



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la suppression des passages à niveau n°402 et n°403 à Malansac (56)

n°Ae : 2013-55

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 10 juillet 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la suppression des passages à niveau n°402 et n°403 à Malansac (Morbihan).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Clément, Lafitte, Malerba, Schmit, Ullmann.

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

Étaient absents ou excusés : MMmes Rauzy, Steinfelder, MM. Caffet, Decocq, Féménias, Letourneux.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par M. le préfet du Morbihan, le dossier ayant été reçu complet le 23 avril 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté :

- le préfet de département du Morbihan par courrier en date du 23 avril 2013 dont elle a reçu réponse le 03 juin 2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 23 avril 2013.
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Bretagne par courrier en date du 23 avril 2013 dont elle a reçu réponse le 25 juin 2013.

Sur le rapport de Mme Marie-Odile GUTH et M. Alain FEMENIAS, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais 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 n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Réseau ferré de France (RFF) présente un projet de suppression de deux passages à niveau (PN) n° 402 et 403, distants de 450 m l'un de l'autre, sur la ligne ferroviaire Rennes-Quimper, au niveau de la commune de Malansac (56). Il permettra d'augmenter la vitesse des trains sur cet axe ferroviaire (de 160 à 220 km/h) et de sécuriser la ligne. Le projet consiste à créer un passage inférieur pour les véhicules légers au centre du bourg, au droit du PN 403, et un second passage inférieur utilisable par les poids lourds au niveau d'une création de raccordement routier contournant le bourg par l'ouest.

Pour l'Ae il ressort de l'étude d'impact trois enjeux environnementaux principaux :

- les nuisances sonores pour les riverains, tant du fait de l'accroissement de la vitesse de circulation des trains, que du fait du report du trafic routier dans certaines rues du bourg ; l'étude de bruit doit donc être complétée par une analyse plus complète,
- l'écoulement des eaux superficielles et souterraines qui sera modifié par les travaux de réalisation de passages inférieurs ainsi que la destruction d'une prairie humide et les milieux naturels (habitats, faune, flore) qu'elle abrite,
- l'identification de pieds d'Asphodèle d'Arrondeau (espèce protégée) conduit à prévoir leur déplacement dans le cadre d'une demande de dérogation², sans pour autant qu'une mesure d'évitement n'ait été étudiée.

Cette étude d'impact est très détaillée sans pour autant être complète ni mise à jour et résume de façon didactique dans un tableau de synthèse les impacts environnementaux du projet conjointement aux mesures proposées par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire, voire compenser ces effets.

L'Ae recommande cependant de compléter l'étude d'impact par :

- une estimation des nuisances sonores liées à l'augmentation de la vitesse de circulation des trains et au trafic routier supplémentaire généré par le transfert de circulation entre les anciens PN 402 et PN 403 (rue Chauvière) ;
- une étude d'incidences du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches de l'aire d'étude ;
- une étude de l'ensemble des impacts du projet sur l'écoulement des eaux, les pollutions, et les zones humides, conformément aux prescriptions du code de l'environnement sur le contenu des études d'impact, ainsi qu'une analyse des objectifs du SDAGE et du SAGE au regard des impacts du projet.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

² Articles L.411-1 à 16 du code de l'environnement

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

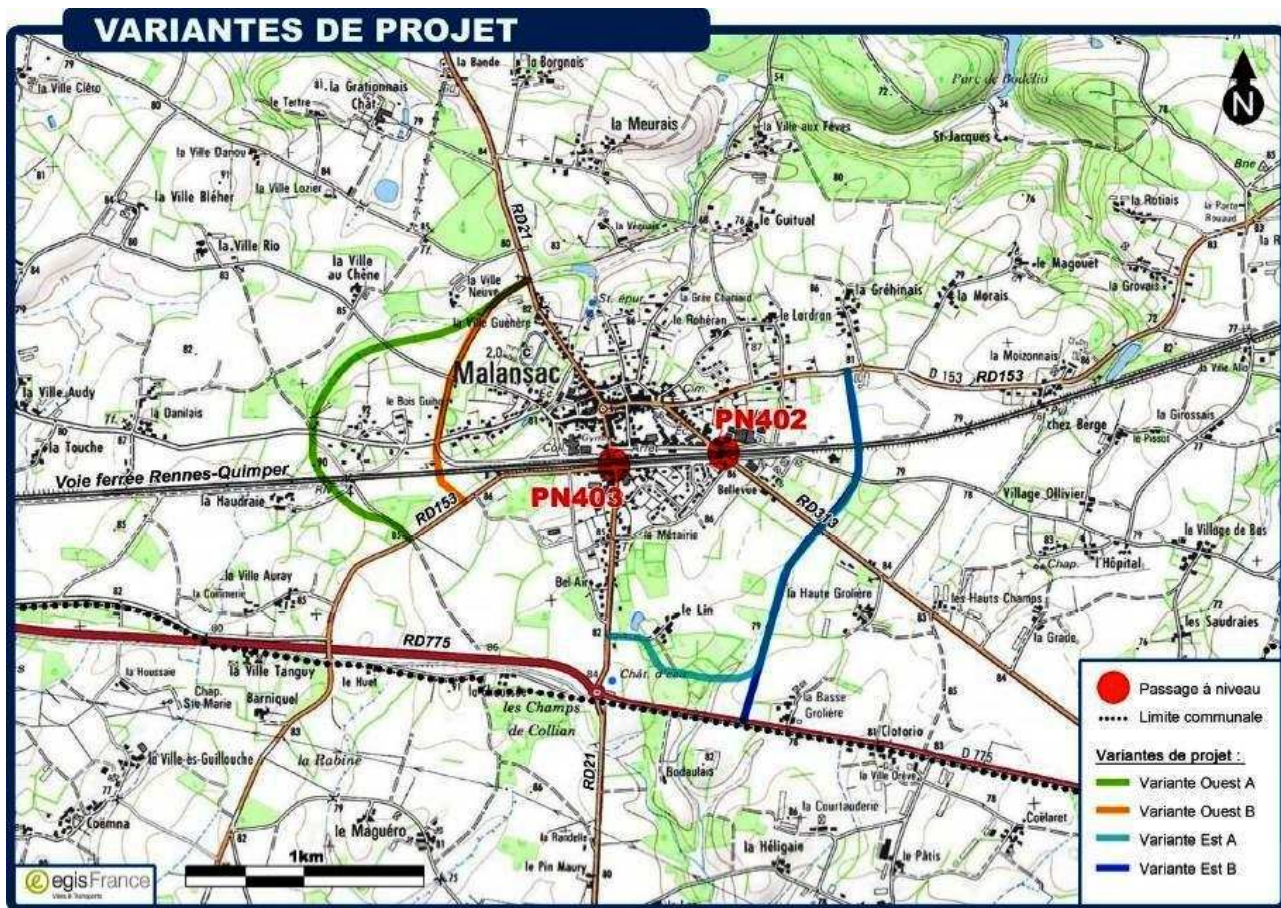
Réseau ferré de France (RFF) présente un projet de suppression de deux passages à niveau (PN) n° 402 et 403 sur la ligne ferroviaire Rennes-Quimper, au niveau de la commune de Malansac (Morbihan). Il permettra d'augmenter la vitesse des trains sur cet axe ferroviaire (de 160 à 220 km/h) et de sécuriser la ligne. Les deux PN sont situés de part et d'autre de la gare, respectivement au niveau des intersections avec les routes départementales (RD) 313 et 21.

RFF, maître d'ouvrage de l'ensemble des travaux d'aménagement ferroviaires et routiers, prévoit la réalisation de deux ponts-rails (passage inférieur) : le premier, réservé aux véhicules légers (VL) d'une hauteur limitée à 2,90 m, à l'emplacement du PN 403 au centre du bourg, et le second, tous gabarits d'une hauteur de 4,40 m pour permettre le passage des poids lourds (PL). Une voie routière est créée à cet effet pour contourner par l'ouest le trafic PL empruntant les RD 21 et 313.

Le trafic routier mesuré fait état de 1 350 véhicules/jour (dont 23 PL/j) traversant le PN 402 (RD 21) et 4 000 véhicules/jour (dont 65 PL/j) pour le PN 403 (RD 153).



Plan de situation (Source : étude d'impact)



Propositions des variantes (Source : étude d'impact) Nota : la variante « ouest B » est celle retenue (voir § 2.3.1)

1.1 Programme de rattachement et justification du projet

Les contrats de projet État-Région 2000-2006 et 2007-2013 prévoient l'amélioration de la liaison ferroviaire Rennes-Quimper avec un relèvement de la vitesse (220 km/h) au-delà de celle qui est permise actuellement par l'état de la voie (140 – 160 km/h), conduisant notamment à supprimer des PN pour la sécurisation des lignes.

Par décision ministérielle du 23 août 2005, une première phase de travaux a été approuvée, portant sur différentes tranches fonctionnelles (estimées à 310 M€) ; la tranche « Malansac-Questembert » comporte notamment la suppression de neuf passages à niveau dont sept d'entre eux ont été supprimés depuis 2006. Les deux derniers font l'objet du présent avis.

Les impacts environnementaux du programme sont présentés de façon assez générale (p.163 et 164).

Le projet de suppression des PN 402 et 403 a fait l'objet de deux consultations préalables (2005/2008 et 2008/2009) qui ont permis de définir les variantes à étudier en matière de rétablissement des voies routières, puis de retenir la variante « ouest B » (cf. carte ci-dessus). Les éléments pris en compte lors cette phase préparatoire sont présentés dans la pièce C du dossier d'enquête publique, dénommée « NOTICE » ; le montant des travaux est estimé à 10,53 M€.

Les enjeux environnementaux qui ont été pris en compte lors de cette consultation sont rappelés : ils ont fait l'objet d'une identification très générale des milieux naturels pouvant être affectés. La variante retenue est, en matière d'environnement, celle dont l'emprise foncière est la plus réduite.

1.2 Présentation du projet et de ses aménagements

Le PN 403 sera remplacé par un « pont-rails » (passage inférieur d'une hauteur limitée à 2,90 m) aménagé sur place, assurant ainsi la continuité de la circulation des VL au sein du bourg de Malansac. La proximité de la gare SNCF permet d'aménager un accès piétons empruntant ce passage inférieur avec des escaliers d'accès aux quais, un accès pour personnes à mobilité réduite (PMR), et un réaménagement des quais de la gare.

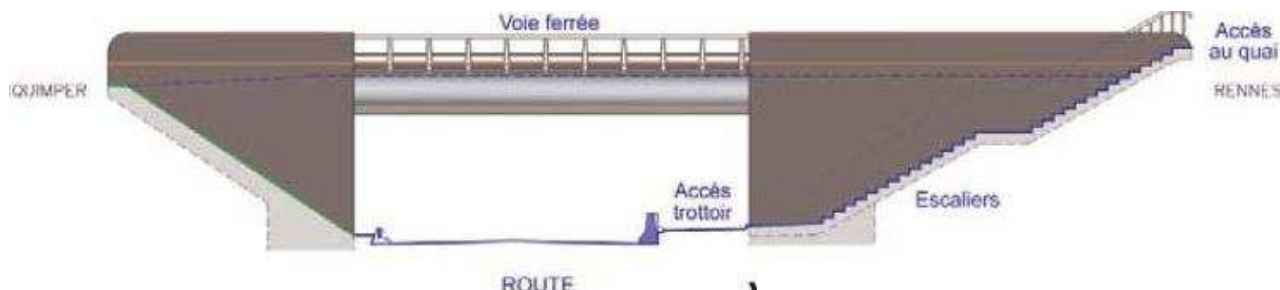
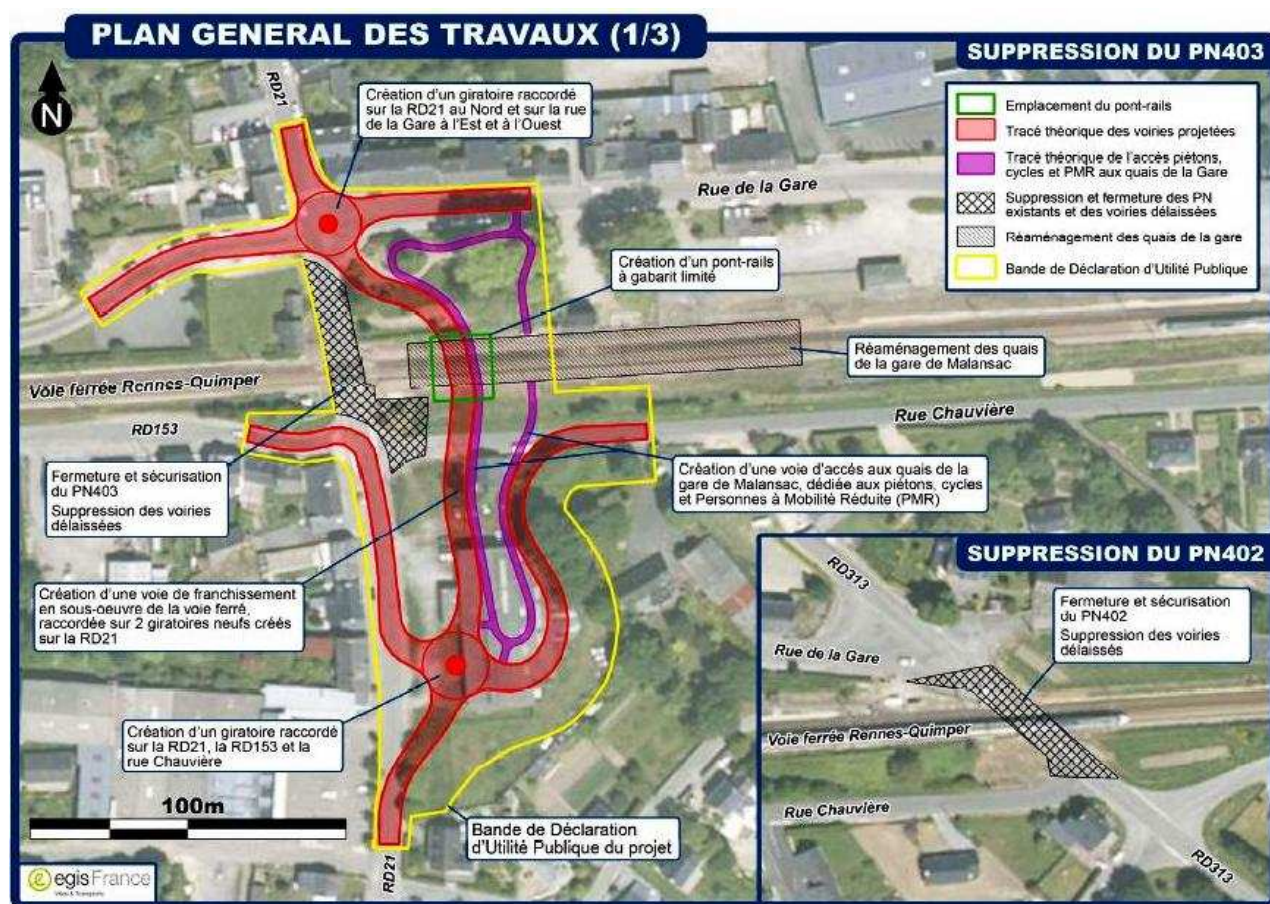


Schéma du pont-rails de 2,90 m de hauteur de passage (Source : étude d'impact)



(Source : étude d'impact)

Le PN 402 permet à la RD 313 de desservir le sud-est du bourg de Malansac et sa zone d'activité (industrie, construction, artisanat). Sa suppression conduira à dévier le trafic PL vers le raccordement routier ouest conduisant au futur pont-rails (hauteur de passage de 4,40 m) qui sera établi pour raccorder la RD 21 à la RD 153 ; le trafic des VL venant du sud-est sera détourné vers le centre du bourg et le pont-rails qui sera aménagé au droit du PN 403.

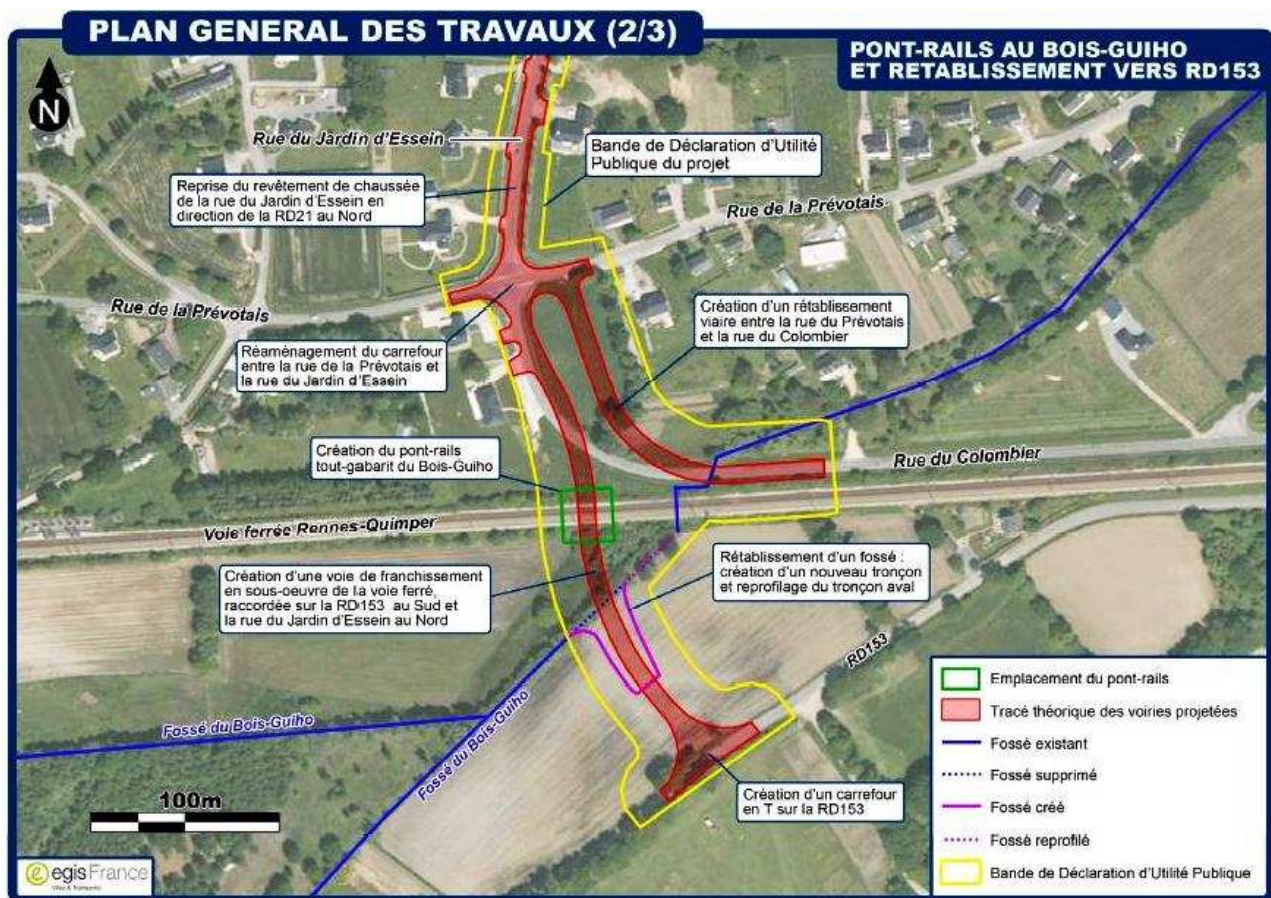
La construction des passages inférieurs demande de réaliser, sans interrompre le trafic ferroviaire, d'importants volumes de déblais et de gérer des espaces en dénivelé : desserte à partir des rues voisines,

accessibilité pour les piétons, gestion des eaux pluviales...etc.

Les aménagements routiers du contournement ouest sont limités à un renforcement de la voirie communale existante et à la réalisation de 1,1 km de route nouvelle affectant une zone humide pour assurer le raccordement avec la RD 153.



Exemple de pont-rails de 4,40 m de hauteur de passage (Source : étude d'impact)



(Source : étude d'impact)

Le calendrier des travaux indiqué dans le dossier (p.51) est erroné, les prévisions datées de janvier 2012 demandent à être réactualisées. Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs lors de leur visite sur place qu'il s'étalait sur 13 mois et que son ouverture prévisionnelle serait redéfinie.

1.3 Procédures relatives au projet

Ce dossier a fait l'objet d'une décision de l'Ae du CGEDD selon la procédure au cas par cas³, émise le 9 avril 2013 qui impose la réalisation d'une étude d'impact, en particulier eu égard aux nuisances sonores, à la présence d'espèces patrimoniales et aux atteintes potentielles du projet sur des milieux humides et des stations d'Asphodèle d'Arrondeau (*Asphodelus arrondeau*) (cf. § 2.2).

Les travaux de suppression des PN 402 et 403 et d'aménagement de leur rétablissement routier feront l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) qui est soumise à enquête publique préalable⁴. Le PLU (plan local d'urbanisme) de la commune, approuvé le 12 mars 2012 et ayant pris en compte ces aménagements ne nécessitera pas de mise en compatibilité⁵.

Plusieurs dossiers seront constitués ultérieurement pour :

- enquête parcellaire,
- autorisation au titre de la loi sur l'eau⁶,
- demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées⁷.

2 Analyse de l'étude d'impact et des enjeux environnementaux

Sans être complète ni réactualisée, l'étude d'impact datant du 13 juillet 2012 est de bonne qualité, hormis par exemple l'appréciation correcte des nuisances sonores liées au trafic ferroviaire envisagé. Elle décrit de façon détaillée les principaux enjeux liés au projet et présente conjointement les impacts identifiés et les mesures d'évitement ou de réduction des dits impacts, avec une présentation récapitulative assez didactique (page 222 à 225), contribuant ainsi à la bonne information du public.

Pour l'Ae il ressort de l'étude d'impact que les principaux enjeux environnementaux à retenir sont les suivants :

- Les travaux d'amélioration du trafic ferroviaire conduisant à une augmentation de la vitesse des trains ont pour corolaire une nuisance sonore accrue pour les riverains, ce qui sera le cas dans le bourg de Malansac, mais le maître d'ouvrage ne l'étudie pas. Le projet n'induit pas de diminution du trafic routier, car si les poids lourds seront détournés par l'ouest (88 PL/j actuellement, mais en baisse de 2% seulement dans le bourg à l'horizon 2035), le maître d'ouvrage prévoit par contre un report du trafic des VL (2.000 VL/j contre moins de 400 VL/j actuellement). Le trafic venant de la zone d'activité via la RD 313 empruntera la rue Chauvière, parallèle à la voie ferrée, vers le passage souterrain qui sera construit près de la gare SNCF ; l'étude de bruit doit donc être complétée par une analyse plus détaillée et plus complète.
- Les travaux de réalisation des passages inférieurs vont modifier l'écoulement des eaux superficielles et souterraines (en sub-surface) ; outre les aspects de rétablissement de la continuité et du fonctionnement hydraulique, une parcelle de prairie humide verra son écosystème modifié au moins partiellement et, par là, les milieux naturels (habitats, faune, flore) qu'elle abrite.
- Des stations de pieds d'Asphodèle d'Arrondeau (espèce protégée) identifiées dans la prairie du « Bois-Guiho » se trouvent sous l'emprise du projet. La destruction de cet habitat conduit le maître d'ouvrage à prévoir le déplacement des pieds (bulbes) avant le démarrage des travaux (avant l'automne) dans le cadre d'une demande de dérogation relative aux espèces protégées.

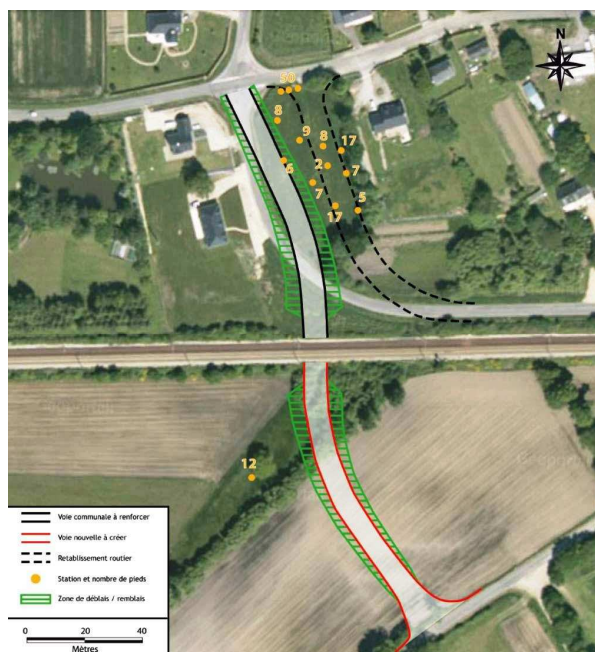
3 En application du décret du 29 décembre 2011, codifié notamment à l'article R. 122-3 du code de l'environnement..

4 Articles L.123-1 à 19 et R.123-1 à 23 du code de l'environnement

5 Courrier à l'Ae du préfet du Morbihan en date du 13 juin 2013

6 Articles L. 214-1 à 6 et R.214-1 du code de l'environnement

7 Articles L.411-1 à 16 du code de l'environnement



Localisation des pieds d'Asphodèle d'Arrondeau (Source : étude d'impact)

2.1 Analyse de l'état initial

Milieux aquatiques et régime des eaux

Du fait du relief, le bourg de Malansac est situé sur un point haut par rapport aux différents rus et ruisseaux alimentant deux bassins versants, (l'Arz et la Vilaine-aval). Les dénivelés que représenteront les passages inférieurs vont modifier l'écoulement des eaux superficielles et souterraines : le pont-rails situé à l'ouest du bourg et la route le desservant seront implantés dans une prairie humide, tête de réseau d'un ru du bassin versant de l'Arz. Les zones humides ne sont pas identifiées, ni cartographiées et évaluées quant à leur superficie.

Milieux naturels et Natura 2000

Ce secteur à dominante agricole comprend différents habitats naturels (prairies humides et landes acides) qui sont fréquentés par diverses espèces d'intérêt patrimonial. Des batraciens y ont été inventoriés, le Crapaud commun (*Bufo bufo*), le Triton palmé (*Lissotriton helveticus*), ainsi que des individus représentatifs de l'avifaune sauvage comme le Busard Saint-Martin (*Circus cyaneus*), le Pic vert (*Picus viridis*) et le Traquet-Pâtre (*Saxicola rubicola*). Des populations de chiroptères ont été observées et parmi les insectes, le Grand Capricorne (*Cerambyx cerdo*) et le Pique-prune (*Osmoderma eremita*) ont été répertoriés.

L'étude d'impact présente un inventaire des zones naturelles remarquables (ZNIEFF⁸ et Natura 2000⁹) situées à moins de 10 km de l'aire d'étude. Seules deux zones sont recensées en périphérie de l'aire d'étude, la ZNIEFF de type I n°530008256 Coteaux de Rochefort-en-Terre située à 1,5 km au nord-ouest et la ZSC Natura 2000 FR5300058 Vallée de l'Arz localisée à 1,5 km au nord. Une deuxième ZSC Natura 2000 FR5300002 Marais de Vilaine est présente 5 km à l'est.

Les espaces naturels sont par ailleurs bien identifiés (bois et réseau discontinu de haies avec leur cortège d'espèces patrimoniales¹⁰...) et cartographiés. L'ouest du bourg de Malansac s'avère un peu plus riche, l'urbanisation étant de nature différente.

8 ZNIEFF: zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. 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

9 Sites Natura 2000 : 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). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.

10 Sauf les chiroptères qui n'ont pas été recherchés

Les stations d'Asphodèle d'Arrondeau¹¹ ont été recherchées sur toute l'aire d'étude et repérées dans l'emprise du projet.

Bruit

Un collège, des écoles et une école de musique sont présents à proximité de la gare de Malansac et l'étude acoustique considère qu' « aucune population sensible n'est identifiée » ; elle se limite à la mesure des nuisances dues au trafic routier (deux points de mesure de 24 h en périphérie du bourg), sans s'intéresser à la circulation des trains (trois points de mesure de 30 mn le long de la voie en centre-bourg), notamment à l'augmentation de leur vitesse, qui est pourtant recherchée par les aménagements projetés.

2.2 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Les impacts sur l'environnement sont présentés conjointement avec les mesures d'évitement ou de réduction qui ont été retenues par le maître d'ouvrage, ce qui contribue à une meilleure compréhension du dossier. Cependant le coût des mesures proposées pour éviter, réduire voire compenser les effets du projet sur l'environnement est évalué de façon très approximative (p. 227 et 228) et présenté de façon confuse.

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

La consultation préalable a conduit :

- dans un premier temps à choisir un pont-rails pour VL (PN 403) dans le bourg et à créer un contournement routier ouest pour les PL ;
- dans un second temps à retenir parmi les tracés possibles, celui ayant le moins d'emprise foncière et le moins d'impacts sur les milieux naturels.

Il n'est pas indiqué dans le dossier si cette démarche s'est appuyée lors de la première étape du choix, sur une étude, même grossière, des milieux naturels pouvant être touchés comme par exemple le rétablissement de l'écoulement hydraulique des fossés affectés (ici au Bois Guiho).

Les variantes étudiées dans le dossier ne portent donc que sur les partis envisagés au titre de la seconde étape, après le choix qui a conduit à retenir de réaliser deux passages souterrains.

2.2.2 Impacts temporaires, en phase travaux

Les impacts potentiels liés à la tenue du chantier sont évalués :

- sur le sol, le sous-sol et les eaux superficielles et souterraines (risques forts de pollution, modification du réseau hydrographique),
- sur les zones humides, les milieux naturels et les espèces inféodées (risques forts de pollution et de perturbation),
- sur les pieds d'Asphodèle d'Arrondeau¹² situés hors emprise des ouvrages (risque fort de dégradation/destruction),
- sur les nuisances sonores du chantier et la qualité de l'air.

Asphodèle d'Arrondeau : le maître d'ouvrage a informé les rapporteurs avoir déjà étudié avec la commune les sites potentiels de réimplantation des stations d'Asphodèle d'Arrondeau.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser dans le dossier soumis à enquête, la localisation des sites potentiels de réimplantation des stations d'Asphodèle d'Arrondeau et les critères du choix du site qui sera retenu.

Pollution des sols : Il a été également indiqué oralement aux rapporteurs que les déblais du passage

11 Cette plante se rencontre dans l'ouest armoricain (Bretagne et Loire atlantique) et notamment dans les haies et landes des communes de Malansac et Rochefort-en-Terre.

12 14 stations soient 148 pieds.

inférieur prévu au sud du PN 403 (à l'emplacement d'un ancien garage) seront traités en fonction des résultats des sondages préalables réalisés récemment.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer de quelle façon les déblais du passage inférieur seront traités, eu égard aux résultats des derniers sondages préalables ayant été réalisés.

Des mesures adaptées sont identifiées pour éviter les impacts potentiels, et le maître d'ouvrage indique qu'il envisage de rédiger les cahiers des charges¹³ à destination des entreprises « en reprenant certains éléments de l'étude d'impact », or les éléments indiqués p. 219 et 220 manquent de précision.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager plus clairement sur la rédaction des cahiers des charges à destination des entreprises.

2.2.3 Impacts permanents, en phase d'exploitation

Milieux aquatiques et régime hydraulique

La relation des impacts du projet avec les objectifs du SDAGE « Loire-Bretagne » et avec le SAGE de la Vilaine n'est pas présentée dans l'analyse des milieux aquatiques ; elle est renvoyée (cf. p.84) aux « aspects d'urbanisme et de planification » p. 254, lesquels se limitent à énumérer sans les analyser les objectifs de ces schémas et à affirmer la compatibilité du projet à leur égard.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact au niveau des enjeux relatifs aux milieux aquatiques et aux eaux superficielles et souterraines, en analysant les impacts du projet au regard des objectifs du SDAGE et du SAGE.

L'impact des modifications du régime hydraulique des fossés (prairie du « Bois Guiho ») n'est pas suffisamment décrit (absence de profil en long). Le dossier fait référence au dépôt ultérieur d'une étude d'incidences « loi sur l'eau »¹⁴, destinée à présenter (p. 174) « les impacts et les mesures à prendre relatives aux eaux superficielles et souterraines ainsi que sur les zones humides ».

L'Ae rappelle, que le dépôt ultérieur d'un dossier « loi sur l'eau » n'exonère en rien le maître d'ouvrage de traiter dans l'étude d'impact elle-même l'ensemble des impacts du projet sur l'écoulement des eaux, les pollutions, et les zones humides, conformément aux prescriptions du code de l'environnement sur le contenu des études d'impact.

Milieux naturels et Natura 2000

L'évaluation des incidences « Natura 2000 » n'est pas présentée dans l'étude d'impact malgré les annonces portées aux pages 89, 92, 136 et 177. Aucune description des espèces (faune et flore), ni des milieux et des habitats qui les caractérisent ne sont fournis, permettant d'exposer les raisons pour lesquelles le projet est susceptible d'avoir ou non une incidence sur les sites Natura 2000 recensés¹⁵. Le critère de distance ne peut pas représenter à lui seul un élément suffisant d'appréciation pour conclure à l'absence d'effets significatifs sur les espèces et les habitats qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 proches.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation complète de l'absence d'incidences¹⁶ au titre des sites Natura 2000 pouvant être affectés par le projet.

Parmi les mesures de réduction des impacts sur la destruction d'habitats dans la prairie humide du lieu-dit Bois Guiho, il est « proposé » l'acquisition de l'ensemble de la prairie afin de la préserver et d'y appliquer une « gestion appropriée ».

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en précisant les modalités d'acquisition et de gestion de l'ensemble de la parcelle de prairie humide du Bois Guiho.

¹³ P. 161 : un « cahier des prescriptions environnementales » et un « cahier des bonnes pratiques de chantier »

¹⁴ Articles L.214-1 à 6 du code de l'environnement

¹⁵ Comme prévu par l'article 5.414-23 I 2° du code de l'environnement

¹⁶ Comme prévu par l'article 5.414-23 I 2° du code de l'environnement

Cette mesure ne représente pas une compensation à la destruction envisagée, dans la mesure où il n'y a pas de reconstitution d'une surface au moins équivalente à celle qui aura disparu, d'autant que le SDAGE « Loire-Bretagne » et le SAGE « Vilaine » exigent la préservation des zones humides et que le SDAGE impose de reconstituer à 200 % les surfaces de zones humides détruites.

Le maître d'ouvrage a précisé oralement aux rapporteurs que l'emprise de la zone humide de 1.500 m² serait compensée à proximité par une réhabilitation partielle d'un terrain communal de 9.000 m² constitué d'un bois en zone humide.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de définir plus précisément son engagement en matière de compensation de cette zone humide, en se référant notamment au SDAGE « Loire-Bretagne » et au SAGE « Vilaine ».

Bruit

L'étude acoustique montre que la plupart des habitations du centre bourg, au voisinage du PN 403 verront leur exposition au bruit diminuer.

Mais l'étude ne s'intéresse pas à l'exposition des habitations de la rue Chauvière, qui connaîtra le plus d'accroissement de trafic routier (report des VL et des PL venant de la ZAC et de la RD 313 (+ 800 VL/j et + 15 PL/j) et qui sera exposée au bruit ferroviaire des trains circulant à plus grande vitesse.

L'éventualité de mesures de protection acoustique est évoquée p. 241 du fait d'une augmentation de plus de 2 dB(A) constatée pour deux habitations proches de la voie ferrée. Néanmoins, comme les seuils de 60 dB(A) de jour et de 55 dB(A) de nuit ne sont pas atteints, aucune protection acoustique n'est proposée.

Enfin est mentionnée (p. 242) la mise en œuvre de revêtements de chaussée à bas niveau sonore sur les chaussées nouvellement créées, mais également sur les rues Chauvière et rue de Jardin d'Essein. Sur ces deux dernières voiries, il n'est pas précisé si le maître d'ouvrage prendra à sa charge ces travaux d'atténuation sonore.

L'Ae recommande de compléter l'étude acoustique par une estimation des nuisances sonores liées à l'augmentation de la vitesse de circulation des trains et au trafic routier supplémentaire généré par le transfert de circulation entre les anciens PN 402 et PN 403 (rue Chauvière). Elle recommande par ailleurs de présenter, si nécessaire, les mesures qui seront prises afin de respecter les seuils acoustiques réglementaires.

2.3 Mesures de suivi

Le seul suivi évoqué dans le dossier porte sur un « suivi écologique du chantier » (p.182 et 229) aux fins de mettre en œuvre les mesures prévues, de sensibiliser les entreprises et de limiter les « impacts difficiles à prévoir ». Les mesures de réduction des impacts, voire de compensation, ne sont pas accompagnées d'indicateurs et d'objectifs de réalisation, rendant impossible un suivi fiable, et encore moins une information du public.

L'Ae recommande de compléter les mesures de suivi par la publication régulière des résultats du transfert des pieds d'Asphodèle d'Arrondeau, de la gestion des prairies humides (mesures compensatoires) et des mesures de bruit au niveau de la gare de Malansac.

2.4 Analyses coûts avantages

Cette analyse, portant notamment sur les coûts collectifs des pollutions et nuisances, l'évaluation des consommations énergétiques et les avantages induits pour la collectivité, doit être fournie pour les infrastructures de transport relevant des § 5 à 9 du tableau joint à l'article R.122-2 du code de l'environnement, ce qui est le cas ici ; seuls les résultats globaux de certains coûts sont disponibles dans le dossier, sans que l'on puisse prendre connaissance des éléments de calcul qui ont été utilisés. Les avantages pour la collectivité sont énumérés mais ne sont pas étudiés.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des éléments de

2.5 Méthodes

Définition de l'aire d'étude

Les raisons qui ont conduit à définir a priori une aire d'étude délimitée par un rectangle de 3 km x 2,5 km ne sont pas indiquées, d'autant plus qu'il est mentionné (p.78) qu'une « *aire d'étude plus vaste pourra être envisagée* » ce qui ne sera pas le cas ultérieurement dans le dossier.

L'Ae rappelle que l'aire d'étude sert notamment à identifier et caractériser les enjeux environnementaux du projet, et recommande, pour la bonne information du public, de compléter le dossier d'étude d'impact sur ce point en exposant les raisons ayant conduit à définir le périmètre d'étude qui a été choisi, complété par une cartographie précise des zones naturelles et paysagères identifiées sur la commune de Malensac et dans les environs.

Par ailleurs, les méthodes utilisées pour les différents aspects de l'étude d'impact sont décrites avec précision.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est constitué de la juxtaposition d'extraits de parties de l'étude d'impact en suivant un plan peu adapté¹⁷ à « faciliter la connaissance par le public des informations contenues dans l'étude »¹⁸. Il gagnerait à être resserré sur une présentation des enjeux, des impacts et des mesures proposées en matière de prise en compte de l'environnement comme dans le tableau de synthèse des pages 222 à 225.

Le résumé non technique devra être adapté en fonction des compléments demandés au niveau de l'étude d'impact pour répondre aux questions soulevées dans le présent avis de l'Ae.

L'Ae recommande de reprendre le résumé non technique selon un format et une rédaction qui puissent permettre à un public non averti d'avoir une compréhension aisée du dossier, en tenant compte des recommandations contenues dans le présent avis.

17 Par exemple, le projet est présenté en milieu de résumé non technique et les têtes de chapitre apparaissent comme un rappel du sommaire de l'étude d'impact.

18 Article R. 122-5 IV du code de l'environnement.