

**Projet LGV Rhin-Rhône - Raccordement de la sous-station RFF de Besançon
au réseau de transport d'électricité - Création d'une liaison souterraine -
Information du Conseil Municipal - Avis formulé sur le dossier d'enquête
publique de DUP et mise en compatibilité du PLU**

M. l'Adjoint LOYAT, Rapporteur : Dans le cadre du projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône, l'alimentation électrique sera assurée à partir de sous-stations implantées de manière équilibrée le long de la voie ferrée. Ces sous-stations recevront leur énergie depuis le réseau électrique à Très Haute Tension (400 ou 225 kV) et joueront le rôle de poste de transformation d'électricité (traction des TGV à partir de caténaires à 25 kV).

Pour alimenter les 140 km de voie nouvelle de la branche Est, Réseau Ferré de France (RFF) construira deux sous-stations : l'une à Héricourt et l'autre à Besançon au lieu-dit «les Quatrouillots», à proximité de la voie ferrée dite «de Devecey».

RFF a demandé à Réseau de Transport d'Electricité (RTE) de fournir à la sous-station de Besançon une puissance électrique de 100 MW (soit l'équivalent de la consommation d'électricité de la commune bisontine), afin que les essais sur la nouvelle ligne puissent être réalisés avant la mise en service commerciale du TGV prévue fin 2011. Ce niveau de puissance nécessaire au fonctionnement des TGV impose de faire transiter cette quantité d'énergie via le réseau THT, en l'occurrence 225 kV.

L'unique source d'alimentation à 225 kV existant sur l'agglomération bisontine se situe au poste de Palente et constitue donc un point de départ obligé. Le raccordement de la sous-station au réseau de distribution électrique s'effectuera par deux liaisons souterraines à 225 kV (dont l'une servant de secours).

RFF, qui assure la réalisation de la sous-station, a confié à RTE la maîtrise d'ouvrage de ces travaux d'alimentation et de raccordement de la sous-station. A l'issue d'une concertation au cours de laquelle la Ville s'est exprimée, le tracé a été retenu pour cette liaison enterrée : il traverse la forêt de Chailluz sur un linéaire important (cf. annexe 1).

Ces travaux assurés par RTE font l'objet d'un dossier de Déclaration d'Utilité Publique, conduit par le Préfet, dont l'enquête publique se déroule du 23 février au 27 mars 2009. Ce dossier fait l'objet d'une mise en compatibilité du PLU qui permet d'adapter les dispositions du PLU au projet.

Le Conseil Municipal est aujourd'hui informé des observations formulées par les services techniques sur ce dossier. L'ensemble des remarques a fait l'objet d'un courrier adressé à M. le Préfet dans le cadre de la consultation organisée par les services de l'Etat. Ces observations figurent ci-après en annexe 2.

Deux de ces remarques peuvent être mentionnées de manière particulière :

- mise en compatibilité du PLU :

Le maître d'ouvrage (RTE) sollicite le déclassement de l'Espace Boisé Classé (EBC) en forêt de Chailluz sur une emprise de 30 m tout le long du tracé, afin de faciliter le bon déroulement et l'exécution de ses travaux.

Si la Ville admet qu'il est nécessaire de lever la contrainte d'EBC conformément à la demande de RTE pour la période de réalisation de ses travaux, elle souhaite cependant, qu'une fois cette phase achevée, la servitude de protection de l'EBC soit de nouveau établie sur les surfaces non concernées par la servitude générée par la réalisation de ces lignes enterrées (à l'issue des travaux, la levée de la contrainte EBC se limiterait ainsi à 6 m au lieu de 30 m).

- pertes de revenus forestiers :

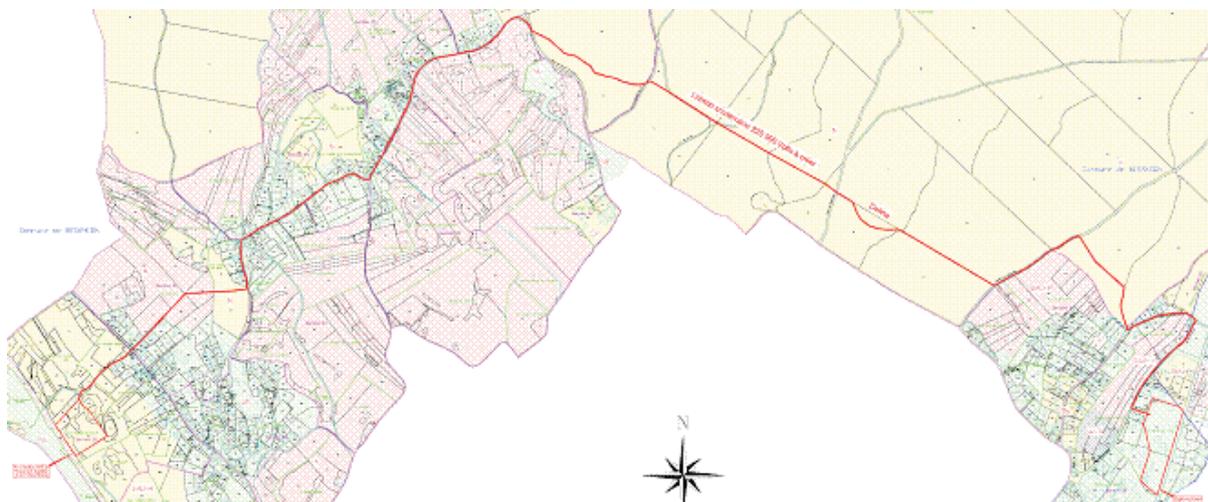
La Ville attend des précisions du maître d'ouvrage quant à l'indemnité relative au déboisement de l'emprise nécessaire au passage de la liaison souterraine (évaluation de l'ONF).

A titre d'information, il est précisé que RTE profitera de ces travaux de raccordement pour la LGV pour prendre les dispositions nécessaires à l'enfouissement futur d'une des 4 lignes aériennes de 63 kV traversant actuellement le secteur des Planches-Relançons (travaux de génie civil réalisés en parallèle du projet LGV).

Le Conseil Municipal est appelé à prendre connaissance de ces remarques transmises au commissaire-enquêteur.

ANNEXE 1: Tracé retenu à l'issue de la concertation pour le passage des lignes enterrées





ANNEXE 2 : Liste d'observations techniques de la Ville formulées au maître d'ouvrage RTE

▪ Le traitement des chemins créés en forêt et des équipements à prévoir (ex. : barrières coulissantes en bois) ainsi que la remise en état des chemins forestiers et des abords suite aux travaux, doivent être précisés par le maître d'ouvrage.

A ce titre, il est demandé, à la charge de RTE, de respecter les points suivants :

- les chemins aménagés au droit des lignes électriques devront être empierrés, avec une couche de tout venant en finition. La portance de ces chemins devra permettre un usage de service (exploitation forestière) ;

- la terre extraite sera étendue sur les accotements (aucun apport de terre ne sera autorisé) et les abords seront remis en état à l'identique ;

- des barrières coulissantes en bois type ONF seront installées à chaque intersection de chemin.

▪ Une indemnité de dédommagement liée aux pertes de revenus forestiers sera appliquée (indemnités à évaluer par l'ONF).

▪ Il est demandé à RTE d'informer le public via des panneaux de présentation du chantier (emplacements à définir en concertation avec la Direction des Espaces Verts).

▪ Les nouvelles portions de chemins en forêt (finition en tout venant) seront conçues pour être intégrées au réseau de promenades -piétons et vélos- qu'offre la forêt de Chailluz.

▪ La portion créée entre le chemin du Grand Buisson et le chemin du Cul des Prés présente un véritable intérêt pour l'ensemble des cyclistes, en terme d'accès à la forêt de Chailluz. A ce titre, il est demandé à RTE un traitement spécifique de ce tronçon : revêtement en enrobé pour permettre la circulation aisée des vélos de route, sur une largeur de trois mètres (à l'image de la Véloroute).

▪ Sur les portions de chaussées existantes qu'emprunte le tracé, les travaux devront être conformes aux prescriptions du règlement de voirie (organisation de chantier, réfection de chaussées ou de remise en état après travaux, etc.)

▪ Pour l'eau potable, il est indiqué la présence d'une conduite d'eau de diamètre 200 mm chemin du Dessus de Chailluz et de 150 mm chemin des Champs, ainsi que de branchements. Le tracé de ces conduites et branchements est à prendre en compte pour la mise en place du réseau enterré. Celui-ci devra respecter les distances réglementaires avec les autres réseaux et, si ce n'est pas possible, RTE prendra en charge les déplacements éventuels de réseaux induits.

▪ En matière d'urbanisme :

- des précisions sont nécessaires sur les conditions de la servitude engendrée par le passage des lignes enterrées : emprise physique et largeur exacte de la bande de servitude, bande non constructible, contraintes induites en terme d'éloignement de réseaux, d'ouvrages, voire de constructions, modalités d'accès, de gestion et d'entretien sur cette zone, etc.

- une mise en compatibilité du PLU s'avère nécessaire pour le passage en forêt de Chailluz, notamment le déclassement de l'Espace Boisé Classé sur l'emprise de la servitude.

- cas particuliers du tracé le long des parcelles cadastrées n° OT 203-76 (acquisition récente de la Ville, en bordure de l'impasse Valentin) : il est demandé à RTE de détailler l'implantation de la servitude par rapport à la limite de propriété ville. Cette parcelle constitue en effet une réserve foncière sur laquelle il convient de ne pas générer de contrainte particulière.

- d'autres points connexes à ce dossier méritent aussi d'être rappelés :

• du fait de la localisation envisagée au lieu-dit des «Quatrouillots», la Ville sera attentive et veillera au traitement qualitatif (masque visuel et aspect acoustique) et à l'intégration paysagère de la sous-station RFF située à l'arrivée des 2 lignes enterrées.

En effet, ce site d'entrée de ville est visuellement exposé depuis des grands axes de déplacements existants et futurs : infrastructures routières avec un trafic journalier important + voie ferrée qui servira de liaison vers la gare TGV d'Auxon.

Il se situe par ailleurs à l'intérieur d'une zone d'urbanisation future à dominante Habitat (2 AU-H), d'où la nécessité de veiller à son interface avec cette zone de développement potentiel de l'urbanisation.

Faute d'éléments précis et complet concernant la sous-station RFF, la Ville manque de visibilité d'ensemble sur ce projet, notamment quant à son emprise et à ses éventuelles incidences réglementaires au regard du zonage actuel du PLU (2 AU-H).



Il semble que le tracé retenu pour ces lignes enterrées soit le moins préjudiciable à la réalisation de la future liaison Nord/Est. C'est celui qui devrait générer le moins d'adaptations techniques, notamment en cas d'intersection de ces deux infrastructures.

Le Conseil Municipal a pris connaissance des remarques relatives au raccordement de la sous-station RFF de Besançon au réseau de transport d'électricité et transmises au commissaire-enquêteur.

Récépissé préfectoral du 3 avril 2009.