



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la suppression du passage à niveau 11 à Saint-Médard-sur-Ille - RD 106 (35)**

**n°Ae : 2016-121**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 22 février 2017 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la suppression du passage à niveau 11 à Saint-Médard-sur-Ille - RD 106 (35).*

*Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Mauricette Steinfeld, Gabriel Ullmann.*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Barbara Bour-Desprez, François Duval, François-Régis Orizet, Eric Vindimian.*

\* \*

\*

*L'Ae a été saisie pour avis le 24 novembre 2016 par le préfet d'Ille-et-Vilaine, le dossier ayant été reçu complet le 28 novembre 2016.*

*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 I et II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.*

*Conformément aux dispositions du même article, l'Ae a consulté par courriers du 2 décembre 2016 :*

- la ministre chargée de la santé,
- le préfet du département d'Ille-et-Vilaine.

*En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 2 décembre 2016 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Bretagne.*

*Sur le rapport d'Agnès Mouchard et François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.*

**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, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de son 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions correspondantes.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

La commune de Saint-Médard-sur-Ille (35), située à une quinzaine de kilomètres au nord de Rennes, est traversée par la RD 106 d'est en ouest, et par la voie ferrée Rennes – Saint-Malo du sud au nord. Le passage à niveau (PN 11) situé au croisement de ces axes fut le lieu le 12 octobre 2011 d'une collision entre un TER et un camion, causant trois morts et quarante-quatre blessés, dont treize gravement atteints. Trois autres collisions avaient déjà eu lieu sur ce PN, dont la suppression a alors été décidée et inscrite, en 2012, au programme de sécurisation national des passages à niveau.

Le projet comprend la fermeture du PN 11, le rétablissement de la RD 106 sur 1,1 km (dont un viaduc de 240 m) incluant les aménagements de trois carrefours, le franchissement sécurisé de la voie ferrée pour les piétons et cyclistes, les accès aux quais de la halte ferroviaire et le rétablissement de la liaison entre les quartiers.

Outre la résolution définitive du problème de sécurité lié au franchissement du PN 11, les principaux enjeux environnementaux et sanitaires du projet portent pour l'Ae principalement sur la protection des habitats et des espèces, en particulier des zones humides et de leur cortège notamment faunistique.

L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux environnementaux. Les inventaires réalisés pour établir l'état initial couvrent toutes les éléments attendus pour permettre l'analyse des impacts. Leur présentation cartographique reste toutefois sommaire et difficilement lisible. Des mesures d'évitement, de réduction, de compensation, d'accompagnement et de suivi seront mises en œuvre. Les impacts du projet apparaissent souvent minorés et les apports des mesures environnementales majorés. L'Ae émet des recommandations, parmi lesquelles :

- cartographier les voies et zones de chantier, et décrire leurs impacts avec plus de détails,
- reprendre la description des impacts sur les zones humides, et chercher à apprécier les effets durables qui pourraient découler de la phase travaux,
- prévoir des mesures d'élimination des espèces exotiques envahissantes,
- prévoir des dispositifs pour sécuriser les circulations des chauves-souris entre la zone de compensation et les autres zones de chasse du secteur.

Par ailleurs, l'analyse des variantes est insuffisamment étayée, d'autant qu'une autre variante que celle retenue a été écartée alors qu'elle apparaît comme présentant potentiellement moins d'effets sur les boisements humides. L'Ae recommande de compléter cette analyse par l'indication des superficies détruites dans chaque variante.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

La commune de Saint-Médard-sur-Ille (35), située à une quinzaine de kilomètres au nord de Rennes, est traversée par la RD 106 d'est en ouest, et par la voie ferrée Rennes – Saint-Malo du sud au nord. La RD 106 franchit la voie ferrée par un passage à niveau (PN) : le « PN 11 ». Ce PN fut le lieu le 12 octobre 2011 d'une collision entre un TER Rennes – Saint-Malo et un camion, causant trois morts et quarante-quatre blessés dont treize gravement atteints. Trois collisions avaient déjà eu lieu en 2006 (un décès), 2007 (quarante blessés), et 2010 (sans victime). Dans ce contexte, le département d'Ille-et-Vilaine, Réseau Ferré de France (désormais dénommé SNCF Réseau) et la commune de Saint-Médard-sur-Ille ont procédé à des travaux de mise en sécurité, et l'État a mis en place un radar pour verbaliser automatiquement les usagers ne respectant pas la signalisation.

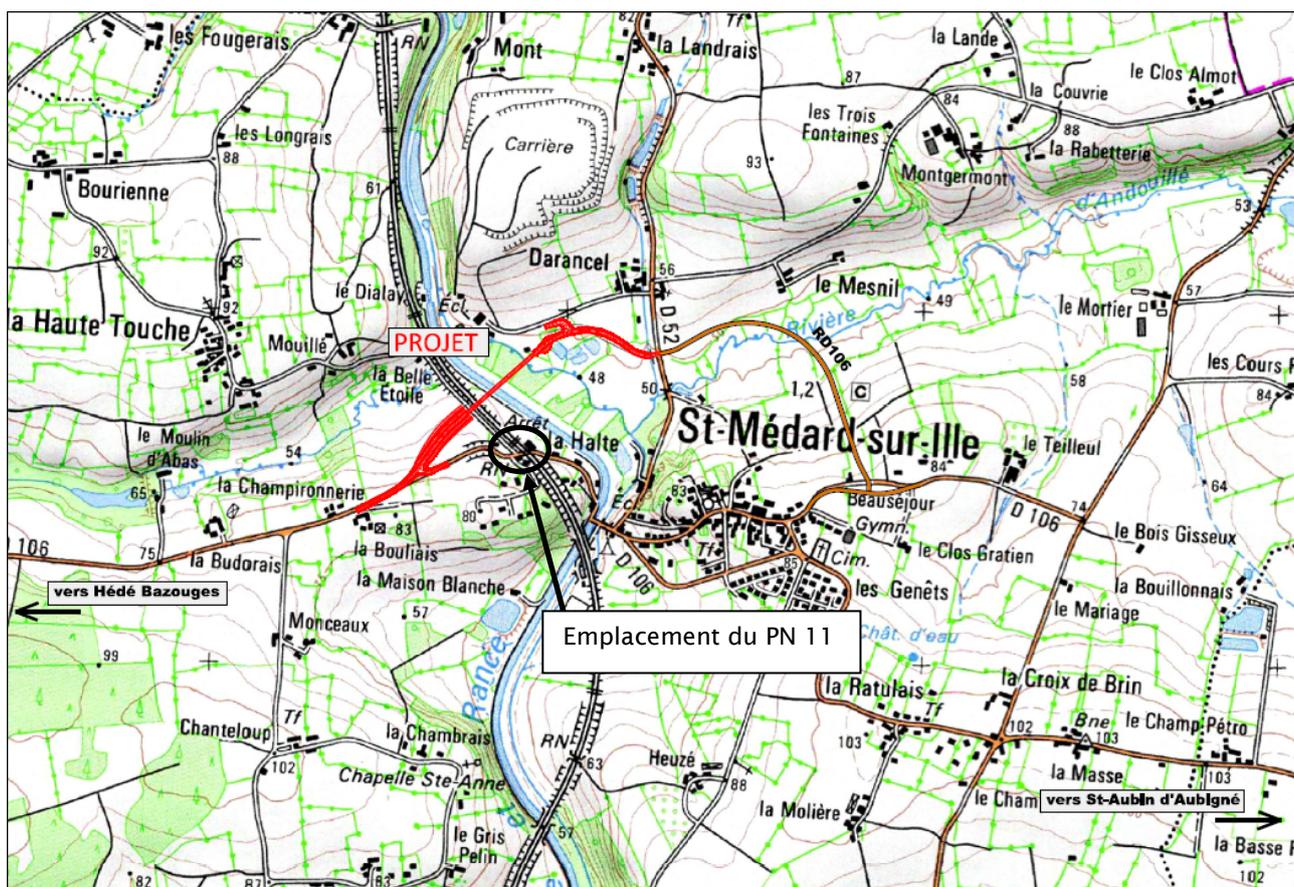


Figure 1 : plan de situation du projet (source : volume 1 pièce B du dossier)

Il a en outre été décidé en 2012 d'inscrire ce PN au programme de sécurisation nationale et d'engager sa fermeture définitive.

Le 20 avril 2016, un protocole de soutien à la fermeture du PN 11 a été signé par le préfet de la région Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine, la directrice régionale de SNCF Réseau, le président du conseil régional de Bretagne, le président du conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, le président de la communauté de communes du Val d'Ille, le maire de Saint-Médard-sur-Ille, et le président de l'association Solidarité Saint-Médard PN 11. Dans ce contexte, le préfet a retenu la proposition de construction d'un ouvrage de franchissement au nord du passage à niveau, à construire dans un délai maximal de quatre ans à compter de la signature du protocole, dans le cadre d'une démarche partenariale engageant l'ensemble des signataires.

## 1.2 Présentation des aménagements

Le projet comprend la fermeture du PN 11, le rétablissement de la RD 106 avec les aménagements de carrefours nécessaires, le franchissement sécurisé de la voie ferrée pour les piétons et les cyclistes, les accès aux quais de la halte ferroviaire et le rétablissement des possibilités de déplacements entre les quartiers de la commune.

La mise en place du rétablissement routier, réalisé sous la maîtrise d'ouvrage du département, d'une longueur de 1,1 km, nécessite la création d'un viaduc de 240 mètres pour franchir le canal d'Ille et Rance, ses chemins de halage, l'Ille, la voie ferrée et une voie communale. Trois carrefours seront aménagés pour rétablir les différentes communications et connecter le projet au réseau routier. La vitesse sera limitée à 70 km/h sur le nouveau franchissement.

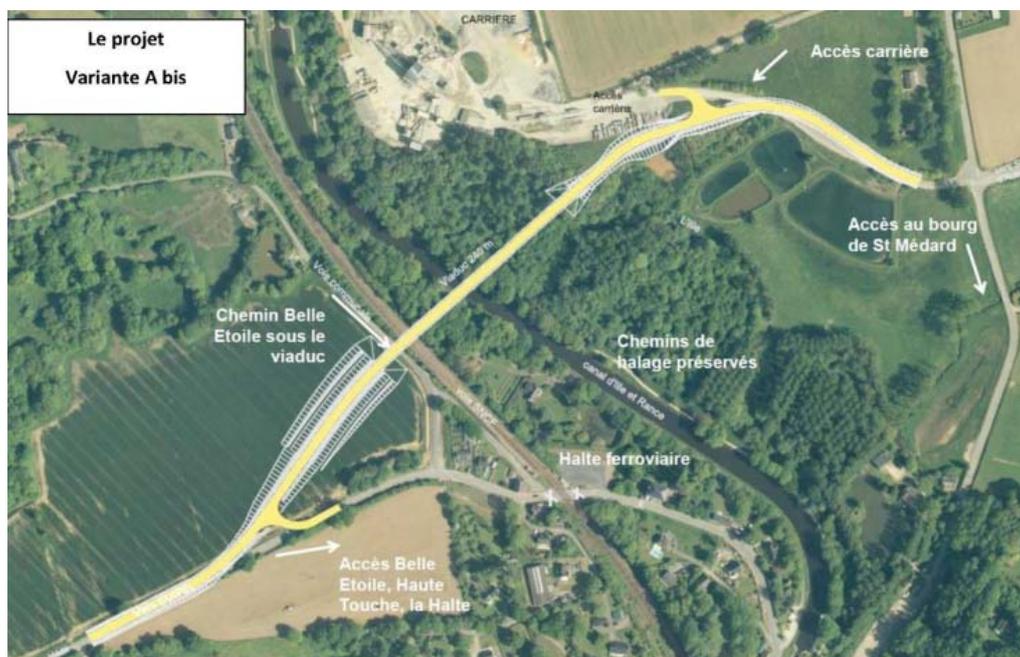


Figure 2 : variante retenue pour le franchissement routier (source : volume 1 pièce C du dossier)

Le franchissement par les piétons et les cyclistes, placé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, s'effectuera au niveau de la halte ferroviaire par un passage souterrain entre les quais, avec des escaliers et des rampes permettant une accessibilité aux personnes à mobilité réduite.



Figure 3 : franchissement pour les piétons et cyclistes (source : volume 1 pièce C du dossier)

La réalisation du projet consommera 4,45 ha d'espace<sup>2</sup> dont 40 % de terres agricoles (1,78 ha), 0,9 ha de prairie mésophile et 1 ha de boisements humides. Elle nécessitera 63 000 m<sup>3</sup> de remblais. Un bassin de rétention des eaux pluviales sera aménagé pour offrir un volume de 320 m<sup>3</sup>.

Le coût du projet est estimé à 8 millions d'€ hors taxes.

Avec un début des travaux planifié pour le troisième trimestre 2017, la mise en service est prévue pour 2020 après deux ans et demi de travaux.

### 1.3 Procédures

Le dossier est un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

L'objet de l'enquête publique porte sur la déclaration d'utilité publique du projet, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Saint-Médard-sur-Ille<sup>3</sup>, et le classement / déclassement des voies concernées.

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique 7 a) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Une autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement) est nécessaire et le dossier comporte les éléments présentés à ce titre<sup>4</sup>.

Une autorisation de défrichement est sollicitée (articles L. 341-1 et suivants du code forestier).

Le projet est soumis à évaluation des incidences Natura 2000<sup>5</sup>, qui est présentée dans le dossier et conclut à l'absence d'incidences. L'Ae n'a pas d'observation sur ce point.

<sup>2</sup> 3,72 ha sont mentionnés en page 144 de l'étude d'impact. Une mise en cohérence des chiffres est à opérer.

<sup>3</sup> Par décision n° MRAe 2017-004624 du 15 février 2017, la mission régionale d'autorité environnementale de Bretagne a décidé, après examen au cas par cas, d'exonérer d'évaluation environnementale cette mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Saint-Médard-sur-Ille.

<sup>4</sup> Il serait donc pertinent de faire porter l'objet de l'enquête publique aussi sur cette demande d'autorisation.

Les maîtres d'ouvrage ne semblent pas envisager de demander une dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces (article L. 411-2 du code de l'environnement). L'Ae rappelle que la portée de cette protection, énoncée à l'article L. 411-1 du même code, est stricte.

## 1.4 Principaux enjeux environnementaux selon l'Ae

Pour l'Ae et outre la résolution définitive du problème de sécurité lié au franchissement du PN 11, les principaux enjeux environnementaux et sanitaires du projet portent principalement sur la protection des habitats et des espèces, et particulièrement des zones humides et de leur cortège notamment faunistique.

# 2 Analyse de l'étude d'impact

## 2.1 Commentaire général

L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux environnementaux. Les inventaires naturalistes réalisés pour établir l'état initial couvrent les éléments attendus pour permettre l'analyse des impacts. Leur présentation cartographique reste toutefois sommaire et difficilement lisible.

L'horizon pris pour l'évaluation des impacts correspond à une mise en service en 2019 (alors que le dossier projette la mise en service pour 2020). Une estimation à plus long terme aurait été souhaitable pour respecter les règles de l'art concernant l'évaluation des coûts collectifs ainsi que les émissions de polluants aériens dans l'étude air et santé (comme c'est le cas par exemple sur les trafics, qui sont estimés vingt ans après la mise en service).

Après avoir présenté l'état des lieux et les impacts du projet, deux mesures d'évitement sont retenues ainsi que vingt-cinq mesures de réduction (dix-huit en période de travaux et sept pour l'exploitation, une mesure de compensation (zones humides), deux mesures d'accompagnement et quatre mesures de suivi. Une certaine confusion dans la classification des mesures est présente (entre évitement, réduction, accompagnement et suivi), mais n'a cependant pas de conséquence substantielle.

De manière moins anodine, les impacts du projet apparaissent souvent minorés et les apports des mesures environnementales majorés. Quelques exemples sont fournis ci-dessous.

---

<sup>5</sup> Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. 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).

## 2.2 Analyse de l'état initial

### 2.2.1 Population et déplacements

La commune de Saint-Médard-sur-Ille est présentée par le dossier comme une cité dortoir, qui connaît de nombreux déplacements pendulaires avec l'agglomération rennaise. Elle comporte 1 331 habitants en 2012. Le seul établissement sensible recensé dans l'aire d'étude est une école de 140 élèves environ. Le principal employeur est SOGETRAP, exploitant de la carrière. Dix huit exploitations agricoles sont présentes sur la commune.

La RD 106 assure des fonctions de desserte locale, mais aussi de transit entre la RD 137 (Rennes – Saint-Malo) et la RD 175 (Rennes – Mont-Saint-Michel). Le trafic sur la RD 106 varie entre mille et deux mille véhicules par jour environ selon les sections, dont 8 % de poids lourds. Au niveau du PN 11, le trafic est de 1 145 véhicules par jour en 2014.

### 2.2.2 Bruit

L'état initial établit que l'ambiance sonore est modérée sur l'aire d'étude, sauf aux abords de la RD 106 où elle est non modérée. L'Ae souligne que la moyenne du bruit le jour ou la nuit, calculée en application de la réglementation, ne traduit probablement qu'insuffisamment l'ambiance sonore perçue par les habitants situés à proximité de la ligne de chemin de fer sur laquelle 75 aller-retour de TER par jour sont comptés. Il est à souligner que la carrière produit un bruit de fond continu, avec des bruits plus violents sporadiques.

### 2.2.3 Qualité de l'air

Le niveau de détail des études de la qualité de l'air est fixé par la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. En application de celle-là, l'étude air et santé présentée est de niveau III.

Les principaux polluants de l'air rencontrés sont les particules fines (PM10) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Localement, la qualité de l'air peut être dégradée par l'activité de la carrière.

L'Ae rappelle que la France est l'objet d'une mise en demeure de la commission européenne depuis juin 2015 pour dépassement des normes sanitaires concernant le NO<sub>2</sub> dans 19 zones, dont Rennes. Pour l'information complète du public, l'étude d'impact pourrait en faire état.

### 2.2.4 Eau et zones humides

La zone d'étude présente un réseau hydrographique dense, avec l'Ille, le canal d'Ille et Rance, le ruisseau de l'Andouillé, le ruisseau de l'étang de la Ménardière. Des zones humides ont été recensées près de la station d'épuration, dans le boisement situé entre l'Ille et le canal, et près de l'étang de la Ménardière.

La zone d'étude est identifiée dans le schéma de la trame verte et bleue établi dans le cadre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de Rennes comme ayant une forte connectivité pour la trame bleue, et le boisement humide en bordure du canal est « à préserver », ainsi que les fonds de vallée qui sont « à conforter » et les cours d'eau et zones humides qui sont « à protéger ».

L'Ille est recensé comme un cours d'eau de la trame bleue régionale au schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

### 2.2.5 Biodiversité

Les habitats naturels sont essentiellement constitués de boisements et de prairies. La trame bocagère est devenue relativement lâche et déconnectée dans le secteur, sauf à l'approche des boisements accompagnant les cours d'eau. Ces forêts alluviales présentent une forte valeur écologique, comportant deux habitats prioritaires de la directive « Habitats, faune, flore ». Il n'y a toutefois pas de site Natura 2000 dans l'aire d'étude, et la première ZNIEFF (de type I)<sup>6</sup> est le Bois de Chinsève, massif forestier situé à près de 5 km à l'est du projet.

Les zones humides comportent des espèces liées, telles la Couleuvre à collier ainsi que six espèces d'amphibiens, toutes protégées. Aucun mollusque gastéropode ou bivalve protégé n'a été recensé sur le site, mais le bivalve invasif Palourde asiatique est signalé comme abondant.

Les insectes présentent une bonne diversité, en particulier autour du canal, des friches, des boisements humides et des habitats aquatiques (Petit mars changeant, Zygène de la filipendule, Lucane cerf-volant sont plus particulièrement à signaler).

Le Chabot et le Brochet (pour lequel une frayère artificielle a été aménagée en bordure de la rivière d'Andouillé) sont présents dans l'Ille. L'étude d'impact rappelle par ailleurs que le bassin de la Vilaine est l'un des bassins les plus importants pour l'anguille en France, toutefois sans indiquer si l'espèce fréquente l'aire d'étude. Une présence importante de populations d'Écrevisses américaines, espèce exotique envahissante, est constatée dans l'Ille.

Avec quarante sept espèces présentes – dont trente cinq protégées au niveau national, l'avifaune est assez riche mais sans espèces rares, si ce n'est des populations en déclin dans toute la France (Martin pêcheur, Bergeronnette des ruisseaux, Chouette hulotte, Canard colvert, Pic vert, Pic épeiche, Épervier d'Europe, de nombreux passereaux, et plusieurs espèces migratrices dont le Chevalier culblanc, le Faucon hobereau, le Héron cendré, le Grèbe huppé, etc.).

Les mammifères recensés et à enjeu sont des chauves-souris (Petit rhinolophe, Pipistrelle, Murin de Daubenton), toutes protégées.

Aucune espèce végétale protégée n'a été identifiée, mais deux espèces patrimoniales sont présentes (la Véronique des montagnes et l'Agrimoine odorante). Le Laurier palme<sup>7</sup>, espèce exotique envahissante en Bretagne, est présent dans certains boisements et pourrait mettre à mal l'équilibre écologique du sous-bois, selon les indications apportées par l'étude d'impact.

---

<sup>6</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>7</sup> Plus couramment appelé Laurier cerise (*Prunus laurocerasus*).

## 2.3 Analyse des impacts et des mesures environnementales

### 2.3.1 Impacts temporaires

La phase travaux va perturber les déplacements dans la zone affectée. Un schéma d'organisation du chantier est prévu. Il permettra de réduire les nuisances associées en prévoyant des itinéraires de substitution.

La construction des ouvrages nécessitera des pistes d'accès aux piles et aux culées (y compris une passerelle provisoire sur l'Ille), une plate-forme de lancement, des zones de stockage des matériaux et des engins, et des zones de cantonnement pour le personnel. Ces éléments n'étant que peu décrits et pas cartographiés, il n'est pas possible de comprendre comment leur impact a été pris en compte dans l'étude.

Par ailleurs, il a été indiqué lors de la visite que l'utilisation d'un ancien chemin permettant d'accéder depuis le chemin de halage ouest jusqu'au site de la future pile ouest du viaduc était envisagée. Cette solution pourrait entraîner l'abattage des haies arborées situées de part et d'autre de cet ancien chemin, lesquelles comportent quelques anciens sujets intéressants pour la biodiversité (vieux arbres). Ce point mériterait d'être clarifié dans l'étude d'impact.

***L'Ae recommande de cartographier l'emplacement de l'ensemble des voies qui seront utilisées pour accéder au chantier ou pour son fonctionnement ainsi que des aménagements qui seront nécessaires dans ce but, et de les décrire ainsi que leurs impacts avec plus de détails, et les mesures éventuellement nécessaires.***

Il est prévu de créer des bassins temporaires pour le traitement des eaux en phase chantier, potentiellement en zone humide puisque celles-ci correspondent à des points bas. Ces bassins sont différents du bassin de 320 m<sup>3</sup> qui sera créé pour fonctionner de manière pérenne en exploitation, sans que l'étude d'impact donne les éléments expliquant en quoi il aurait pu être possible ou non de fusionner ces deux dispositifs pour réduire les impacts de la phase travaux.

***L'Ae recommande de décrire la zone où les bassins temporaires seront créés et d'indiquer s'il est envisageable d'utiliser pendant le chantier le bassin de rétention définitif qui sera créé pour l'exploitation du projet.***

Les défrichements éviteront les périodes qui sont les plus défavorables pour la faune (mesure « RED12 » : éviter mars à juillet pour l'avifaune, mesure « RED14 » : éviter avril à septembre pour les chauves-souris). Il serait utile de fusionner ces deux mesures pour clarifier la période où les défrichements seront effectivement programmés.

Des précautions sont prévues pour réduire les impacts des travaux sur les zones humides avec pose de géotextiles et de matériaux pour le roulement des engins ou le stockage des matériaux, puis décompactage des sols, remise en état et réensemencement à l'issue des travaux. De même pour les boisements humides, l'évitement est privilégié dans la mesure du possible ou, à défaut, la réduction des impacts est obtenue au moyen de mesures particulières et d'une remise en état des parties qui n'auront pu être évitées.

Dans l'ensemble, l'étude d'impact considère que ces mesures réduisent à un niveau « *non significatif* » l'impact sur les zones humides détruites pendant la phase de travaux et restaurées ensuite. L'Ae souligne que cette estimation est conditionnée par la bonne mise en œuvre des mesures tant pendant les travaux que de restauration. Le fait de considérer comme négligeable l'impact durable d'une « destruction temporaire » suivie d'une restauration (point sur lequel on

revient ci-dessous) omet le fait que les populations sont en compétition dans un écosystème et que leur altération pendant une période, même limitée à quelques années, peut induire des effets durables. En effet, la reconquête des zones reconstituées est un phénomène dont la dynamique dépend des espèces et de leur état de conservation, particulièrement en présence d'espèces exotiques envahissantes.

### **2.3.2 Eau et zones humides**

Il est à souligner que le passage en viaduc permet d'éviter une grande partie des dommages que le projet pouvait induire sur l'environnement, en particulier sur les zones humides.

Toutefois, trois secteurs recensés comme des zones humides seront affectés sur plus d'un hectare, dont 1 908 m<sup>2</sup> de manière permanente. Dans ses différentes parties, le dossier fournit des superficies de zones humides détruites temporairement et définitivement, avec des variations que le lecteur ne parvient pas à comprendre : 10 120 m<sup>2</sup> détruits dont 1 040 m<sup>2</sup> définitivement (volume 2, page 19), dont 1 908 m<sup>2</sup> définitivement (page 21), 12 580 m<sup>2</sup> détruits dont 10 662 m<sup>2</sup> temporairement (volume 1, page 9), et d'autres chiffres sont fournis pages 138, 139, 156, 158 ou 221 de l'étude d'impact (volume 3). Les cartographies présentées en pages 62 et 157 de l'étude d'impact ne semblent pas cohérentes non plus.

***L'Ae recommande de reprendre la description des impacts temporaires et définitifs sur les zones humides et d'en présenter les superficies affectées de manière claire, cohérente, détaillée et cartographiée à grande échelle.***

La destruction de zones humides sera compensée<sup>8</sup> par une mesure comprenant six interventions sur un peu plus d'un hectare : terrassements en déblais mettant à jour une nappe sub-affleurante, retrait d'une chaussée existante, pâturage avec diminution du chargement, mise en place d'un ouvrage hydraulique en cadre béton pour améliorer la continuité écologique du ruisseau<sup>9</sup>.

Comme déjà signalé pour les impacts temporaires, l'étude d'impact tend à minimiser les effets du projet sur les zones humides. En effet, au-delà des questions liées aux superficies effectivement atteintes, le raisonnement consiste à indiquer que 5,3 ha de zones humides ont été recensés sur l'aire d'étude et que « seulement » 1 040 m<sup>2</sup> seront définitivement détruits, représentant moins de 2 % de cet habitat. Ce raisonnement n'est pas correct, car :

- d'une part, d'autres zones humides jouxtent l'aire d'étude, notamment en amont et en aval du projet, et leur prise en compte réduirait alors le ratio de zones détruites ;
- d'autre part, il ne tient pas compte de la fonctionnalité des zones détruites ni de leur « contribution » aux services environnementaux fournis. Le fait que le SRCE et le SCoT identifient cette zone comme un site important de mise en communication entre divers secteurs (l'Ille, le canal, l'étang de la Ménardière, le Bois de Cranne...) doit alerter sur le fait que sa destruction peut potentiellement avoir des effets plus importants que les 2 % mentionnés ;
- enfin, il repose sur l'hypothèse que la destruction d'un cinquième du secteur pendant les deux ans et demi de travaux, correspondant aux surfaces temporairement détruites, qui

---

<sup>8</sup> L'étude d'impact rappelle que la compensation des zones humides détruites est imposée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne, ainsi que par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Vilaine à travers son orientation n° 01.1 « marquer un coup d'arrêt à la destruction des zones humides ».

<sup>9</sup> Il a été indiqué aux rapporteurs lors de la visite que cet ouvrage serait muni de banquettes pour permettre le passage de la petite faune. Il serait utile que le dossier confirme cet engagement sur un schéma en coupe de l'ouvrage.

nécessiteront un certain nombre d'années pour se reconstituer, est sans effet sur les populations présentes ou fréquentant la zone, ce qui reste à démontrer en tenant compte de l'état de conservation des populations, du cycle de vie des espèces et des multiples pressions sur l'environnement qui conduisent d'ores et déjà à une forte érosion de la biodiversité.

***L'Ae recommande d'adopter une approche mieux proportionnée pour décrire les impacts du projet sur les zones humides et leurs cortèges, en cherchant à apprécier les effets durables qui pourraient découler de la phase travaux.***

### **2.3.3 Biodiversité**

Diverses espèces exotiques envahissantes ont été identifiées dans l'état initial. Cette présence, conjuguée à l'importance des destructions temporaires qui constitueront potentiellement des lieux de concurrence entre les espèces en reconquête après restauration, aurait pu conduire les maîtres d'ouvrages à prévenir la dissémination des espèces exotiques envahissantes lors des travaux, à prendre des mesures visant à les éliminer à l'occasion du chantier, et à surveiller et empêcher leur développement après la restauration des zones détruites.

***L'Ae recommande de prévoir des mesures d'élimination des espèces exotiques envahissantes lors du chantier, de prévention de leur dissémination à l'occasion des travaux, et de surveillance et d'empêchement de leur développement après restauration des zones détruites.***

Des zones boisées seront acquises pour laisser s'exprimer une libre évolution des peuplements (gestion en îlot de sénescence). Cette mesure est comptée comme une mesure d'accompagnement. En effet, les parcelles concernées sont de fait déjà laissées en libre évolution. La mesure permettra toutefois d'en garantir la pérennité.

L'appréciation des impacts sur les espèces animales souffre de défauts analogues à ceux déjà signalés sur les zones humides. Ainsi, après avoir indiqué que « *la présence de véhicules circulant au-dessus d'une zone où de nombreuses espèces d'oiseaux sont présentes pourra entraîner une surmortalité par collision* », l'étude d'impact mentionne que « *les espèces patrimoniales que sont le Faucon hobereau, le Grèbe huppé, le Chevalier culblanc, l'Épervier d'Europe et le Faucon crécerelle ne fréquentent l'aire d'étude que de façon ponctuelle, au cours de haltes migratoires, ou bien des secteurs éloignés de la zone de travaux. Ainsi, le projet n'aura pas d'effet notable sur ces espèces.* » Une surmortalité au cours de haltes migratoires peut avoir un impact significatif sur certaines espèces.

Selon l'étude d'impact, il est attendu que les compensations prévues pour les zones humides servent de nouveaux terrains de chasse pour les chauves-souris. Ces compensations sont toutes localisées au nord-est de la nouvelle infrastructure, alors que le canal et l'Ille se trouvent à l'ouest de celle-ci.

En l'absence de dispositif de sécurisation des traversées de la route par les chauves-souris, il resterait donc à démontrer que les effets positifs attendus, notamment par la recréation de territoires de chasse pour ces espèces, seront plus importants que la surmortalité due au franchissement de la route qu'elles devront réussir pour pouvoir en tirer profit. L'Ae souligne la qualité des deux mesures de suivi de cette mortalité, qui permettront de mieux connaître l'impact mais pas de le réduire – et montre que la destruction d'individus par le projet ne sera pas évitée alors que ces espèces protégées bénéficient d'un régime de protection stricte qui proscrie toute

perturbation, déplacement ou destruction d'animaux de ces espèces et de leurs habitats (article L. 411-1 du code de l'environnement).

***L'Ae recommande de prévoir des dispositifs pour sécuriser les circulations des chauves-souris entre la zone de compensation et les autres zones humides de chasse du secteur et de démontrer que la réglementation sur la protection des espèces sera respectée.***

### ***2.3.4 Risque d'inondation***

Le projet se situe en partie dans un secteur inondable recensé dans le plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) de la commune. Le règlement du PPRi dispose que les impacts hydrauliques des infrastructures soient compensés et justifiés par une étude hydraulique. En l'espèce, l'étude d'impact indique que la seule superficie soustraite au champ d'expansion des crues correspond à l'une des piles, et que son impact ne sera pas significatif en raison de sa petite taille et de sa forme. Cette appréciation ne semble pas répondre pleinement aux exigences du PPRi.

Le projet induisant l'imperméabilisation d'une surface en partie en zone humide et boisée, il conduit à une très forte augmentation du débit de pointe en crue. Le dossier mentionne une augmentation de +2 220 %, soit une multiplication par 22 du débit, pour un événement à période de retour de dix ans (passage de 15 l/s à 333 l/s). Ces chiffres ne peuvent toutefois pas être appréciés, car l'étude d'impact n'indique pas à quoi correspondent les débits mentionnés, ces grandeurs n'étant ni rattachées aux éléments présentés dans l'état initial ni localisées.

***L'Ae recommande de compléter la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau par des éléments précis relatifs au risque d'inondation.***

### ***2.3.5 Déplacements***

Le projet ne devrait pas induire de nouveaux trafics mais des reports entre les différents axes. Le dossier souligne l'impact positif du nouveau tracé pour les camions desservant la carrière, qui éviteront désormais le centre bourg.

La figure suivante présente les trafics actuels et prévus à la mise en service.

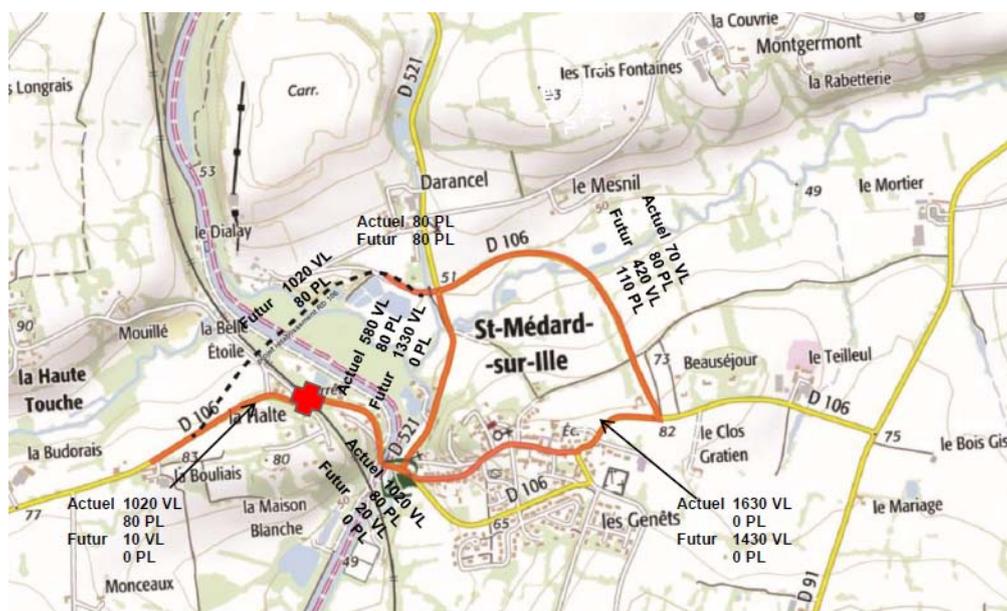


Figure 4 : évolution des trafics (source : pièce 1 volume 2 du dossier)

### 2.3.6 Paysage

L'impact du projet sur le paysage provient de la réalisation du franchissement par un viaduc, dont la hauteur maximale sera de 12 mètres, avec des accès en remblais. L'étude d'impact présente des visuels avant/après depuis un ensemble représentatif de points de vue. La mesure d'insertion paysagère, qui prévoit « *des aménagements paysagers soignés* » en respect du guide des plantations routières en Ille-et-Vilaine, est sommairement décrite.

### 2.3.7 Urbanisme

La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. Les modifications concernent le règlement de la zone NAc (zone de carrière), le règlement graphique, le déclassement d'espaces boisés, et le déclassement d'une haie protégée (au titre de l'article L. 151-23 du code de l'urbanisme).

### 2.3.8 Bruit, qualité de l'air

Restant éloigné des habitations, le projet n'aura pas d'impact sonore péjorant significatif.

Le principal effet du projet sur les déplacements étant des reports de trafic, le même effet est attendu pour les émissions de polluants, qui seront localement reportées sur des zones peu habitées.

## 2.4 Analyse des variantes et justification du parti retenu

Les différentes solutions étudiées pour la suppression du passage à niveau portent sur le franchissement routier (quatre variantes présentées) et sur le franchissement par les piétons et les cyclistes (cinq variantes présentées). Une rapide analyse multicritères conduit au choix retenu. Les raisons avancées pour justifier ce choix reposent sur l'ambition d'assurer de bonnes conditions de circulation sur la RD 106, de ne pas détruire d'habitation, de ne pas installer d'ouvrage hydraulique dans le cours d'eau de l'Ille, de limiter les effets sur les zones humides et les habitats naturels et d'assurer une meilleure intégration paysagère.

Le choix de réaliser le viaduc sur une longueur de 240 mètres alors que la longueur initialement envisagée était de 160 mètres permet d'éviter de nombreux impacts sur les boisements humides.

Il apparaît toutefois qu'une des variantes étudiées (variante C), comportant aussi un viaduc de 240 mètres, pourrait éviter plus largement les zones humides. La comparaison des variantes n'étant que qualitative, le lecteur ne dispose pas d'informations suffisamment étayées pour être convaincu que le choix réalisé est de moindre impact.

***L'Ae recommande de compléter la comparaison des variantes par la mention des superficies détruites pour chacune d'elles.***

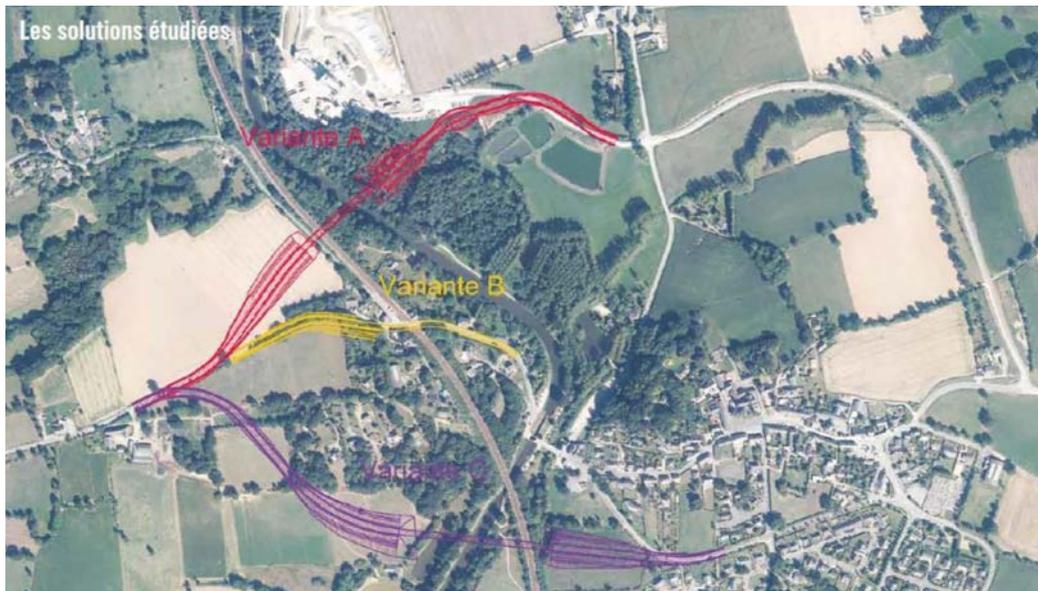


Figure 5 : Principales variantes étudiées (source : étude d'impact)

## 2.5 Effets cumulés

L'étude des effets cumulés passe en revue les autres projets connus au sens de l'article R. 122-5 II 4° du code de l'environnement.

Parmi ceux-ci, un projet de zone d'aménagement concerté (ZAC de la Croisée des Chemins) à Saint-Médard-sur-Ille est mentionné, mais non localisé.

***L'Ae recommande de localiser sur une carte l'emplacement de la ZAC de la Croisée des Chemins.***

## 2.6 Suivi des effets du projet et des mesures

Les quatre mesures de suivi prévues comprennent des relevés de la flore des zones humides, d'inventaires des oiseaux, des chauves-souris et des amphibiens à diverses échéances jusqu'à dix ans. Des mesures complémentaires ne semblent pas avoir été prévues en cas de mauvais résultats.

## 2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique offre la concision attendue, mais certains raccourcis produisent un résultat étrange : « Deux lignes de desserte scolaire empruntent la RD 106 et le PN 11. La commune de Saint-Médard-sur-Ille n'est pas desservie par les transports en commun. Une aire de stationnement multimodale est présente au niveau de la halte SNCF. »

L'Ae souligne l'importance de ce résumé pour la complète information du public dès lors qu'il n'est pas spécialisé. Aussi, la refonte du résumé pour prendre en compte les éventuelles modifications de l'étude d'impact doit-elle aboutir à une nouvelle version autoportante.

***L'Ae recommande de procéder à une relecture de mise en cohérence du résumé non technique et de prendre en compte dans celui-ci les recommandations du présent avis.***