

Ancey –

Fiche / Dossier de Synthèse post-consultation –

Etudes APS

A noter pour tous les PLU :

Les emprises indiquées sont celles du projet réalisé. La phase chantier pourra nécessiter des emprises supplémentaires de manière temporaire.
Il est donc nécessaire d'inviter les communes à ne pas prévoir d'urbanisation nouvelle à proximité de ces emprises.

Généralités sur le projet Branche Ouest LGV Rhin-Rhône

- **La Branche Ouest constitue, avec la Branche Est et la Branche Sud, l'une des trois composantes du projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône.**

Elle est destinée à assurer un maillage performant du réseau à grande vitesse, en rapprochant notamment l'Île-de-France de la Bourgogne, la Franche-Comté et l'Alsace. Elle permet également d'ouvrir de nouvelles relations rapides avec l'Allemagne et la Suisse. En association avec la Branche Sud, elle préfigure un axe alternatif à la LGV Sud-Est entre Paris et Lyon, dans le but de faire face à la croissance du trafic sur cette ligne. Elle représente enfin une opportunité pour conforter la position de Dijon dans le réseau ferroviaire à grande vitesse, en intégrant la réalisation d'une gare nouvelle TGV au coeur de l'agglomération.

- **L'objectif des études de niveau APS : « Définir, et réserver pour l'avenir, un tracé et un site pour la gare nouvelle »**

Les études de niveau avant-projet sommaire portant sur la Traversée de l'agglomération dijonnaise se sont inscrites dans le cadre de la décision ministérielle du 29 avril 2002 et des conventions d'études signées le 3 septembre 2003 entre l'Etat, les régions Alsace, Bourgogne et Franche Comté, et Réseau Ferré de France (RFF). Dans sa décision, le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement a demandé l'engagement de cette phase d'études, dans l'objectif d'assurer la protection foncière nécessaire à la réalisation ultérieure du projet. Cette protection prend la forme d'une qualification de projet d'intérêt général (PIG). Par ailleurs, cette démarche vise également à ne pas compromettre les conditions de développement des communes concernées par le fuseau, puisqu'elle conduit à une définition plus fine du tracé.

Les études ont eu pour objet de rechercher au sein du fuseau d'étude défini par le Ministre suite à la phase d'études précédente, et au moyen d'un dialogue étroit avec les acteurs locaux, le meilleur tracé possible et les emprises qui lui sont associées. Elles ont également permis de définir le site le mieux adapté pour une gare nouvelle dans Dijon, en complément de la gare historique.

Ces études ont été approuvées par décision ministérielle du 31 mai 2007 qui a permis au Préfet de Côte d'Or de prendre le 3 juillet 2007 un arrêté qualifiant le projet branche ouest d'intérêt général (PIG).

- **Des études approfondies, pour une définition détaillée**

Les études sur la définition de l'infrastructure ont approfondi les investigations de la phase précédente, notamment concernant la prise en compte de la qualité de l'environnement et des enjeux urbains dans la traversée de l'agglomération, pour aboutir à un tracé précis long de 46 km au sein du fuseau d'étude. La définition de l'ensemble des aménagements, incluant les aménagements paysagers, les aménagements pour la faune et de protection contre le bruit, ont été anticipés : le résultat correspond donc aux emprises précises de la Branche Ouest, dans sa Traversée de l'agglomération dijonnaise. 370 hectares d'emprises sont concernés.

La description du projet technique

- Le tracé prend son origine à Turcey, par un raccordement sur la ligne Paris-Lyon-Marseille qui présente 4 voies.
- Un tunnel à hauteur de Trouhaut, en forte rampe sur 3 850 mètres, permet alors de rejoindre le plateau bourguignon.
- A partir de ce point, le tracé suit le bord du plateau, permettant aux TGV de circuler à 320 km/h.
- A Prenois, il s'insère au plus près du circuit automobile.
- Au droit des communes d'Hauteville et d'Ahuy, la variante Nord, retenue à l'issue de la consultation, franchit le Bois du Chêne, puis la combe Pionelle grâce à un viaduc d'environ 500 mètres de long.
- Le projet redescend ensuite vers la vallée du Suzon qu'il franchit à faible hauteur. Le tracé est ici fortement conditionné par un fuseau de passage réduit, au droit du Bois des Grottes, sur la commune d'Asnières-lès-Dijon.
- En entrant à Dijon, la Ligne à Grande Vitesse rejoint la ligne classique Dijon-Nancy. Le tracé s'enfonce en souterrain au Nord du site de la gare nouvelle. Les ouvrages souterrains (dont un tunnel dans la partie la plus urbanisée) présentent une longueur totale d'environ 5 km, jusqu'à la rocade Est à Longvic. Sur cette partie urbaine, la vitesse des TGV est, pour ceux sans arrêt à la gare, réduite à 230 km/h.
- Enfin, le tracé rejoint la ligne Dijon-Dole au niveau de la station d'épuration de Dijon, et la suit jusqu'au raccordement avec la Branche Est à proximité de Genlis.
- Le projet comprend également une opération particulière, qui touche le seul réseau classique à Longvic : il s'agit du raccordement de la Chapelle, permettant aux TER venant de l'Est d'accéder à la nouvelle gare.

La gare nouvelle à Porte-Neuve

La conception de la gare est prévue sur deux niveaux, avec une gare TGV en souterrain et une gare TER en surface, entre lesquelles peuvent circuler les piétons, au niveau du sol de la ville.

Le site de Porte-Neuve a été retenu en raison de son accès aisé par l'ensemble des modes de déplacement et notamment des modes doux (vélo, marche à pied, etc.), de la qualité de l'articulation de ces modes dans le pôle multimodal (TER, bus urbain et futur transport en commun en site propre), et du moindre foncier à réserver par rapport aux autres sites de Mauris et Saint-Exupéry.

Sa localisation à proximité du centre ville permet de conforter les avantages d'une ville compacte et dense, et de valoriser son rôle de couture urbaine.

Elle permet également de rejoindre très facilement les grands pôles attractifs et de développement (quartier Clémenceau, universités, CHU, nouveaux parcs d'activités économiques...), notamment grâce à un projet de transport en commun en site propre.

Précisions spécifiques sur la commune de Ancey :

La commune d'Ancey est peu concernée par le projet puisque la branche ouest traverse l'extrémité nord de son territoire uniquement sur 1 km.

A noter :

- passage à grande faune et rétablissement de voie forestière
- une zone de dépôt est éventuellement envisagée sur la commune : en marge avec les communes de Pasques et de Lantenay.

Consistance technique du projet sur la commune

Vitesse permise par la ligne

Le tracé suit le bord du plateau bourguignon en permettant aux TGV de circuler à 320 km/h.

Installations de chantier

Néant

Photomontage du tracé

Néant

Tracé et Profil en long

Tronçon Turcey-Prenois

Le projet débute sur la commune de Turcey où il se raccorde à la ligne historique Paris-Lyon-Marseille (PLM).

Les deux branchements sont implantés au Nord de Turcey, dans une portion droite de la PLM, afin de limiter les modifications à apporter à la ligne existante.

En raison de la proximité du village de Turcey, les deux voies de la LGV longent celles de la PLM. Le saut-de-mouton de la LGV au-dessus de la PLM a été positionné le plus loin possible du village, au Sud-Est, de façon à limiter les nuisances pour les riverains.

Le passage de la vallée au plateau, au niveau de Trouhaut, a fait l'objet de plusieurs variantes :

- tunnel de 3 km sous l'éperon rocheux,
- tunnel plus court en sommet de vallon, précédé d'une portion de voie à flanc de coteau,
- viaduc à flanc de coteau dans le vallon de Trouhaut.

Les impératifs géotechniques et de protection de l'environnement ont conduit RFF à privilégier la solution en tunnel, comme proposé lors des études préliminaires.

Ainsi, immédiatement après le saut-de-mouton, une courbe oriente les voies perpendiculairement au relief avant la tête de tunnel. Celle-ci a été placée au niveau de l'éperon pour des raisons géotechniques. Le tunnel émerge après la ferme de Fontaine Merle, au niveau du bois de Préjouard. S'ensuit une longue courbe qui éloigne le tracé le plus possible de Panges et Charmoy, tout en restant dans les limites du fuseau. Le tracé suit alors les lignes de rupture de pente, qui se situent bien souvent juste derrière la lisière des bois. Une ligne droite d'environ 1,5 km prolonge le tracé jusqu'à Prenois, permettant l'implantation d'aiguillages de communication nécessaires à l'exploitation de la ligne.

- Profil en long :

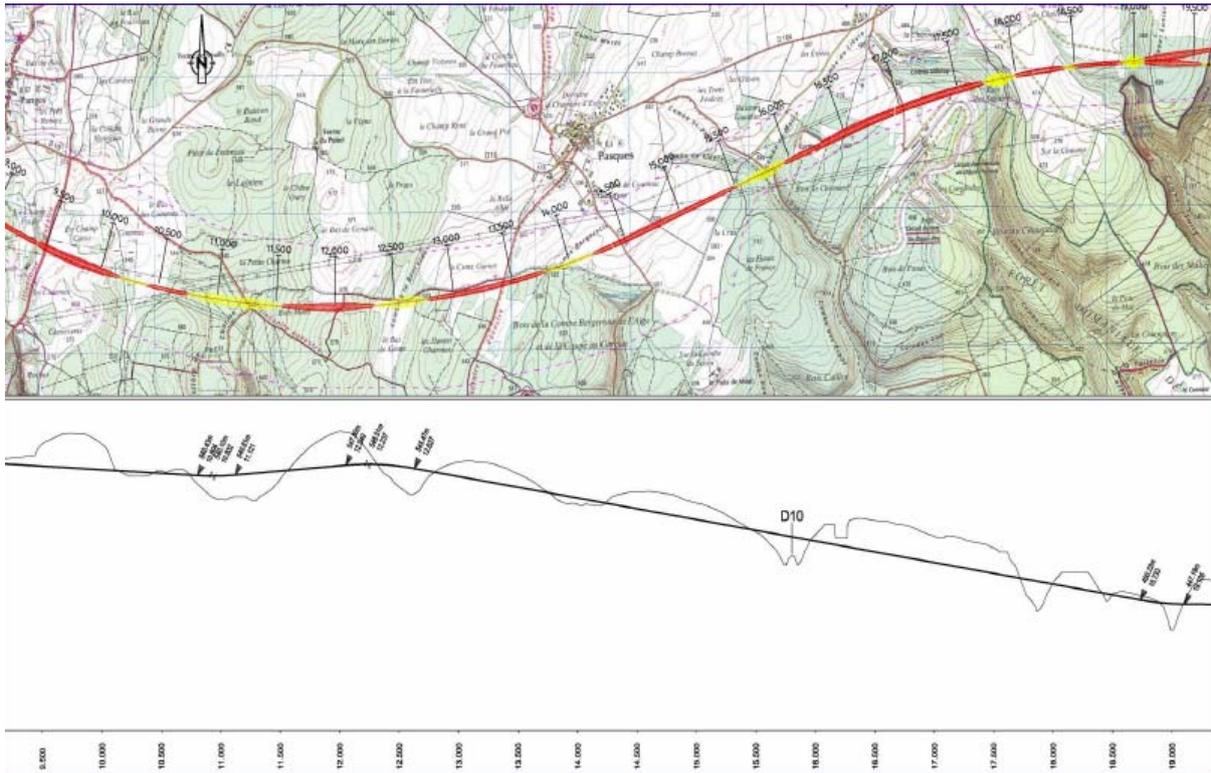
La première partie de ce tronçon à Turcey est très contrainte pour des raisons techniques. En effet, le changement d'alimentation nécessite que le profil soit très plat conformément au référentiel LGV. Sur une longueur de 1200 m, la déclivité moyenne est de 6 0/00. Le franchissement de la PLM par la voie Sud de LGV via un ouvrage de gabarit moyen de 10 m (hauteur entre le niveau rail de la PLM et le niveau rail de la LGV) est nécessaire. Cette voie doit donc s'élever rapidement. Un remblai est créé de part et d'autre de la voie (maximum 9 mètres de hauteur).

Le profil en long est ensuite caractérisé par une longue et forte déclivité (+3,5% sur environ 4 km) en tunnel qui permet de passer de la vallée de l'Oze au sommet des plateaux bourguignons. La pente maximale autorisée par le référentiel a été utilisée pour limiter la longueur de l'ouvrage souterrain. Le profil en long présente toutefois une rupture de pente avant la sortie du tunnel (passage d'une déclivité à +3,5% à +2,4%), pour permettre de rester en déblai à Panges. La hauteur minimum de déblai est situé à proximité de la RD16g au Sud immédiat de Panges (-3 m sous le niveau du terrain naturel).

Des merlons paysagers de 5 mètres de hauteur compensent cette faible profondeur et limitent la gêne visuelle. Les déclivités suivantes ont été allongées au maximum pour franchir en souplesse les variations du relief, en ne compromettant pas l'équilibre déblai/remblai. Le tracé y est en majorité en déblai pour des raisons de discrétion mais le franchissement des combes nécessitera des remblais de hauteur importante.

Le passage à proximité de Pasques fait également apparaître une zone en léger remblai au droit du village. Un dépôt de matériaux permettra de créer un déblai apparent de 5 mètres de hauteur.

Le passage à Prenois entre le bourg et le circuit est essentiellement en déblai d'environ 10 mètres de profondeur. Seul le franchissement de la combe à l'extrémité Est du circuit implique la création d'un remblai.



Raccordement de Turcey (à l'ouest de la commune d'Ancey)

- Raccordement de Turcey :

La ligne historique PLM présente 4 voies au niveau de Turcey. Deux voies (V1 et V1 bis) sont dédiées aux flux Paris vers Dijon, les deux autres étant en sens contraire.

La vitesse permise par les voies est de 160 km/h. Seule la V1 bis est limitée à 140 km/h pour des raisons de signalisation. En situation de référence, hypothèse a été prise qu'elle permettrait une vitesse de 160 km/h.

L'alimentation de la ligne est en 1500 V continu.

Le raccordement à la ligne historique PLM à Turcey reprend le schéma de principe présenté dans le SIF, à savoir des branchements franchissables en voies déviées à 160 km/h, qui se raccordent aux voies extérieures de la PLM (V1 et V2). Le tracé des deux voies de raccordement de la LGV est conçu pour 230 km/h. Une section de séparation de l'alimentation électrique contraint le profil en long des voies (déclivité moyenne 6 0/00 sur 600 m).

L'installation des appareils de voie nécessite une portion de ligne droite d'une longueur minimale de 1200 mètres sur la ligne actuelle. Or la seule portion de ligne droite du PLM à Turcey, est trop courte. Celle-ci doit donc être prolongée et nécessite un ripage de la courbe des 4 voies de l'ordre de deux mètres vers l'Est.

Le côté Dijon a été choisi puisqu'il présente le minimum d'impact (longueur du déplacement minimal).

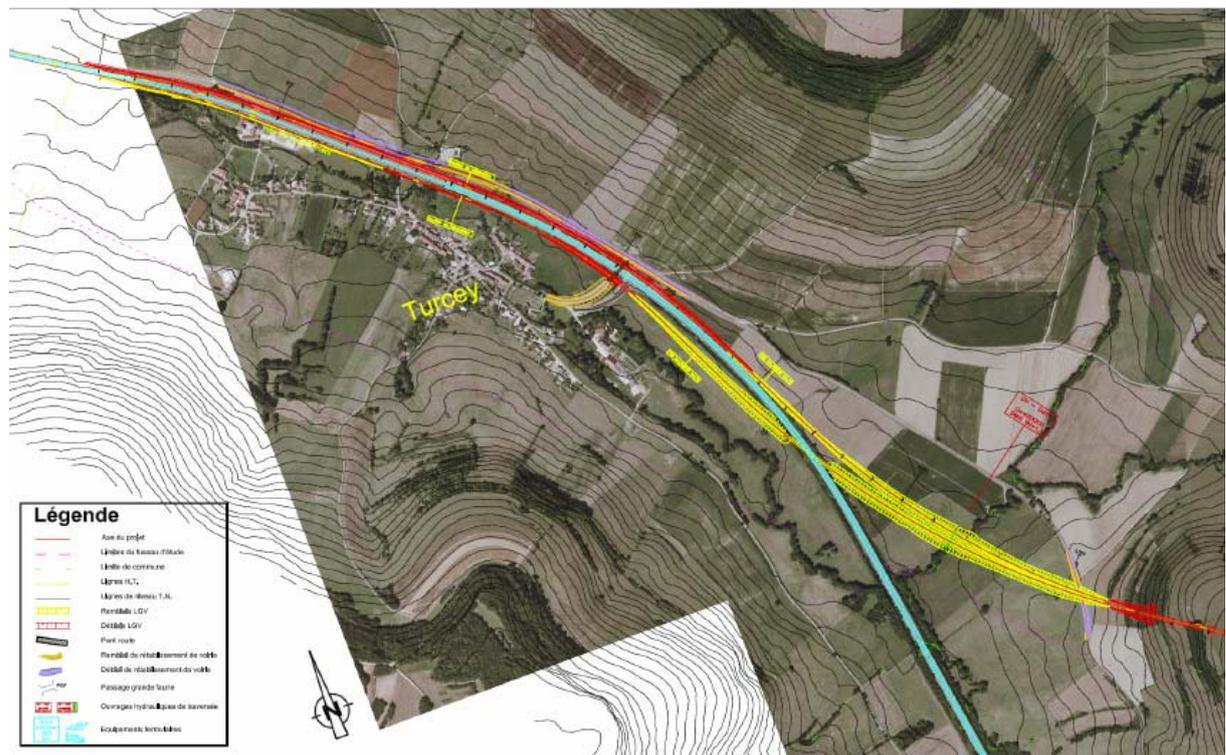
Le déplacement de la zone à quatre voies peut être réalisé en créant une plateforme latérale nouvelle et en y déplaçant séquentiellement les voies tout en reportant les circulations sur les voies bis.

Deux options complémentaires ont été étudiées, présentant de meilleures fonctionnalités pour le raccordement :

- appareils de voies entre V1 et V1 bis, et V2 et V2 bis, afin de permettre aux TGV d'accéder à l'une ou l'autre de ces deux voies,
- appareils de voies diagonaux entre V1 bis et V2 bis, permettant une entrée sur LGV à contre-sens (flexibilité d'exploitation plus grande).

Ces deux options nécessitent l'implantation d'appareils de voies supplémentaires, en ligne droite. Ceux-ci doivent être placés en amont à environ 3 km. Ceci nécessite de lourdes modifications en particulier de la signalisation (IPCS, ...).

Le raccordement de Turcey présente donc d'importantes modifications sur le réseau existant, et un coût élevé, afin d'être totalement fonctionnel.



Géologie et Hydrologie

- **Géologie**

- La faille de Panges délimite le horst de St Seine l'Abbaye (marne du Lias affleurant à l'Ouest de la faille) contre lequel vient buter à l'Est l'épaisse série calcaire du Jurassique moyen.

- Le plateau de Pasques-Prenois, où le calcaire Bathonien forme une couche d'une épaisseur d'environ 150 m en surface, légèrement inclinée vers l'Est. Cette couche est intensément fracturée en particulier au niveau de Panges. Structuré en lanières parallèles orientées Nord-Nord-Est – Sud-Sud-Ouest, ce plateau présente plusieurs faisceaux de failles importants (Pasques, Prenois, Darois).

- **Karst**

De Panges à la vallée du Suzon (au Nord de Dijon), dans le fuseau proprement dit, les manifestations karstiques sont rares. Une exception notable : le gouffre du Bois Chaumard sous la carrière de Prenois. Celui-ci ne pose cependant pas de problème majeur à l'inscription du tracé.

Cependant, si l'on élargit la zone d'observation de part et d'autre, on note l'existence de plusieurs réseaux visitables à fort développement horizontal (rivière de Val Suzon, rivière du Neuvon) et de quelques gouffres verticaux (Creux Percé de Pasques), qui pourraient s'étendre jusque sous le tracé.

- **Hydrologie**

Sur toute la partie du fuseau comprise entre Panges et Dijon, les écoulements sont orientés vers le Sud, en direction de l'Ouche.

La zone Nord-Ouest de Dijon est constituée par une succession de déblais et remblais. Les fonds de vallées feront tous l'objet de transparences hydrauliques, dimensionnées en fonction des volumes d'écoulement (buses, dalots et ouvrages d'art à fonction hydraulique). La traversée de la vallée du Suzon et de sa zone inondable, est un enjeu important.

Terrassements et Ouvrages d'Art

La construction de la ligne nouvelle implique de réaliser de nombreux dispositifs pour assurer :

- les écoulements permanents traversés par le tracé (rivières, ruisseaux et fossés toujours en eau),
- les écoulements temporaires correspondant à la morphologie du terrain naturel (thalwegs secs),
- l'évacuation des eaux captées par la ligne nouvelle elle-même : eaux zénithales et bassins versants qui se déversent dans les déblais.

Un ouvrage ayant double fonction d'ouvrage hydraulique et de pont rail :

- Chemin CR entre Pasques et Ancey,

Les dispositifs de drainage longitudinaux ont pour fonction de recevoir ou de drainer :

- les eaux de pluie qui s'écoulent dans les structures d'assise,
- les eaux de ruissellement des talus et des bassins versants,
- et éventuellement les eaux de nappes souterraines.

Quelques situations spécifiques sont rencontrées le long du tracé comme :

Le Val de Panges : le tracé traverse une zone identifiée comme inondable puisque l'eau est emprisonnée et n'a pas d'exutoire. Trois bassins ont été créés pour recueillir cette eau et permettre son infiltration lente dans le sol, de part et d'autre du tracé.

Les terrassements

Les matériaux de déblais calcaires du Callovien, du Bathonien ou de l'Oxfordien, pourront être réutilisés en remblai, en partie supérieure des terrassements, voire également en couche de forme et éventuellement en structure d'assise de chaussées des rétablissements, en vérifiant néanmoins au préalable leur sensibilité vis à vis du gel (cas notamment des calcaires du Callovien).

Le pourcentage de réemploi des matériaux calcaires est de l'ordre de 80 à 90%. Les autres formations constituées principalement par les marnes à bélemnites ou les conglomérats et marnes de l'Oligocène seront mises en dépôt définitif.

Concernant les mouvements de terre, le projet branche ouest peut se fractionner en zones géographiques particulières dont celle correspondant aux alternances de buttes (PK 7 au PK 19), entre la sortie du tunnel et Hauteville (combe Pionelle).

Cette zone est principalement en déblai pour des raisons d'insertion territoriale. Le franchissement des combes nécessite néanmoins plusieurs remblais. Les matériaux sont réutilisables en remblai, et même valorisables compte tenu de la qualité des matériaux calcaires.

Ces matériaux peuvent servir en phase terminale des travaux, pour l'alimentation de zones situés plus à l'Est et au Sud.

Les matériaux valorisables pourront être stockés sur des zones de dépôt temporaire en vue d'une utilisation ultérieure sur d'autres projets déficitaires en matériaux.

Rétablissements de voiries et réseaux

En fonction de leurs rôles et des caractéristiques locales du terrain, diverses options de rétablissements ont été proposées, en concertation avec les communes et le Conseil Général.

A noter que la commune d'Ancey est concernée par un rétablissement de voie forestière.

Phase travaux

Incidence du phasage sur la réalisation du chantier

Suivant la programmation des différents tronçons de la LGV Rhin-Rhône prise dans son ensemble, des adaptations au projet de la section "Traversée de l'Agglomération Dijonnaise" sont susceptibles d'être apportées.

→ Inscription du projet dans une branche Ouest plus complète

Si le projet actuel venait à être prolongé vers l'Ouest en direction de la LGV Paris Sud-Est, le raccordement de Turcey sur la ligne classique PLM n'aurait plus qu'une vocation de secours. Compte tenu de l'importance du coût de ce raccordement (qui inclut un tunnel de 3,8 km), il serait alors utile d'apprécier l'intérêt économique et sécuritaire apporté par cette section particulière.

→ Réalisation simultanée avec la branche Est – 2ème tranche

Le tronçon de la branche Est situé entre les raccordements provisoires de Villers-les-Pots et de Genlis, long d'environ 13 km, est inscrit dans la DUP du 27 janvier 2002 relative à la branche Est complète. Cependant, la date de sa réalisation physique n'est pas déterminée à ce jour.

Il est possible :

- soit de construire ce tronçon de façon indépendante, mais pour un intérêt économique relatif,
- soit de le réaliser en même temps que la traversée de Dijon, portant ainsi la longueur ouverte à l'issue de ce chantier, de 46 km (Traversée de l'Agglomération

Dijonnaise stricto sensu) à 60 km environ (avec la section Genlis- Auxonne).

Dans ces deux cas, les modalités de réalisation du chantier, et de gestion des mouvements de terres (y compris la réutilisation des matériaux extraits) seraient à concevoir dans un cadre plus large.

.....

Zones de dépôt : (Propositions non incluses dans le PIG)

Des zones de dépôt ou stockage de matériaux sont à ce niveau d'étude envisagés, dont un sur la commune de Ancey.

La plupart des zones de dépôt prévues sur l'ensemble du projet consiste en des modelés paysagers permettant une insertion souple de l'infrastructure dans l'environnement.

Ces modelés auront également un effet bénéfique sur l'acoustique.

Ces modelés ne nécessitent pas aujourd'hui de réservation d'emprises.

Une analyse a cependant été menée afin de veiller à ce que les zones de dépôt soient pertinentes vis-à-vis des préoccupations environnementales.

Gare et installations transporteur

Néant

Analyse environnementale : Diagnostic sur la commune

Milieu Physique : Relief/Géologie/Risques Naturels

Dijon marque la séparation entre le plateau bourguignon dont l'altitude varie de 350 à 600 m, entaillé de nombreuses vallées encaissées à l'Ouest et l'amorce de la plaine de la Saône dont l'altitude varie de 200 à 250 m, à l'Est.

Ancey s'inscrit dans la montagne dijonnaise située au Nord de Dijon et constituée de plateaux calcaires, de Panges à Hauteville.

A l'Ouest, le relief est donc caractérisé par de fortes pentes (globalement supérieures ou égales à 4 %) au droit des nombreuses combes et vallées

- **Risques naturels**

Le risque d'inondation : d'après l'atlas des zones inondables de la DIREN Bourgogne, sur la zone d'étude de la branche ouest, l'Ouche et le Suzon sont les deux principales rivières présentant un risque d'inondation.

Toutefois, le risque d'inondation sur la zone d'étude ne se limite pas aux crues de l'Ouche et du Suzon. La majeure partie des communes sont concernées par ce risque même si seule la commune de Longvic a aujourd'hui un PPR approuvé.

Milieu Physique : Hydrogéologie/Hydraulique

Le réseau hydrographique concerné par le projet branche ouest est notamment soumis aux documents opposables suivants :

→ Les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée-Corse et Seine-Normandie approuvés respectivement les 20 décembre et 20 septembre 1996.

→ Le contrat de «nappe aquifère de Dijon».

Bien qu'un grand nombre de points de prélèvement d'eau potable et de périmètres de protection soient évités par le fuseau d'étude, certains se trouvent néanmoins intégralement ou partiellement inclus dans ce fuseau comme le périmètre rapproché et en partie le périmètre éloigné de la source de la Dhuys, sur le territoire des communes de Baulme-la-Roche et de Panges.

Milieu Naturel

On note la présence d'une ZNIEFF de type I : la Combe entre Lantenay et Ancey. Plus au nord du fuseau et donc d'Ancey, on note également une ZNIEFF de type II allant de Is-sur-Tille jusqu'au Val Suzon. Cette ZNIEFF de type II est concernée par le périmètre du projet uniquement au niveau du Bois de Chêne à Hauteville.

De plus, bien que la zone d'étude ne soit pas directement concernée par un arrêté de Protection de Biotope et un zonage Natura 2000, il faut toutefois signaler la présence au niveau du Val Suzon d'un arrêté de protection de biotope relatif à une falaise à Faucon Pèlerin et de deux sites d'intérêt communautaire :

- les grottes à chauves souris en Côte d'Or, Saône-et-Loire et dans l'Yonne,
- les milieux forestiers, prairies et pelouse de la vallée du Suzon.

D'après les inventaires effectués, les milieux qui semblent les plus intéressants au regard de l'avifaune sur l'ensemble du projet sont les suivants :

- les pelouses sèches thermophiles notamment celles présentes dans la ZNIEFF d'Ahuy (habitat de l'Alouette lulu) et celles en bordure de la RN71 à Hauteville.,
- les boisements et plus particulièrement la forêt de Pasques (habitat du Pic Noir, Pic épeichette),
- le bocage dans la partie Ouest (secteur de l'Auxois), là où il est en bon état de conservation (habitat de la Pie grièche écorcheur). Ancey peut être donc concerné.

Ces espèces présentent un intérêt patrimonial particulier, que ce soit à l'échelle de l'Europe, de la France ou de la Bourgogne car elles ont des exigences plus strictes par rapport aux conditions d'habitat et sont caractéristiques de certains milieux.

La zone d'étude est également fréquentée pour la chasse par des espèces à grand territoire tels que les rapaces et notamment le Faucon pèlerin.

En ce qui concerne les mammifères et notamment la grande faune, les forêts de Pasques et de Val Suzon sont des zones périphériques des grands massifs forestiers d'Is-sur-Tille / Francheville. Elles sont actuellement en voie de colonisation et utilisées par conséquent comme couloir de circulation jusqu'à l'A38 voire plus loin vers l'arrière côte de Dijon et de Beaune. Les principaux couloirs de déplacement intersectant le fuseau sont localisés à Panges et à Hauteville, notamment dans des zones de continuité forestière Nord/Sud (chevreuil / sanglier).

Paysage

-

Le tronçon Turcey – Asnières les Dijon concerne la côtère Sud d'un vaste plateau de type agro-sylvicole très typé du fait de ses perspectives et des panoramas offerts. La vallée de l'Oze et la vallée du Suzon et leurs paysages spécifiques marquent à l'Ouest et à l'Est des effets de limite physique et de passage obligés très attractifs. A l'Ouest (Trouhaut) et au Sud, le jeu des combes entaille la côtère boisée et apporte une animation au couvert forestier remarquable surtout par ses effets de lisières. Le fuseau d'étude recoupe le site classé du Val Suzon en périphérie méridionale, au

niveau du Bois du Chêne. Cette zone est cependant à l'écart des sections du site à plus forte sensibilité paysagère. Le fuseau s'inscrit par ailleurs dans le site inscrit adjacent sur la commune d'Hauteville. Il longe également la bordure du site inscrit à Panges. La description plus fine de ces zones à enjeux paysagers est exposée dans le dossier de saisine de la commission des Sites (RFF, août 2005)

Agriculture/Sylviculture

La montagne dijonnaise se caractérise par des sols hétérogènes peu profonds qui servent de support aux productions céréalières de type blé/orge/colza. Les exploitations sont de grande taille, de l'ordre de 150 hectares et les caractéristiques du site (relief et sols calcaires favorables à l'infiltration des eaux superficielles) sont défavorables à l'irrigation.

Entre Turcey et Prenois, le fuseau d'étude ne touche aucun siège d'exploitation. Les exploitants, peu nombreux, sont globalement jeunes. La pérennité des exploitations est donc généralement supérieure à 15 ans.

A noter que les communes d'Asnières-lès-Dijon, d'Ahuy, ainsi que toutes celles situées à l'Ouest jusqu'à Turcey sont classées en zone défavorisée.

Contexte urbain : Population/Emplois

Caractéristiques générales sur la population de la zone d'étude concernée par le projet Branche Ouest

D'une manière générale, les communes de la zone d'étude sont de petite taille (la plupart des communes au Nord-Ouest de Dijon ont moins de 500 habitants). Les communes les plus importantes sont proches de Dijon, mais la plupart possèdent une population inférieure à 1500 habitants, à l'exception des communes de Longvic et Genlis.

La population de la zone d'étude se caractérise par :

- une croissance démographique qui se poursuit malgré un ralentissement depuis 1990,
- une population assez jeune (les moins de 40 ans représentent plus de 55 % de la population totale).

La part des 20-24 ans est plus importante à Dijon en raison de la présence d'étudiants alors qu'au Nord-Ouest et au Sud-Est, c'est la classe des moins de 20 ans qui domine.

La population a tendance à quitter la ville de Dijon et les communes les plus importantes au profit des communes périphériques. Le desserrement de la population se poursuit.

La taille des ménages diminue, elle est faible à Dijon avec 2 personnes par ménage en raison de la forte présence d'étudiants. Elle reste forte en zone périurbaine (2,9) et un peu moins forte en zone rurale (2,7). Le desserrement de la population, la décohabitation et le vieillissement de la population ont entraîné la diminution de cette taille des ménages.

Les objectifs des communes de la montagne dijonnaise sont de préserver leur cadre rural en conservant les terres agricoles et les surfaces boisées. Les possibilités d'extension urbaine sont très limitées pour les communes situées à l'ouest d'Hauteville.

D'une manière générale, l'habitat est peu représenté sur la Montagne Dijonnaise, essentiellement groupé autour du bourg des villages. Il se densifie et se concentre au fur et à mesure que les communes se rapprochent de Dijon.

Le parc de logement est essentiellement représenté par les résidences principales sous la forme de pavillons individuelles.

Les équipements se concentrent par contre essentiellement sur Dijon et Longvic, secteurs les plus densément peuplés.

Contexte urbain : Urbanisme/Servitudes

Contexte urbain : Equipements et établissements industriels

Bruit

En matière d'urbanisation nouvelle, la ligne sera classée au sens du **décret 95-21 du 9 janvier 1995** et de **l'arrêté du 30 mai 1996**, comme voie bruyante par le préfet de chaque département traversé. **A noter que la DDE 21 envisage d'élaborer ce classement en 2008.**

L'infrastructure ferroviaire sera classée en catégorie 1, ce qui signifie que de part et d'autre de la LGV sur une bande de 300 mètres, tout lotisseur (individuel ou collectif) devra se protéger du bruit (règle de construction).

L'ambiance sonore préexistante apparaît modérée avec des niveaux de bruit LAeq(6h-22h) inférieurs à 65 dB(A) au niveau de Ancey.

Patrimoine et loisirs

Comme les villages situés dans la montagne Dijonnaise, Ancey présente des atouts en matière de patrimoine, tourisme, loisirs.

Synthèses géographiques sur l'inscription du tracé :

- **La section Panges – Prenoie se caractérise par :**

- Un contexte géologique calcaire du Bathonien moyen et supérieur et du Callovien, soit des calcaires généralement compacts, micritiques, oolithiques ou grenus. Cet ensemble est intensément fracturé avec failles orientées Nord-Est Sud-Ouest et développe un important réseau karstique dont les manifestations de surface correspondent à des dolines de plus ou moins grande extension, grottes et avens.

- Une nappe vulnérable en raison du caractère karstique du sous-sol.
- La présence de cours d'eau qui émergent des zones karstiques au pied des falaises bajociennes. C'est un secteur de sources diffus à prendre en compte.
- La présence de périmètres de captages d'eau potable entre Panges et Baulme-la-Roche.
- Une ZNIEFF de type II au Bois de Panges, la présence de pelouses caractéristiques des sols calcaires (composées notamment de la Coronille couronnée, espèce protégée en Bourgogne). Les campagnes de terrain relatives à l'avifaune ont permis de mettre en évidence la présence de quatre espèces d'oiseaux inscrits aux annexes de la Directive Oiseaux (Alouette lulu, Pic noir, Pic épeichette et Pie-grièche écorcheur).
- Un couloir de déplacement de la grande faune (cerfs) se localise entre le Val Suzon et les forêts de Baulme-la-Roche (Vallée de l'Ouche).
- Un espace rural préservé grâce au maintien de l'agriculture, à l'absence de pression urbaine et de grandes infrastructures.
- Un habitat qui se concentre au coeur des bourgs de Panges, Pasques et Prenois.
- L'implantation d'une carrière de 7 ha au Bois de Chomard.
- Un secteur calme qui subit ponctuellement les nuisances sonores du circuit automobile de Dijon – Prenois.
- Un patrimoine représenté au travers de 2 monuments historiques (la chapelle St Louis classée et le château en partie classé et inscrit à Lantenay) et plusieurs sites archéologiques (tumulus à La Barre et un autre au carrefour RD104c / RD10 sur la commune de Panges).
- Des attraits touristiques : le circuit automobile de Dijon – Prenois et les nombreux sentiers pédestres, équestres et VTT qui maillent la zone.
- La diversité des micro-paysages rencontrés et le secteur ouvert de rase campagne parcouru par la RD16. Le fuseau longe la bordure Sud du site inscrit périphérique au Val Suzon.

- **Inscription du tracé**

Le tracé passe à moins de 200 m au Sud du bourg de Pasques puis remonte vers le Nord-Est, en suivant, 500 m plus au Sud, approximativement l'axe de la RD104. Il passe au Sud de Prenois en bordure Nord du circuit automobile. Le tracé se cale donc sur les lisières boisées pour favoriser son insertion dans le paysage, et est en grande partie en déblai.

Insertion du projet sur la commune (impacts et mesures de réduction)

Insertion paysagère (propositions non intégrées dans le PIG) :

Les principes d'insertion paysagère le long de l'itinéraire sont les suivants :
Entre Panges et Pasques: passage pour itinéraire équestre et faune. Modelage paysager enherbé et en partie planté.

Milieu Physique : Mouvements de terres

Les principaux impacts sur le milieu physique sont liés :

- *aux mouvements de sols* : remblais dans les talwegs et les vallées, déblais au niveau des points hauts entraînant une gestion des matériaux (réutilisation des matériaux dans la mesure du possible, recherche de site de dépôt ou de site d'emprunt), un risque de glissement de terrain sur les pentes ou pieds de talus et un risque d'effondrement des cavités souterraines rencontrées dans les formations karstiques.

Globalement, à l'Ouest de Dijon, les matériaux rencontrés possèdent de bonnes qualités mécaniques et leur réutilisation est prévue dans les terrassements. L'examen du bilan des cubatures brutes du projet montre cependant un large excédent de matériaux sur l'ensemble du projet. Ces excédents sont concentrés à l'Ouest de Dijon. Lorsque les matériaux sont excédentaires, la démarche consiste à chercher en priorité des solutions alternatives à la mise en dépôt définitif, dont la valorisation pour des usages industriels par exemple, se substituent à des prélèvements.

Pour autant, la solution de mise en dépôt fera l'objet d'une attention particulière quant à la définition des sites et à leur impact environnemental. Ces dépôts feront alors l'objet d'occupation temporaire et ne sont donc pas aujourd'hui inclus dans les emprises du PIG.

Milieu Physique : Karst et Eaux souterraines

- **Concernant la prise en compte des aléas géologiques :**

Des études complémentaires devront être entreprises sur l'ensemble des zones lors des études d'Avant-Projet Détaillé, puis pendant les travaux, et des études spécifiques réalisées dans les secteurs sensibles.

- **Concernant les nappes d'eaux souterraines :**

Du fait que la branche Ouest est une ligne uniquement voyageurs, les risques de pollution en sont donc largement réduits. Les études actuelles n'ont pas permis de mettre en évidence les risques objectifs contre lesquels il conviendra de se prémunir : risque de pollution des nappes principalement en phase travaux ; risque d'autant plus important si cette dernière est exploitée pour l'alimentation en eau potable.

Sur le tracé du projet, les impacts les plus marqués sont liés entre autres à la traversée des zones karstiques à l'ouest de Dijon.

Milieu Physique : Eaux superficielles

Concernant les eaux superficielles, le principal risque de pollution des eaux est lié à la phase chantier (pollution accidentelle, pollution par les matières en suspension, pompages et rejets d'eau) et risque d'incidences sur le fonctionnement hydraulique des cours d'eau (débordements, accélération des vitesses au droit de l'ouvrage et érosion, modification du lit pouvant déstabiliser l'équilibre morphologique de la rivière, perturbation des conditions d'exploitation du cours d'eau ou des déplacements le long des berges).

Afin de minimiser les impacts quantitatifs potentiels, les critères suivants devront être respectés pour la traversée des cours d'eau et des zones inondables (Suzon, Ouche) des vallées traversées par le projet :

- ne pas faire barrage aux écoulements,
- respecter les répartitions, directions et vitesses d'écoulement notamment en cas de crue,
- préserver l'équilibre physique du lit de la rivière au droit des ouvrages (érosion, dépôts),
- conserver la capacité de stockage des champs d'inondation,
- laisser passer les embâcles.

Ces précautions s'appliquent au droit des principales vallées (notamment celle du Suzon) mais également à tous les lieux potentiels d'écoulement. Chaque point bas du terrain naturel fait l'objet d'un dispositif d'évacuation des eaux assurant leur transit après les pluies. La continuité de tous les cours d'eau, canaux, fossés principaux est rétablie par des ouvrages hydrauliques dont le dimensionnement est calculé au cas par cas, à la suite de mesures sur le terrain, de consultations d'archives qui permettent d'apprécier l'importance des crues et des champs d'inondation et de faire des modélisations.

Pendant toute la durée du chantier, les divers réseaux d'irrigation et de drainage agricole et les écoulements seront maintenus.

D'un point de vue quantitatif, les apports de la plate-forme LGV rendent a priori négligeable l'influence du projet sur le débit de pointe des ruisseaux. Une attention particulière sera cependant apportée au franchissement des vallées sèches (nombreuses combes à l'Ouest de Dijon). Ainsi, toutes les dispositions seront prises afin de ne pas modifier l'état actuel des écoulements.

La majorité des risques d'impacts qualitatifs intéresse la phase travaux. Ils sont liés au rejet de matières en suspension entraînées par la pluie à la suite de mouvements de terrains (remblai, déblai) et aux pollutions, essentiellement de caractère accidentel, par les hydrocarbures et huiles dues à l'utilisation des engins de chantier.

Les rivières qui présentent un intérêt hydrobiologique (Ouche et Suzon) méritent une attention particulière. Quand des bassins de rétention sont prévus dans la conception de la voie LGV, leur construction dès le début des travaux permettra une collecte immédiate des eaux éventuellement polluées par les matières en suspension, qui y sédimentent ; ainsi les risques de pollution de ces cours d'eau seront réduits.

Milieu Naturel

A l'échelle du projet Branche Ouest, des passages à Grande Faune seront réalisés pour rétablir les connexions entre le Nord et le Sud de l'infrastructure :

- 2 passages supérieurs spécifiques (Combe la Brocarde, Champ Pouly),
- 1 passage supérieur mixte (Bois du Chêne) permettant une transparence supplémentaire pour les sangliers,
- 1 passage inférieur mixte (Petite Charme) : concernée par la commune d'Ancey.

La clôture des emprises dans les secteurs où la grande faune circule doit être renforcée et adaptée afin d'interdire l'intrusion de Cerf, Sanglier et Chevreuil sur les voies.

Les petits mammifères (renard, blaireau, martre, ...) sont peu exigeants et possèdent une capacité d'adaptation. Ils sont susceptibles d'emprunter les rétablissements routiers, agricoles et hydrauliques, ils ne nécessitent donc pas la réalisation d'ouvrages spécifiques. Ils bénéficieront également de tous les aménagements paysagers qui accompagneront l'ouvrage lors de son insertion dans le paysage.

Les lisières doivent rester suffisamment épaisses pour conserver des possibilités effectives de maintien du biotope. Notamment, les lisières boisées du Val Suzon doivent rester en territoire de chasse des chiroptères.

Milieu Humain : Agriculture/Sylviculture

D'un point de vue agricole et sylvicole, les impacts d'une infrastructure de transport linéaire comme une LGV peuvent être classés en quatre types :

- Les effets de substitution qui correspondent au prélèvement de terres agricoles et à la disparition d'espaces boisés.
- Les effets de coupure qui induisent :
 - une déstructuration des exploitations et de l'espace agricole et forestier,
 - une modification des itinéraires de déplacement.
- Les effets sur le milieu physique à l'origine de modifications du contexte agronomique ou microclimatique.
- Les effets indirects.

Compte tenu de l'impact de la ligne sur l'agriculture et sur les zones boisées, des procédures de réaménagement foncier et de remembrement forestier pourront être développées, en accord avec la profession et les collectivités, si elles le souhaitent.

Vis à vis des effets de substitution, on cherchera à limiter les emprises du projet tant au niveau de la section courante que des raccordements et équipements annexes.

De plus, les surfaces d'emprise seront limitées au strict nécessaire pour réduire les dommages aux zones agricoles et à la forêt. La création d'isolats boisés sera exceptionnelle.

Dans la mesure des disponibilités foncières, les reboisements de délaissés ou de zones sensibles sur le plan paysager seront préconisés afin de compenser totalement ou partiellement, la perte de secteurs boisés. Inversement, il pourrait apparaître opportun d'envisager un défrichement de zones boisées isolées par la LGV, en vue de rétablir des surfaces cultivables.

Vis à vis de l'effet de coupure, l'emplacement précis des rétablissements des chemins agricoles sera étudié au moment des études de remembrement, en tenant compte de la nouvelle répartition des terres entre les exploitants.

Pour les espaces forestiers, l'étude des chemins et drèves à rétablir se fera dans un même souci de concertation. Lorsque cela sera possible, les allées forestières seront rétablies. Le choix du rétablissement sera arrêté en concertation avec le gestionnaire.

De plus, des aménagements sont prévus pour permettre les passages de la grande faune et maintenir les principaux axes de déplacement au sein des grands continuum écologiques. Les forêts très touchées sur l'ensemble du projet feront l'objet d'une étude de réorganisation foncière, tenant compte des équipements et des interventions sylvicoles.

Vis à vis des impacts hydrauliques, micro-climatiques et atmosphériques.

les mesures envisagées sont les suivantes :

- En phase travaux, des bassins provisoires seront réalisés au niveau des principaux thalwegs traversés par le projet soumis à enquête. Un réseau de fossés provisoires drainera les eaux du chantier vers les bassins provisoires de manière à éviter tout ruissellement sur les terres agricoles.

- En phase définitive, l'ensemble des eaux s'infiltrera à travers la plate-forme. Des ouvrages de traversée hydraulique seront mis en place au niveau des thalwegs traversés par le projet de manière à assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure et permettre le transit des écoulements du bassin versant naturel traversé. Ces ouvrages de traversée seront munis de fosse de diffusion à l'aval

de manière à éviter les affouillements et reprises d'érosion.

- Compte-tenu de l'humidité des sols forestiers, une attention particulière sera portée au drainage. Dans les zones drainées, une étude spécifique sera entreprise ultérieurement afin de préciser la profondeur des drains et de caler les fils d'eau des divers dispositifs de drainage. D'une manière générale, les circulations d'eau seront rétablies.

- Par ailleurs dans les secteurs forestiers, on s'efforcera de limiter la largeur déboisée au minimum : le micro-climat forestier (éclairage, température, humidité, vent) est d'autant plus affecté que la trouée est large.

Milieu Humain : Urbanisme et habitat

Milieu Humain : Servitudes et Réseaux

Bruit :

Patrimoine et Loisirs

Paysage

Synthèse sur les mesures de réduction envisageables sur la section Panges-Asnières

Les principaux impacts sur cette section sont liés :

- à la géologie lié aux passages en zones karstiques, sur la carrière en exploitation de Pasques, en viaduc au-dessus d'éboulis et de glissements de terrain à Hauteville,
- à l'urbanisme lié au passage sur des espaces boisés classés à Panges et Hauteville et Ahuy,
- à l'agriculture avec les effets d'emprises et de coupure du projet sur les terres agricoles,
- au bâti et aux nuisances acoustiques qui lui sont liées à Pasques, Hauteville et Ahuy,
- au passage sur l'extrémité Nord du circuit automobile de Dijon- Prenois,
- au milieu naturel avec la présence d'une station de Gentiane en croix (espèce protégée), et de couloirs de déplacement de la grande faune,
- au paysage avec un passage au sein des sites classé et inscrit du Val Suzon à Hauteville.

Les principales mesures envisagées concernent :

- la prise en compte des résultats des études plus fines sur le karst,
- la mise en place d'une réflexion pour la réalisation des travaux en collaboration avec l'exploitant de la carrière et après les travaux (recherche d'un nouveau site à exploiter),
- la réalisation d'une étude géotechnique spécifique pour définir les modalités de confortement des terrains au droit du viaduc,
- la demande d'autorisation au Ministère de l'Ecologie et du Développement durable de déplacer la station de Gentiane en croix,
- la définition plus fine des Passages à Grande Faune,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (POS ou PLU),
- la mise en place de modelages et merlons paysagers apportant un confort acoustique au droit d'Ahuy,
- la mise en place de précautions liés au chantier, principalement vis à vis du bruit et des vibrations de nuit au droit de Pasques, Hauteville et Ahuy,
- la mise en place d'aménagements paysagers : écrans végétaux, plantations sur délaissés et risberme, notamment dans la traversée des sites inscrit et classé du Val Suzon (en accord avec la charte de gestion du site)
- la réalisation de pré-études d'aménagement foncier et le cas échéant, d'un remembrement,
- la réalisation d'une étude spécifique en concertation avec l'exploitant du circuit automobile afin de déplacer certains équipements.
- L'analyse de l'insertion architecturale des viaducs et des franchissements de vallée (combe Pionelle, vallée du Suzon)

Impacts liés à la phase chantier

Les impacts en phase chantier concernent essentiellement les eaux superficielles et souterraines. Dans certains secteurs, le recours à des techniques particulières (traitement de sols, extraction à l'explosif), peut entraîner des perturbations dans l'environnement immédiat.

Ces impacts sont liés :

Au risque d'augmentation de la turbidité des eaux superficielles par entraînement de particules fines : ces particules peuvent être dues à l'érosion des sols accentuée par les

travaux de déboisement, au lessivage des sites de dépôts de matériaux, à l'utilisation de boue bentonitique pour les fondations des ouvrages d'arts.

Les mesures de réduction d'impact proposées consistent :

- à végétaliser des talus le plus rapidement possible en fonction des saisons,
- à gunitier, ou mettre en place tout autre dispositif de soutènement approprié pour les talus de pente plus raide, en phase travaux,
- à réduire les emprises des chantiers d'ouvrage d'art sensible,
- à mettre en place des mesures avant rejet des eaux : mise en place de bassin de décantation des matières en suspension, ou anticipation de la réalisation des bassins de rétention définitifs.

Au risque de pollution chimique des eaux superficielles et éventuellement des aquifères : ce risque est lié à la circulation et à l'entretien des engins de chantier et au stockage des matériaux polluants.

Les mesures imposées afin de limiter les risques de pollution sont les suivantes:

- la circulation des engins de chantier est limitée à l'intérieur de l'emprise et/ou sur des pistes aménagées (pour les accès aux carrières et aux dépôts),
- le lavage des toupies de béton est réglementé.

De plus, pour permettre des interventions curatives rapides, le stockage des matières polluantes, le stationnement et l'entretien du matériel sont réalisés sur des aires spécifiques spécialement aménagées avec, si nécessaire, imperméabilisation de la surface, collecte et traitement des eaux avant leur rejet. Dans les zones particulièrement sensibles telles que les abords de captages pour l'alimentation en eau potable, les dispositions constructives particulières pourront être adoptées. Elles seront précisées lors des études ultérieures.

Au risque d'impact quantitatif sur les eaux souterraines : stabilité des talus de déblais, rabattement de nappes.

La réalisation des rétablissements de voirie devra être la moins pénalisante pour les trafics.