



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 SNCF n°104
et 105 sur les RD 926 et RD 438
à Nonant-le-Pin (61)**

n°Ae : 2013-130

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 26 février 2014 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la suppression des passages à niveau SNCF n°104 et 105 sur les RD 926 et RD 438 à Nonant-le-Pin (61).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Decocq, Lafitte, Ledenvic, Letourneux.

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 : Mme Guth, MM. Galibert, Roche, Ullmann, Vindimian.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Orne, le dossier ayant été reçu complet le 2 décembre 2013. Une nouvelle version du dossier a été adressée à l'Ae le 16 janvier 2014. C'est à partir de cette version du dossier que l'avis de l'Ae a été rédigé.

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 R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté par courriers du 3 décembre 2013 :

- la ministre chargée de la santé,
- le préfet de département de l'Orne,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région Basse-Normandie, et a pris en compte sa réponse du 13 janvier 2014.

Sur le rapport de M. François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit dans lequel les recommandations sont portées en italique 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

Deux passages à niveau (PN) situés sur les routes départementales RD 926 (PN 104) et RD 438 (PN 105) à Nonant-le-Pin (Orne) sont « préoccupants » en raison d'un nombre important d'accidents qui s'y sont produits (au total, 59 collisions entre 1978 et 2006). Leur suppression a donc été décidée. C'est l'objet du projet présenté, dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée au conseil général.

Les travaux prévus consistent en la suppression des deux PN pour les remplacer par un seul franchissement de la voie ferrée sur pont-route au niveau de l'actuel PN 105. Le rétablissement de la RD 926 est réalisé par une voie nouvelle. Le projet comprend aussi des rétablissements de voies existantes et de cheminements piétons et agricoles, ainsi que la mise en place de l'assainissement des eaux de ruissellement sur la route. L'ensemble de la voirie nouvelle représente une longueur d'environ 2,4 km.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae concernent la sensibilité des milieux environnants (nappe affleurante, zones humides, biodiversité bocagère), les nuisances routières (bruit, trafic et sécurité), et la qualité de l'insertion paysagère du projet.

L'étude d'impact présente des points forts (comparaison des variantes, étude paysagère...) et certaines faiblesses au sujet desquelles l'Ae porte les recommandations suivantes :

- mettre en cohérence les informations mentionnées ou utilisées dans les différentes parties du dossier,
- compléter l'étude d'impact (notamment sur le bruit) afin qu'elle couvre l'ensemble du projet, jusqu'à l'intersection entre la RD 438 et la RD 926,
- présenter les impacts du projet sur les terrains qui seront utilisés en phase chantier.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

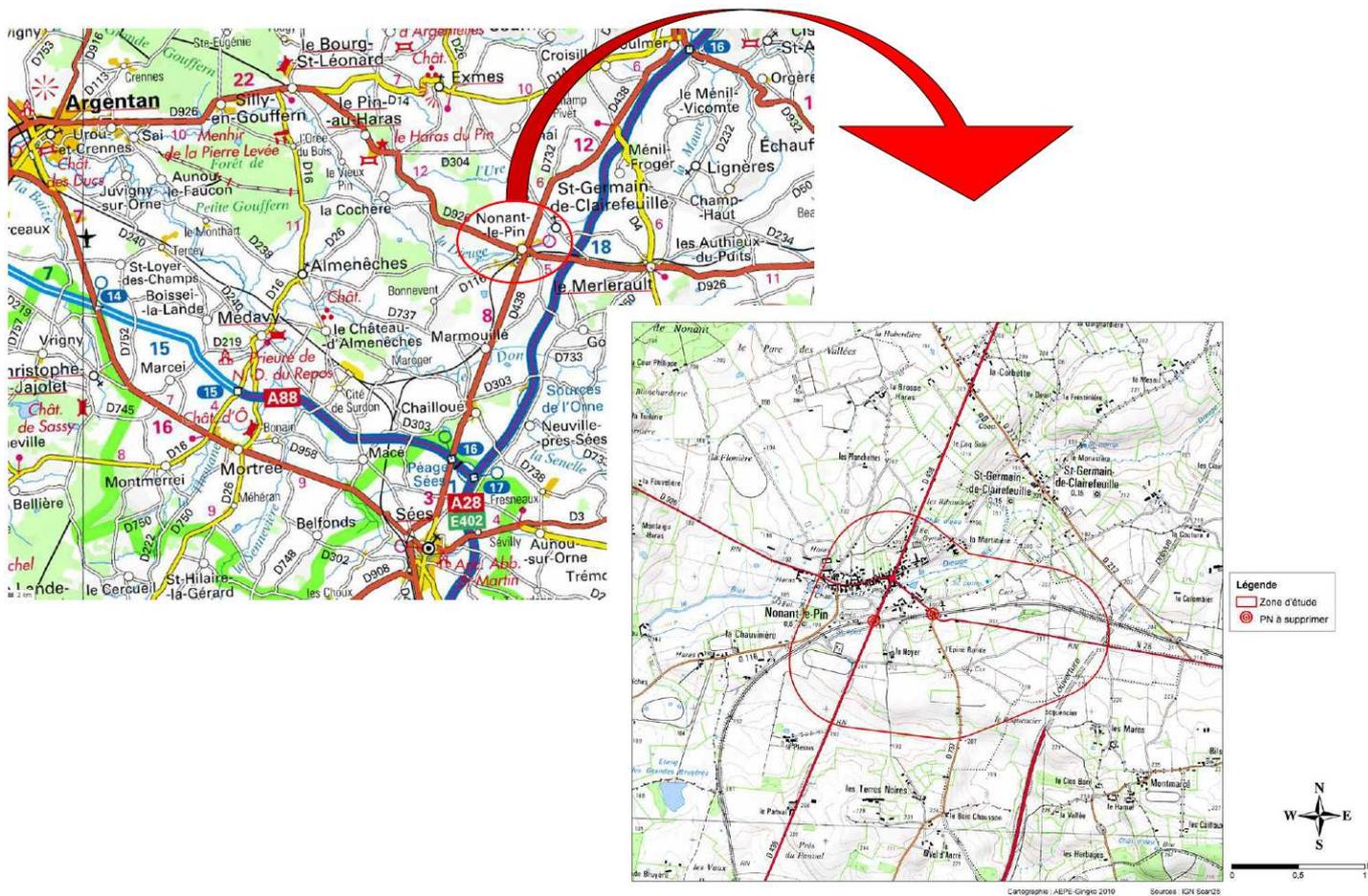
Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et des enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

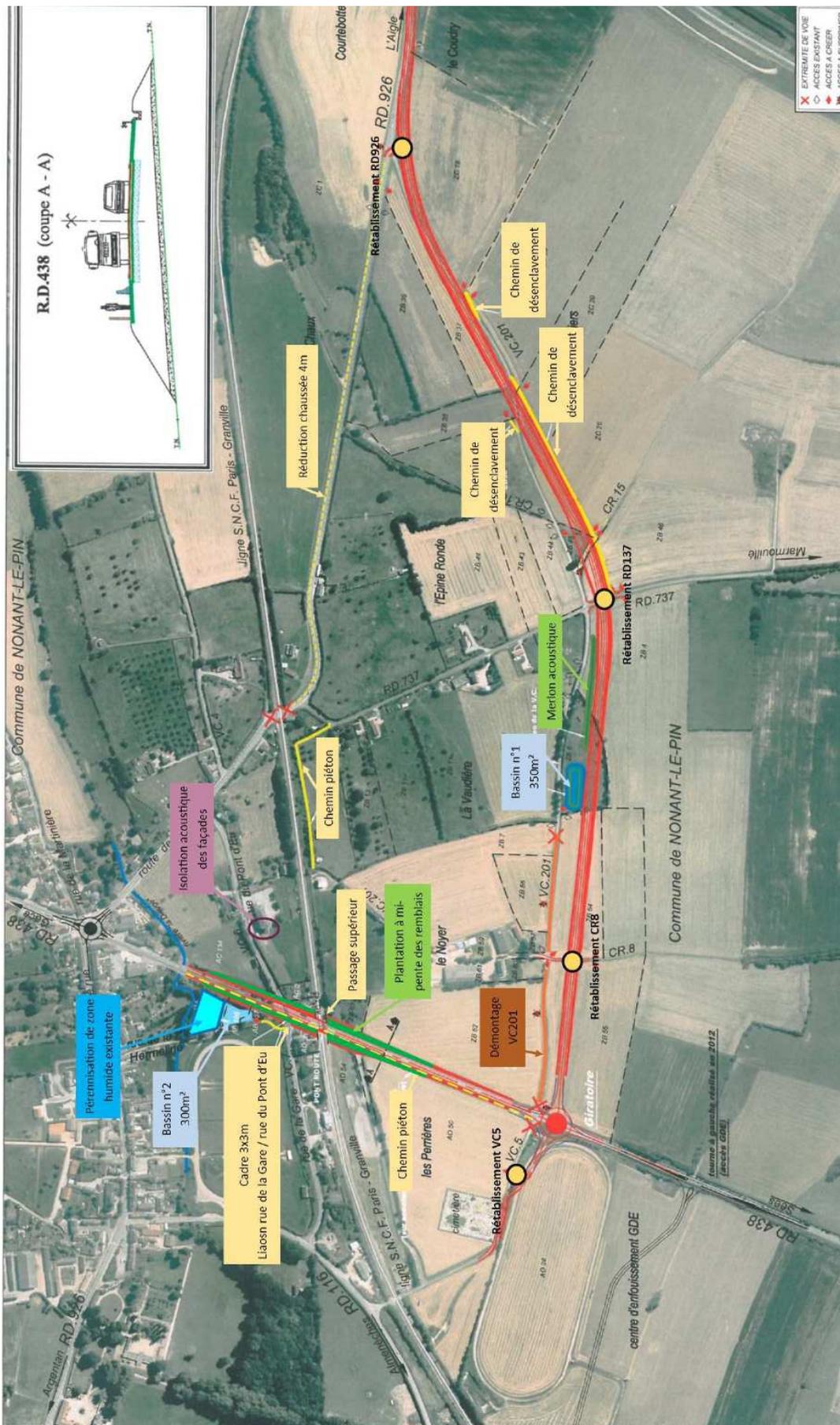
Deux passages à niveau (PN) localisés sur les RD 926 (PN 104) et RD 438 (PN 105) à Nonant-le-Pin (Orne) sont dits « préoccupants »². Entre 1978 et 2006, le PN 104 a été le lieu de 23 collisions (dont un tué et 6 blessés légers en 1978 et 4 blessés légers depuis) et le PN 105 de 36 collisions (dont un blessé léger), sur un axe ferroviaire où les trains peuvent circuler à 160 km/h. La circulation routière est comparable sur les deux axes, avec un trafic de l'ordre de 4 000 véhicules/jour.

La suppression des deux passages à niveau a été décidée. Elle est placée sous la maîtrise d'ouvrage du conseil général.



Plan de situation (source : dossier remis à l'Ae). Le PN 105 est le plus à l'ouest, le PN 104 à l'est.

² En France en 2005, 364 passages à niveau (PN) ont été jugés préoccupants au niveau de la sécurité sur la base de critères objectifs de trafic et d'accidentologie, sur plus de 18 000 PN que compte le réseau ferré national. Pour plus d'informations, on se reportera au site <http://www.securite-passageaniveau.fr>



Projet et principales mesures envisagées (source : étude d'impact)

1.2 Présentation du projet et des aménagements prévus

Le projet conduit à regrouper le franchissement de la voie ferrée en un seul point, au niveau de la RD 438, par un pont-route d'un gabarit permettant une éventuelle future électrification de la ligne Paris-Granville. La RD 926 est rétablie au sud de la ligne SNCF parallèlement au chemin des Quarante Sous (VC 201), et se raccorde sur la RD 438 face à la voie du cimetière pour franchir le chemin de fer par ce pont-route.

Les travaux comprennent principalement :

- la réalisation d'un pont routier sur la voie ferrée en lieu et place du PN 105 sur la RD 438,
- la réalisation d'un ouvrage cadre sous la future chaussée de la RD 438 au niveau de la rue du Pont d'Eu,
- la réalisation de deux giratoires, l'un étant temporaire pour la phase des travaux (sur la RD 926 au niveau de la VC 201),
- la réalisation d'une route neuve à 2 voies entre les deux giratoires,
- les rétablissements à niveau des voies existantes,
- la réalisation de chemins pour les dessertes agricoles ou piétonnes,
- la suppression de la partie ouest de la VC 201 et son retour à une destination agricole,
- la réalisation de deux bassins de rétention et de merlons.

Le projet entraîne la destruction de trois habitations et d'un hôtel désaffecté.

Les emprises nécessaires sont d'environ 7,6 ha, dont 3,8 ha sur les terres agricoles (le reste correspond essentiellement à la voirie déjà existante). La voirie nouvelle représente une longueur de 2,4 km. Les volumes des déblais sont estimés à 26 700m³ et ceux des remblais³ à 50 000 m³.

Le projet est indépendant d'autres opérations et ne fait pas partie d'un programme plus large d'opérations pouvant constituer une unité fonctionnelle. Son coût a été estimé aux conditions économiques de 2011 à 8 M€ TTC, dont le financement est également réparti entre l'État, Réseau Ferré de France (RFF), la région et le département.

1.3 Les procédures relatives au projet présenté

Le dossier présenté est un dossier d'enquête publique préalable à la réalisation des travaux. L'enquête publique porte sur l'utilité publique de la suppression des deux passages à niveau, ainsi que sur le classement et le déclassement des voiries concernées⁴.

Le projet a été l'objet d'une décision de l'Ae⁵ imposant la réalisation d'une étude d'impact.

Le projet fera l'objet d'une enquête publique aux titres du code de l'environnement⁶ et du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique⁷.

Une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000⁸ est jointe au dossier et conclut à l'absence d'incidences notables.

³ Une partie devrait provenir de la réutilisation des déblais aptes au réemploi. Le dossier précise que cette solution est laissée au choix des entreprises chargées des travaux.

⁴ Cette procédure permet de fixer le domaine de rattachement des voiries, et donc le gestionnaire de l'infrastructure : domaine public routier communal, départemental, national.

⁵ Décision au « cas par cas » n° F-025-13-C-0097 du 25 novembre 2013 prise au titre des rubriques 6° d) et 7° a) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2013-11-25_decision_KparK_Suppression_PN_Nonant-le-Pin__61_cle53f97d.pdf

⁶ Articles L. 123-1 et suivants, et R. 123-1 et suivants.

⁷ Articles L. 11-1 et suivants.

⁸ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26.

Le dossier ne vaut pas déclaration au titre de la loi sur l'eau⁹, qui est l'objet d'un dossier déposé parallèlement par le maître d'ouvrage. L'Ae rappelle que la réglementation prévoit la possibilité d'inclure les informations pertinentes dans l'étude d'impact, qui vaut alors déclaration au titre de la loi sur l'eau¹⁰. Cette possibilité permet au public d'appréhender plus simplement l'ensemble du dossier.

Il n'a pas été envisagé de déposer de dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées¹¹.

1.4 Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le projet est d'une taille qui ne le soumet pas obligatoirement à étude d'impact. La décision de soumettre à étude d'impact, prise après analyse au cas par cas, repose notamment sur le caractère potentiellement significatif des impacts sur les trafics et les nuisances qui en découlent, sur les sites Natura 2000 proches et sur l'eau (vulnérabilité de la nappe phréatique).

Après analyse de l'étude d'impact et visite sur place, les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- la sensibilité des milieux environnants (nappe affleurante, zones humides, biodiversité bocagère),
- les aspects routiers (bruit, trafic et sécurité),
- la qualité de l'insertion paysagère du projet.

2 L'analyse de l'étude d'impact

2.1 Commentaire général sur la présentation de l'étude d'impact

L'étude d'impact aborde successivement les différents thèmes dont elle doit traiter, rappelant d'abord la réglementation et les définitions utiles, avant de présenter les informations collectées sur la zone d'étude. Quelques encadrés de synthèse résument certaines parties, sans que cela soit systématique.

La comparaison des variantes est faite en examinant de manière très complète l'ensemble des enjeux environnementaux, ce qui doit être souligné, tout comme la qualité de l'étude paysagère présentée dans l'état initial.

Quelques mesures sont présentées comme des « préconisations »¹², ce qui ne permet pas de garantir l'engagement du maître d'ouvrage à les mettre en œuvre, ou sont trop floues¹³.

Par ailleurs, le dossier ne présente pas de suivi des mesures et de leurs effets, directs et indirects, temporaires et permanents¹⁴.

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). Il y a en France 1 753 sites couvrant 12,5 % du territoire métropolitain.

⁹ Article R. 214-1 du code de l'environnement.

¹⁰ Article R. 214-32 du code de l'environnement.

¹¹ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

¹² Par exemple la végétalisation préconisée sur les abords de la route pour éviter les collisions des chiroptères avec les véhicules.

¹³ Par exemple : « les zones à aménager, les zones de dépôt et les zones de circulation en dehors de l'emprise de la voie devront être strictement déterminées (localisation, surface, état) pour éviter les zones les plus sensibles. »

Enfin, les méthodes utilisées pour établir l'étude d'impact sont parfois présentées comme le cahier des charges des méthodes qui devraient être appliquées, et non comme la description de la méthodologie effectivement utilisée.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager clairement sur chacune des mesures exposées et sur leur suivi. Elle recommande de décrire les méthodes qui ont été effectivement utilisées.

Les informations mentionnées ou utilisées dans les différentes parties du dossier ne sont pas toujours cohérentes entre elles, ou présentent des variations qui s'expliquent peut-être par la genèse du dossier¹⁵. Il est toutefois important pour la bonne information du public de présenter un dossier cohérent.

L'Ae recommande de procéder à une relecture d'ensemble du dossier afin de mettre en cohérence entre elles les informations mentionnées ou utilisées dans ses différentes parties.

Le périmètre du projet

Le périmètre retenu dans l'étude d'impact pour définir le projet s'arrête, sur la RD 438, au niveau du pont sur la Dieuge. Or il apparaît que la transformation en giratoire du carrefour entre la RD 438 et la RD 926 fait partie du projet¹⁶, même si le conseil général a décidé de réaliser cette transformation « *en priorité pour éviter les difficultés de circulation lors de l'épreuve test en 2013 avant les jeux équestres mondiaux de 2014 au Haras du Pin* ». Lors de la visite du rapporteur, un giratoire provisoire était d'ores et déjà en place.

L'Ae rappelle que le choix du phasage du projet ne permet pas d'extraire une partie de celui-ci à l'obligation d'évaluation des impacts environnementaux.

De même, l'hôtel désaffecté qu'il est prévu de démolir se situe au droit du giratoire provisoire, à l'intersection des RD 438 et 926.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact afin qu'elle couvre l'ensemble du périmètre du projet, jusqu'à l'intersection entre la RD 438 et la RD 926.

2.2 La prise en compte de l'environnement, impacts et mesures

2.2.1 Les variantes étudiées

Le dossier mentionne les échanges ayant eu lieu sur ce dossier depuis près de 15 ans entre les services de l'État, la région, le conseil général, le conseil municipal de Nonant-le-Pin, RFF, et le public.

Trois scénarios (A, B, C) ont été étudiés, chacun comprenant plusieurs variantes. Les critères ayant conduit au choix effectué (variante C1) sont exposés dans la pièce C « Notice » : technique, nuisances pour le voisinage, coûts, prise en compte d'une nappe affleurante, et souhaits exprimés par la commune.

L'étude d'impact présente en outre une comparaison multicritères particulièrement détaillée, justifiant d'un point de vue environnemental le choix réalisé, ce qui conduit à la même conclusion avec la variante C1.

¹⁴ Article R. 122-5 II 7° du code de l'environnement.

¹⁵ Par exemple : les volumes de déblais sont estimés à 26 700 m³ dans l'étude d'impact et à 20 000 m³ après décapage de 10 000 m³ de terre végétale dans la pièce C « Notice » ; les informations relatives aux zones humides varient entre l'état initial, le choix de la variante et la rubrique visée pour le dossier « loi sur l'eau » ; la présentation du trafic estimé ne permet pas de comparer les valeurs utilisées dans l'étude de bruit et dans l'analyse des coûts collectifs (ces points sont développés plus loin). Par ailleurs, quelques erreurs matérielles subsistent, comme la référence à l'article L. 111-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (article inexistant) au lieu de l'article L. 11-1 (pièce A, page 6).

¹⁶ En effet, un carrefour à feux serait peu pertinent avec une branche en voie sans issue. Le conseil municipal s'est d'ailleurs exprimé sur l'aménagement de ce carrefour en giratoire dans son avis sur le choix de la variante.

Les cartographies de « contraintes environnementales » présentées (pages 166 et suivantes) ne correspondent pas toujours à l'état initial. Ainsi par exemple, les zones humides y diffèrent de celles présentées dans l'état initial¹⁷ (voir plus bas § 2.2.6).

L'Ae recommande de reprendre les cartes utilisées pour la comparaison des variantes de sorte que les enjeux environnementaux qu'elles présentent concordent avec ce qui est présenté dans l'état initial.

La variante retenue C1 répond à la demande de la commune de Nonant-le-Pin, qui a fait du choix d'une solution passant par le chemin des Quarante Sous une condition de son accord, malgré un coût supérieur de 1 M€ et un allongement du rétablissement de la RD 438 de 270 mètres et de la RD 926 de plus de 900 mètres.

Située en partie en ligne de crête, le dossier démontre que cette variante limite les mouvements de matériaux, les problèmes liés à la nappe affleurante, et elle réduit les impacts sur la faune et le bocage. Elle permet le maintien des itinéraires de convois exceptionnels.

Les principales étapes de la concertation réalisée jusqu'à ce jour sont présentées.

2.2.2 La phase travaux

Les mesures usuelles pour un chantier de cette nature seront mises en œuvre : arrosage des pistes, choix des itinéraires et des déviations, phasage des travaux, respect de la réglementation relative aux engins, etc.

Toutefois, si l'ensemble des parcelles dont l'acquisition est nécessaire pour la réalisation du projet sont identifiées dans le « dossier d'enquête parcellaire », l'étude d'impact n'identifie pas spécifiquement celles qui seront utilisées en phase chantier. Cette partie des impacts n'est donc pas évaluée, et les mesures qui seraient le cas échéant nécessaires ne sont pas étudiées.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des impacts sur les terrains qui seront utilisés en phase chantier.

Le brûlage de déchets de chantier est mentionné dans l'analyse des effets en phase travaux ainsi que dans le tableau de synthèse des effets du projet. L'Ae rappelle que cette pratique est interdite, sauf exception explicitement autorisée et motivée, dans les conditions fixées par l'article 84 du règlement sanitaire départemental de l'Orne.

L'Ae recommande de proscrire tout brûlage de déchets de chantier et d'organiser leur traitement selon les filières prévues par la réglementation en fonction de leur nature.

2.2.3 Les déplacements

L'estimation de trafic pour 2011 a été réalisée à partir de comptages faits en 2009.

Le trafic devrait augmenter significativement sur la RD 438 entre le chemin des Quarante Sous et le giratoire du centre bourg en raison du report des circulations de la RD 926 qui s'ajouteront au trafic propre. Le trafic y est évalué à 5 780 véhicules/jour dont 19 % de poids lourds. Le dossier indique que ce niveau est inférieur au trafic existant sur la RD 438 avant l'ouverture de l'A 28 (6 700 véhicules/jour en 2005). Cela n'exonère toutefois pas le maître d'ouvrage de respecter les seuils, notamment sonores, imposés par la réglementation à l'issue des travaux.

Certaines parties du dossier font état d'une simulation du trafic à l'horizon 2035, qui serait jointe en annexe au rapport. Ces éléments apparaissent en fait dans l'analyse des coûts collectifs, mais ne permettent pas de retrouver les 5 780 véhicules/jour mentionnés plus haut. Le trafic estimé en 2035 avec le projet est de 7 167 véhicules/jour sur la RD 438 (futur tronçon commun) et 4 855 sur la RD 926, et sans le projet respectivement de 4 851 et 4 855 véhicules/jour.

L'Ae recommande de présenter clairement les trafics mesurés, les hypothèses retenues, et les projections à la livraison de l'infrastructure et à long terme, et d'utiliser ces valeurs dans l'ensemble du dossier.

¹⁷ Le tableau présentant les zones humides détruites est d'ailleurs muet sur les surfaces touchées (pages 169 et 175).

2.2.4 Le bruit

Une ancienne maison de garde barrière située au niveau du PN 105 présente les caractéristiques d'un « point noir du bruit » en raison du dépassement constaté des seuils réglementaires. Cette maison sera démolie, ainsi que trois autres bâtiments.

L'état initial du bruit mentionne une zone d'ambiance sonore préexistante non-modérée pour les habitations situées aux abords de la RD 438 (hors bâtiment R4) et modérée ailleurs (page 146). Les mesures présentées ne permettent pas de comprendre cette conclusion, car le dossier ne livre pas de résultat permettant de caractériser clairement le niveau sonore précis de chaque habitation ou établissement sensible le long du projet. Or supposer sans le démontrer que l'ambiance est non-modérée pour toutes les habitations le long de la RD 438 est une hypothèse potentiellement pénalisante pour les habitants, car les seuils à respecter dans ce cas sont moins contraignants.

Toutefois la partie consacrée à l'analyse des effets du projet sur la santé présente les hypothèses et une cartographie et les valeurs atteintes sur quelques bâtiments. Cette partie annonce que des informations importantes (calage du modèle acoustique et données de trafic utilisées) sont en annexes, alors qu'elles n'y figurent pas.

Deux bâtiments (R2 et R4) sont considérés comme n'étant pas en zone de modification significative de l'infrastructure routière, au motif que les écarts des niveaux sonores en 2035 avec ou sans projet sont estimés à moins de 2 dB(A).

Dans ce dossier comme dans de nombreux dossiers soumis à l'Ae¹⁸, ce seuil de 2 décibels est pris en compte habitation par habitation et non par sections routières homogènes : une telle détermination peut être la source d'inéquités entre habitations voisines selon qu'elles supportent des augmentations ponctuellement inférieures ou supérieures à 2 dB(A).

Ainsi, les valeurs atteintes sur les bâtiments R2 et R4 sont respectivement de 62,6 et 73,0 dB(A), sans qu'aucune mesure soit prise au motif que la modification ne serait pas significative avec les hypothèses retenues (augmentations de 1,4 et 1,2 dB(A)), alors que le bruit estimé en R1 est de 60,8 dB(A) et conduit à une isolation de façade car la modification est significative à cet endroit (augmentation de 4,6 dB(A)).

Par ailleurs, les niveaux atteints sur les bâtiments situés entre la Dieuge et l'intersection de la RD 438 avec la RD 926 ne sont pas indiqués, alors que le projet aura un impact évident sur ceux-ci.

La prise en compte de la démolition de l'hôtel désaffecté doit aussi être traduite dans l'étude acoustique, car elle pourrait exposer au bruit des bâtiments qui n'y sont pas actuellement¹⁹.

L'Ae rappelle que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat à court et long terme concernant le bruit, en application des articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement.

Elle recommande :

- ***de présenter les données du calage du modèle acoustique et les données de trafic utilisées,***
- ***de caractériser plus finement l'état sonore initial et futur pour l'ensemble des habitations voisines de la RD 438 jusqu'au croisement avec la RD 926, avec des hypothèses de trafic cohérentes avec l'évolution observée depuis 2011 et en prenant en compte la démolition de l'hôtel désaffecté,***
- ***de considérer que la modification de l'infrastructure est significative le long de la RD 438, entre le chemin des Quarante Sous et l'intersection entre les RD 926 et 438,***
- ***d'en déduire le cas échéant des compléments à apporter aux mesures prévues.***

¹⁸ Cette remarque a été commentée dans le rapport annuel 2013 de l'Ae, disponible à l'adresse : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AE-2013_web_cle6d1dfe.pdf

¹⁹ La cour de justice de l'union Européenne s'est prononcée sur l'obligation d'évaluer les impacts des démolitions dans son arrêt du 3 mars 2011 (affaire C-50/09 commission c. Irlande).

2.2.5 L'analyse des coûts collectifs

À partir de données de trafic dont la cohérence avec les autres parties du dossier n'est pas évidente (cf. supra), l'évolution des consommations énergétiques découlant du projet sont évaluées en 2035 à une augmentation de 211,8 tep²⁰ par an par rapport à la situation en 2035 sans projet du fait de l'allongement des parcours sur la RD 926.

Le surcoût en 2035 dû au projet sur la pollution de l'air en 2035 serait de 0,36 € par rapport à la situation sans projet. Cette valeur négligeable est commentée sans aucune prise de distance méthodologique.

L'Ae souligne à nouveau l'importance des hypothèses faites dans ces calculs. En l'espèce, le coût des émissions polluantes est supposé diminuer depuis 2000 de 5,5 % par an pour les véhicules légers et de 6,5 % pour les poids lourds.

L'Ae recommande de commenter les résultats obtenus et de donner une appréciation de leur sensibilité aux hypothèses retenues.

2.2.6 Les zones humides

Une caractérisation conforme à la réglementation a été faite afin d'identifier les zones humides effectivement présentes à proximité de la Dieuge. Il en découle (page 58 de l'étude d'impact) que le projet est concerné par la loi sur l'eau au titre de la rubrique 3.3.1.0 de l'article R. 214-1 du code de l'environnement. Cette rubrique vise l'« Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais », opérations soumises à déclaration lorsque la superficie affectée est supérieure à 0,1 ha et à autorisation lorsqu'elle est supérieure à 1 ha.

Le lecteur peut donc déduire que le projet affectera au moins 0,1 ha de zone humide, alors que l'étude d'impact affirme qu'il n'y aura pas d'impact.

Par ailleurs la géométrie du remblai à créer entre le PN 105 et le pont sur la Dieuge entraîne la destruction de trois habitations dont l'une est mitoyenne d'une zone humide (en amont, le long de la route). Cette configuration laisse supposer qu'il sera inévitable que le remblai ou le chantier détruise une partie de la zone humide identifiée.

Enfin le SDAGE est mentionné, mais l'obligation de compensation des zones humides détruites et le ratio correspondant ne sont pas rappelés.

L'Ae recommande de mettre en cohérence les différentes parties sur les zones humides affectées par le projet, d'en indiquer la superficie, et d'en déduire les mesures adaptées à mettre en oeuvre en application du SDAGE.

2.2.7 Les eaux

La nappe phréatique se trouve à une profondeur de 0 à 1 mètre en période de très hautes eaux en aval de la voie ferrée. Il en va de même pour une partie importante de la RD 438, en particulier sur sa partie sud où des débordements de nappe ont déjà été observés. L'aléa est qualifié de fort.

Le principe d'un assainissement séparatif est retenu, mais sa mise en œuvre précise est renvoyée au dossier « loi sur l'eau » à venir. Les principes et les dimensions essentielles sont exposés, ainsi que l'emplacement et les caractéristiques générales de deux bassins de rétention.

Il apparaît que deux ouvrages hydrauliques de l'aire d'étude (OH1, situé sur la RD 926 et OH5 situé sur la RD 438) sont mis en charge²¹ par un débit décennal²². La transparence hydraulique n'est donc pas assurée dans ce cas. Ces ouvrages se trouvant en dehors de la zone de travaux, il n'est pas prévu d'intervention à l'occasion de cette suppression de PN. En revanche, les ouvrages prévus dans le cadre du projet ont été dimensionnés pour assurer la transparence en cas d'événement décennal.

²⁰ tonne équivalent pétrole.

²¹ Cela signifie que l'eau occupe toute l'ouverture du pont. La route fait alors barrage.

²² Débit qui se produit en moyenne une fois tous les dix ans.

2.2.8 La faune et la flore

La flore

Le secteur du projet ne comporte pas de zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)²³ à moins de 2 km des passages à niveau, mais les principaux résultats des zones inventoriées dans un périmètre de 10 km sont fournis.

Les données des inventaires réalisés sur quatre journées de prospection (en mars, avril, juin et septembre) sont fournies, ainsi que d'autres qui ont été produites par le conservatoire botanique national de Brest (CBNB) sur une partie du périmètre d'étude.

Aucune espèce protégée n'a été recensée. Il apparaît toutefois que les enjeux floristiques sont concentrés à proximité de la Dieuge et notamment sa ripisylve, avec un habitat Natura 2000 de type « Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* » et deux espèces indicatrices de zone humide (Renoncule rampante et Gaillet des marais) situées à des endroits qui n'ont pas été considérés comme zones humides.

Les inventaires témoignent de la présence d'au moins une espèce exotique envahissante (*Buddleia* de David). Celle-ci n'est pas signalée comme telle et aucune mesure n'est présentée.

L'Ae recommande d'identifier dans les résultats de l'inventaire floristique les espèces exotiques envahissantes et d'indiquer les mesures qui seront prises pour les éradiquer et éviter leur dispersion.

La faune

Les inventaires faunistiques sont issus de cinq journées de prospection réparties entre janvier et septembre. Parmi les espèces protégées, deux espèces de batraciens ont été identifiées, une espèce de reptile (le Lézard des murailles), 31 espèces d'oiseaux (dont une est inscrite à l'annexe I de la directive Oiseaux, l'Alouette lulu), et cinq espèces de mammifères (l'Écureuil roux, le Hérisson d'Europe et trois espèces de chiroptères).

L'analyse des enjeux faunistiques est correctement conduite et montre que l'essentiel du chemin des Quarante Sous présente un enjeu fort pour la faune, et que la parcelle en friche longeant la voie ferroviaire à l'ouest du PN 105 présente un enjeu majeur.

Lors de la visite du rapporteur, il ne subsistait de cette friche qu'une haie, le reste de la végétation ayant été rasé. En revanche, la friche située en vis-à-vis à l'est de la RD 438, dont les enjeux ne sont pas précisés dans l'état initial, semblait intacte.

L'Ae recommande de mettre à jour l'étude d'impact avec une description des enjeux faunistiques conforme à la situation actuelle, et d'indiquer le cas échéant si une procédure de demande de dérogation au titre des espèces protégées est prévue.

2.2.9 Le paysage

Le remblai principal présentera une hauteur de 7,80 mètres au-dessus de la ligne ferroviaire. Ses effets sur le paysage sont décrits à l'aide d'une maquette numérique qui permet diverses représentations. Il serait utile de disposer de points de vue complémentaires sur le remblai depuis divers endroits du bourg de Nonant-le-Pin, notamment depuis le pont de la RD 116 sur la Dieuge (rue d'Almenèche) ou à partir des habitations de la Grande rue.

Par ailleurs l'intégration paysagère est représentée avec des plantations arrivées à leur développement maximal. Des représentations à la livraison de l'ouvrage permettraient de compléter cette partie de l'étude d'impact.

²³ 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.

L'Ae recommande de compléter la présentation des impacts paysagers par des points de vue plus variés dans le bourg de Nonant-le-Pin, ainsi qu'une visualisation prévisible à la livraison de l'ouvrage.

2.2.10 Les effets cumulés avec d'autres projets connus

L'existence d'une autorisation accordée à la société Guy Dauphin Environnement (GDE) pour une plateforme de stockage de 2 340 000 tonnes de résidus broyés issus de l'industrie automobile et de déchets industriels est rapidement mentionnée, en particulier dans la partie consacrée aux risques industriels.

Il apparaît qu'il s'agit d'un autre projet connu au titre du 4° de l'article R. 122-5 II du code de l'environnement²⁴. L'étude d'impact devrait à ce titre analyser les effets cumulés du présent projet avec cet autre projet « connu ».

Ce projet est en partie mitoyen de la RD 438 par l'ouest, sa limite nord correspondant au VC 5, qui arrive au droit du Chemin des Quarante Sous (VC 201).

Le site serait ouvert depuis octobre 2013 selon les informations diffusées dans la presse, mais le dossier précise que son exploitation n'est pas effective suite à de fortes oppositions locales.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des effets cumulés du projet avec la plateforme de stockage GDE, notamment en matière de bruit dû au trafic de camions.

2.2.11 Les dépenses associées aux mesures environnementales

Les mesures en faveur de l'environnement (« mesures de réduction ou de compensation ») sont évaluées à 1,550 M€. Ce montant comprend des opérations qui ne relèvent pas de la démarche « éviter, réduire, compenser » s'appliquant aux impacts environnementaux des projets, par exemple 1,050 M€ pour indemniser les propriétaires dont le bien est acquis pour réaliser le projet.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des dépenses liées aux mesures en faveur de l'environnement.

2.3 Le résumé non technique

Le résumé non technique présente les mêmes caractéristiques que l'étude d'impact.

L'Ae recommande d'adapter le résumé non technique pour prendre en compte les recommandations du présent avis.

* *

*

²⁴ En témoigne l'étude d'impact en ligne sur le site de la préfecture de l'Orne à l'adresse suivante :

<http://www.orne.gouv.fr/gde-etude-d-impact-et-rapport-d-a5877.html>

Par ailleurs, l'autorisation n'est pas devenue caduque, la décision du conseil d'État du 18 octobre 2013 ayant rejeté les recours d'opposants au projet (<http://www.orne.gouv.fr/nonant-le-pin-gde-r2375.html>).



Insertion paysagère du projet : vue vers l'ouest (source : étude d'impact)