le choix de ne pas refaire de mesures était basé sur les caractéristiques de la ligne, relativement simples (voie unique, homogénéité du matériel roulant), qui impliqueraient une modélisation plus facile et donc vraisemblablement plus précise que pour des lignes plus complexes.

²⁵ La modélisation acoustique à l'état projet est par contre fondée sur le trafic maximum journalier constaté.

Le sujet des bruits émergents ponctuels²⁶ n'est pas directement traité. Il a cependant été indiqué au rapporteur que le projet pourrait avoir des impacts positifs en termes de « confort sonore », du fait du passage des anciens rails à des longs rails soudés²⁷, supprimant certaines sources de bruit (notamment le « claquement » lié au bruit des éclisses²⁸ lors du passage des trains), ce que le dossier ne met pas suffisamment en avant.

2.2.4 Déplacements

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.

Le projet conduira, à terme, à améliorer les conditions d'exploitation de la ligne, et à réduire les temps de trajet entre Dol-de-Bretagne et Dinan.

2.2.5 Évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique du projet, annexée à l'étude d'impact, évalue la rentabilité socio-économique selon deux scénarios, dont l'un intègre un développement de l'offre ferroviaire (10 allers-retours par jour). Dans les deux cas, la valeur actuelle nette socio-économique²⁹ (VAN-SE) du projet est négative (respectivement de -64 millions d'euros en valeur 2015 avec développement de l'offre et -57 M€₂₀₁₅ sans développement de l'offre), ce qui est principalement lié à une hypothèse dans le scénario de référence de fermeture de la ligne ferroviaire, remplacée par des bus de substitution à partir de 2036, plus rentables selon l'analyse socio-économique³⁰. L'analyse multidimensionnelle rappelle les effets positifs du projet pour les voyageurs (diminution du temps de parcours et accessibilité des territoires notamment).

2.3 *Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets*

Les différentes mesures de suivi envisagées sont rappelées dans une partie dédiée de l'étude d'impact. Elles incluent notamment, en phase travaux, un suivi de la qualité des cours d'eau, de la qualité de l'air et des nuisances sonores, et en phase exploitation, un suivi des nuisances sonores et un suivi écologique du Bief-Jean et du Meleuc. Elles n'appellent pas de commentaires de l'Ae.

²⁶ Le bruit ferroviaire est différent du bruit routier en ce qu'il consiste en des bruits importants mais de courte durée (passage d'un train), ce qui rend l'utilisation d'indicateurs de mesure moyennés moins pertinents.

²⁷ Méthode moderne de pose des voies ferrées qui présente l'intérêt de supprimer la plupart des joints de rails sur des longueurs importantes, souvent de plusieurs dizaines de kilomètres (source : wikipédia).

²⁸ Pièce métallique servant à raccorder deux rails consécutifs d'une voie ferrée

²⁹ La valeur actuelle nette, VAN en abrégé, est un indicateur financier qui peut être utilisé pour apprécier la rentabilité d'un investissement

³⁰ « À cet horizon, la réintégration dans le bilan du projet des coûts fixes d'entretien, renouvellement et exploitation de la ligne pèsent fortement sur la rentabilité et les coûts excèdent alors les bénéfices du projet, ce qui a pour effet de faire « plonger » la VAN-SE du projet, alors même que les gains des usagers voyageurs se renforcent par rapport à l'option de référence. »

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique, clair et didactique, reprend de manière fidèle les différentes conclusions de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.