

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en
matière d'environnement

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception :

08/06/2012

Dossier complet le :

12/06/2012

N° d'enregistrement :

F-053-12-C-0001

1. Intitulé du projet

GARE DE MONTFORT-SUR-MEU
*Suppression de la Traversée de Voie Piétons par création d'un passage souterrain
accessible aux PMR*

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

RESEAU FERRE DE FRANCE

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale

RHONE, XAVIER, directeur régional
Bretagne - Pays de la Loire

RCS / SIRET

1412228073700310

Forme juridique

EPIC

Joignez à votre demande le document CERFA n° 14734*01

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
7° b)	<i>Création d'un passage souterrain d'une longueur de 17m.</i>

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1

4.1 Nature du projet

Le projet consiste en la suppression d'une TVP et la création d'un passage souterrain destiné aux piétons. Cet aménagement permettra d'assurer le franchissement sécurisé du faisceau ferroviaire entre les 2 quais.

4.2 Objectifs du projet

La traversée en gare des voies ferrées s'effectue à niveau grâce à un passage planchéié. Pour des questions de sécurité liées à la fréquentation de la gare, RFF a décidé de remplacer cette traversée par un passage souterrain permettant la sécurité des voyageurs.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

La méthode retenue est la préfabrication de l'ouvrage en plusieurs tronçons, à proximité des voies. Sa mise en place se fera par grutage lors d'une interruption totale des circulations ferroviaires de 40h, du 18 au 20 mai 2013.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Ouvrage souterrain assurant la liaison entre les 2 quois de la gare.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Déclaration au titre de la loi sur l'eau

Déclaration de projet au titre de l'article L 126-1 du Code de l'environnement.

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Autorisation déclaration de projet.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Superficie globale du projet incluant les zones de chantier	1 600 m ²
longueur du passage souterrain	17 m
largeur	3 m
Hauteur	2,5 m

4.6 Localisation du projet

Adresse

GARE SNCF
1, place de la gare
35160 MONTFORT/MEU

Coordonnées géographiques¹

Long. 01° 56' 56" W Lat. 48° 08' 20" N

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui

Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Uf : usage ferroviaire - voies 1 et 2 de la ligne Rennes - St Briens

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui

Non

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

Plan local d'urbanisme approuvé le 28 mars 2011.

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Par arrêté préfectoral du 17/11/2000, la ligne ferroviaire Rennes - St Briac a été classée en voie bruyante de type 2.
dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<i>Le pont de Brocéliande accueille un site d'intérêt communautaire du réseau Natura 2000 "La Forêt de Paimpont". La gare se situe à plus de 16 km à vol d'oiseau de ce site Natura 2000.</i>
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	No n	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<i>Un pompage des eaux souterraines sera réalisé pendant les travaux de levèvement et de pose des éléments du passage souterrain. Ce pompage sera au maximum d'une semaine.</i>
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<i>Le ouvrage est conçu entièrement étanche et dimensionné pour résister aux pressions hydrostatiques. Il sera fondé sur radier avec une base drainante et avec un enrobage.</i>
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<i>La mise en place du souterrain va engendrer 2 000 m³ de déblais excédentaires avec l'absence de ballast. Ce ballast est quant à lui remis en place pour la réouverture du trafic ferroviaire.</i>
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ce projet de construction du passage souterrain n'induit pas une augmentation significative du bruit résiduel, y compris en phase d'activité. L'impact acoustique est principalement engendré par les circulations ferroviaires.
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les circulations des engins de chantier généreront des vibrations. La gêne induite par les vibrations est très variable et parfois concomitante avec d'autres types de gênes (trafic ferroviaire).
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le chantier va engendrer des poussières, mais des mesures de type occultage seront mis en place si nécessaire.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux zéolithales des escaliers sont récupérées dans un réservoir côté voie 1. L'eau alors pompée est ensuite rejetée dans le réseau d'eaux pluviales de la Ville de Montfort l'Auxerrois.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le transit de personnes au niveau du passage souterrain va entraîner le dépôt de petits déchets tels que emballages plastiques, bouteilles, papiers, mégots, etc... RFF mettra en place des poubelles avec 2 séparations du passage souterrain.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le chantier va générer quelques déchets (palettes, emballages plastiques, ...). Des mesures seront mises en place afin de traiter ces déchets non dangereux.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Cette opération a fait l'objet d'une étude environnementale mai 2012 jointe au présent dossier. Cet aménagement a pour objectif d'améliorer la sécurité en gare de Montfort sur Meu et ainsi être en conformité avec la réglementation en vigueur. Ses travaux prévus 2013 ont été réservés l'année dernière et notamment la coupure de circulation ferroviaire du WE du 18 mai 2013. Sur la base de ces informations, RFF demande que cette opération de sécurité soit dispensée d'une étude d'impact et enquête publique. En effet, cette décision aurait pour conséquence un report de l'opération d'une année afin d'identifier une nouvelle coupure de circulation ferroviaire en concertation avec les entreprises ferroviaires (SNCF, Veolia, CombiWest, ...).

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet
<input checked="" type="checkbox"/>	Un plan de situation 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
<input checked="" type="checkbox"/>	Des photographies datées (2 ans maximum) de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des différentes prises de vue ;
<input checked="" type="checkbox"/>	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;
<input type="checkbox"/>	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
<i>Etude d'environnement - suppression TVP et création d'un passage souterrain (OS142)</i>

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

NANTES

le,

8 JUIN 2012

Signature



Xavier RHONÉ
Directeur régional

LOCALISATION DU SITE

1.1. MONTFORT SUR MEU

Montfort sur Meu (Moñforzh en Breton) est une ville française, située dans le département d'Ille et Vilaine et la région de Bretagne. La ville de Montfort sur Meu est le chef lieu du canton. Ses habitants sont appelés les Montfortais et les Montfortaises.

La commune s'étend sur 14 km² et compte 6 347 habitants depuis le dernier recensement de la population de 2009. La densité de population est de 450,9 habitants par km² sur la commune.

Entourée par les communes de Talensac, La Nouaye et Iffendic, Montfort sur Meu est située à 20 km au Nord Ouest de Bruz la plus grande ville à proximité.

Située à 41 mètres d'altitude, La rivière le Meu, la rivière le Garun sont les principaux cours d'eau qui traversent la commune de Montfort sur Meu.

1.2. SITUATION FERROVIAIRE

La gare de Montfort sur Meu est une gare ferroviaire située sur le territoire de la commune de Montfort sur Meu, dans le département de l'Ille et Vilaine en région Bretagne.

La gare de Montfort sur Meu est située au point kilométrique (PK) 395,5 de la ligne Paris Montparnasse à Brest, entre les gares de Breteil et Montauban de Bretagne.



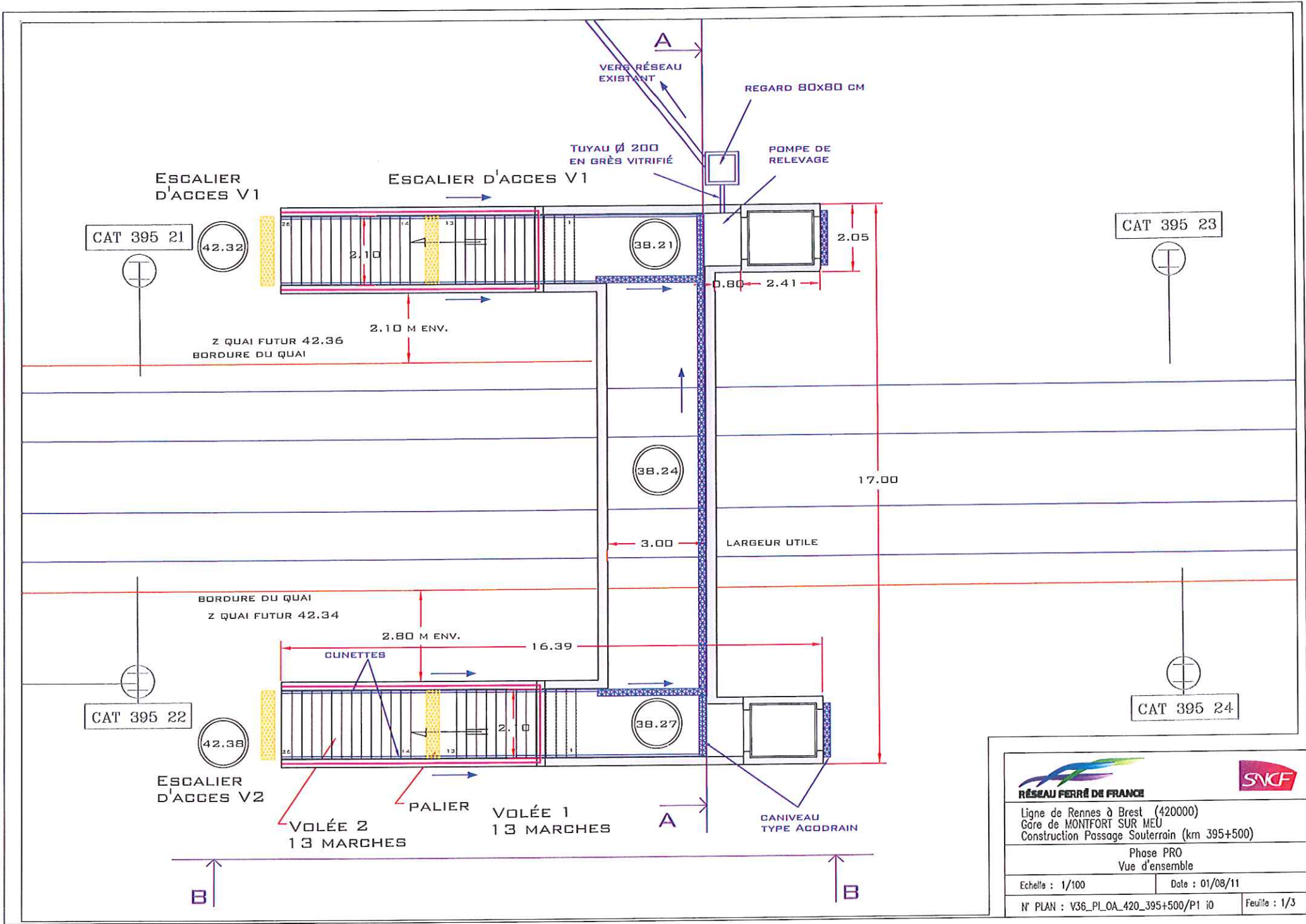
Figure 1: Carte de la Bretagne

La station est mise en service en 1863 par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. C'est aujourd'hui une gare de Réseau ferré de France desservie par des trains express régionaux TER Bretagne circulant entre Rennes et La Brohinière, Saint-Brieuc ou Lamballe. Elle est à 22 km de Rennes.



Figure 2: Vue arienne de la gare de Montfort-sur-Meu (Source : Google Earth)



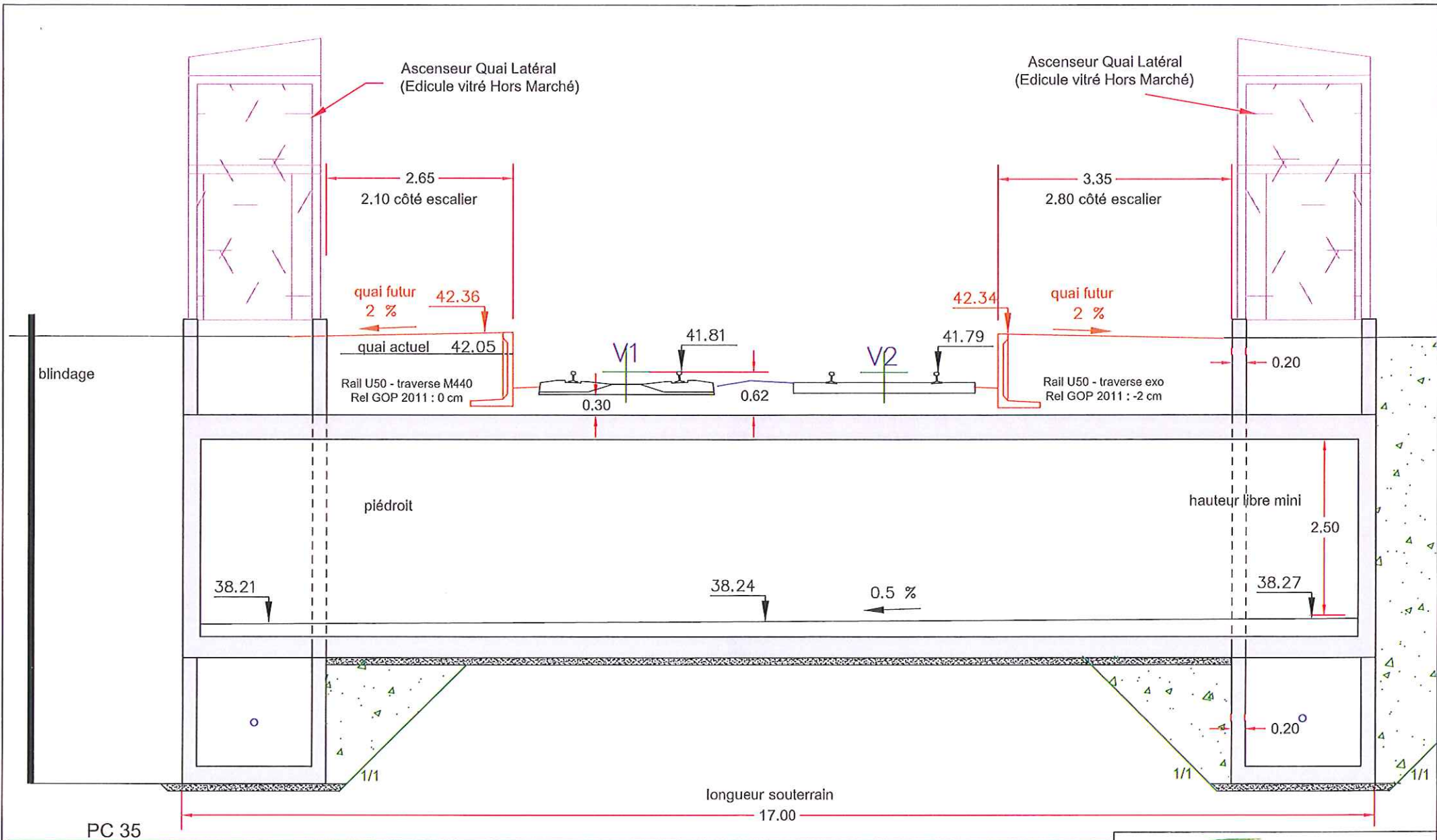


Ligne de Rennes à Brest (420000)
 Gare de MONTFORT SUR MEU
 Construction Passage Souterrain (km 395+500)

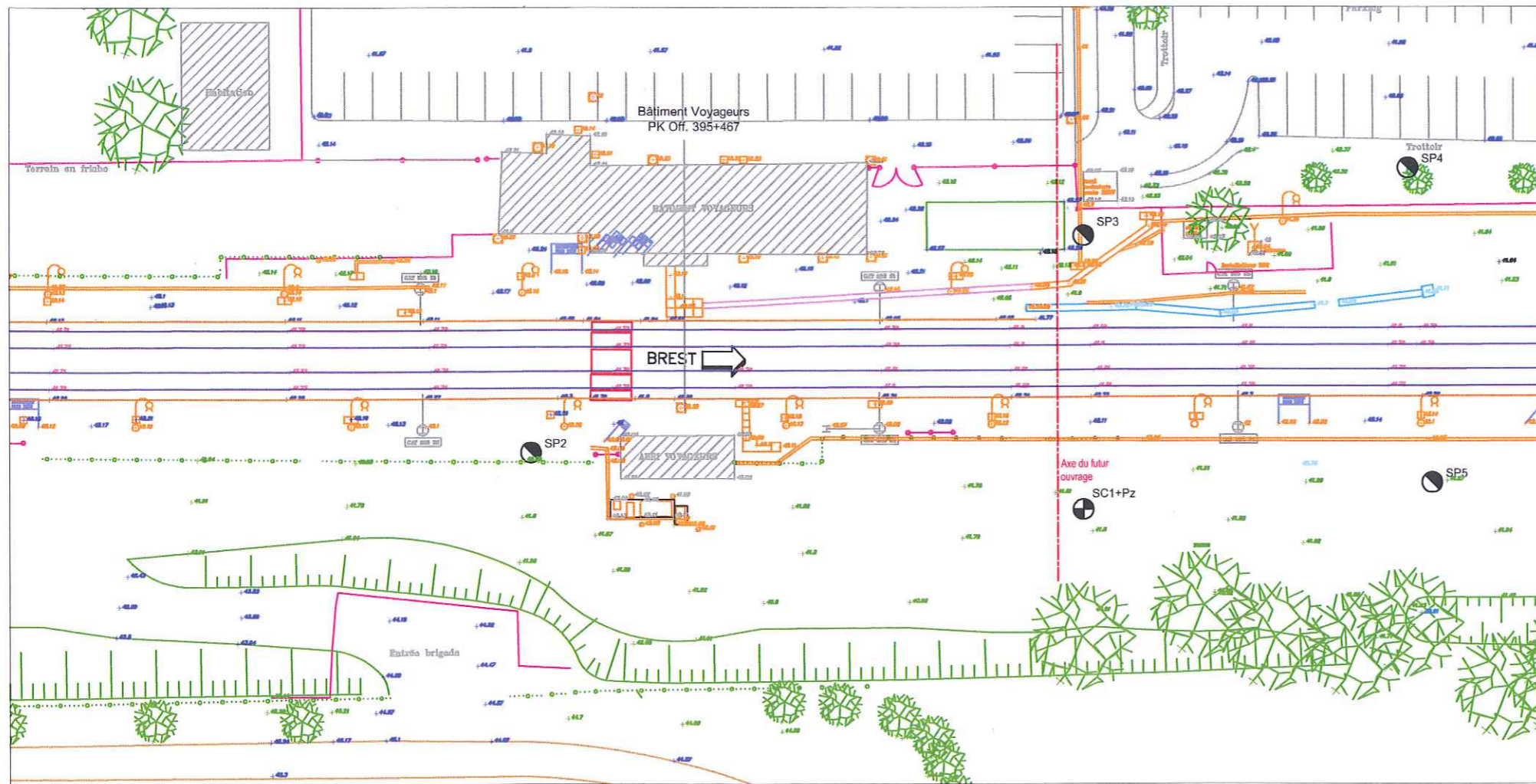
Phase PRO
 Vue d'ensemble

Echelle : 1/100 Date : 01/08/11

N° PLAN : V36_PL_OA_420_395+500/P1 10 Feuille : 1/3

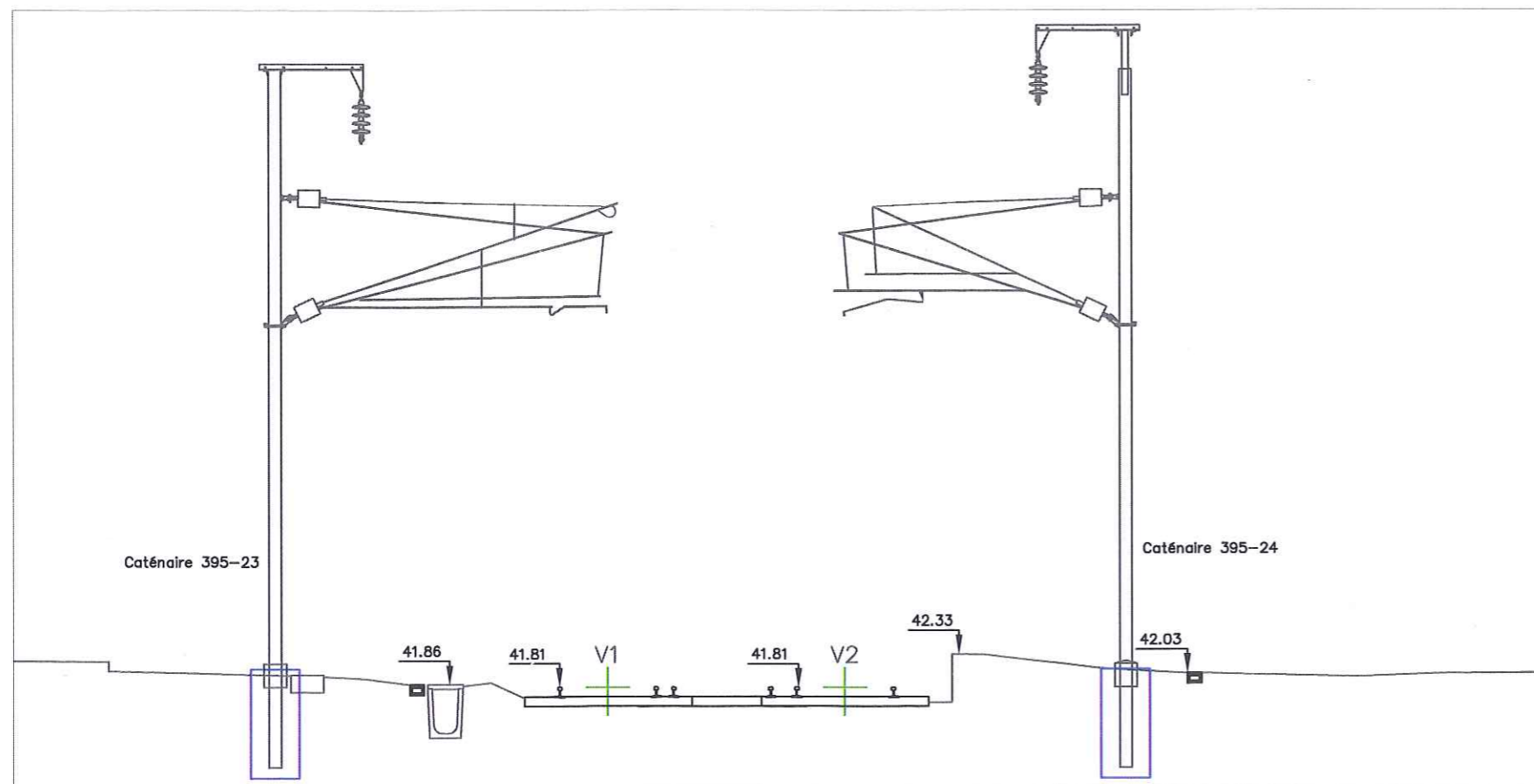


 	
Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Coupe longitudinale A-A	
Echelle : 1/50	Date : 01/08/11
N° PLAN : V36_PL_OA_420_395+500/P2 i0	Feuille : 2/3



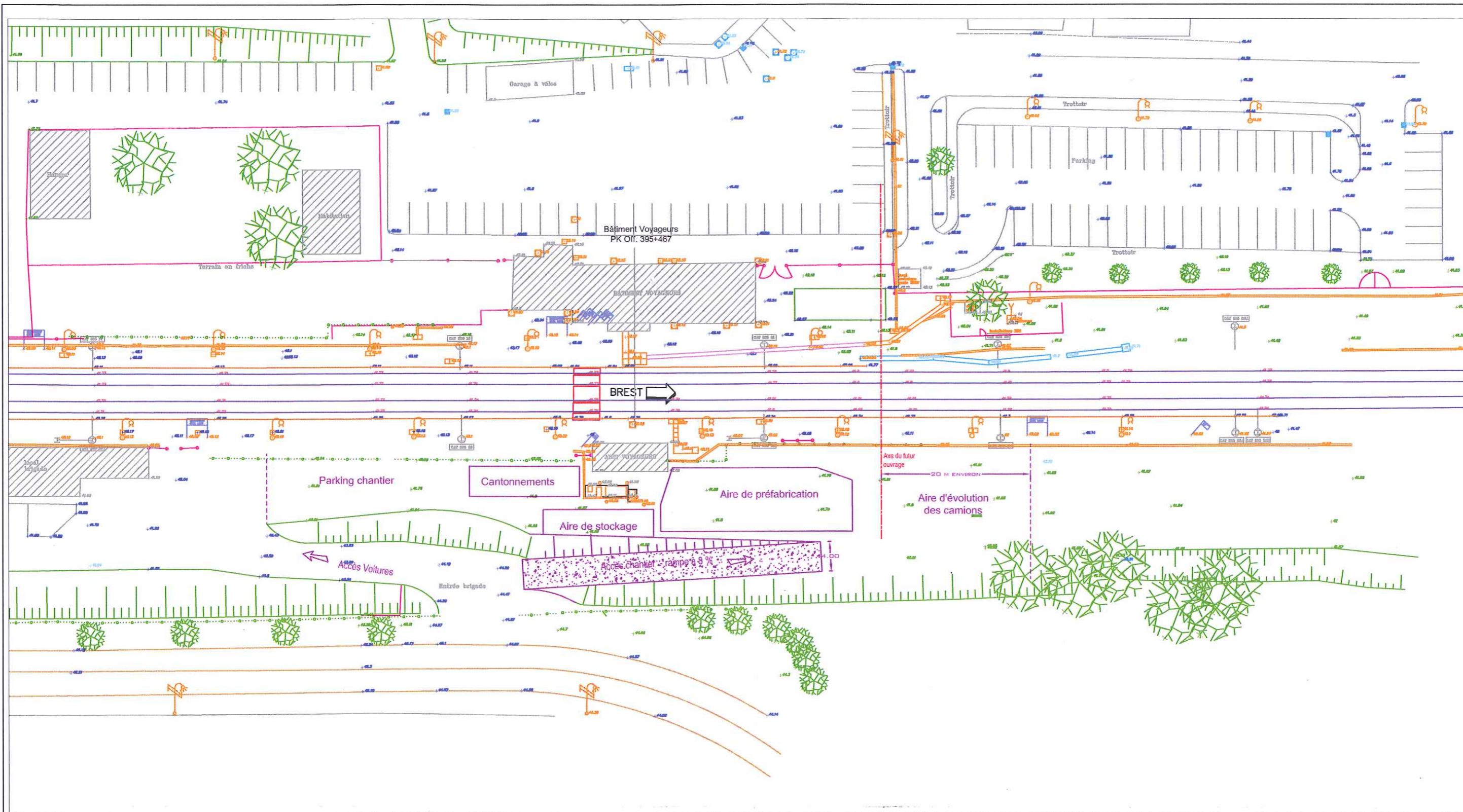
SITUATION INITIALE

ECH : 1/500



ECH : 1/100

 	
Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Phasage des travaux Ouvrage d'Art – Situation Initiale	
Echelle : ---	Date : 23/05/11
N° PLAN : V36_PL_OA_420_395+500/P4 i0	Feuille : 1/10



Ech : 1/500

Légende :


- Phase en cours
- Phase précédente

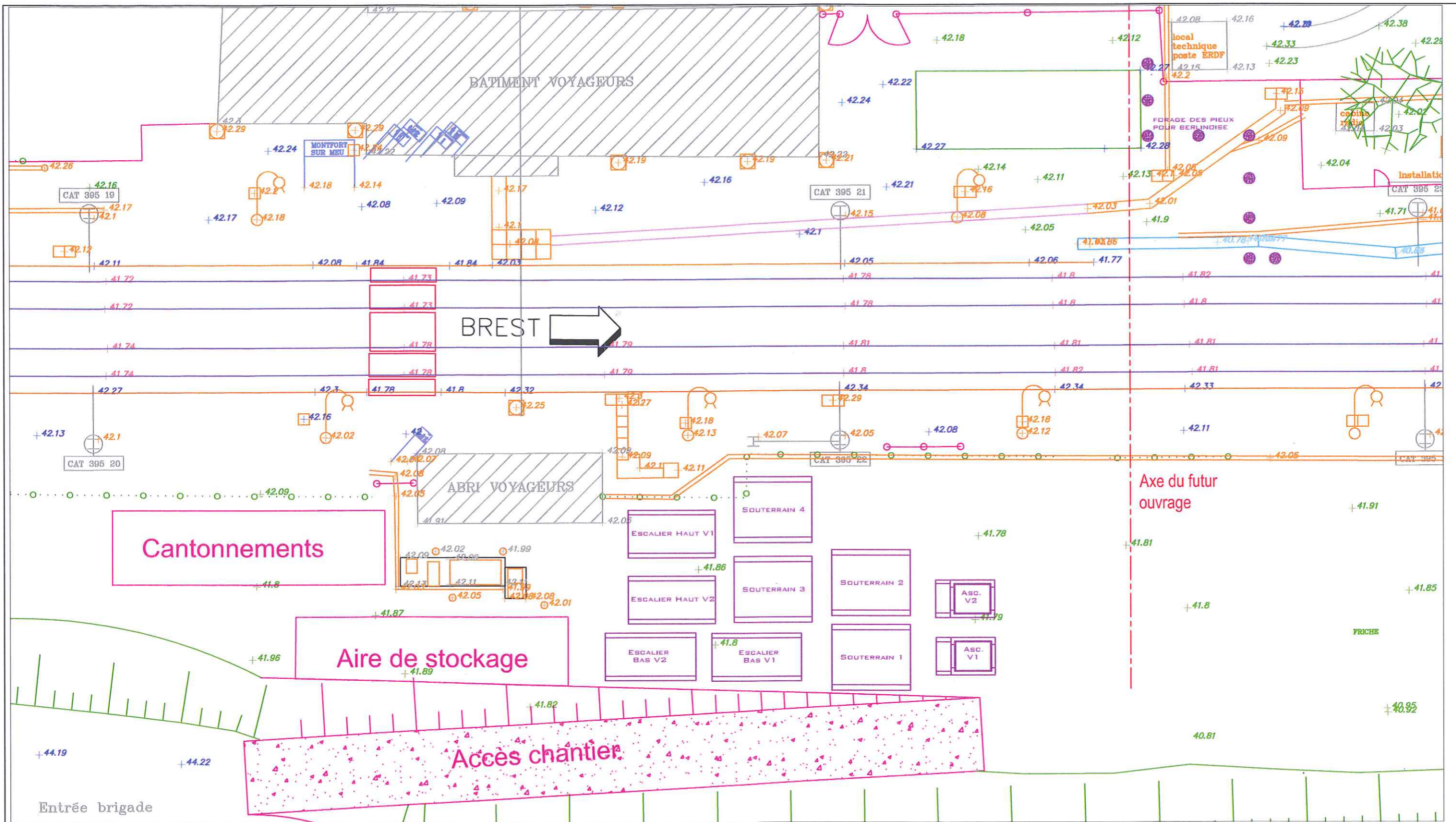
Incidence sur exploitation ferroviaire :

Aucune

Phase 1 : Installation de chantier

- Création de la rampe d'accès
- Amenée des bungalows
- Raccordements aux réseaux divers
- Création de l'aire de préfabrication des éléments du souterrain

 	
Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Phasage des travaux Ouvrage d'Art – Phase 1	
Echelle : 1/500	Date : 23/05/11
N° PLAN : V36_PL_OA_420_395+500/P4 i0	Feuille : 2/10



Ech : 1/200

Phase 2 : Préfabrication des éléments sur le site

- Préfabrication des éléments du cadre
- Préfabrication des escaliers (structure en U)
- Préfabrication des gaines bétons des ascenseurs
- Forage des pieux pour berlinoises côté Voie 1
- Mise en place du rabattement de nappe

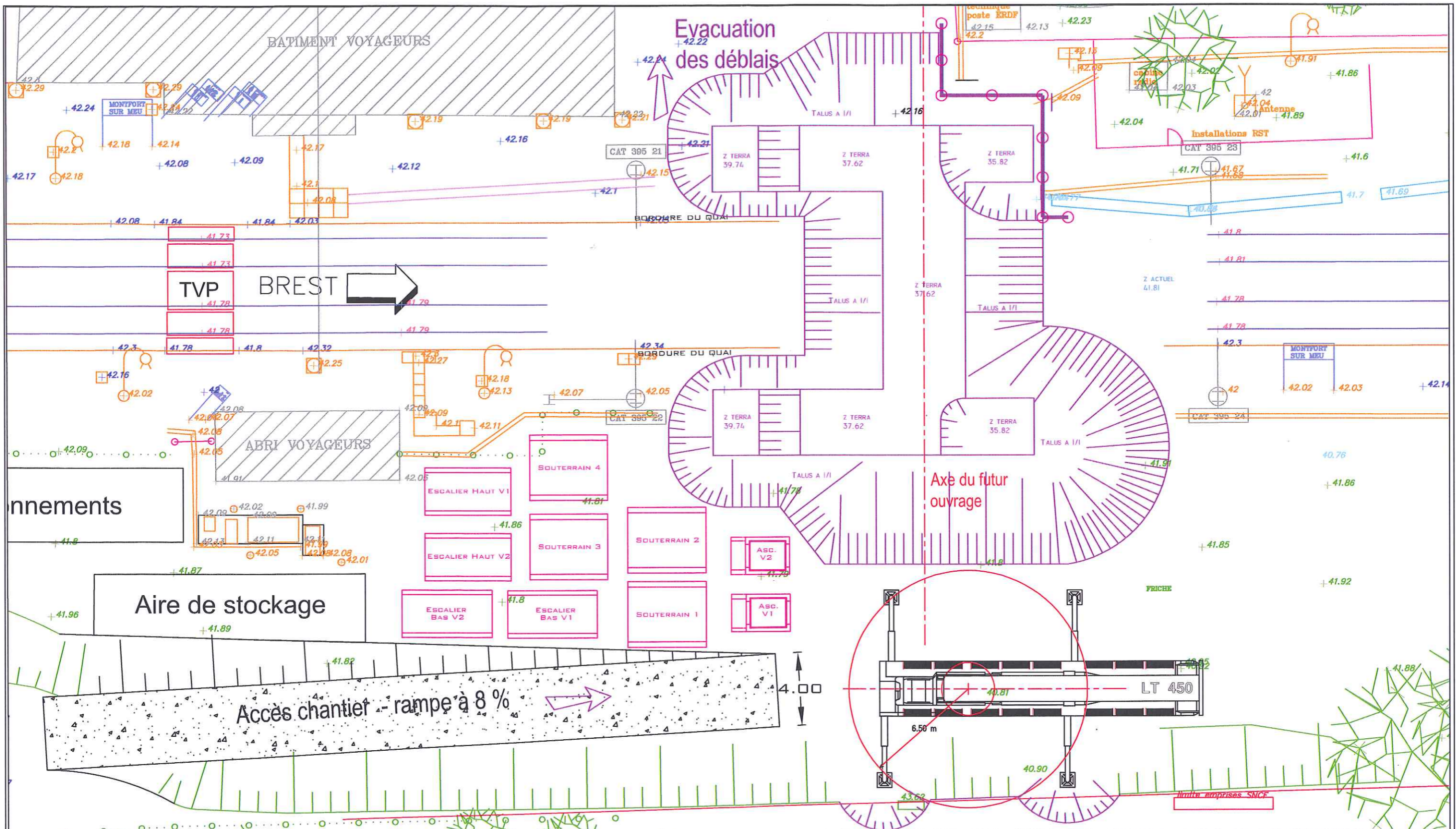
Légende :

- Phase en cours
- Phase précédente

Incidence sur exploitation ferroviaire :

Aucune

 	
Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Phasage des travaux Ouvrage d'Art – Phase 2	
Echelle : 1/200	Date : 23/05/11
N° PLAN : V36_PL_OA_420_395+500/P4 i0	Feuille : 3/10



Légende :

- Phase en cours
- Phase précédente

Incidence sur exploitation ferroviaire :

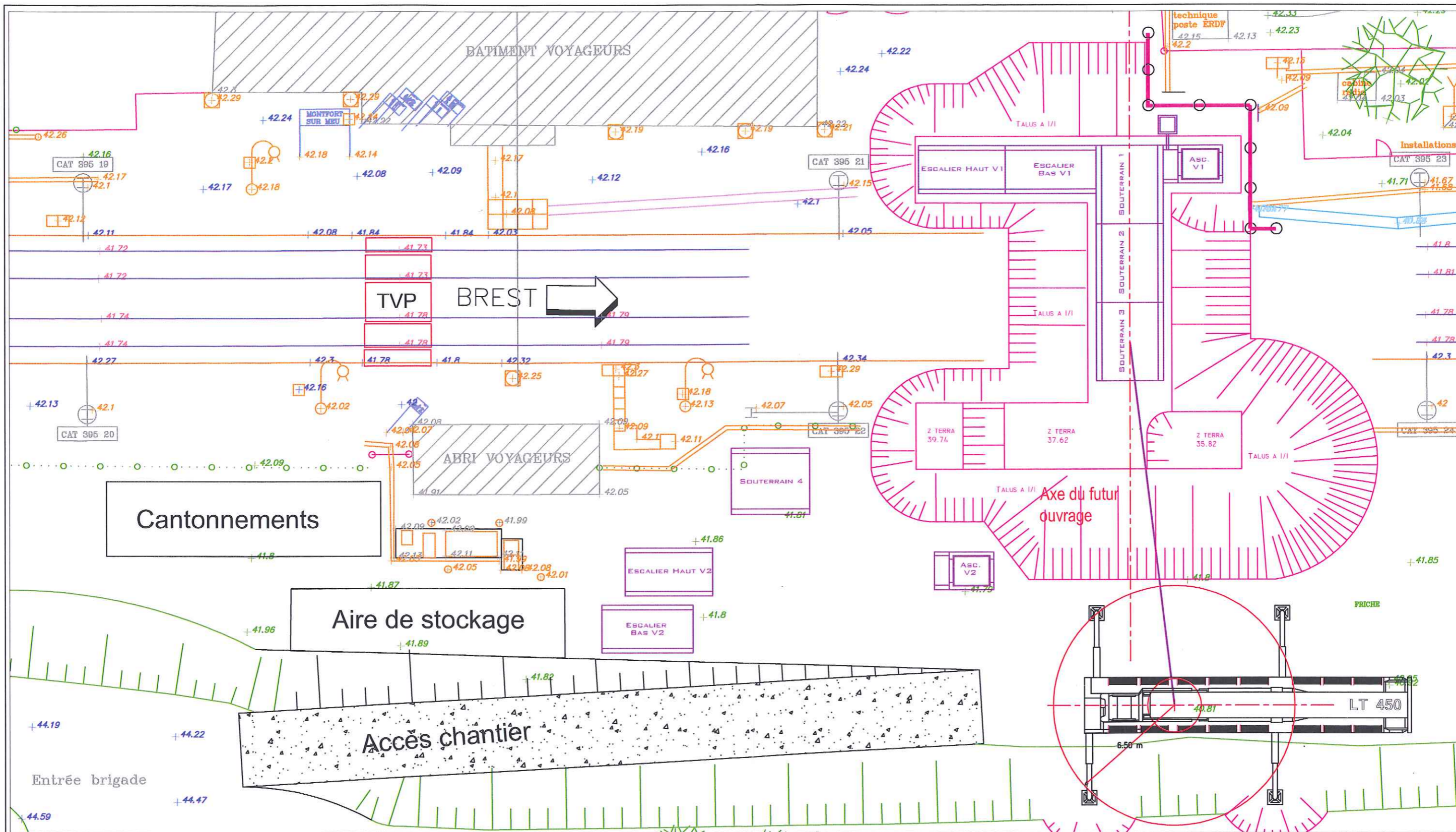
Travaux réalisés lors de la coupure longue

Arrêt des circulations ferroviaires et consignation caténaies

- Phase 3-1 : Mise en place des éléments**
Travaux préparatoires - Terrassement
- Mise en station de la grue avec terrassement
 - Dévoisement des réseaux existants (hors lot OA)
 - Dépose des équipements dans la zone de terrassement (hors lot OA)
 - Dépose des voies (hors lot OA)
 - Terrassement - blindage

Ech : 1/200

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Phasage des travaux Ouvrage d'Art - Phase 3-1	
Echelle : 1/200	Date : 23/05/11
N° PLAN : V36_PL_OA_420_395+500/P4 i0	Feuille : 4/10



Ech : 1/200

Légende :

- Phase en cours
- Phase précédente

Incidence sur exploitation ferroviaire :

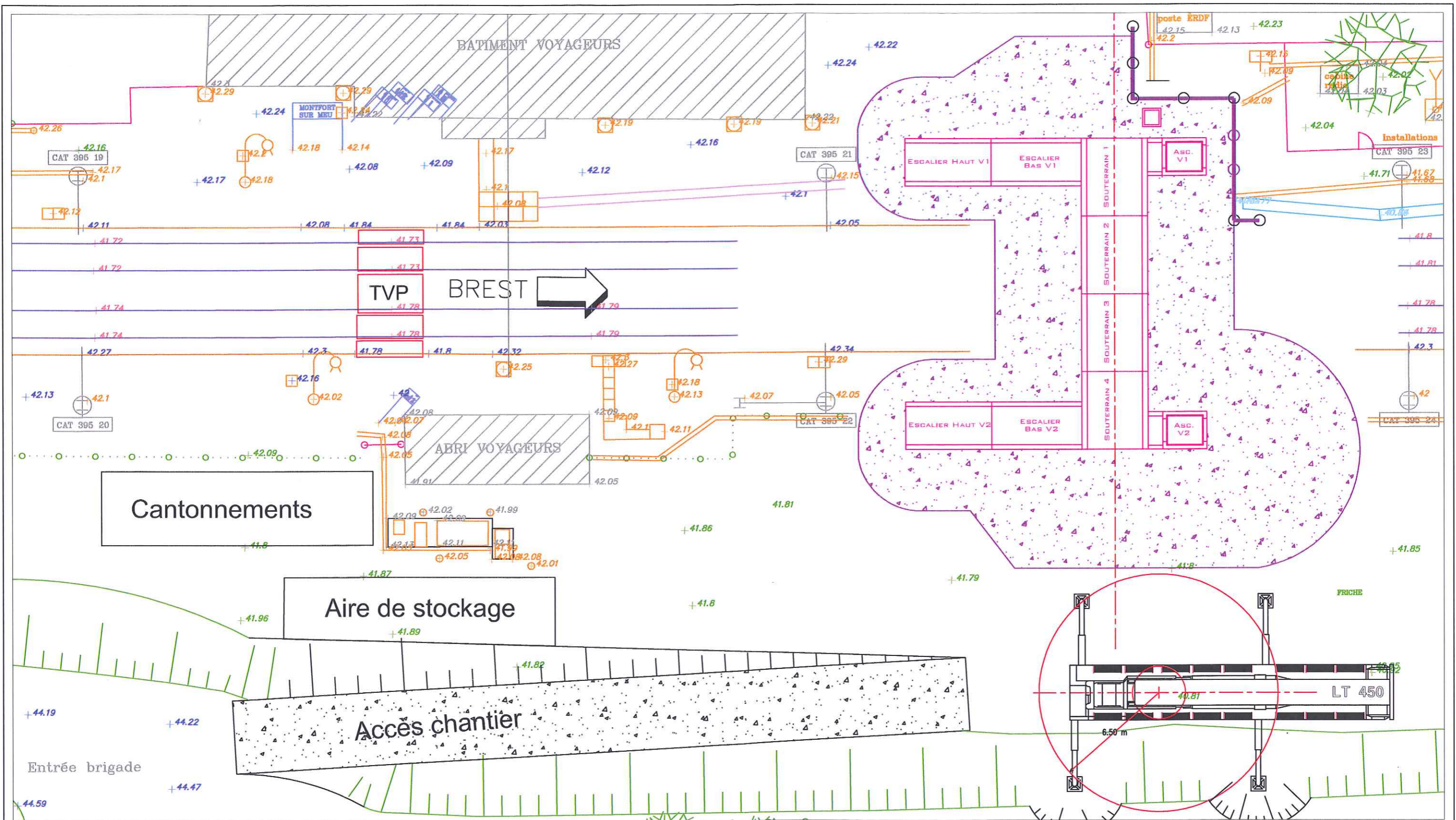
Travaux réalisés lors de la coupure longue
 Arrêt des circulations ferroviaires et consignation caténares

Phase 3-2 : Mise en place des éléments

Opérations de grutage

- Pose des cadres du souterrain
- Pose des escaliers
- Pose des gaines d'ascenseurs

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Phasage des travaux Ouvrage d'Art - Phase 3-2	
Echelle : 1/200	Date : 25/05/11
N° PLAN : V36_PI_OA_420_395+500/P4 i0	Feuille : 5/10



Ech : 1/200

Phase 3-3 : Mise en place des éléments
Remblaiement à l'arrière des éléments

- Pose du dispositif d'assainissement
- Remblaiement de la fouille jusqu'au niveau de la plate-forme ferroviaire
- Pose des murettes des quais V1 et V2
- Dépose des parties supérieures du blindage côté voie 1 (recépage des têtes des pieux des berlinoises)

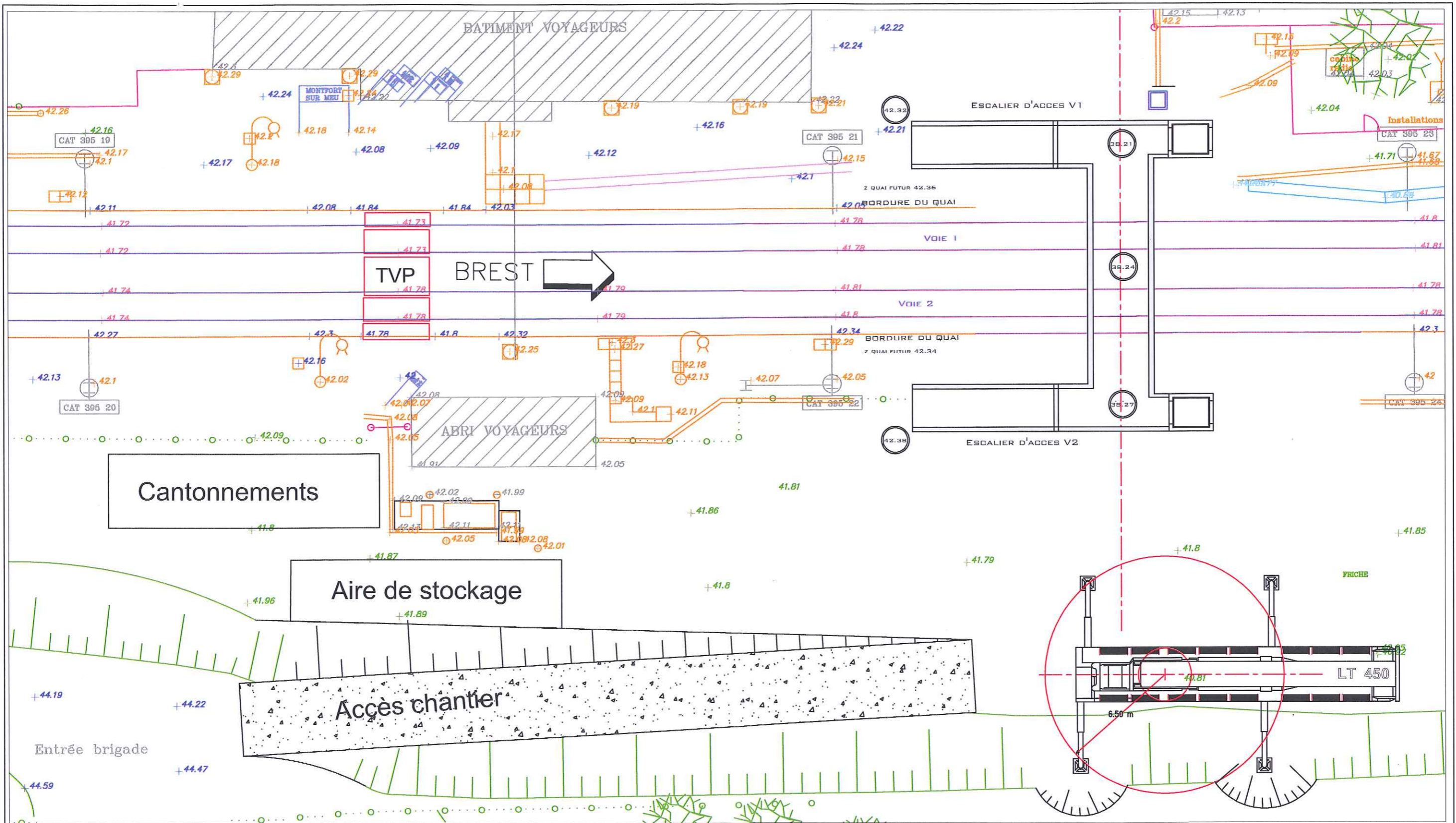
Légende :

- Phase en cours
- Phase précédente

Incidence sur exploitation ferroviaire :

Travaux réalisés lors de la coupure longue
Arrêt des circulations ferroviaires et consignation caténaires

 	
Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Phasage des travaux Ouvrage d'Art - Phase 3-3	
Echelle : 1/200	Date : 23/05/11
N° PLAN : V36_PL_OA_420_395+500/P4 i0	Feuille : 6/10



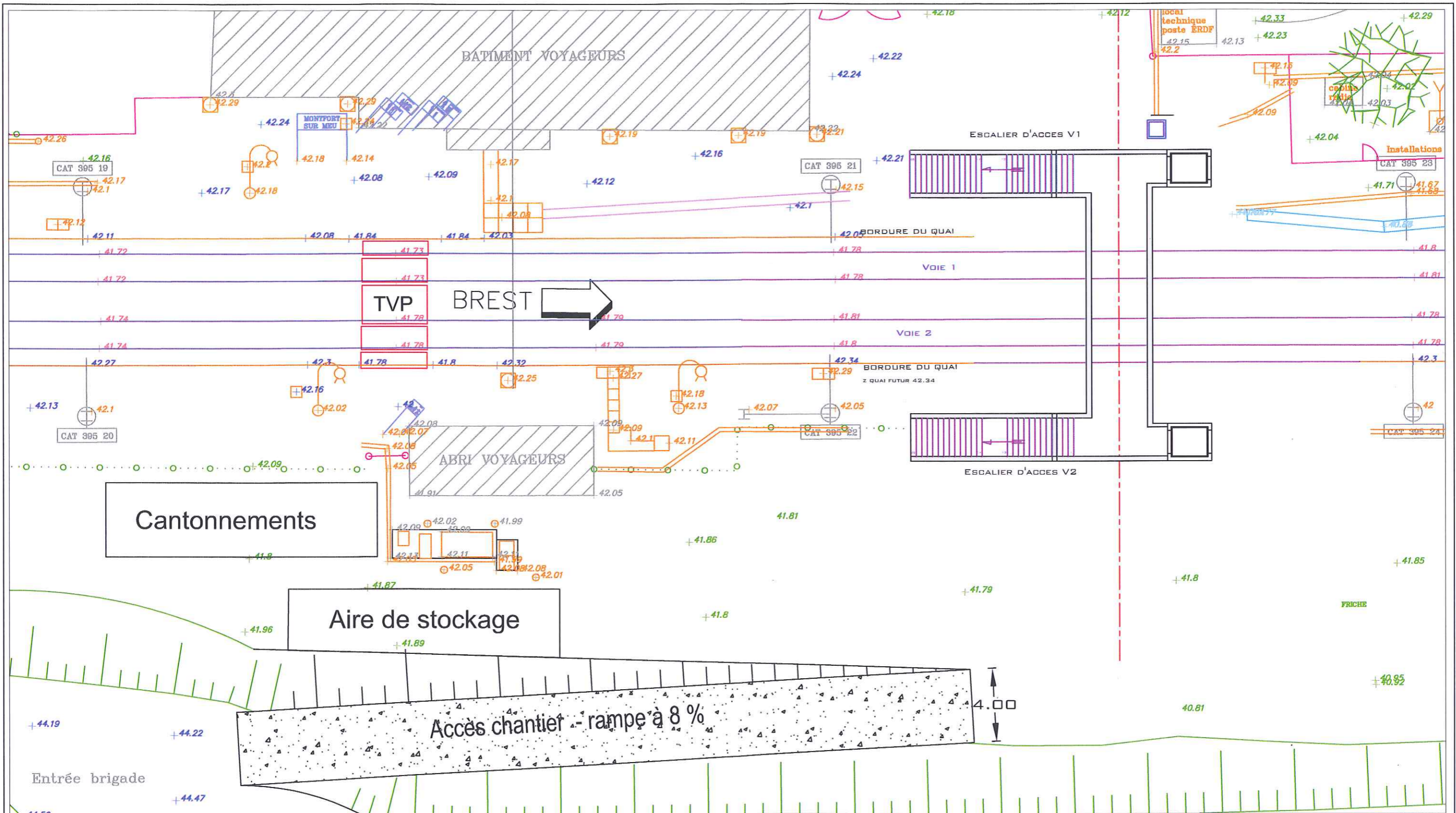
Ech : 1/200

Légende :
 Phase en cours
 Phase précédente

Incidence sur exploitation ferroviaire :
 Travaux réalisés lors de la coupure longue
 Arrêt des circulations ferroviaires et consignation caténaires

- Phase 3-4 : Mise en place des éléments**
Finitions pour reprise des circulations
- Remise en place des réseaux existants (hors lot OA)
 - Finition des quais (bitume, bandes podotactiles..) (hors lot OA)
 - Reprise des voies (hors lot OA)
- Reprise des circulations ferroviaires

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Phasage des travaux Ouvrage d'Art - Phase 3-4	
Echelle : 1/200	Date : 23/05/11
N° PLAN : V36_PL_OA_420_395+500/P4 i0	Feuille : 7/10



Ech : 1/200

Phase 4-1 : Finitions Travaux OA

- Dépose de la grue
- Réalisation des marches d'escaliers
- Réalisation de la forme en béton dans le souterrain
- Mise en place des revêtements et peinture anti-graffiti
- Mise en place des équipements (dalles podotactiles, mains courantes, garde corps RM8, éclairage ..)

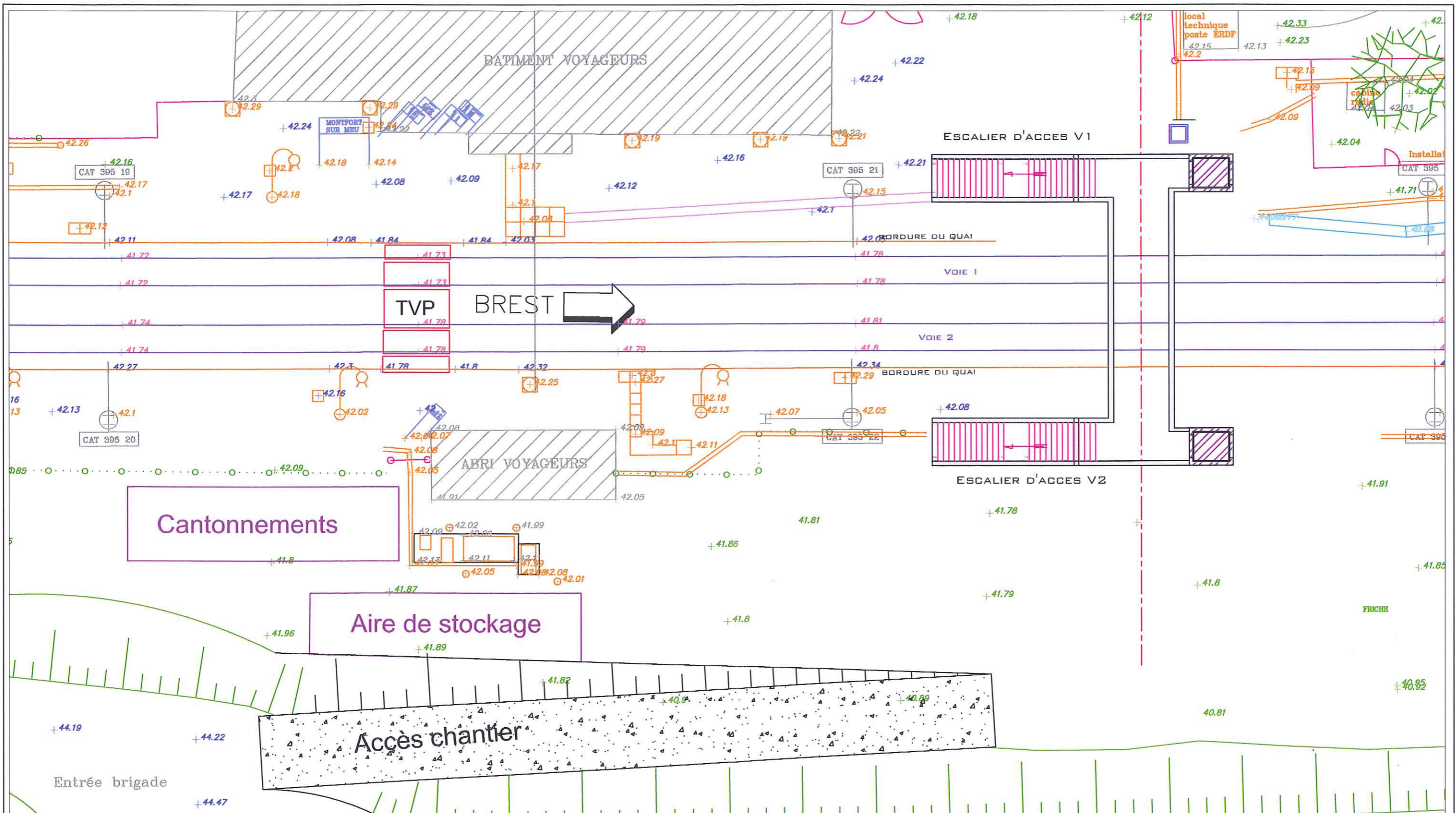
Légende :

- Phase en cours
- Phase précédente

Incidence sur exploitation ferroviaire :

Aucune

 	
Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Phasage des travaux Ouvrage d'Art - Phase 4-1	
Echelle : 1/200	Date : 23/05/11
N° PLAN : V36_PI_OA_420_395+500/P4 i0	Feuille : 8/10



Ech : 1/200

Phase 4-2 : Finitions Travaux
Travaux hors lot OA

- Pose des gaines supérieures des ascenseurs
- Pose et réglage des cabines d'ascenseurs
- Finitions diverses (quais, réseaux ...)
- Repli du chantier

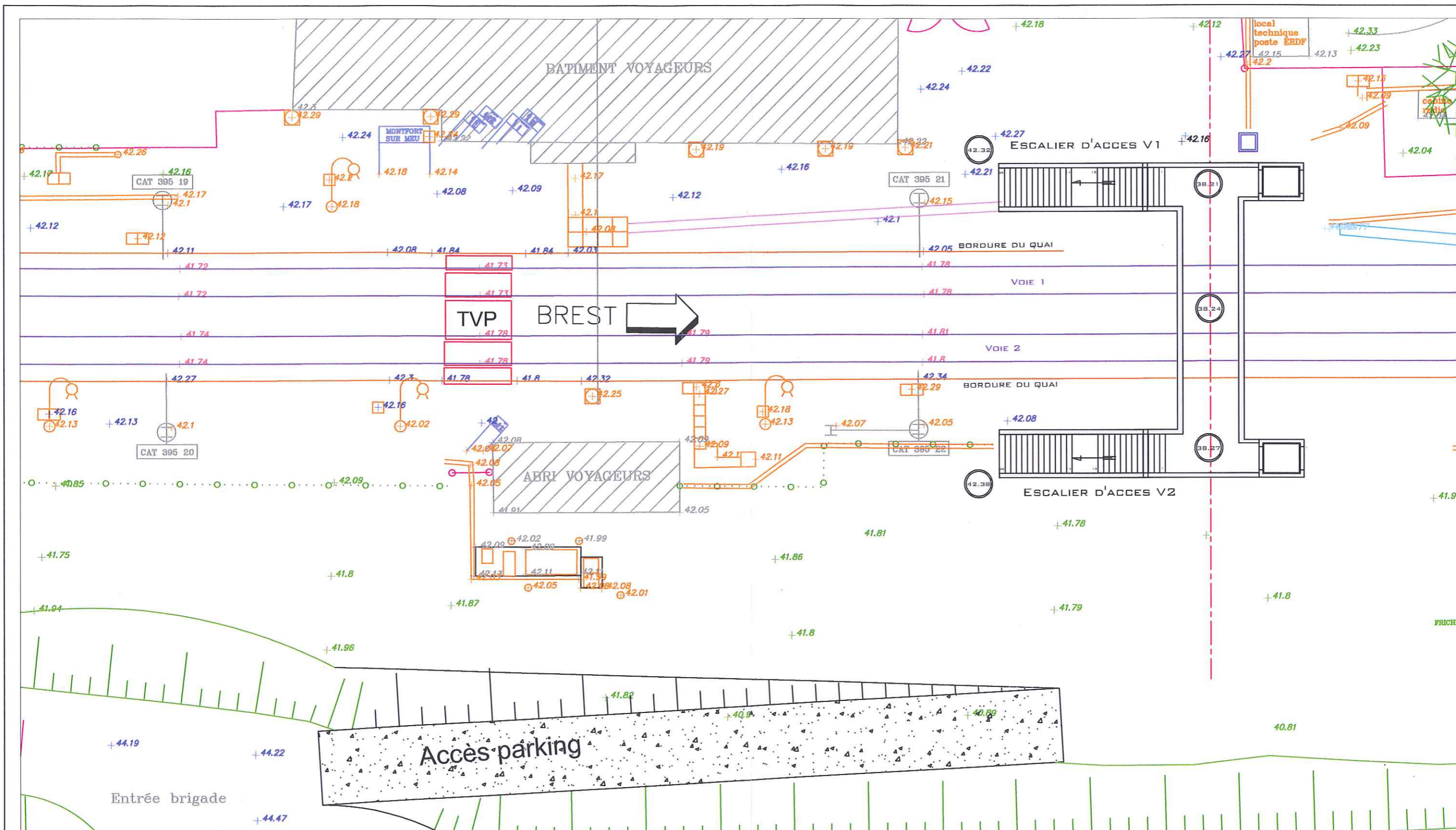
Légende :

- Phase en cours
- Phase précédente

Incidence sur exploitation ferroviaire :

Interception des circulations et consignation caténaire pour la pose des gaines supérieures des ascenseurs

 	
Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Phasage des travaux Ouvrage d'Art - Phase 4-2	
Echelle : 1/200	Date : 23/05/11
N° PLAN : V36_PL_OA_420_395+500/P4 i0	Feuille : 9/10



Ech : 1/200

 	
Ligne de Rennes à Brest (420000) Gare de MONTFORT SUR MEU Construction Passage Souterrain (km 395+500)	
Phase PRO Phasage des travaux Ouvrage d'Art - Situation Finale	
Echelle : 1/200	Date : 23/05/11
N° PLAN : V36_PL_OA_420_395+500/P4 i0	Feuille : 10/10



**SNCF
CAI ATLANTIQUE
11 RUE BLAISE PASCAL
37 000 TOURS**

—————
CREATION DE PASSAGE SOUTERRAIN

MONTFORT (35)

—————
ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

FICHER : W:\ENVIRONNEMENT\DOSSIERS EN COURS\ETUDE IMPACT\11ME283BA_ETUDE IMPACT_SNCF_35 MONTFORT SUR ME\UDO1 ET SES ANNEXES

N° DOSSIER	11	ME	283	B	a	ENV	LB	LB	PIECE	1/1	AGENCE	MARSEILLE
11/05/12	XXXX	A. BRUN	A. BRUN	S. GORI	69 + ann	PROVISOIRE 3						
28/02/12	XXXX	A. BRUN	A. BRUN	S. GORI	50 + ann	PROVISOIRE 2						
06/02/12	XXXXX	A. BRUN	A. BRUN	S. GORI	52 + ann	PROVISOIRE 1						
DATE	CHRONO	REDACTEUR	CHEF DE PROJET	SUPERVISEUR	nb. pages	MODIFICATIONS - OBSERVATIONS						

SOMMAIRE

CONTEXTE ET OBJECTIFS	7
1.1. CONTEXTE	7
1.2. OBJECTIFS	7
1.3. TEXTES REGLEMENTAIRES, METHODES ET DIFFICULTES TECHNIQUES ET SCIENTIFIQUES	7
1.4. AUTEURS ET CONTRIBUTEURS	8
1.5. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	8
RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT	9
1.1. INTRODUCTION	10
1.2. PRESENTATION DU PROJET	10
1.3. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT PENDANT LA PHASE CHANTIER	10
1.4. IMPACT SUR L'EAU	13
1.5. IMPACT SUR LE SOL ET LES EAUX SOUTERRAINES	14
1.6. IMPACT SUR L'AIR	14
1.7. IMPACT SUR LES ODEURS	14
1.8. IMPACT SUR LE NIVEAU SONORE	14
1.9. IMPACT SUR LES DECHETS	14
1.10. INCIDENCES SUR LA CIRCULATION ET LES TRANSPORTS	14
1.11. IMPACTS SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE	14
1.12. IMPACTS SUR LA FAUNE ET LA FLORE	14
1.13. IMPACTS SUR LA SANTE	15
1.14. ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE	16
1.15. ANALYSE DES EFFETS POSITIFS	18
1.16. ANALYSE DES EFFETS CUMULES	18
1.17. MOTIVATION DU PROJET RETENU	18
1.18. COMPATIBILITE AUX DOCUMENTS LOCAUX OPPOSABLES	19
PREMIERE PARTIE : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	21
1. LOCALISATION DU SITE	22
1.1. MONTFORT SUR MEU	22
1.2. SITUATION FERROVIAIRE	22
1.3. CARTES ET PLANS	23
2. DONNEES CLIMATIQUES	24
2.1. GENERALITE SUR LE CLIMAT	24
2.2. TEMPERATURES	24
2.3. PRECIPITATIONS	24
3. ENVIRONNEMENT NATUREL	25
3.1. TOPOGRAPHIE	25
3.2. SISMICITE	26
3.3. Foudre	26
3.4. DONNEES GEOLOGIQUES	27
3.4.1. Contexte régional	27
3.4.2. Contexte local	27
3.5. CONTEXTE GEOTECHNIQUE	30
3.5.1. Contexte régional	30
3.5.2. Contexte local	31
3.6. HYDROGRAPHIE	31
3.7. HYDROLOGIE	32
3.7.1. Surveillance du risque inondation en Bretagne	32
3.7.2. Atlas des Zones inondables (AZI)	32
3.7.3. Implantation urbaine en zone inondable	33
3.8. HYDROGEOLOGIE	34
3.8.1. Contexte régional	34
3.8.2. Contexte local	36

3.9.	QUALITE DE L'AIR	37
3.9.1.	Mesure	37
3.9.2.	Information	37
3.9.3.	Etudes	38
3.10.	BRUIT ET VIBRATIONS	38
3.11.	PATRIMOINE NATUREL	39
3.11.1.	ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique)	39
3.11.2.	ZICO (Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux)	39
3.11.3.	Natura 2000	40
3.11.4.	ZPS (Zones de Protection Spéciales)	40
3.11.5.	Arrêtés de protection de biotope	40
3.11.6.	Espèces animales et végétales protégées	41
3.11.7.	Continuités écologiques	42
4.	ENVIRONNEMENT HUMAIN	43
4.1.	CONTEXTE ECONOMIQUE DE MONTFORT SUR MEU	43
4.2.	IMPLANTATION HUMAINE A MONTFORT SUR MEU	43
4.2.1.	Evolution démographique	43
4.3.	ETABLISSEMENT RECEVANT DU PUBLIC	44
4.4.	PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE	45
4.4.1.	Patrimoine historique	45
4.4.2.	Les sites et espace naturels	46
4.4.3.	Patrimoine religieux	46
4.5.	ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL ET AGRICOLE	47
4.6.	INFRASTRUCTURE	47
4.6.1.	Réseau routier	47
4.6.2.	Réseau ferroviaire	47
4.6.3.	Réseau aérien	48
4.6.4.	Réseau fluvial	48
4.6.5.	Voies navigables	48
SECONDE PARTIE : ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT		49
1.	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PASSAGE SOUTERRAIN	50
2.	IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT PENDANT LA PHASE CHANTIER	51
2.1.	PLANIFICATION DU PROJET	51
2.2.	NATURE DES IMPACTS	52
2.3.	PROPRETE DU CHANTIER	52
2.4.	GESTION DES DECHETS	53
2.5.	DECHETS SANITAIRES	53
2.6.	STOCKAGE DES PRODUITS ET DECHETS DANGEREUX	53
2.7.	POLLUTION DES SOLS ET SOUS-SOL	53
2.8.	GESTION DES EAUX	54
2.9.	IMPACT SUR LES SOLS	55
2.10.	EMISSIONS GAZEUSES ET POUSSIÈRES	55
2.11.	IMPACTS DES TRAFICS DE CAMIONS ET D'ENGINS DE CHANTIER	55
2.12.	IMPACTS DES TRAFICS FERROVIAIRES	56
2.13.	EMISSIONS SONORES ET VIBRATIONS	56
2.14.	IMPACT VISUEL	56
3.	IMPACTS SUR L'EAU	57
3.1.	CONSOMMATION ET UTILISATION	57
3.2.	IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT	57
3.3.	MOYEN MIS EN OEUVRE POUR LIMITER L'IMPACT SUR L'EAU	57
4.	IMPACTS SUR LE SOL ET LES EAUX SOUTERRAINES	58
4.1.	IMPACTS POSSIBLES SUR LE SOL ET LE SOUS-SOL	58
4.2.	MOYEN MIS EN OEUVRE POUR LIMITER L'IMPACT SUR LE SOL ET LES EAUX SOUTERRAINES	58

5. IMPACTS SUR L'AIR	58	
6. IMPACTS SUR LES ODEURS	58	
7. IMPACTS SUR LE NIVEAU SONORE	59	
7.1. VALEURS REGLEMENTAIRES		59
7.2. SOURCES SONORES		59
8. IMPACTS SUR LES DECHETS	59	
8.1. IDENTIFICATION DES DECHETS		59
8.2. MOYEN MIS EN OEUVRE POUR LIMITER L'IMPACT SUR LES DECHETS		59
9. INCIDENCES SUR LA CIRCULATION ET LES TRANSPORTS	60	
10. IMPACTS SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE	60	
11. IMPACTS SUR LA FAUNE ET LA FLORE	60	
12. IMPACTS SUR LA SANTE	60	
12.1. IDENTIFICATION DES DANGERS		60
12.1.1. Emissions de polluants atmosphériques du trafic routier		60
12.1.2. Emissions de poussière en phase travaux		61
12.1.3. Produits phytosanitaires de désherbage		61
12.1.4. Produits polluants émis accidentellement		61
12.1.5. Emissions sonores (phase chantier, phase utilisation)		61
12.1.6. Vibration		61
12.2. GESTION DES DANGERS SUR LA SANTE HUMAINE		61
12.2.1. Emissions de polluants atmosphériques du trafic routier		61
12.2.2. Produits phytosanitaires de désherbage		62
12.2.3. Produits polluants émis accidentellement		62
12.2.4. Emissions de poussière en phase travaux		62
12.2.5. Emissions sonores (phase chantier, phase utilisation)		62
12.2.6. Vibration		63
13. ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE	64	
13.1. PREAMBULE		64
13.2. METHODOLOGIE		64
13.3. AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE		64
13.4. EFFETS SUR LA SECURITE		65
13.5. INCIDENCE DU PROJET SUR LES NIVEAUX DE BRUIT		65
13.6. INCIDENCE DU PROJET SUR LA POLLUTION DE L'AIR, L'EFFET DE SERRE		65
13.7. GESTION ENERGETIQUE		65
13.7.1. Consommation et utilisations		65
13.7.2. Impacts sur l'environnement		66
13.7.3. Moyens mis en œuvre pour limiter l'impact		66
13.8. CONCLUSION		66
14. ANALYSE DES EFFETS POSITIFS	66	
15. ANALYSE DES EFFETS CUMULES	66	
16. MOTIVATION DU PROJET RETENU	66	
17. COMPATIBILITE AUX DOCUMENTS LOCAUX OPPOSABLES	68	
17.1. Plan Local d'Urbanisme		68

17.2.	Plans de déplacements urbains	68
17.3.	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux	68

FIGURES

Figure 1: Carte de la Bretagne	22
Figure 2: Vue arienne de la gare de Montfort-sur-Meu (Source : Google Earth).....	23
Figure 3 Vue aérienne, relevés topographiques (Source : cartes-topographique.fr)	25
Figure 4 : Zonage sismique en vigueur jusqu'au 1er mai 2011	26
Figure 5 : Nouveau zonage sismique de la France (entrée en vigueur le 1er mai 2011)	26
Figure 6: Carte géologique simplifiée (Source : Notice explicative BRGM – Annexe 2).....	28
Figure 7: Carte géologique imprimée 1/50 000 (Source : BRGM).....	29
Figure 8: Carte des principales carrières en Bretagne (Source : DREAL Bretagne)	30
Figure 9: Carte des risques inondation en Ile-et-Vilaine (Source : prim.net)	33
Figure 10: Carte des risques inondation proche Montfort-sur-Meu (Source : prim.net).....	33
Figure 12: Inondations nappes (Source : BRGM).....	36
Figure 13: Carte des parcs d'activités de Montfort sur Meu (Source : Montfort communauté – Annexe 9)...	47

TABLEAU

Tableau 1 : Relevé des températures (Source : Météo France – Rennes Saint Jacques).....	24
Tableau 2 : Relevé des précipitations (Source : Météo France – Rennes Saint Jacques).....	24
Tableau 3 : Identification des forages (Source : ADES).....	36
Tableau 4: Nombre retenu à partir de 1962 (Source: Cassini et Insee)	43
Tableau 5: Valeurs réglementaires des niveaux sonores	59

CONTEXTE ET OBJECTIFS

1.1. CONTEXTE

Le projet de Réseau ferré de France consiste à réaliser en gare de Montfort sur Meu, un passage souterrain sous les voies 1 et 2, rendu accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) par des rampes.

Le passage souterrain dégagera une hauteur libre de 2,50 m, une largeur intérieure de 3,00 m et une longueur de 26,7 m. En plus des deux escaliers, deux ascenseurs type KONE, charge de 630 kilos seront installés.

La traversée à niveau des voies principales ne sera supprimée qu'après la mise en service du passage.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une Etude d'Impact Environnemental (EIE) selon le point 5.b de l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement (création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux).

1.2. OBJECTIFS

Afin d'évaluer dans les meilleures conditions les effets engendré par le projet sur l'environnement, la société Réseau ferré de France a sollicité l'assistance de la société ERG pour réaliser l'Etude d'Impact Environnemental du projet.

L'étude d'impact se décompose en deux parties :

- dans la première partie, intitulée « analyse de l'état initial » du site, on s'attache à analyser, les données ayant trait à l'environnement, afin d'en déduire la sensibilité du milieu ;
- dans la seconde partie, on s'attache à évaluer l'impact du projet sur son environnement et à décrire les mesures prises afin de réduire les éventuelles nuisances.

1.3. TEXTES REGLEMENTAIRES, METHODES ET DIFFICULTES TECHNIQUES ET SCIENTIFIQUES

Les principaux textes réglementaires de référence pour l'élaboration de l'étude d'impact sont :

- les articles L 122-1 à L 122-3 et R 122-1 à 16 du code de l'environnement,
- le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement. Les dispositions de ce décret s'appliquent aux projets dont le dossier de demande d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est déposé auprès de l'autorité compétente à compter du 1er juin 2012. Elles s'appliquent de même, en ce qui concerne les projets pour lesquels l'autorité compétente est le maître d'ouvrage, aux projets dont l'enquête publique est ouverte à compter du 1er juin 2012.

Le contenu de la présente étude d'impact est conforme au décret n°2011-2019.

L'environnement initial a été défini à partir :

- d'un examen de terrain (voisinage) ;
- du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune et de son règlement ;
- d'éléments issus d'observations et de mesures, pour la climatologie, la sismicité, la géologie, l'hydrogéologie et la qualité de l'air ;
- d'éléments permanents, tels que la situation géographique, l'environnement humain, industriel et commercial, les infrastructures et l'hydrologie ;
- des informations des autorités locales et de la carte de la région concernée, pour la description du patrimoine naturel.

Les effets de l'installation sur l'environnement ont été évalués par :

- une description qualitative des effets, pour les rejets aqueux et les déchets ;
- une estimation quantitative pour les rejets atmosphériques ;
- des mesures directes pour les niveaux sonores liés à l'activité du site ;
- une évaluation de l'impact sanitaire.

La méthode appliquée dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact a consisté à :

- identifier les domaines de l'environnement sur lesquels les installations sont susceptibles d'avoir une incidence,
- recenser ces incidences,
- vérifier qu'elles ont été correctement prises en compte et que les mesures définies pour les réduire sont pertinentes.

Les difficultés scientifiques rencontrées lors de l'élaboration de la présente étude d'impact concernent la thématique « continuité écologique » car en l'état actuel des données, il nous est impossible d'analyser l'impact du projet sur les continuités écologiques en Ille et Vilaine (cf. chapitre 3.11.7).

1.4. AUTEURS ET CONTRIBUTEURS

Les personnes ayant participées à l'élaboration de la présente étude d'impact sont :

NOM Prénom	Fonction
BRUN Audrey	Chefs de projet

1.5. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Chapitre en attente de la réponse de l'AE.

RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

1.1. INTRODUCTION

L'objectif du résumé non technique est de fournir un résumé comprenant des informations relatives au site d'implantation du passage souterrain de la Gare de Montfort sur Meu, ainsi qu'à l'identification et à l'évaluation des principaux effets du projet sur l'environnement.

Ce résumé non technique est rédigé de façon à rendre accessible au public, et de la manière la plus étendue qu'il soit, les principaux thèmes développés dans les différentes parties de l'Etude d'Impact.

Le dépositaire de l'étude d'impact environnementale est la société Réseau Ferré de France.

1.2. PRESENTATION DU PROJET

Le projet consiste en la création d'un passage souterrain pour assurer le franchissement sécurisé du faisceau ferroviaire et permettant l'accessibilité aux quais de la gare de Montfort-sur-Meu.

L'ouvrage souterrain destiné aux piétons à une vocation ferroviaire pour assurer la liaison entre les quais de la gare,

1.3. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT PENDANT LA PHASE CHANTIER

L'impact lié aux travaux nécessaires à la construction du passage souterrain est temporaire. La durée prévue du chantier est de 8 mois environ.

Le tableau suivant recense les impacts sur l'environnement pendant la phase chantier et décrit les mesures compensatoires mises en place pour y remédier.

Thèmes	Impact
Propreté du chantier	La propreté du chantier sera assurée de manière usuelle et quotidienne par chaque entreprise présente sur le site. En complément, une société spécialisée dans le nettoyage sera chargée de manière spécifique d'assurer la propreté du chantier.
Gestion des déchets	Les travaux généreront des déchets de chantier (déchets d'emballages, déchets métalliques de construction, déblais terrestres, etc.) et des déchets des zones de vie des entreprises. La gestion de ces déchets est assurée par la mise en place de tri sélectif, géré par la société chargée du chantier. Les filières sont définies et agréées par SNCF lors de la passation de marché. La SNCF exerce ensuite une surveillance au travers des bordereaux de suivi des déchets. Les instructions de gestion seront établies par la SNCF et mises en application par les entreprises intervenantes. Compte tenu de la nature et de la quantité des déchets pouvant être générés sur la durée du chantier, les impacts bruts de ces déchets sont considérés comme faibles par rapport à l'ensemble des déchets générés habituellement sur le site.
Déchets sanitaires	Le projet engendrera une augmentation significative du personnel sur la gare. A cet effet, des sanitaires seront mis en place sur le chantier. Des toilettes chimiques temporaires seront installées et une entreprise extérieure se chargera de leur vidange et de leur traitement.
Stockage des produits et déchets dangereux	Les produits ou déchets dangereux seront stockés à l'abri des pluies et les accès aux zones de stockage seront limités. Ils seront stockés sur rétention pour éviter toute pollution de sol par fuite. Les règles de compatibilité entre produits ou déchets dans les zones de stockage seront mises en application par les entreprises extérieures. Des produits absorbants seront disposés par les entreprises à proximité des

Thèmes	Impact
	<p>zones de stockage pour limiter la pollution en cas d'épandage accidentel des produits ou déchets dangereux liquides. Les produits absorbants souillés et les sols contaminés seront éliminés en tant que déchets dangereux.</p> <p>En cas d'incident (fuite importante ou épandage), l'entreprise intervenante doit informer sans délai la direction de chantier et le service HSE de la SNCF.</p>
<p>Pollution des sols et sous-sol</p>	<p>Les risques accidentels de pollution se limitent au déversement et à la dispersion de produits polluants (hydrocarbures par exemple) utilisés pendant les travaux. Ils peuvent être imputables à la conduite du chantier (accident d'engins ou de camions, déversement accidentels lors de transports, etc.) ou encore à l'entretien du matériel (déversement à partir des opérations de ravitaillement, de vidange des engins, etc.).</p> <p>Le risque de pollution est très limité car les volumes pouvant être déversés sont de l'ordre de quelques litres à dizaines de litres.</p> <p>Afin de limiter les risques de pollution liés au déversement accidentel de produits, les mesures suivantes seront mises en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De stocker tous les produits polluants sur une aire de rétention étanche de volume équivalent au plus grand volume stocké ; • De réaliser une aire étanche pour le lavage et l'entretien des engins ; • De disposer sur le chantier des produits et matériels nécessaires pour intervenir en cas d'incident ; • De sensibiliser le personnel intervenant sur le site afin que les moyens nécessaires au nettoyage de la zone éventuellement touchée soient immédiatement mis en œuvre. <p>En cas de pollution accidentelle, les mesures curatives envisagées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'enlèvement immédiat des terres souillées ; • L'utilisation des techniques de dépollution des sols et des nappes dans les zones à faible coefficient de perméabilité pour bloquer la progression de la pollution et résorber celle-ci ; • La dépollution des eaux de ruissellement.
<p>Gestion des eaux</p>	<p>Les prélèvements d'eaux seront nécessaires à la réalisation des travaux de génie civil, aux lavages des infrastructures et à l'usage sanitaire des entreprises intervenantes.</p> <p>Les réseaux d'eau potable et d'eaux usées seront installés dès le démarrage des travaux.</p> <p>Les eaux pluviales de chantier sont envoyées au réseau d'eaux pluviales de la gare.</p> <p>Il n'y aura aucun rejet direct dans l'environnement et aucune contamination des sols ou de l'eau.</p> <p>En ce qui concerne la gestion des eaux souterraines, comme les niveaux de nappe mesurés interceptent les cotes de fondation du projet. Pour faciliter les conditions de réalisation en présence d'eau, dans les sables, il pourra être nécessaire de réaliser des pompages en phase travaux (pendant 1 semaine au maximum).</p> <p>Le débit à pomper pour une fouille d'environ 30 m de long, 3 m de large et 4.15 m de haut est estimé entre 53 et 71 m³/h. Ce qui représente un volume prélevé sur la durée des travaux de terrassement de maximum 2 840 m³.</p> <p>La durée du chantier, impliquant la mise en place de pompage étant relativement courte (1 semaine avec le terrassement pour la mise en place des escaliers), permet d'affirmer que le projet n'aura pas d'impact sur la ressource en eau souterraine. Le volume pompé (inférieur à 10 000 m³) est négligeable au vu de la capacité de l'aquifère de la Vilaine.</p>

Thèmes	Impact
	<p>A noter qu'il est prévu de rejeter les eaux souterraines pompées vers le réseau d'eaux pluviales de la commune de Montfort-sur-Meu. La demande d'autorisation est en cours.</p>
<p>Impact sur les sols</p>	<p>Les terrassements réalisés lors des travaux ainsi que le pompage des eaux souterraines peuvent engendrer une déstabilisation du sol, voir un tassement dans le cas du retrait d'eau.</p> <p>Une étude géotechnique complémentaire peut s'avérer nécessaire pour établir si le rabattement de nappe peut toucher des fondations d'ouvrages et dans ce cas réaliser des carottages au droit des ouvrages pour analyser en laboratoire le tassement du sol.</p>
<p>Emissions gazeuses et poussières</p>	<p>Les émissions de gaz et de poussières pendant la phase de construction seront dues principalement aux gaz d'échappement des engins de chantier, à la circulation des véhicules et engins, aux activités de génie civil, et aux activités de montage.</p> <p>Les émissions atmosphériques sont principalement composées d'oxydes d'azote, d'oxydes de carbone, de dioxyde de soufre et de poussières hydrocarbonées issues de la combustion des moteurs diesel.</p> <p>Le site veillera à ce que le matériel roulant intervenant sur le chantier soit régulièrement entretenu et que leurs émissions soient conformes à la réglementation en vigueur.</p> <p>En cas de présence importante de poussières provenant du chantier, les entreprises procéderont, sur simple demande du maître d'œuvre, à l'humidification des zones de travaux et des zones de roulage des engins de chantier.</p> <p>Si nécessaire, les camions seront bâchés afin de limiter les émissions de poussières.</p> <p>Les impacts de ces émissions sur la qualité de l'air seront faibles. Ils seront directs et temporaires.</p>
<p>Impact des trafics de camions et d'engins de chantier</p>	<p>Le trafic supplémentaire généré dans cette zone par le chantier, et circulant sur le site par la porte d'accès principale résultera des véhicules du personnel intervenant sur le chantier et des camions de livraison de matériel.</p> <p>Ce trafic peut être considéré comme marginal par rapport au trafic normal de la gare.</p> <p>Afin de limiter l'impact sur les conditions de circulation sur les axes routiers, les déplacements des convois exceptionnels éventuels, nécessaires à la réalisation de certains travaux (arrivées de camion-grue et des engins de terrassement), s'effectueront dans des plages horaires aménagées en accord avec les services gestionnaires compétents.</p> <p>Un plan de circulation sera établi pour chaque phase de la réalisation du projet et communiqué aux entreprises présentes sur le site. Une signalétique appropriée permettra aux usagers du site de circuler en toute sécurité.</p> <p>Afin que les chaussées restent utilisables en toute sécurité pour les riverains, un nettoyage des roues de chaque engin sera possible. Les entreprises extérieures prendront toutes les mesures nécessaires pour les véhicules sortant du chantier soient propres (par lavage, décrottage, etc.).</p>
<p>Impacts des trafics ferroviaires</p>	<p>Afin de maintenir l'exploitation de la gare lors des travaux, il sera mis en place, une réduction de la vitesse ou une coupure ponctuelle des circulations ferroviaires en cas de nécessité.</p>
<p>Emissions sonores et vibrations</p>	<p>Tous les équipements de construction qui seront utilisés pour les travaux seront conformes à la réglementation relative à la prévention des risques dus au bruit. Les travaux n'entraîneront pas d'augmentation du niveau sonore au-delà du seuil réglementaire.</p>

Thèmes	Impact
	<p>Afin de réduire au minimum le nombre d'équipements générant des nuisances sonores (groupe électrogène, compresseurs, etc.), la SNCF imposera aux entreprises extérieures l'utilisation de matériels électriques aux dépens de matériels pneumatiques. L'alimentation électrique à la puissance requise pour les travaux sera aménagée et disponible dans les zones de construction.</p> <p>Les travaux de chantier seront réalisés exclusivement en horaires de jour, du lundi au vendredi, afin de limiter les nuisances sonores à des plages horaires fixes durant la journée.</p>
Impact visuel	<p>Les installations de chantier nécessaires à la réalisation des travaux auront une incidence sur le paysage (impact visuel pour les usagers et les riverains) mais de façon temporaire (quelques mois).</p> <p>Cet impact est à modérer compte tenu du contexte paysager marqué par les infrastructures ferroviaires déjà en place et de l'éloignement des quartiers d'habitation.</p>

1.4. IMPACT SUR L'EAU

Eau potable

Le passage souterrain ne consomme pas d'eau. Seule la gare et les installations existantes consomment de l'eau (sanitaires, lavabos, eau incendie, etc.). **Il n'y aura pas d'impact supplémentaire sur la consommation d'eau de ville.**

Eaux pluviales

Les eaux zénithales des escaliers sont récupérées dans une bêche côté V1. L'eau alors pompée est ensuite rejetée dans le réseau eaux pluviales de la ville de Montfort sur Meu.

Eaux souterraines

L'ouvrage de passage souterrain est conçu entièrement étanche et dimensionné pour résister aux pressions hydrostatiques.

L'ouvrage souterrain va générer une modification des écoulements et une légère rehausse du niveau d'eau en amont. En première approximation, compte tenu des dimensions de l'ouvrage et de la hauteur de la nappe, la rehausse ne devrait pas excéder le centimètre, mais seule une modélisation permettrait de définir avec exactitude le niveau d'eau après la mise en place de l'Ouvrage.

En aucun cas, les écoulements ne seront stoppés vers l'aval.

1.5. IMPACT SUR LE SOL ET LES EAUX SOUTERRAINES

Les risques de pollution peuvent provenir du déversement de produits polluants suite à un accident ou de l'entretien des voies ferrées à l'aide de produits phytosanitaires.

L'utilisation des produits phytosanitaires sera réalisée conformément à l'accord-cadre signé avec la SNCF, le ministère en charge de l'écologie et le ministère en charge de l'agriculture.

1.6. IMPACT SUR L'AIR

De façon générale, le projet de passage souterrain n'engendre aucun effet préjudiciable sur la qualité de l'air.

1.7. IMPACT SUR LES ODEURS

Il n'y a pas de dégagement d'odeurs susceptibles d'entraîner des nuisances vis-à-vis de la population environnante.

1.8. IMPACT SUR LE NIVEAU SONORE

Le passage des trains à la gare de Montfort sur Meu constitue l'essentiel du bruit de fond résiduel.

Le projet de passage souterrain ne modifiera pas les conditions d'accès et de dessertes actuelles de la gare. La circulation motorisée sera interdite dans le passage souterrain.

Il n'y a donc pas d'incidence sur le niveau sonore.

1.9. IMPACT SUR LES DECHETS

Le transit de personnes au niveau du passage souterrain va probablement entraîner le dépôt de petits déchets tels que des emballages plastiques, bouteilles, papiers, mégots, etc.

La SNCF mettra en place des poubelles tout au long du passage souterrain ou au minimum aux deux extrémités.

1.10. INCIDENCES SUR LA CIRCULATION ET LES TRANSPORTS

Les incidences potentielles sur la circulation sont celles qu'entraînent les parkings déjà existants et propres à la gare.

Il n'y a donc pas d'incidence sur la circulation et les transports.

1.11. IMPACTS SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

L'impact sur le paysage du passage souterrain est négligeable et s'intègre parfaitement au reste de la gare ferroviaire de Montfort sur Meu.

La gare gardera ainsi son aspect spacieux et paysager.

1.12. IMPACTS SUR LA FAUNE ET LA FLORE

Le passage souterrain se trouve au niveau de la gare et des voies ferrées en particulier, **il n'entraîne donc pas d'impact supplémentaire sur la faune et la flore.**

Une évaluation préliminaire des incidences Natura 2000 été réalisée. **Le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur une zone Natura 2000.**

1.13. IMPACTS SUR LA SANTE

Les dangers temporaires pour la santé humaine liés à la phase travaux concernent :

- La pollution atmosphérique liée aux émissions des engins de chantier ;
- L'émission de poussières ;
- Les bruits et les vibrations liés au chantier ;
- La pollution accidentelle des eaux et des sols.

L'utilisation du passage souterrain présente des dangers potentiels permanents pour la santé humaine tels que :

- Les risques de pollution des eaux et des sols (usage de produits phytosanitaires) ;
- Les nuisances acoustiques.

Emissions de polluants atmosphériques du trafic routier

Les engins de chantier sont susceptibles de générer des émissions de polluants atmosphériques, notamment lors du transport de matériaux nécessaire à la réalisation des travaux. Toutefois, les travaux étant limités dans l'espace, le risque lié à l'émission de polluants atmosphériques en phase chantier semble négligeable.

Etant donné la faible emprise des travaux, le risque lié aux émissions de polluants atmosphériques en phase chantier n'est pas susceptible d'avoir un impact sur la santé.

Produits phytosanitaires de désherbage

L'entretien de la végétation nécessite l'utilisation de produits phytosanitaires de désherbage. Mal utilisés, ces produits peuvent être à l'origine d'une pollution des eaux, des sols et dans une moindre mesure de l'air qui peut avoir des effets directs sur la santé notamment en cas de contamination des eaux exploitées (eau potable, irrigation). Il existe également un risque d'effets indirects par contamination des sols cultivés ou par fixation sur les végétaux.

La SNCF, gestionnaire délégué des infrastructures ferroviaires, s'efforce de ce fait, depuis de nombreuses années, de contenir le recours aux produits chimiques au strict minimum indispensable. Sa politique, en accord avec celle de Réseau ferré de France (RFF), ne vise pas à la destruction systématique de toutes plantes adventices présentes, mais uniquement à maîtriser la végétation dans les emprises de RFF, afin d'éviter des développements incontrôlables. La maîtrise de la végétation à l'aide des produits phytosanitaires n'est donc appliquée qu'aux surfaces strictement nécessaires, c'est-à-dire essentiellement à la partie ballastée des voies ferrées et aux pistes contiguës, soit en dehors des limites de notre étude.

Le projet concerne la construction du passage souterrain de la gare de Montfort sur Meu. Aussi, les quantités de produits phytosanitaires utilisés sur ce projet seront infimes.

Les faibles quantités de produits phytosanitaires induites par la réalisation du projet ne sont pas susceptibles d'avoir un impact sur la santé.

Produits polluants émis accidentellement

Le déversement accidentel d'hydrocarbures présente un risque de pollution des eaux superficielles, des sols et par infiltration des eaux souterraines. Le risque de pollution reste cependant très limité. Les zones les plus sensibles sont les cours d'eau, les secteurs où la nappe alluviale est peu profonde et les parcelles agricoles. Rappelons que l'analyse de l'état initial a montré l'absence de captage d'alimentation en eau potable dans l'aire d'étude.

En phase travaux, les risques accidentels de pollution peuvent être imputables à une défaillance du matériel, à la conduite du chantier ou encore à l'entretien du matériel. Le risque de pollution encouru est cependant très faible car les volumes pouvant être déversés sont de l'ordre de quelques litres à dizaines de litres.

Les mesures lors de la construction permettront de limiter fortement ce risque et de préserver la qualité des eaux souterraines et des eaux superficielles en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures. Le risque de déversement accidentel de produits polluants n'est pas susceptible d'avoir un impact sur la santé.

Emissions de poussière en phase travaux

Les opérations de terrassement et les circulations d'engins de chantier peuvent générer des flux de particules fines. Les poussières émises peuvent être entraînées dans les cours d'eau par ruissellement lors d'événement pluvieux ou être transportées par le vent et de se déposer sur les végétaux dans les milieux naturels et des parcelles cultivées à proximité. L'envol de poussières en période venteuse peut provoquer une gêne respiratoire pour les riverains.

Les habitations ne sont pas situées à proximité du projet. Des mesures ont été préconisées pour limiter la dispersion des poussières, notamment en période sèche et ventée : le risque lié aux émissions de poussières sur les riverains en phase chantier n'est pas susceptible d'avoir un impact sur la santé.

Emissions sonores (phase chantier, phase utilisation)

Les engins de chantier et certains travaux sont susceptibles de générer des émissions sonores. Les travaux sont de courte durée et que de surcroît, des mesures seront prises en phase chantier pour réduire l'impact acoustique durant la phase chantier. Ces mesures sont rappelées ci-dessous :

- Les engins et matériels présents sur le chantier seront conformes aux normes en vigueur ;
- Les travaux seront essentiellement réalisés de jour. Cependant durant quelques nuits (dont celles incluses dans la plage spéciale de 40 heures), des travaux seront effectués. Une communication sera faite alors auprès des riverains sur la gêne occasionnée et une dérogation de l'arrêté bruit sera faite.

L'impact acoustique est principalement engendré par les circulations ferroviaires. Le projet de construction du passage souterrain n'induit pas une augmentation significative du bruit résiduel.

Lors de son utilisation, le projet ne modifiera pas l'ambiance acoustique préexistante. Ce risque n'est donc pas susceptible d'engendrer un impact sur la santé.

Vibration

Les circulations des engins de chantier sur les pistes des secteurs de travaux de génie civil généreront des vibrations. La gêne induite par les vibrations est très variable et parfois concomitante avec d'autres types de gênes (trafic ferroviaire).

Les mesures prises en phase chantier permettront de limiter les effets des vibrations pour les riverains.

Lors de la phase chantier, les phénomènes de vibration sont principalement dus à l'usage d'engins et d'équipements de chantier. De plus, s'agissant d'une voie ferrée déjà en exploitation, l'aggravation du phénomène est négligeable. Ce risque n'est donc pas susceptible d'engendrer un impact sur la santé.

1.14. ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

Le projet consiste à réaliser un passage inférieur piétons sur la ligne ferroviaire Paris-Brest. Ce projet n'induit pas d'augmentation du trafic ferroviaire.

L'analyse des avantages et des coûts collectifs des pollutions et nuisances induits pour la collectivité porte sur les éléments suivants :

- l'incidence du projet sur le coût de déplacement pour les usagers (frais de fonctionnement, temps de parcours, amélioration du confort,...),
- les effets sur la sécurité des personnes,
- l'incidence du projet sur les niveaux de bruit,
- la pollution de l'air et l'effet de serre,
- la consommation énergétique.

Frais de fonctionnement

La SNCF veillera au maintien en bon état du passage souterrain réalisé dans le cadre du présent projet. Elle assurera, à ses frais, et sous sa responsabilité, l'entretien courant de l'infrastructure.

Du fait du type d'usagers, et de l'interdiction d'accès aux véhicules motorisés, l'usure de l'infrastructure et de son revêtement sera réduite.

Les frais de fonctionnement pour la SNCF seront limités.

Les frais de fonctionnement pour les usagers seront nuls, du fait de la gratuité d'accès à ce passage souterrain.

Réduction du temps de parcours

On peut estimer que le temps de parcours des usagers de la ligne Paris-Brest serait légèrement inférieur qu'aujourd'hui du fait des meilleures conditions de circulation et des vitesses praticables. Ce gain sera plus important en matinée et en fin de journée lors de forte affluence de voyageur (de 6h10 à 9h00 du lundi au vendredi toute l'année, sauf les jours fériés).

Ce gain de temps restera néanmoins limité.

Amélioration du confort

Le passage souterrain permet d'assurer la liaison entre le quai V1 et le quai V2. Il est néanmoins possible d'indiquer que la réalisation du projet entraînera une amélioration du confort pour les voyageurs et les riverains traversant les voies. **En empruntant le passage souterrain, ils éviteront en effet de traverser les voies ferroviaires sur lesquelles circulent les trains à grande vitesse.**

Effets sur la sécurité

La réalisation du présent projet apportera un gain pour la collectivité lié à l'amélioration des conditions de sécurité des voyageurs. Les voyageurs ne traverseront plus les voies ferroviaires mais emprunteront le passage souterrain.

Effets sur le niveau de bruit

Le projet de passage souterrain ne modifiera pas les conditions d'accès et de dessertes actuelles de la gare. La circulation motorisée sera interdite dans le passage souterrain.

Il n'y a donc pas d'incidence sur le niveau sonore.

Incidence du projet sur la pollution de l'air, l'effet de serre

De façon générale, le projet de passage souterrain n'engendre aucun effet préjudiciable sur la qualité de l'air.

Gestion de l'énergie

La seule source d'énergie sur ce projet est l'électricité. Les nouvelles installations d'énergie et d'éclairage du souterrain, des escaliers, des ascenseurs et des zones des quais seront alimentées depuis une nouvelle armoire extérieure à créer en remplacement de l'armoire actuelle.

Cette armoire commandera et alimentera l'ensemble des installations d'éclairage extérieur des quais.

L'éclairage permet d'assurer la sécurité de circulation des tiers par l'éclairage du souterrain et l'utilisation des ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite. La consommation en électricité est suivie mensuellement.

La SNCF se donne les moyens de maîtriser ses consommations énergétiques :

- **Vérification périodique du bon état des installations énergétiques ;**
- **Analyse régulière des consommations via les factures mensuelles, ainsi les dérives peuvent être rapidement décelées.**

Conclusion

Le projet de liaison de passage souterrain apportera donc plusieurs avantages pour la collectivité, essentiellement dus à la réduction du temps de traversée, à l'amélioration de la sécurité et du confort.

Il n'y a pratiquement pas de nuisances occasionnées par l'utilisation du passage souterrain en phase utilisation puisque ce projet va favoriser l'emploi de moyens non polluants pour l'environnement. L'utilisation du passage souterrain par les usagers au détriment de la traversée des voies ferrées va théoriquement :

- Sécuriser la circulation des piétons ;
- Faciliter et fluidifier le trafic.

1.15. ANALYSE DES EFFETS POSITIFS

D'un point de vue paysager, la solution « souterraine » s'intègre parfaitement dans le contexte ; en comparaison à une solution de passage aérien induisant un impact visuel non négligeable.

L'utilisation du passage souterrain par les usagers permet de sécuriser la circulation des piétons et de faciliter et fluidifier le trafic ferroviaire (cf. §13).

1.16. ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Les projets en cours, sur la commune de Montfort-sur-Meu, sont identifiés par le biais du site internet de la préfecture de région Bretagne qui recense les enquêtes publiques et les avis de l'autorité environnementale des projets en cours.

Aucun projet susceptible d'avoir des effets environnementaux n'a été recensé à proximité de la gare de Montfort-sur-Meu.

1.17. MOTIVATION DU PROJET RETENU

Au regard des référentiels de sécurité propres au système ferroviaire (IN1724), la traversée de voies par le public (TVP : passage planchéie et pictogramme lumineux) en gare de Montfort sur Meu doit être supprimée. Le produit $V \times T \times y$ est supérieur au seuil de 2000. Ce projet a fait l'objet d'une étude de faisabilité (dossier d'initialisation) en 2008, dont la prise en considération a été notifiée par Réseau ferré de France le 8 décembre 2009.

La non-réalisation d'un ouvrage dénivelé en gare de Montfort sur Meu conduirait à une non-conformité aux référentiels de sécurité propres au système ferroviaire (IN1724) et donc à un niveau de sécurité des voyageurs insuffisant.

Les deux solutions envisagées pour la réalisation d'un ouvrage dénivelé sont :

- Un passage souterrain,
- Ou une passerelle aérienne.

La présence de lignes électrifiées au dessus des voies ferroviaires imposerait une hauteur de passerelle assez haute. Le passage souterrain présente une meilleure sécurité contre le risque de traversée sauvage.

A l'issue des études Avant-Projet, la solution retenue est la construction d'un ouvrage ferroviaire préfabriqué gruté côté Rennes, voie 2. Pour l'accès au passage souterrain, la solution proposée était de mettre en place deux escaliers (un à chaque extrémité) et deux rampes d'accès parallèles aux voies principales. Compte tenu de l'impossibilité de respecter l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération définie sur la base du dossier d'initialisation en 2008, les rampes ont été remplacées par deux ascenseurs à service double avec édicule panoramique.

Le choix de l'équipement et des matériaux sera fait de façon à maintenir un niveau de sécurité optimum pour les populations avoisinantes, l'environnement ainsi que les utilisateurs.

Bien évidemment, les équipements utilisés devront assurer le respect du point de vue réglementaire.

1.18. COMPATIBILITE AUX DOCUMENTS LOCAUX OPPOSABLES

La compatibilité du projet a été évaluée vis-à-vis des documents locaux suivants :

- Plan Local d'Urbanisme de la commune de Montfort sur Meu,
- Plan de déplacements Urbains,
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne 2010-2015 et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Vilaine.

Plan Local d'Urbanisme

2011. La gare de Montfort-sur-Meu se situe en zone urbaine spécifique Uf correspondant au domaine public ferroviaire et pouvant accueillir constructions, installations ou équipements de service public ou d'intérêt collectif, actuels ou en projet, et permettre leur développement.

Le projet est compatible avec le PLU et son zonage.

Plan de déplacements Urbains

La commune de Montfort-sur-Meu n'est pas dotée d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne 2010-2015 et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Vilaine

Le SDAGE fixe les orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de la ressource en eau et des milieux aquatiques, en vue de l'atteinte du bon état de l'ensemble des eaux superficielles et souterraines pour 2015.

Le projet de création d'un passage souterrain doit être compatible avec le SDAGE 2010-2015 du bassin Loire-Bretagne et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Vilaine. Le SAGE décline à l'échelle d'un bassin versant et de son cours d'eau les grandes orientations définies par le SDAGE.

Les orientations du SDAGE applicables dans les cas de réalisations d'infrastructures sont :

- ◇ OF8A : Préserver les zones humides.
- ◇ OF8B : Recréer des zones humides disparues, restaurer les zones humiques dégradées pour contribuer à l'atteinte du bon état des cours d'eau associés.
- ◇ OF12D : Réduire la vulnérabilité dans les zones inondables.

La gare de Montfort sur Meu n'est ni située pas en zone inondable ni située en zone humide.

L'ouvrage souterrain ne générera pas de rejets aqueux dans le milieu naturel.

Cet ouvrage va cependant générer une modification des écoulements et une légère rehausse du niveau d'eau souterraine en amont de l'ouvrage. En première approximation, comme tenu des dimensions de l'ouvrage et de la hauteur de la nappe, la rehausse ne devrait pas excéder le centimètre. En aucun cas, les écoulements ne seront stoppés vers l'aval.

PREMIERE PARTIE : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

1. LOCALISATION DU SITE

1.1. MONTFORT SUR MEU

Montfort sur Meu (Moñforzh en Breton) est une ville française, située dans le département d'Ille et Vilaine et la région de Bretagne. La ville de Montfort sur Meu est le chef lieu du canton. Ses habitants sont appelés les Montfortais et les Montfortaises.

La commune s'étend sur 14 km² et compte 6 347 habitants depuis le dernier recensement de la population de 2009. La densité de population est de 450,9 habitants par km² sur la commune.

Entourée par les communes de Talensac, La Nouaye et Iffendic, Montfort sur Meu est située à 20 km au Nord Ouest de Bruz la plus grande ville à proximité.

Située à 41 mètres d'altitude, La rivière le Meu, la rivière le Garun sont les principaux cours d'eau qui traversent la commune de Montfort sur Meu.

1.2. SITUATION FERROVIAIRE

La gare de Montfort sur Meu est une gare ferroviaire située sur le territoire de la commune de Montfort sur Meu, dans le département de l'Ille et Vilaine en région Bretagne.

La gare de Montfort sur Meu est située au point kilométrique (PK) 395,5 de la ligne Paris Montparnasse à Brest, entre les gares de Breteil et Montauban de Bretagne.



Figure 1: Carte de la Bretagne

La station est mise en service en 1863 par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. C'est aujourd'hui une gare de Réseau ferré de France desservie par des trains express régionaux TER Bretagne circulant entre Rennes et La Brohinière, Saint-Brieuc ou Lamballe. Elle est à 22 km de Rennes.

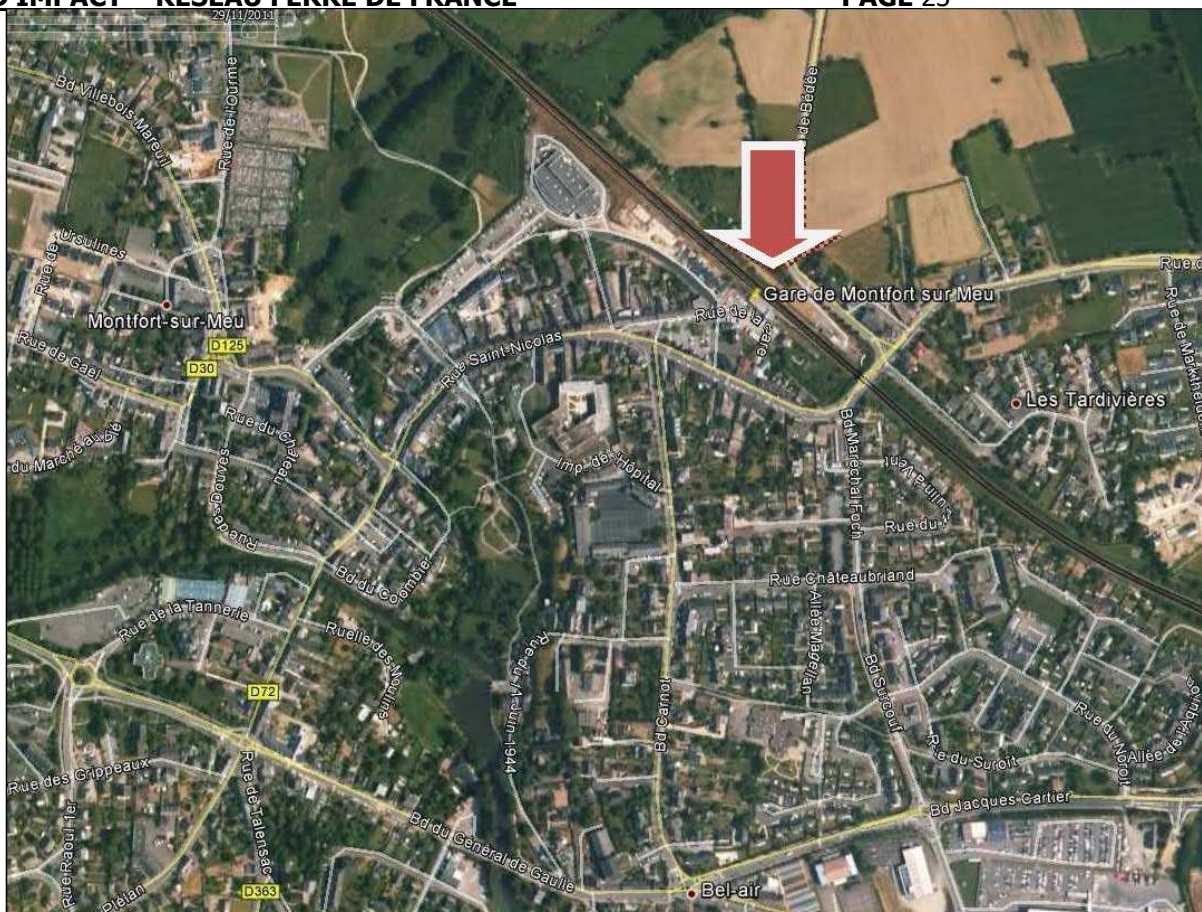


Figure 2: Vue arienne de la gare de Montfort-sur-Meu (Source : Google Earth)

1.3. CARTES ET PLANS

Les cartes et plans permettant la localisation du site sont regroupés en annexe 1 :

- Carte au 1/25000^{ème} ;
- Plan au 1/2500^{ème} ;
- Plan d'ensemble de la gare.

2. DONNEES CLIMATIQUES

Les données exploitées dans les paragraphes suivants proviennent des données de la station météorologique de Rennes Saint-Jacques.

2.1. GENERALITE SUR LE CLIMAT

Montfort sur Meu a un climat océanique relativement doux.

Les hauteurs annuelles de précipitations sont inférieures à 700 mm. Il pleut en quantité (et pas en nombre de jours de pluie) davantage à Nice qu'en région de Rennes.

Les hivers sont humides et en moyenne doux. Les étés sont relativement secs, modérément chauds et ensoleillés.

2.2. TEMPERATURES

Le tableau ci-dessous indique les températures de Rennes (à 15 km au Sud-Ouest) pour l'année 2007 :

2007	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	mai	Jui.	Jui.	Aoû.	Sep.	Oct.	Nov.	Déc.
Température minimale moyenne (°C)	2,2	2,5	4,0	5,4	8,5	11,2	13,1	13,1	11,2	8,3	4,9	3,2
Température maximale moyenne (°C)	8,1	9,4	12,3	14,7	18,4	21,5	23,8	23,6	21,1	16,7	11,7	9,0
Température moyenne (°C)	5,2	5,9	8,2	10,1	13,4	16,4	18,5	18,3	16,2	12,5	8,3	6,1

Tableau 1 : Relevé des températures (Source : Météo France – Rennes Saint Jacques)

2.3. PRECIPITATIONS

Les précipitations annuelles sont environ de 632 mm pour 170 jours de pluies par an.

Le tableau ci-dessous indique les précipitations de Rennes (à 15 km au Sud-Ouest) pour l'année 2007:

2007	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	mai	Jui.	Jui.	Aoû.	Sep.	Oct.	Nov.	Déc.
Précipitations (mm)	61,3	52,3	49,3	45,1	58,1	46,4	42,6	47,3	56,6	63,8	68,4	69,1

Tableau 2 : Relevé des précipitations (Source : Météo France – Rennes Saint Jacques)

3. ENVIRONNEMENT NATUREL

3.1. TOPOGRAPHIE

Ville : Montfort sur Meu
Code postal : 35160
Département : Ille et Vilaine
Région : Bretagne
Altitude : 42 m
Latitude : 48.133°
Longitude : 1.967°

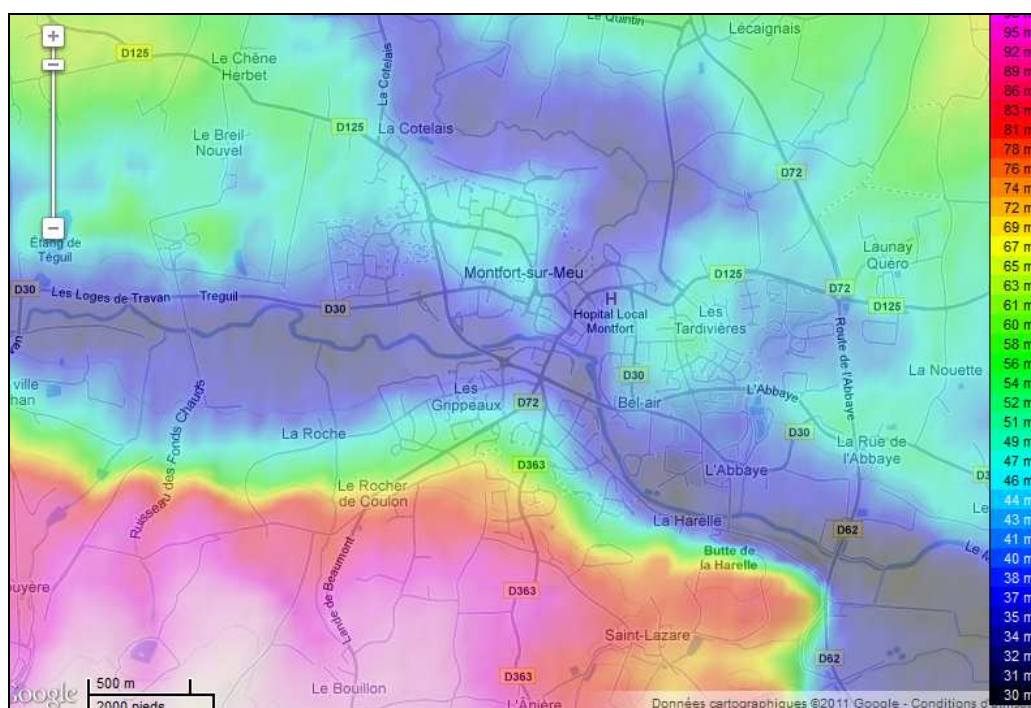


Figure 3 Vue aérienne, relevés topographiques (Source : cartes-topographique.fr)

Le relief de Montfort sur Meu s'organise autour d'un axe Est Ouest correspondant à un fort dénivelé (une cinquantaine de mètres).

L'altitude varie sur le territoire entre 28 m et 131 mètres, le point le plus haut étant situé en limite sud, et le point le plus bas à l'Est de la voie de contournement.

Globalement, la partie Sud de la commune est caractérisée par une zone de plateau, qui se termine par un coteau abrupt au sud de la ville, entaillé par plusieurs talwegs.

La rive Nord du Meu est caractérisée par une pente plus douce, avec trois points légèrement plus hauts (secteur de la Ville au Manoir, secteur du collège et de la maison de retraite, secteur Gare / gendarmerie) dont deux en zone agglomérée.

3.2. SISMICITE

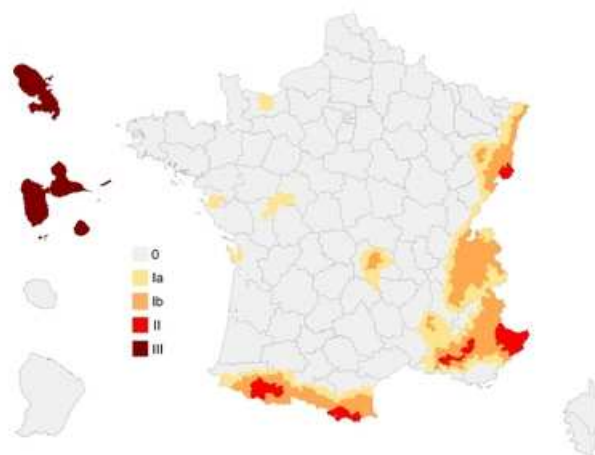


Figure 4 : Zonage sismique en vigueur jusqu'au 1er mai 2011
(Source: annexe des articles R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement)

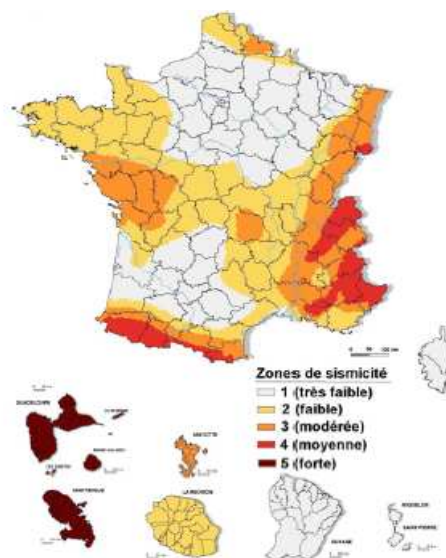


Figure 5 : Nouveau zonage sismique de la France (entrée en vigueur le 1er mai 2011)
(Source: annexe des articles R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement modifiés par les Décrets n° 2010-1254 et n°2010-1255 du 22 octobre 2010 ainsi que l'Arrêté du 22 octobre 2010)

Selon l'ancien zonage sismique, la ville de Montfort sur Meu se situait en zone de sismicité 0.

Selon le nouveau zonage en vigueur depuis le 1^{er} mai 2011, la ville de Montfort sur Meu se situe dans une zone de sismicité négligeable mais non nulle.

Selon l'arrêté du 24 janvier 2011 fixant les règles parasismiques applicables à certaines installations classées, le projet de passage souterrain doit respecter les dispositions applicables pour les bâtiments dits « à risque normal » telles que définies par les arrêtés pris en application de l'article R. 5635 du code de l'environnement (Arrêté du 22 octobre 2010 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux bâtiments de la classe dite « à risque normal »).

3.3. Foudre

Le niveau kéraunique (nombre de journées par an où le tonnerre est entendu) N_k , est établi à 10 dans le département d'Ille et Vilaine alors qu'il varie de 27 à 34 en moyenne nationale.

Par ailleurs, le nombre d'impacts foudre en km^2/an noté D_f est estimé à 0,37 dans le département d'Ille et Vilaine pour une moyenne nationale de 1,20.

La foudre peut être source de danger pour les installations : incendie, destruction des systèmes électriques et électroniques (contrôle commande, détections, communication...).

3.4. DONNEES GEOLOGIQUES

3.4.1. Contexte régional

L'histoire de la Bretagne est en partie enregistrée dans sa carte géologique. Un véritable patchwork qui, une fois décodé, permet de remonter le temps : verts pour les roches sédimentaires, déposées sous la mer ; rouges pour les roches plutoniques et métamorphiques, témoignant de la formation de hautes montagnes ; et même une pointe de magenta pour les roches volcaniques, principalement concentrées dans le Trégor.

C'est d'ailleurs aussi dans le Trégor, à PortBéni, Trébeurden et Moulin de la Rive, que l'on peut observer les reliques des plus anciennes roches de France. Elles affleurent de façon limité et fragmentaire si bien qu'il est difficile de retracer leur histoire. Vieilles de près de 2 milliards d'années, ce ne sont presque plus que des souvenirs dans la mémoire des roches. On y trouve en particulier des gneiss ocellés, des roches plutoniques parmi les plus typiques de cette période ancienne appelée Icartien.

3.4.2. Contexte local

Les roches les plus anciennes de la région de Montfort sur Meu sont les grès et les schistes briovériens, âgés d'environ 600 Ma (Protérozoïque). Elles sont recouvertes par les séries sédimentaires déposées durant les grandes incursions marines paléozoïques (séries rouges et Grès armoricain).

Au Carbonifère, ces roches sont impliquées dans la formation d'une chaîne de montagnes (Chaîne hercynienne : 320 à 280 Ma) ; cette déformation confère à la région ses grands traits structuraux (plis et failles). Depuis cet événement et jusqu'au Tertiaire, il ne subsiste à l'échelle de la carte aucune trace de dépôts permettant de retracer avec précision l'évolution géologique.

Lors des grandes périodes chaudes et humides du Tertiaire (65 à 45 Ma), ces roches ont été dégradées en latérites en tous points semblables à celles que l'on peut rencontrer actuellement en Afrique occidentale ou au Brésil. Elles couvrent la quasi-totalité de la carte, à l'exception des reliefs de la « Butte de Montfort » et de la forêt de Paimpont.

Il y a 16 Ma (limite Miocène inférieur – Miocène moyen), le domaine armoricain est recouvert par la mer. Le climat, chaud et aride, favorise le développement d'une faune marine abondante et diversifiée, qui a donné d'importantes accumulations de sables calcaires coquillers : les faluns.

Sur la carte, les faluns occupent une étroite dépression de direction NWSE sur les communes de la Chapelle du Lou et du Lou du Lac. Il y a 11 Ma (limite Miocène moyen – Miocène supérieur), à la faveur du retrait de la mer qui a déposé les faluns, un premier réseau hydrographique s'est constitué. Il s'agissait de paléoabers, en tous points semblables à ceux actuels du Finistère nord ou de la rade de Brest.

Durant le Pliocène, ce premier réseau a été comblé par des sables. L'évolution quaternaire, en climat périglaciaire, est enregistrée dans les systèmes alluviaux successifs, témoins des différents épisodes de creusement du réseau hydrographique actuel.

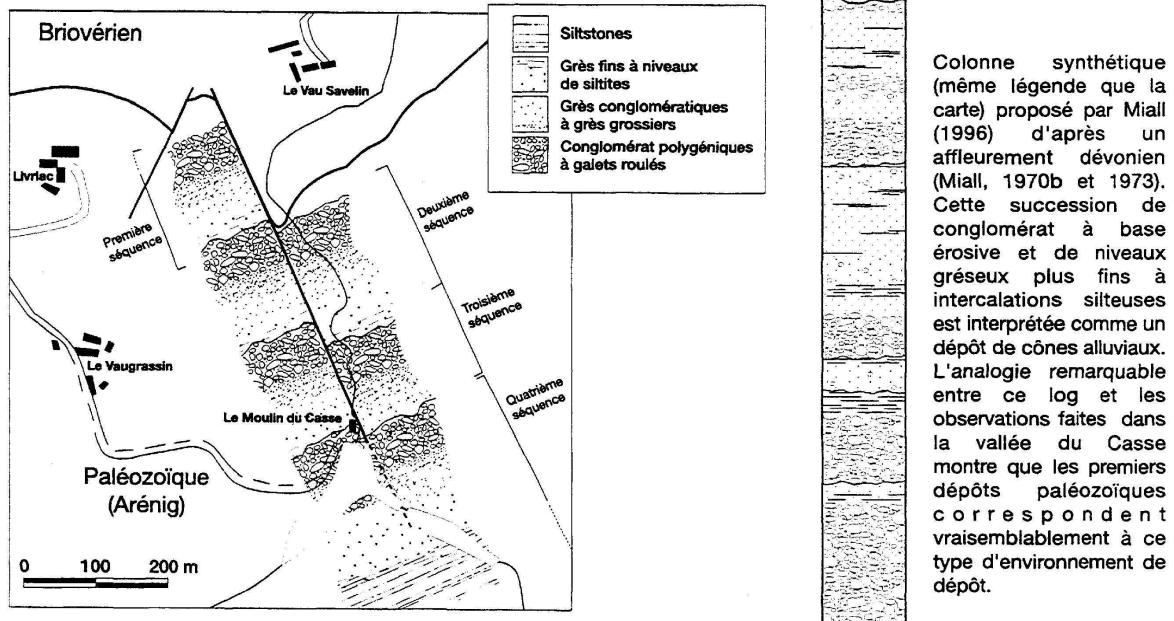
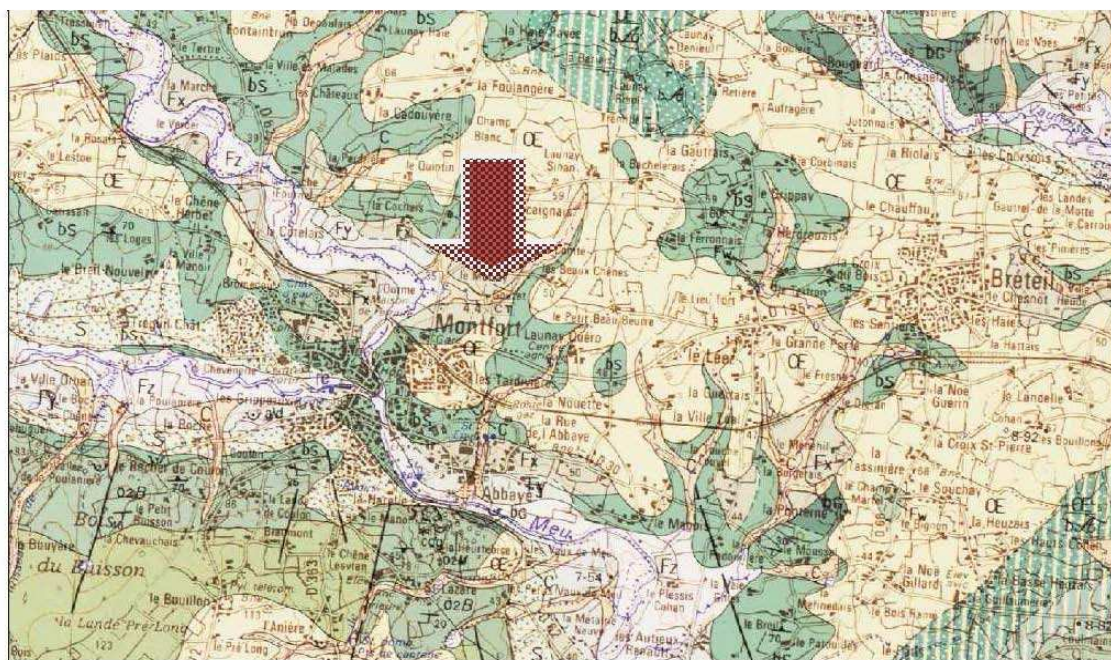


Figure 6: Carte géologique simplifiée (Source : Notice explicative BRGM – Annexe 2)



500 m

©IGN 2005, ©GEO SIGNAL, ©TELEATLAS

Figure 7: Carte géologique imprimée 1/50 000 (Source : BRGM)

Feuille de MONTFORT-SUR-MEU (Notice)

-  Limons éoliens, loess
-  loess sur isaltérites de substrat identifié
-  Dépôts de versants, ruissellement dominant (colluvions)
-  Dépôts périglaciaires
-  Limons de débordement, chenaux et alluvions récentes (Holocène)
-  Alluvions de basse terrasse (Pléistocène supérieur?)
-  Alluvions de moyenne terrasses (Pléistocène moyen à supérieur?)
-  Alluvions de hautes terrasses (Péistocène inférieur)
-  Isaltérites du Briovérien
-  Allotérites du Briovérien
-  Formation du grès armoricain inférieur (Arénig moyen): quartzites massives
-  Siltites micacées pourpres (type Le Boël)
-  Cinérites
-  Conglomérats (type Montfort)
-  Alternances silto-argilo-gréseuses à grès dominants
-  Alternances silto-argilo-gréseuses à siltites dominantes
-  hydro

le paysage, la modification de la circulation des eaux de surface et souterraines ainsi que leur qualité. Certaines espèces animales ont aussi choisi d'y vivre. Ainsi, sur les 31 couples de grand corbeau que compte la Bretagne, 14 se sont installés dans des carrières.

En 2007, 57 carrières sont soumises à déclaration annuelle de leurs rejets en eau dont 16 pour des rejets acides :

- 6 carrières ont dépassé les seuils réglementaires des matières en suspension au moins une fois par an ;
- 3 carrières ont dépassé les seuils réglementaires des métaux au moins une fois par an.

Ces sites ont, depuis, fait l'objet d'actions correctrices. Les 4 schémas départementaux des carrières constituent un outil de décision pour chaque préfet, dans un objectif de gestion économe et raisonné de la ressource et pour préserver l'environnement. Soumis à révision décennale, ces schémas fixent en particulier des orientations pour la remise en état des sites en fin d'exploitation (insertion dans le paysage, plan d'eau, etc.).

3.5.2. Contexte local

Il existe quelques carrières sur le territoire de la commune de Montfort sur Meu. En effet, il en existe quatre, qui exploitaient des matériaux différents. Ainsi, celles de la Croix Huchard ou bien de la Harelle permettaient l'extraction du poudingue, pierre caractéristique de la ville de Montfort sur Meu. Les carrières du Rocher de Coulon et des Grippeaux étaient des carrières de schiste, plus particulièrement de schiste ardoisier aux Grippeaux.

L'existence de ces carrières explique le fait que la majorité des constructions de Montfort sur Meu soit élevée en pierre. L'une des caractéristiques de l'architecture montfortaise est d'ailleurs la polychromie due à l'usage de différents matériaux de construction : poudingue, schiste pourpre, schiste ardoisier...

Cependant, certains bâtiments, principalement en secteur rural, sont construits en terre. La majeure partie des constructions de ce type date d'ailleurs du 19^e siècle, plus précisément de la période située entre 1860 et 1925.

Enfin, dans cette commune, le matériau de couverture principal est l'ardoise. Il existe quelques rares maisons urbaines couvertes de tuile.

3.6. HYDROGRAPHIE

Les eaux de ruissellement rejoignent la rivière du Garun pour la partie Nord du territoire communal et la rivière du Meu et ses affluents pour le reste du territoire communal. La commune est entièrement située sur le bassin versant de la Vilaine. Toutes les eaux de la commune s'écoulent donc vers ce fleuve, par le biais d'une rivière : Le Meu, affluent direct.

Le Meu : Le Meu prend sa source à Saint-Vran dans les Côtes d'Armor et se jette dans la Vilaine au niveau des communes de Chavagne et Goven en Ille et Vilaine. C'est un affluent de la rive droite de la Vilaine. La longueur du Meu est estimée à 87 km. La superficie du bassin versant est de 81 500 hectares.

En 1999, le Meu reçoit les rejets de 43 stations d'épuration communales et de nombreuses industries.

La qualité de l'eau est globalement médiocre sur le Meu, notamment sur la partie aval. Les pesticides, nitrates, phosphates et matières organiques sont les pollutions rencontrées.

Le Garun : Le Garun est un affluent du Meu.

Les "mauvaises qualité", voire "très mauvaises", sont repérées sur le Meu aval et sur le Garun, à l'exutoire de la Seiche et du Semnon, sur le Chevré, et sur les sous bassin de la Cantache, de la Pérouse et de la Valière. Au cours de ces trois années, la majorité de ces points présentent des améliorations avec un gain de une à deux classes de qualité.

Notons à nouveau l'impact positif de la nouvelle station de Rennes sur la Vilaine, et des grandes stations

d'épuration du bassin du Garun équipées de filières de déphosphatation, qui ont entraîné une chute immédiate des concentrations en orthophosphates dans les eaux du Garun et du Meu.

3.7. HYDROLOGIE

3.7.1. Surveillance du risque inondation en Bretagne

En Bretagne, il existe depuis 2005, un service de prévision des crues (SPC) basé à Rennes – St Jacques de la Lande baptisé Vilaine et côtiers bretons (VCB) comme suite à la circulaire du 1^{er} octobre 2002 du ministère de l'environnement lançant la réforme de l'annonce des crues.

La qualité de l'eau des bassins versants de Bretagne est présentée en annexe 3.1 et 3.2.

Cette nouvelle organisation vise à :

- Mieux anticiper les phénomènes d'inondation en développant les synergies entre les outils météorologiques et hydrologiques afin de disposer du temps nécessaire à la mise en œuvre de mesures de sauvegarde ;
- Mettre en place un système d'information rénové accessible au grand public fonctionnant en continu et en temps réel, incluant notamment l'élaboration d'une carte vigilance « inondations » à 4 niveaux (Vert, Jaune, Orange, Rouge) sur le modèle de la carte de vigilance météo : Vigicrues ;
- Faciliter la compréhension des informations diffusées en privilégiant une information spatialisée (cartes), continue (graphes et tableaux) et commentée (texte) accompagnée de prévisions chiffrées à certaines stations représentatives des tronçons de cours d'eau surveillés à partir d'un niveau de vigilance jaune.

3.7.2. Atlas des Zones inondables (AZI)

Les Atlas des Zones Inondables (AZIBZH en Annexe 4.1) constituent des inventaires des territoires ayant été submergés par le passé ou susceptibles de l'être. Ils rassemblent des informations connues sur les inondations. Des inondations de plus grande ampleur étant susceptibles de se produire, ces atlas sont amenés à évoluer.

Les méthodes mobilisées pour la réalisation en Bretagne sont diverses : photographies aériennes prises durant les crues, modélisation hydraulique reproduisant niveaux et extensions des crues, approche hydrogéomorphologique basée sur la lecture des reliefs de la vallée.

Contrairement aux Plans de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI en Annexe 4.2), ils ne débouchent pas sur une cartographie réglementant l'urbanisation dans les zones inondées. La connaissance du risque qu'ils apportent permet cependant de définir les orientations en matière de gestion du risque d'inondation sur le territoire et de les utiliser comme outil de sensibilisation auprès des communes. Ainsi, bien qu'ils ne soient pas annexés aux documents réglementaires d'urbanisme (POS/PLU) et opposables au tiers comme les PPRI, leur prise en compte est conseillée.

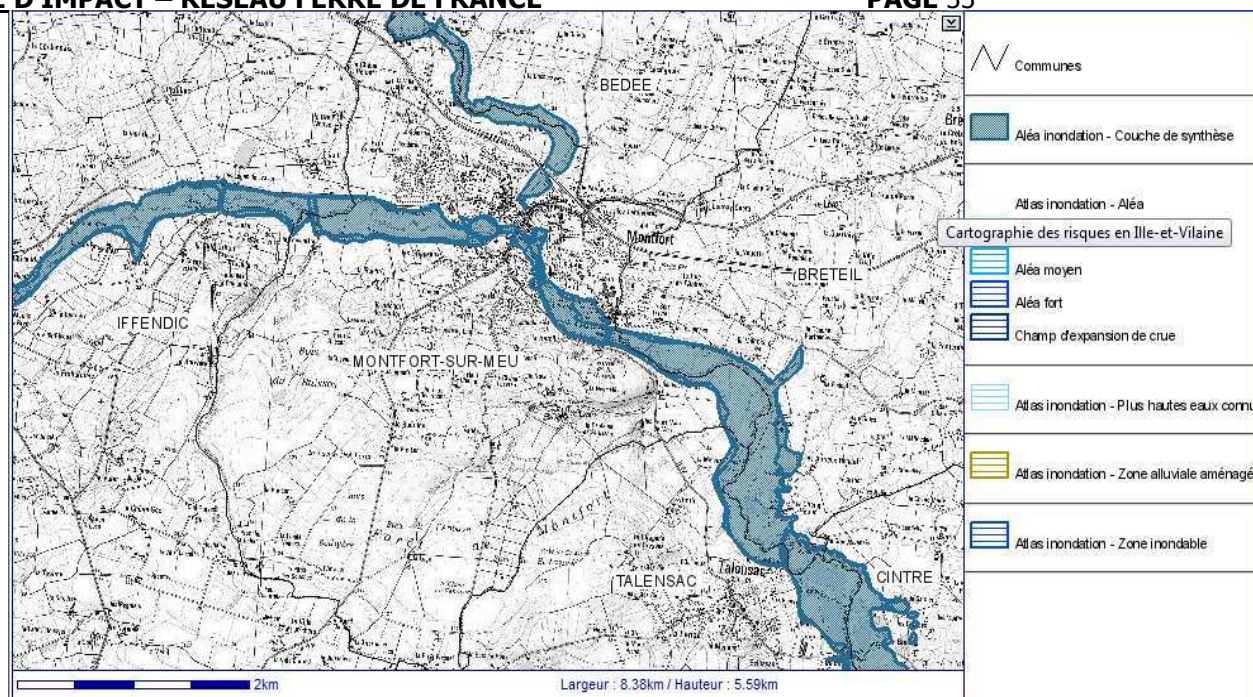


Figure 10: Carte des risques inondation proche Montfort-sur-Meu (Source : prim.net)

Figure 9: Carte des risques inondation en Ile-et-Vilaine (Source : prim.net)

Le nom de l'AZI de Montfort sur Meu est la AZI PHEC 95.

3.7.3. Implantation urbaine en zone inondable

La région rennaise située dans le bassin versant de la Vilaine est soumise à de nombreuses crues. La mission d'expertise créée après les inondations de 2000/2001 a mis en évidence une méconnaissance du phénomène et souligné la nécessité d'y remédier. C'est l'objectif du programme « perception des inondations dans le bassin versant de la Vilaine ». On présente ici le cas de la commune de Montfort sur Meu, analysant les logiques d'urbanisation de 1950 à nos jours et leur contexte hydrologique. Le risque est pris en compte à l'échelle de la commune depuis une vingtaine d'années mais apparemment occulté dans le cadre d'un projet de quartier (Annexe 4.3).

Le réseau hydrographique de Montfort sur Meu est :

- Meu : affluent de rive droite de la Vilaine (aménagement : seuils, moulins,...) ;
- Garun : affluent du Meu (aménagement : seuils, moulins,...).

Montfort sur Meu, à 30 km de Rennes, subit une pression foncière plus faible que les communes en périphérie de Rennes. Cependant, elle s'est bien développée à partir des années 1970 et encore plus après 1980 du fait de l'engouement pour les bourgs satellites de Rennes. Cette petite ville se caractérise par sa forte activité marchande, activités artisanales et services. L'urbanisation s'est étendue de manière concentrique autour du centre ancien, situé sur la confluence de deux cours d'eau, le Meu et le Garun.

La plus forte crue a été enregistrée en 1999. On n'y a aucune connaissance des hauteurs d'eau atteintes lors des inondations du XIXe et du début du XXe siècle (Elléouët, 2001). Des inondations sont d'ailleurs attestées en 1960, 1739, 1762, 1881 et 1891.

L'implantation en zone inondable est ancienne, notamment dans la vallée du Garun, et dure jusqu'en 1996 (supermarché, station d'épuration et zone d'activités). Les crues de 1999, de 2000 et de 2001 ainsi que le PPRI semblent avoir stoppé cette urbanisation à risque.

3.8. HYDROGEOLOGIE

3.8.1. Contexte régional

Le sous-sol breton est constitué de roches dures anciennes dites « de socle ». Ces roches sont présentes dans tout le massif armoricain. Ce sous-sol est très différent des autres régions de France qui sont constituées de roches dites sédimentaires. Elles constituent un type de réservoir aquifère de petites dimensions aux capacités modestes mais appréciables. Ainsi, des dizaines de milliers de forages ont été recensés depuis les années 1970. Ils sont bien répartis sur l'ensemble du territoire breton, et les volumes prélevés sont loin d'être négligeables. De plus, les eaux souterraines présentent une qualité souvent bien meilleure que celles des eaux de surface.

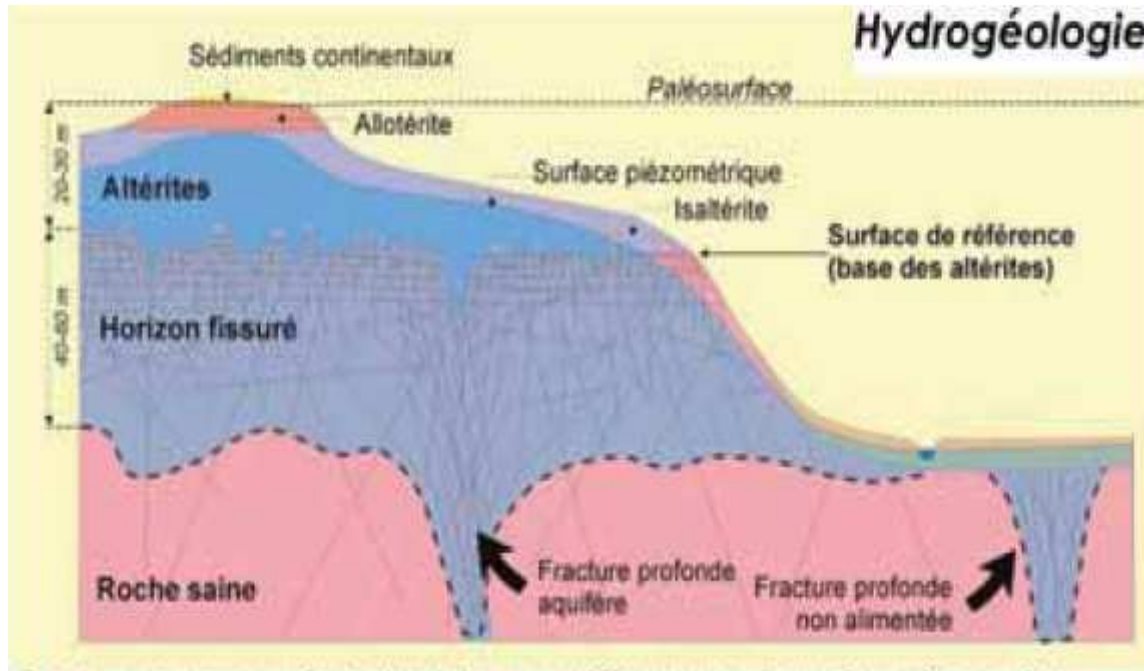


Figure 11: Coupe type représentant les aquifères en domaine de socle (massif armoricain) (Source : BRGM, service régional de Bretagne)

Du point de vue hydrogéologique, les aquifères de socle sont divisés en deux grands compartiments

ts : les altérites, en surface, avec une fonction de réservoir et des horizons fissurés de la roche, plus ou moins profond, jouant plutôt un rôle de drain.

Les captages anciens, de type puits, captent les eaux contenues dans l'altération. Ces eaux sont donc vulnérables aux pollutions et aux étiages sévères. Les productivités sont généralement faibles.

En revanche, les eaux contenues dans la fissuration profonde sont bien protégées, bénéficient d'une dénitrification naturelle liée à la présence de pyrite et lorsque le réseau de fracturation est étendu, les productivités deviennent intéressantes pour les collectivités et les industriels.

Prélèvements industriels

Les informations concernant les prélèvements d'eau industriels ont été obtenues par plusieurs biais : l'A.E.L.B, la DREAL, la D.S.V et la BSS du BRGM. Les années de référence ne sont pas toujours les mêmes, il a été possible de faire des moyennes annuelles à partir des données de l'AELB. Concernant la DREAL, les valeurs sont celles de 2007. Pour les DSV, ce sont les chiffres de l'arrêté préfectoral, donc les prélèvements maximaux et pour le BRGM, les chiffres donnés proviennent d'enquêtes téléphoniques qui n'ont pu être portées à leur terme pour l'ensemble des industriels, faute de temps (Annexe 5).

Il y a 37 prélèvements renseignés qui permettent une évaluation des prélèvements annuels en eau souterraine à des fins industrielles équivalente à 2 900 000 m³, soit 78 000 m³/an en moyenne par site et de l'ordre de 215 m³/jour, ce qui semble cohérent avec les capacités connues des aquifères bretons.

Adductions d'Eau Potable (AEP)

Les volumes d'eau souterraine, prélevés dans les nappes de la partie Ille et Vilaine du bassin versant de la Vilaine, ont été obtenus à partir des données du SMG35 (Syndicat Mixte pour la Gestion du fonds départemental de l'Ille et Vilaine), en faisant la moyenne des volumes distribués entre 2003 et 2007, auxquels on a ajouté 5% pour tenir compte des pertes dans le lavage de la station et des filtres.

Sur le bassin de la Vilaine, le volume prélevé dans les nappes atteint 10 744 103 m³/an à partir de 67 ouvrages d'adduction d'eau potable. Ceux-ci sont localisés et géoréférencés.

Identifiant N° BSS	Nature	Localisation	Profondeur (en mètre)	Utilisation ou état
03167X0026/P3	Forage	Montfort sur Meu	4	AEP + usage domestique depuis le 01/01/1933
03167X0024/P1	Forage	Montfort sur Meu	4	AEP + usage domestique depuis le 01/01/1933
03167X0070/DR	Forage	Montfort sur Meu	4	AEP + usage domestique depuis le 01/01/1933

Tableau 3 : Identification des forages (Source : ADES)

3.8.2. Contexte local

Les données accessibles par le BRGM présent notre secteur d'études en limite avec une zone de nappe sub-affleurante.

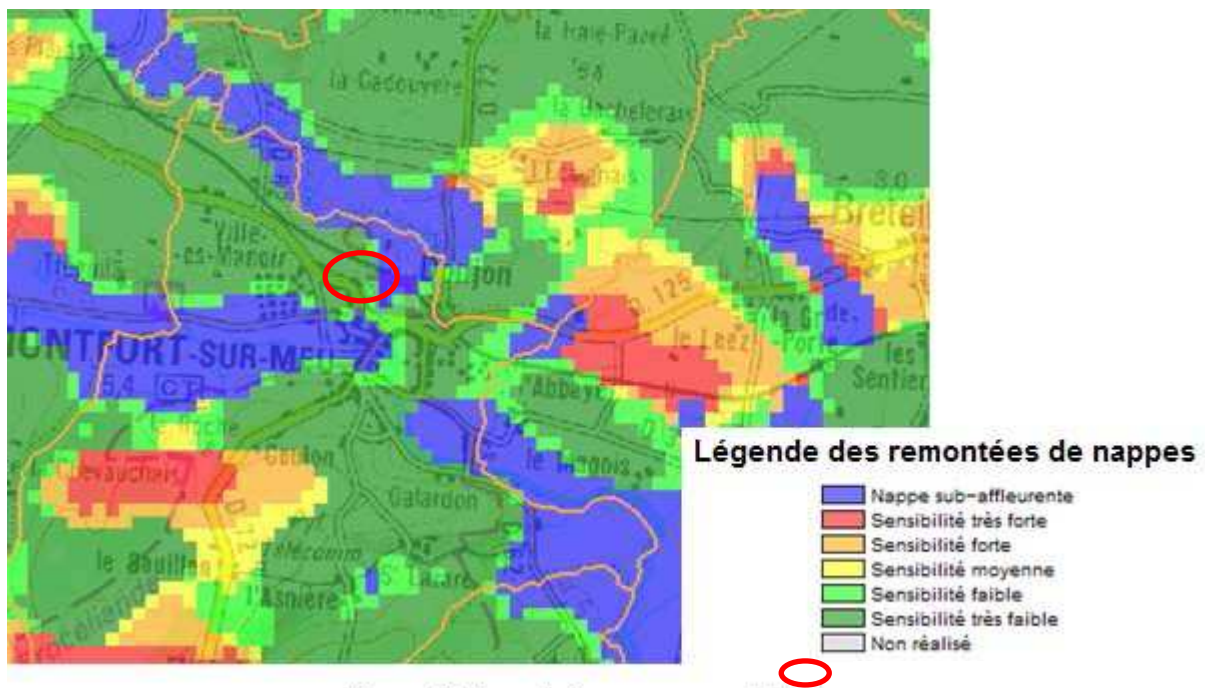


Figure 12: Inondations nappes (Source : BRGM)

L'étude de sol réalisée par « Hydrogéotechnique Nord et Ouest » en mai 2010 indique que dans le contexte géologique du site, on peut s'attendre à des infiltrations au sein des remblais, et à une nappe de stagnation et des aquifères potentiels au sein :

- des limons loessiques,
- du substratum altéré,
- du substratum sain, éventuellement en charge.

Des niveaux d'eau ont été relevés en cours et en fin de forage lors des investigations géotechniques :

Sondages	SC1+PZ	SP2	SP3	SP4	SP5	PM1
Niveau d'eau en cours de foration (m) / TN	Forage à l'eau	4.40	1.40	6.50	5.40	2.30
Niveau d'eau en fin de forage (m) / TN	/	2.20	1.30	2.90	5.30	4.28
NGF du niveau d'eau en fin de forage	/	39.90	40.90	39.40	36.70	37.72
Relevé piézométrique du 12/03/2010 / TN	1.70	/	/	/	/	/
NGF du niveau d'eau du 12/03/2010	40.10	/	/	/	/	/

A noter que le sondage n°1 a été équipé d'un piézomètre et a fait l'objet de 5 relevés. L'étude hydrogéologique conclut donc que l'on peut retenir sur ce site :

- Présence probable de circulations et/ou nappes parasites temporaires au sein des horizons de surface,
- Présence d'une nappe au sein de la couche de schiste plus ou moins altéré (profondeur comprise entre 1,50 et 6 m en moyenne),
- Présence d'une nappe en charge au sein des couches de schiste peu altéré (profondeur moyenne comprise entre 3.50 et 8,00 m en moyenne), venant baigner les couches sus-jacentes.

3.9. QUALITE DE L'AIR

«Il est reconnu à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé et d'être informé de la qualité de l'air qu'il respire.» (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 déc. 1996). L'association Air Breizh, agréée par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM), a été chargée de cette mission sur la Bretagne.

Les missions d'Air Breizh sont de mesurer en continu les polluants urbains nocifs (SO₂, NO_x, HC, CO, O₃ et Poussières) dans l'air ambiant de la Bretagne et d'informer les services de l'Etat, les élus, les industriels et le public, notamment en cas de pic de pollution. Air Breizh étudie aussi l'évolution de la qualité de l'air et vérifie la conformité des résultats par rapport à la réglementation (Annexe 6).

3.9.1. Mesure

Air Breizh mesure en continu 6 polluants différents :

- 1 indicateur de la pollution industrielle : le dioxyde de soufre (SO₂) ;
- 4 indicateurs de la pollution des transports routiers : les oxydes d'azote (NO et NO₂), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC) et les poussières (Ps) ;
- 1 indicateur de la pollution photochimique : l'ozone (O₃).

Ces mesures sont réalisées par l'intermédiaire d'analyseurs localisés pour l'Ille et Vilaine sur 6 sites à Rennes, 1 site à St-Malo et 1 site à Guipry ; Ces sites ont été choisis soit pour leur bonne représentativité de la pollution moyenne de la ville, soit pour leur proximité de gros émetteurs de polluants atmosphériques, soit en plein centre ville sur des axes à forte circulation, soit en zone rurale pour mesurer les déplacements de la pollution (Guipry sous le vent de Rennes).

3.9.2. Information

L'indice ATMO, calculé à partir de 4 polluants (NO₂, SO₂, O₃ et PM₁₀) et définissant la qualité de l'air d'une agglomération, est transmis quotidiennement aux médias (Presse, télévision, radios...), à différents organismes et services de l'Etat, ainsi qu'aux collectivités concernées.

Les données de mesures actualisées 3 fois par jour et l'indice ATMO des agglomérations de Rennes, Brest et Lorient sont disponibles sur le site internet. En cas de pic de pollution, une procédure d'information, voire d'alerte, est déclenchée lors d'un dépassement de seuil fixé par Arrêté Préfectoral pour le SO₂, le NO₂ et

l'O3. Air Breizh informe dans l'heure qui suit les organismes et les services de l'Etat concernés, notamment la Préfecture qui en informe les médias et prend si nécessaire les mesures visant à diminuer les niveaux de pollution.

3.9.3. Etudes

Depuis 1998, Air Breizh réalise ses propres études grâce à son laboratoire mobile équipé d'analyseurs de NO₂, SO₂, O₃, CO et PM₁₀.

Particules

Bien que seule la ville de Lorient ait dépassé le seuil réglementaire, les niveaux en PM₁₀ du 17 février ont été très élevés sur l'ensemble des stations de mesures bretonnes en 2010, avec les 6 stations sur 7 qui ont enregistré leur concentration maximum en 24 heures ce jour là. Cette hausse des concentrations coïncide avec un épisode de grand froid et des températures particulièrement basses sur l'ensemble du territoire breton entraînant une hausse des émissions de particules liées au chauffage domestique ainsi que des conditions météorologiques défavorables à la dispersion de la pollution atmosphérique (stabilité atmosphérique, vent faible).

Monoxyde de carbone

Les concentrations moyennes annuelles et les maxima 8h glissants sont en baisse régulière depuis 1998. Le monoxyde de carbone est majoritairement émis par les transports (69%). Cette réduction est principalement imputable au progrès technique et à la réglementation de plus en plus sévère concernant les émissions dues aux transports. En effet, les véhicules essence neufs sont obligatoirement munis d'un pot d'échappement catalytique depuis 1993, tout comme les véhicules diesel neufs depuis 1997 (pot catalytique dit « d'oxydation »). Par conséquent, la diminution des concentrations en monoxyde de carbone devrait se poursuivre avec le renouvellement du parc automobile.

Ozone

En 2010, les conditions météorologiques observées, proches de celles des années 2007 à 2009, ont assez peu favorisé la formation d'ozone. L'écart relatif entre les concentrations mensuelles de 2010 et la moyenne des concentrations mensuelles sur la période 2000/2009 fait ressortir que les niveaux d'ozone ont été excédentaires de février à avril (très bon ensoleillement), déficitaires durant l'été (déficit d'ensoleillement et précipitations supérieures aux normales à l'ouest de la Bretagne) et proches des normales, le reste de l'année.

3.10. BRUIT ET VIBRATIONS

Le bruit est la nuisance la plus ressentie par la population. Les actions de l'Etat pour en réduire les effets sont coordonnées par la Mission Bruit du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. Elle est chargée de mettre en œuvre les orientations définies le 6 octobre 2003 par le ministère, de l'environnement.

- Les nuisances liées à la proximité des grands aéroports. La Bretagne ne possède aucun aéroport classé dans la liste définie, et n'est donc pas bénéficiaire de cette ligne. Cette action est conduite sous le contrôle de l'ACNUSA.
- Les nuisances des infrastructures de transports terrestres. Chaque département détermine un classement des voies bruyantes en fonction des nuisances sonores résultant des trafics routier et ferroviaire. Les DDT(M) sont chargées d'exécuter cette tâche, ainsi que d'animer des pôles départementaux du bruit.
- La protection des habitations contre les nuisances excessives. Les nuisances visées sont celles en provenance des infrastructures de transports terrestres (points noirs du bruit).
- La réhabilitation acoustique des établissements recevant de jeunes enfants : crèches, salles de repos d'écoles maternelles, cantines scolaires et établissements de sport. Des aides aux collectivités sont possibles selon ce plan (annexe 7).
- Les diverses nuisances liées aux bruits de proximité, sachant que la plupart du temps ces nuisances relèvent plutôt des relations de voisinage et de courtoisie individuelle que de l'action des pouvoirs publics.

Par arrêté préfectoral du 17/11/2000, la voie ferroviaire Rennes-Saint-Brieuc a été classée en voie bruyante de type 2 cela correspond à une largeur affectée par le bruit de 250 m de large de part et d'autre des voies.

3.11. PATRIMOINE NATUREL

3.11.1. ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique)

Une ZNIEFF est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional. On distingue deux types de ZNIEFF :

- Les ZNIEFF de type I, d'une superficie généralement limitée, sont définies par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel ou régional ;
- Les ZNIEFF de type II sont des grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes ; les zones de type II peuvent inclure une ou plusieurs zones de type I.

Il y a une ZNIEFF de type II recensée pour la commune de Montfort sur Meu.

Elle est composée de 4 forêts et de 3 Landes, fruticées, pelouses et prairies. La ZNIEFF 530014722 LANDES SCHISTEUSES DE LA REGION DE RENNES

3.11.2. ZICO (Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux)

Les ZICO (ou IBA, Important Bird Areas) sont des surfaces qui abritent des effectifs significatifs d'oiseaux, qu'il s'agisse d'espèces de passage en halte migratoire, d'hivernants ou de nicheurs, atteignant les seuils numériques fixés par au moins un des trois types de critères :

- A : importance mondiale
- B : importance européenne
- C : importance au niveau de l'Union Européenne

En France métropolitaine, il y a 285 ZICO, dont 277 présentent une importance internationale (107 sites atteignent le critère A, 111 le B et 59 le C ; 8 sites sont d'importance nationale).

La base de données ZICO, gérée par la LPO, intègre les informations relatives à la description des sites, telles que la liste des communes concernées, le statut de propriété et de protection, les milieux, les activités humaines, les menaces et les effectifs des espèces d'oiseaux présentes.

Aucune Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux n'a été répertoriée par la DREAL à proximité de Montfort sur Meu (Annexe 8.1).

3.11.3. Natura 2000

Le Pays de Brocéliande accueille un Site d'Intérêt Communautaire du réseau Natura 2000 « la Forêt de Paimpont », qui comprend plusieurs sites répartis sur le massif forestier (landes, étangs, tourbières, futaies, zones humides...).

La gare de Montfort-sur-Meu se situe à plus de 16 km à vol d'oiseau de ce site Natura 2000.

3.11.4. ZPS (Zones de Protection Spéciales)

En 1981, est entrée en vigueur la Directive Européenne « Oiseaux » (Directive CEE N°79/409 du 6 avril 1979).

La désignation de sites importants pour les espèces protégées (énumérées dans les annexes de la Directive) ou devant faire l'objet de mesures de gestion particulières dans l'Union Européenne, constitue une première étape de l'application de cette Directive dans les états membres.

Il existe 2 types d'espèces protégées :

- La Bécasse des bois (*Scolopax rusticola* Linnaeus, 1758) observée en 2000 ;
- Le Goéland argenté (*Larus argentatus* Pontoppidan, 1763) observé en 1991.

3.11.5. Arrêtés de protection de biotope

L'arrêté de protection de biotope est un outil réglementaire. Il poursuit deux objectifs :

- La préservation des biotopes ou toutes autres formations naturelles nécessaires à la survie (reproduction, alimentation et repos) d'espèces protégées ;
- La protection des milieux contre les activités pouvant porter atteinte à leur équilibre biologique.

Il existe actuellement 672 arrêtés de protection de biotope, dont 641 en métropole, 29 dans les départements d'outremer et 2 à Mayotte. Ces arrêtés couvrent en métropole environ 124 500 ha, soit 0,22% du territoire national métropolitain, et dans les départements d'outremer environ 200 000 ha. La superficie totale est par conséquent de 324 000 ha sur l'ensemble du territoire.

Il existe dans le département d'Ille et Vilaine 5 arrêtés de protection de biotope (Annexe 8.2):

- L'église de Guichen ;
- L'église de Pléchatel ;
- L'église de Tremblay ;
- L'église d'Ercée en Lamée ;
- Les mares des Mottais, de l'Hourmel et de la Petite Lande à Noyal sur Vilaine.

3.11.6. Espèces animales et végétales protégées

La liste des espèces protégées recensées postérieurement à 1950 dans la commune de Montfort sur Meu :

- Directive 79/409/CEE du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages :
 - ⇒ Bécasse des bois (*Scolopax rusticola* Linnaeus, 1758) observée en 2000 ;
 - ⇒ Goéland argenté (*Larus argentatus* Pontoppidan, 1763) observé en 1991 ;

- Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 modifiée par la Directive 97/62/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que la faune et la flore sauvages :
 - ⇒ Ecailles chinée (*Euplagia udripunctaria*, Poda 1761) ;
 - ⇒ Martre des pins, Martre (*Martes martes*, Linnaeus 1758) ;
 - ⇒ Putois d'Europe, Furet (*Mustela putorius* Linnaeus 1758) ;

- Règlement (CE) N°338/97 modifié (1497/2003 du 18 août 2003) du Conseil du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et flore sauvages par le contrôle de leur commerce :
 - ⇒ Orchis bouffon (*Anacamptis morio*, 1997) ;
 - ⇒ Listère ovale, Double feuille, Grande Listère (*Listera ovata*, 1813) ;
 - ⇒ Orchis mâle (*Orchis masculas*, 1755) ;

- Arrêté préfectoral du 27 juin 1999, (département d'Ille et Vilaine) portant réglementation de la cueillette de certaines plantes sauvages :
 - ⇒ Osmonde royale, Fougère fleurie (*Osmunda regalis*, 1753) ;

- Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe, 19/09/1979, Berne :
 - ⇒ Chevreuil européen, Chevreuil (*Capreolus capreolus*, Linnaeus 1758) ;
 - ⇒ L'Able de Heckel (*Leucaspius delineatus*, Heckel 1843) ;
 - ⇒ Fouine (*Martes foina*, Erxleben 1777) ;
 - ⇒ Martres des pins, Martre (*Martes martes*, Linnaeus 1758) ;
 - ⇒ Blaireau européen (*Meles meles*, Linnaeus 1758) ;
 - ⇒ Hermine (*Mustela erminea*, Linnaeus 1758) ;
 - ⇒ Belette d'Europe (*Mustela nivalis*, Linnaeus 1766) ;
 - ⇒ Putois d'Europe, Furet (*Mustela putorius* Linnaeus 1758) ;
 - ⇒ Ecureuil roux (*Sciurus vulgaris*, Linnaeus 1758) ;
 - ⇒ Bécasse des bois (*Scolopax rusticola* Linnaeus, 1758) ;

- Convention relative à la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, 23/06/1979, Bonn :
 - ⇒ Bécasse des bois (*Scolopax rusticola* Linnaeus, 1758) ;
 - ⇒ Goéland argenté (*Larus argentatus* Pontoppidan, 1763) ;

- Arrêté modifié du 20 janvier 1982 relatif à la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire :
 - ⇒ Rossolis à feuilles rondes (*Drosera rotundifolia*, 1753) ;

Arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des mammifères terrestres protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection :

⇒ Ecureuil roux (*Sciurus vulgaris*, Linnaeus 1758) ;

Arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection (JORF 5 décembre 2009, p. 21056) :

⇒ Le Goëland argenté (*Larus Argentatus Pontoppidan* 1763) ;

3.11.7. Continuités écologiques

Les continuités écologiques correspondent à l'ensemble des zones vitales (réservoirs de biodiversité) et des éléments (corridors écologiques) qui permettent à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales. La Trame verte et bleue est ainsi constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient.

La Trame Verte et Bleue (TVB) est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

Au niveau régional, l'État et les Régions élaborent ensemble des documents de planification, appelés Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE), en association avec un comité régional « trames verte et bleue » regroupant des acteurs locaux. Ces schémas, soumis à enquête publique, prennent en compte les orientations nationales et identifient la Trame verte et bleue à l'échelle régionale. Le SRCE spatialise et hiérarchise les enjeux de continuités écologiques à l'échelle régionale, et il propose un cadre d'intervention.

Au niveau local, la mise en œuvre de la Trame verte et bleue repose sur les documents de planification et projets de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, particulièrement en matière d'aménagement de l'espace et d'urbanisme qui prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique ainsi que sur de nombreux outils, notamment contractuels, permettant d'agir pour garantir la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, par le biais de la gestion des espaces constitutifs de la TVB.

Le comité régional Trame verte et bleue en Bretagne sera chargé au cours des deux prochaines années de valider les différentes étapes d'élaboration du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), copilotée par la DREAL et la région Bretagne. Au cours de l'année 2012, un diagnostic des enjeux relatifs aux continuités écologiques va être réalisé, suivi d'une cartographie de la trame verte et bleue à une échelle du 1/100 000.

Le comité régional devrait se réunir à nouveau fin 2012, pour valider la cartographie de la trame verte et bleue régionale.

En l'état actuel des données, il nous est impossible d'analyser l'impact du projet sur les continuités écologiques en Ille et Vilaine.

4. ENVIRONNEMENT HUMAIN

4.1. CONTEXTE ECONOMIQUE DE MONTFORT SUR MEU

La vie économique de Montfort-sur Meu repose essentiellement sur l'industrie agro-alimentaire dans les secteurs à dominante lait et porc. Deux entreprises en sont les piliers : la Cooperl (abattoirs, environ 400 salariés) et le Grand Saloir Saint-Nicolas (salaisons et charcuteries).

Montfort sur Meu se caractérise également par son activité marchande très active : commerces divers répondant à tous les besoins courants, activités artisanales et services, répartis en centre-ville et dans les zones artisanales périphériques.

Montfort sur Meu dispose également d'établissements d'hôtellerie, de restauration et d'un camping.

Un marché anime la place des Douves chaque vendredi matin.

Montfort sur Meu accueille deux fois par an une foire organisée par l'association des commerçants et artisans (l'APCAM) : la Saint-Jean en juin et la Saint-Nicolas en décembre.

4.2. IMPLANTATION HUMAINE A MONTFORT SUR MEU

4.2.1. Evolution démographique

L'évolution démographique depuis 1962 est présentée dans le tableau ci-dessous :

Évolution démographique entre 1793 et 1851								
<u>1793</u>	<u>1800</u>	<u>1806</u>	<u>1821</u>	<u>1831</u>	<u>1836</u>	<u>1841</u>	<u>1846</u>	<u>1851</u>
1 200	1 115	1 187	1 316	1 715	1 772	1 868	1 976	2 072
Évolution démographique entre 1856 et 1896								
<u>1856</u>	<u>1861</u>	<u>1866</u>	<u>1872</u>	<u>1876</u>	<u>1881</u>	<u>1886</u>	<u>1891</u>	<u>1896</u>
2 129	2 168	2 345	2 343	2 297	2 374	2 373	2 464	2 452
Évolution démographique entre 1901 et 1954								
<u>1901</u>	<u>1906</u>	<u>1911</u>	<u>1921</u>	<u>1926</u>	<u>1931</u>	<u>1936</u>	<u>1946</u>	<u>1954</u>
2 509	2 431	2 309	2 171	2 253	2 270	2 250	2 372	2 518
Évolution démographique après 1962								
<u>1962</u>	<u>1968</u>	<u>1975</u>	<u>1982</u>	<u>1990</u>	<u>1999</u>	<u>2009</u>		
2 699	2 965	3 098	4 301	4 675	5 412	6028		

Tableau 4: Nombre retenu à partir de 1962 (Source: Cassini et Insee)

La croissance démographique et urbaine de Montfort sur Meu se fait dans un souci de diversité des programmes en introduisant une certaine densité et des formes urbaines différentes.

La densité de l'habitat a pour objectif d'approcher la densité de 24 logements par hectare conformément au Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Brocéliande.

4.3. ETABLISSEMENT RECEVANT DU PUBLIC

Les établissements recevant du public présents à Montfort sur Meu sont notamment des commerces, des administrations, des parcs publics, la gare ferroviaire ainsi que les établissements scolaires, les équipements sportifs et des centres culturels suivants :

- Etablissements scolaires :
 - * Ecole du pays pourpré (public) (ancien nom : Ecole rue de Gaël)
 - * Ecole du Moulin à vent (public)
 - * Ecole Notre Dame (privé)
 - * Collège Louis Guilloux (public)
 - * Collège Saint Louis-Marie (privé)
 - * Lycée René Cassin (public, enseignement général et technologique)
- Equipements sportifs :
 - * COSEC (1 salle omnisport – 1 dojo – 1 salle de tennis de table ; sport de combat)
 - * Charlet (2 terrains de hand ; 3 terrains de basket ; 1 terrain de tennis)
 - * Batailles (2 terrains de hand ; 3 terrains de basket ; 1 terrain de tennis ; 2 terrains de badminton)
 - * Local du club de Kayak
 - * Piscine Océlia
 - * Salle de Tennis Técélia
 - * Terrain de football Pasteur
 - * Terrain de football Mainguet
- Centres culturels :

Cette salle, inaugurée en 2003, est la salle multifonction par excellence. Elle peut aussi bien accueillir les banquets de mariage, repas, les Assemblées générales, les réunions d'entreprise que des spectacles. Elle comprend :

- * Une salle de 450 places en version spectacle et de 350 couverts
- * La salle est équipée d'une régie son et lumière (utilisation sous condition)
- * Une scène de 110 m²
- * Des loges de 38 m²
- * Une cuisine de 52 m² avec deux fours, une étuve et table chauffante, une chambre froide et un lave-vaisselle
- * Un hall d'accueil de 85 m² avec un bar

La grande salle peut être séparée en deux grâce à une cloison mobile permettant d'avoir deux salles respectivement de 250 et 200 m².

Bâtiment du début du XX^e siècle, l'Avant-scène a gardé, malgré différents travaux, son caractère intimiste et chaud. Apprécié des artisans amateurs et professionnels, l'Avant-scène est un lieu très utilisé pour les spectacles associatifs et scolaires ainsi que pour des conférences et réunions.

Gradins rétractables et fauteuils permettent de moduler la salle de 130 à 250 places. La salle est équipée d'une régie son et lumière.

Il existe aussi une salle de cinéma, *La Cane*.

4.4. PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE

Aujourd'hui Montfort sur Meu a gardé les vestiges de son passé médiéval. Il reste aujourd'hui des maisons du XVI^e siècle (Rue de la Saulnerie), les traces de la porte Saint-Jean (XIV^e siècle), les vestiges de l'ancien châtelet (XIV^e). Du château médiéval subsiste actuellement la Tour de Papegaut (XIV^e siècle) qui abrite maintenant l'écomusée du Pays de Montfort.

Mais Montfort sur Meu garde aussi les traces d'un passé religieux avec plusieurs bâtiments religieux ; chapelle Saint-Jean, église Saint Louis-Marie Grignon de Montfort, ancien couvent des Ursulines (aujourd'hui la mairie), le cloître et le portail de l'abbaye Saint-Jacques de Montfort, mais aussi la maison natale de Saint Louis-Marie Grignon (Rue de la Saulnerie).

Il n'y a pas de site archéologique dans la commune de Montfort sur Meu.

4.4.1. Patrimoine historique

Enceinte de la cité médiévale

Pour protéger les Marches de Bretagne, les ducs mènent une politique de fortifications des grandes villes. En 1376, Raoul VII obtient une autorisation pour transformer le château en véritable forteresse défensive. Autour du château se développe alors une grande enceinte composée de tours et de 3 portes. Il subsiste aujourd'hui la Tour du Papegault, la Tour du Pas d'Âne, la Tour du Capitaine et des portions de l'ancienne fortification. Ces vestiges de remparts sont inscrits au titre des Monuments historiques depuis le 15 décembre 1926.

La Tour du Papegault

La Tour du Papegault, date de la fin du XIV^e et XX^e siècle, la tour devint une prison. Depuis 1984, elle abrite l'écomusée du Pays de Montfort. La tour est inscrite au titre des Monuments historiques par arrêté du 5 novembre 1926.

Hôtel Montfort Communauté

Au XVIII^e siècle, cet imposant bâtiment était un hôtel particulier de la famille Juget, une famille de notable qui s'y est installée en 1777. En 1857, c'est la sous-préfecture qui s'y installe jusqu'à sa suppression en 1926. Au cours du XX^e siècle, l'hôpital de Montfort sur Meu installe une annexe. En 2002, c'est Montfort Communauté qui achète le bâtiment et le restaure.

Centre culturel de "l'Avant-Scène"

En 1914, débute la construction d'une salle des fêtes pour s'achever après la guerre. Le bâtiment a aussi accueilli le premier cinéma de la ville qui pouvait recevoir 400 personnes. Aujourd'hui, l'édifice est un centre culturel qui propose de multiples spectacles tout le long de l'année.

Maisons anciennes du centre-Ville

On retrouve aujourd'hui des dizaines de maisons dont la date de construction est située entre 1550 et 1650. Elles sont situées dans les rues les plus anciennes de la ville comme par exemples rue de la Saulnerie, rue de l'Horloge, place de la cohue, rue de Gaël. On y trouve également la maison natale de Louis-Marie Grignon de Montfort.

Moulins et "Planches" sur le Meu

Rue du 11 juin 1977, on peut apercevoir un ancien moulin qui date de 1884. Il était aussi équipé à l'époque d'une passerelle nommée les "Planches" qui enjambait le Meu et permettait de rejoindre la ruelle des Moulins.

Séchoir et bains publics

Le bâtiment date probablement de la fin du XIX^e siècle. Il abritait dans la partie inférieure des cabines de bains publics et un espace réservé à des chaudières. L'étage protégé de lattes en bois, était destiné au séchage du linge nettoyé par les lavandières.

La mairie est aujourd'hui établie dans l'ancien couvent des Ursulines, qui s'étaient installées à Montfort en 1639.

Tribunal d'Instance

En 1799, Montfort devient le siège d'une sous-préfecture et d'un tribunal d'arrondissement. Il est construit entre 1832 et 1834. Une rupture est marquée entre les anciennes maisons datant de la cité médiévale et le tribunal, car celui tourne délibérément le dos à cette ville médiévale.

4.4.2. Les sites et espace naturels

Forêt de Montfort sur Meu

La forêt couvre une centaine d'hectares, dont 40 hectares sont sur le secteur du Bois de Saint-Lazare. Plusieurs sentiers de randonnée sont balisés et permettent de parcourir ce massif boisé, à pied, à cheval et pour certains sentiers, à VTT.

Parc Municipal

Au XIX^e siècle, Édouard Guicheteau, (maire de la ville de Montfort sur Meu de 1853 à 1871) a racheté à titre privé, les anciennes prairies du Thabor, possession du prieuré Saint-Nicolas. Il a ensuite aménagé un jardin à l'anglaise. Il a fait dévier le Garun pour assurer la circulation de l'eau et a fait planter des ifs et des conifères exotiques. En 1950, le jardin est racheté par la commune et ouvert au public. Les anciennes prairies restées sauvages sont alors aménagées en camping municipal.

4.4.3. Patrimoine religieux

Saint Louis-Marie Grignon de Montfort a vécu à Montfort. Il subsiste aujourd'hui l'église Saint-Louis-Marie-Grignon, trois chapelles, et une abbaye :

- * L'abbaye Saint-Jacques de Montfort : fondée par Guillaume I^{er} de Montfort en 1152, dont le mur occidental est inscrit par arrêté du 6 novembre 1997 au titre des Monuments historiques.
- * La chapelle Saint-Joseph : construite en remplacement de l'ancienne église paroissiale Saint-Jean. Celle-ci fut détruite en 1851.
- * La chapelle Saint-Lazare : au début du XVIII^e siècle, la chapelle Saint-Lazare fut restaurée par Saint Louis-Marie Grignon de Montfort lorsqu'il s'installa à Saint-Lazare.

- * Église Saint-Louis-Marie-Grignon : elle date du XIX^e siècle. Elle est d'inspiration italienne avec son clocher en forme de campanile qui abrite la statue du Saint, natif de Montfort sur Meu.

4.5. ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL ET AGRICOLE

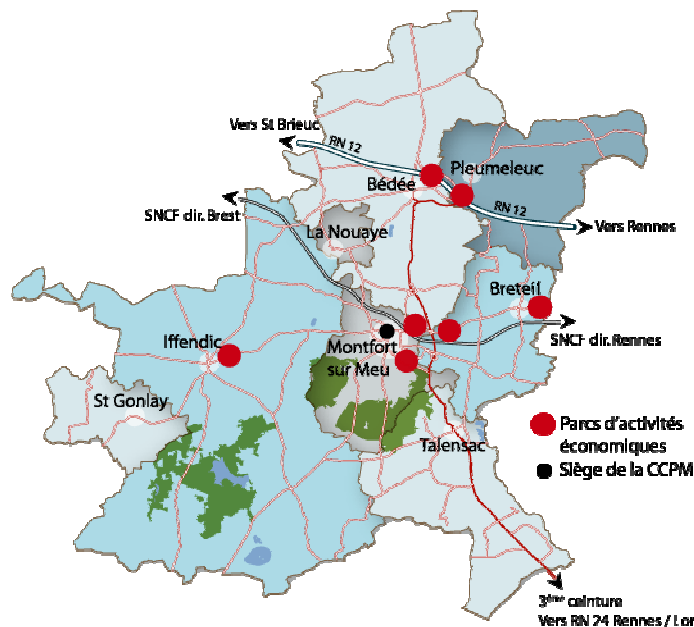


Figure 13: Carte des parcs d'activités de Montfort sur Meu (Source : Montfort communauté – Annexe 9)

Les parcs d'activités sur la commune de Montfort sur Meu sont au nombre de 5 :

- Parc d'activités de Launay-Quéro - Breteil
- ZA de la Corderie - Iffendic
- Parc d'activités de la Nouette - Montfort sur Meu
- Parc d'activités du Domaine - Pleumeleuc
- Parc d'activités de l'Auze - Pleumeleuc

4.6. INFRASTRUCTURE

4.6.1. Réseau routier

Un réseau routier se situe à proximité de la gare, il s'agit de :

- La route départementale RD125 au sud et à l'est de la gare ;
- La route départementale RD30 au sur de la gare ;
- La route départementale RD72 au nord de la gare.
- Montfort sur Meu est situé à proximité de Rennes, capitale de la Bretagne, et à moins d'une heure de Saint Malo, on y accède facilement en voiture :
- Par la route nationale RN 12, axe Rennes – Brest ;
- Par la route nationale RN 24, axe Rennes – Lorient.

4.6.2. Réseau ferroviaire

Les gares et haltes ferroviaires les plus proches de Montfort sur Meu sont situées à :

- Breteil (Halte) : 5,1 km ;
- Montauban de Bretagne : 8,6 km ;
- L'Hermitage-Mordelles : 11,1 km ;
- La Brohinière : 13,6 km.

4.6.3. Réseau aérien

Les aéroports les plus proches de Montfort sur Meu sont situés à :

- Rennes – St Jacques : 18,9 km ;
- Dinard/pleurtuit (St. Malo) : 50,8 km ;
- Vannes – Golfe de Morbihan : 72,6 km.

4.6.4. Réseau fluvial

Les rivières proches de Montfort sur Meu sont :

- Le Meu, affluent de la rive droite de la Vilaine ;
- Le Garun, principal affluent du Meu.

4.6.5. Voies navigables

Les voies navigables structurent de façon remarquable le bassin de la Vilaine. En premier lieu, selon une orientation générale nord-sud, le cours principal de la Vilaine est canalisé et ouvert à la navigation fluviale de Rennes à Redon (et à l'océan depuis la création du barrage d'Arzal).

Les Régions se doivent donc depuis cette date "d'assurer la continuité de la navigation et l'écoulement normal des eaux", ainsi que de satisfaire aux besoins des divers secteurs concernés par les voies navigables, "dans le respect de l'hygiène publique, de l'environnement et du patrimoine" notamment.

Une base de loisirs nautiques à Montfort sur Meu et des plans d'eau communaux pour la détente sont implantés.

**SECONDE PARTIE : ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT
ET MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT**

1. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PASSAGE SOUTERRAIN

Les caractéristiques principales pour la création d'un passage souterrain reliant les 2 quais et accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) sont les suivantes :

- ✧ Implantation au km 395+500, à proximité immédiate du bâtiment voyageurs côté Brest,
 - Dimensions de l'ouvrage :
 - Hauteur libre : 2,5 m
 - Largeur utile : 3 m
- ✧ Accès conforme aux normes PMR par un ascenseur et un escalier à chaque extrémité :
 - Ascenseurs conformes à la norme NF EN 81-70, de type 630 kg, à service double avec édicule panoramique ;
 - Escalier de 1,9 m de largeur utile.
- ✧ Equipements, revêtement, éclairage et signalétique seront conformes au référentiel PMR (V0383).

Les doubles mains-courantes installées dans les escaliers seront notamment équipées de manchons en braille et en relief ;

- ✧ Cadre préfabriqué en plusieurs éléments à proximité immédiate des voies ; à hauteur naturelle et hors zone dangereuse ;
- ✧ Mise en place de l'ouvrage par levage pendant une interception totale des circulations ferroviaires de 40 h minimum.

La réalisation de l'ouvrage intégrera des mesures conservatoires pour le rendre compatible avec un futur rehaussement du quai voie 1 à 55 cm ;

La conception de l'ouvrage et l'organisation des travaux devront permettre d'éviter le déplacement des installations situées à proximité (poste ErDF et installations RST).

La Traversée de Voie Piétons (TVP) ne sera déposée qu'après la mise en service du passage souterrain.

Les nuisances potentielles générées par le projet de passage souterrain vont être essentiellement pendant la phase travaux puisque ce projet a pour objectif de supprimer la Traversée de Voie Piétons en gare de Montfort sur Meu (et de limiter ainsi les nuisances en surface).

En effet, il n'y a pratiquement pas de nuisances occasionnées par l'utilisation du passage souterrain en phase utilisation puisque ce projet va favoriser l'emploi de moyens non polluants pour l'environnement. L'utilisation du passage souterrain par les usagers au détriment de la traversée des voies ferrées va théoriquement :

- ✧ Sécuriser la circulation des piétons ;
- ✧ Faciliter et fluidifier le trafic.

Toutefois, on peut noter certaines nuisances mineures ci-après :

Les effets sur l'environnement pendant la période de chantier sont par nature limités dans le temps et dans l'espace.

2. IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT PENDANT LA PHASE CHANTIER

2.1. PLANIFICATION DU PROJET

La durée prévue du chantier est de 8 mois environ. Les phases de chantier sont les suivantes :

- **Phase 1 : Installation de chantier**
 - * Création de la rampe d'accès ;
 - * Amenée des bungalows ;
 - * Raccordements aux réseaux divers ;
 - * Création de l'aire de préfabrication des éléments du souterrain.
- **Phase 2 : Préfabrication des éléments sur le site**
 - * Préfabrication des éléments du cadre ;
 - * Préfabrication des escaliers (structure en U) ;
 - * Préfabrication des gaines bétons des ascenseurs ;
 - * Forage des pieux pour berlinoises côté voie 1 ;
 - * Mise en place du rabattement de nappe.
- **Phase 3-1 : Mise en place des éléments – Travaux préparatoires – Terrassement**
 - * Mise en station de la grue avec terrassement ;
 - * Dévoiement des réseaux existants (hors lot OA) ;
 - * Dépose des équipements dans la zone de terrassement (hors lot OA) ;
 - * Dépose des voies (hors lot OA) ;
 - * Terrassement – blindage.
- **Phase 3-2 : Mise en place des éléments – Opérations de grutage**
 - * Pose des cadres du souterrain ;
 - * Pose des escaliers ;
 - * Pose des gaines d'ascenseurs.
- **Phase 3-3 : Mise en place des éléments – Remblaiement à l'arrière des éléments**
 - * Pose du dispositif d'assainissement ;
 - * Remblaiement de la fouille jusqu'au niveau de la plate-forme ferroviaire ;
 - * Pose des murettes des quais V1 et V2 ;
 - * Dépose des parties supérieures du blindage côté voie 1.
- **Phase 3-4 : Mise en place des éléments – Finitions pour reprise des circulations**
 - * Remise en place des réseaux existants (hors lot OA) ;
 - * Finition des quais (bitume, bandes podotactiles, etc.) (hors lot OA) ;
 - * Reprise des voies (hors lot OA) ;
 - * Reprise des circulations ferroviaires.

- **Phase 4-1 : Finitions Travaux OA**

- * Dépose de la grue ;
- * Réalisation des marches d'escaliers ;
- * Réalisation de la forme en béton dans le souterrain ;
- * Mise en place des revêtements et peinture anti-graffiti ;
- * Mise en place des équipements (dalles podotactiles, mais courantes, garde corps RM8, éclairage, etc.).

- **Phase 4-2 : Finitions Travaux OA – Travaux hors lot OA**

- * Pose des gaines supérieures des ascenseurs ;
- * Pose et réglage des cabines d'ascenseurs ;
- * Finitions diverses (quais, réseaux, etc.) ;
- * Repli du chantier.

Les tranches sont présentées sur le planning prévisionnel et sur les plans en annexe 1.

2.2. NATURE DES IMPACTS

L'impact lié aux travaux nécessaires à la construction du passage souterrain est temporaire.

Il sera de type :

- Génération de déchets aqueux, gazeux et solides durant les travaux (eaux de chantier, poussières de chantier, palettes, gravats, etc.) ;
- Visuel par la présence des grues ;
- Trafics de camions et des engins de chantier sur les routes et sur les chemins (bruit et dégagement de poussières) ;
- Bruits engendrés par les travaux :
 - * Bruits continus (compresseurs par exemple) ;
 - * Bruits intermittents (coups de marteau répétés par exemple) ;
 - * Bruits ponctuels (chocs de deux parties métalliques par exemple).
- Interception totale des circulations ferroviaires de 40 h minimum prévue le week-end du 18 mai 2013 ;
- Pompage des eaux souterraines pendant les travaux de terrassement et de pose des éléments (1 semaine au maximum) ;
- Rejet des eaux de pompage dans le réseau d'eaux pluviales communal (sous réserve de l'autorisation de la commune – demande en cours) ;
- Déstabilisation et tassement de sol.

Différentes mesures seront mises en place afin de limiter les nuisances susceptibles d'être générées pendant cette phase.

2.3. PROPRETE DU CHANTIER

La propreté du chantier sera assurée de manière usuelle et quotidienne par chaque entreprise présente sur le site. En complément, une société spécialisée dans le nettoyage sera chargée de manière spécifique d'assurer la propreté du chantier.

En particulier, les entreprises intervenantes doivent :

- Nettoyer, au fur et à mesure de l'avancement de leurs travaux, leurs zones de travail et leurs installations de chantier aussi souvent que nécessaire pour assurer l'hygiène, les conditions de travail et la facilité de circulation ;
- Canaliser les eaux, huiles, effluents divers, résultant de leurs travaux vers les écoulements précisés lors de réunions préparatoires ;
- Effectuer le tri sélectif des déchets générés sur le chantier.

2.4. GESTION DES DECHETS

Les travaux généreront des déchets de chantier (déchets d'emballages, déchets métalliques de construction, déblais terrestres, etc.) et des déchets des zones de vie des entreprises.

La gestion de ces déchets est assurée par la mise en place de tri sélectif, géré par la société chargée du chantier. Les filières sont définies et agréées par la SNCF lors de la passation de marché. La SNCF exerce ensuite une surveillance au travers des bordereaux de suivi des déchets.

Les déchets dangereux seront connus de la SNCF lors des réunions préparatoires. Les conditions de leur stockage provisoire sur le site ainsi que les filières d'élimination adéquates seront étudiées par la SNCF. Les instructions de gestion seront également établies par la SNCF et mises en application par les entreprises intervenantes.

En tant que producteur de déchets, la SNCF enregistrera et archivera tous les documents relatifs au suivi d'élimination des déchets.

Compte tenu de la nature et de la quantité des déchets pouvant être générés sur la durée du chantier, les impacts bruts de ces déchets sont considérés comme faibles par rapport à l'ensemble des déchets générés habituellement sur le site.

2.5. DECHETS SANITAIRES

Le projet engendrera une augmentation significative du personnel sur la gare. A cet effet, des sanitaires seront mis en place sur le chantier. Des toilettes chimiques temporaires seront installées et une entreprise extérieure se chargera de leur vidange et de leur traitement.

2.6. STOCKAGE DES PRODUITS ET DECHETS DANGEREUX

Les conditions de stockage des produits ou déchets dangereux généralement applicables sur l'ensemble du site s'appliqueront également pour les entreprises intervenantes sur le site.

Ces produits ou déchets seront stockés à l'abri des pluies et les accès aux zones de stockage seront limités. Ils seront stockés sur rétention pour éviter toute pollution de sol par fuite. Les règles de compatibilité entre produits ou déchets dans les zones de stockage seront également mises en application par les entreprises extérieures.

Des produits absorbants seront disposés par les entreprises à proximité des zones de stockage pour limiter la pollution en cas d'épandage accidentel des produits ou déchets dangereux liquides. Les produits absorbants souillés et les sols contaminés seront éliminés en tant que déchets dangereux.

En cas d'incident (fuite importante ou épandage), l'entreprise intervenante doit informer sans délai la direction de chantier et le service HSE de la SNCF.

2.7. POLLUTION DES SOLS ET SOUS-SOL

Les risques accidentels de pollution se limitent au déversement et à la dispersion de produits polluants (hydrocarbures par exemple) utilisés pendant les travaux. Ils peuvent être imputable à la conduite du chantier (accident d'engin ou de camions, déversement accidentels lors de transports, etc.) ou encore à l'entretien du matériel (déversement à partir des opérations de ravitaillement, de vidange des engins, etc.).

Le risque de pollution est très limité car les volumes pouvant être déversés sont de l'ordre de quelques litres à dizaines de litres.

Afin de limiter les risques de pollution liés au déversement accidentel de produits, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- De stocker tous les produits polluants sur une aire de rétention étanche de volume équivalent au plus grand volume stocké ;
- De réaliser une aire étanche pour le lavage et l'entretien des engins ;
- De disposer sur le chantier des produits et matériels nécessaires pour intervenir en cas d'incident ;
- De sensibiliser le personnel intervenant sur le site afin que les moyens nécessaires au nettoyage de la zone éventuellement touchée soient immédiatement mis en œuvre.

En cas de pollution accidentelle, les mesures curatives envisagées sont :

- L'enlèvement immédiat des terres souillées ;
- L'utilisation des techniques de dépollution des sols et des nappes dans les zones à faible coefficient de perméabilité pour bloquer la progression de la pollution et résorber celle-ci ;
- La dépollution des eaux de ruissellement.

2.8. GESTION DES EAUX

Les prélèvements d'eaux seront nécessaires à la réalisation des travaux de génie civil, aux lavages des infrastructures et à l'usage sanitaire des entreprises intervenantes.

Le réseau d'eau potable et d'eaux usées seront installés dès le démarrage des travaux. Les eaux pluviales de chantier sont envoyées au réseau d'eaux pluviales de la gare.

Il n'y aura aucun rejet direct dans l'environnement et aucune contamination des sols ou de l'eau.

En ce qui concerne la gestion des eaux souterraines, comme les niveaux de nappe mesurés interceptent les cotes de fondation du projet, il sera nécessaire de réaliser des pompages en phase travaux (pendant 1 semaine au maximum).

La technique de rabattement de nappe retenue est un système par pointes filtrantes (drains et pompe à vide). A noter que cette technique est valable jusqu'à des profondeurs maximales de 6 m. L'espacement des drains sera contrôlé sur place grâce à l'implantation de piézomètres de contrôle.

Lors des terrassements, il faudra mettre en place une interface drainante à la base du radier, drainée latéralement par deux drains longitudinaux piqués sur une bâche de relevage.

Lors des études géotechniques, des essais de pompage ont été réalisés dans une fouille de longueur 3.5 m, de largeur 1.2 m et de profondeur 4.70 m. Les débits instantanés de rentrée d'eau dans la fouille étaient en moyenne de 8,24 m³/h. Le débit à pomper pour une fouille d'environ 30 m de long, 3 m de large et 4.15 m de haut peut être extrapolé et sa valeur est comprise entre 53 et 71 m³/h. Ce qui représente un volume prélevé sur la durée des travaux de terrassement de maximum 2 840 m³.

La durée du chantier, impliquant la mise en place de pompage étant relativement courte (1 semaine avec le terrassement pour la mise en place des escaliers), permet d'affirmer que le projet n'aura pas d'impact sur la ressource en eau souterraine. Le volume pompé (inférieur à 10 000 m³) est négligeable au vu de la capacité de l'aquifère de la Vilaine.

De plus, comme indiqué dans l'étude géotechnique, le niveau d'eau dans le piézomètre de contrôle lors des essais de pompage dans la fouille n'a pas ou peu varié, ce qui confirme la présence d'une nappe de type fissurale, les différentes zones de circulation ne communiquant pas forcément directement. Comme aucun ouvrage de captage d'eau n'est recensé à des distances plus proches que le piézomètre 1, on peut considérer que le pompage n'aura pas d'impact sur les ouvrages de captage d'eau souterraine voisins.

A noter qu'il est prévu de rejeter les eaux souterraines pompées vers le réseau d'eaux pluviales de la commune de Montfort sur Meu. La demande d'autorisation est en cours. Dans le cas où cette hypothèse n'est pas envisageable, il faudra prévoir une réinjection dans la nappe. Dans ce dernier cas, le projet est soumis à la rubrique 5.1.1.0 de la nomenclature Loi sur l'Eau :

« 5.1.1.0 : Réinjection dans une même nappe des eaux prélevées pour la géothermie, l'exhaure des mines et carrières ou lors des travaux de génie civil, la capacité totale de réinjection étant :

1° Supérieure ou égale à 80 m³/h - **Autorisation**

2° Supérieure à 8 m³/h, mais inférieure à 80 m³/h - **Déclaration »**

Au vu des débits de pompage estimés par l'étude géotechnique, le projet serait soumis au régime de déclaration.

2.9. IMPACT SUR LES SOLS

Les terrassements réalisés lors des travaux ainsi que le pompage des eaux souterraines peuvent engendrer une déstabilisation du sol, voir un tassement dans le cas du retrait d'eau. Une étude géotechnique complémentaire peut s'avérer nécessaire pour établir si le rabattement de nappe peut toucher des fondations d'ouvrages et dans ce cas réaliser des carottages au droit des ouvrages pour analyser en laboratoire le tassement du sol.

2.10. EMISSIONS GAZEUSES ET POUSSIÈRES

Les émissions de gaz et de poussières pendant cette phase de construction seront dues principalement aux gaz d'échappement des engins de chantier, à la circulation des véhicules et engins, aux activités de génie civil, et aux activités de montage.

Les émissions atmosphériques sont principalement composées d'oxydes d'azote, d'oxydes de carbone, de dioxyde de soufre et de poussières hydrocarbonées issues de la combustion des moteurs diesel.

Le site veillera à ce que le matériel roulant intervenant sur le chantier soit régulièrement entretenu et que leurs émissions soient conformes à la réglementation en vigueur (Arrêté du 25 janvier 1990 modifiant arrêté du 6 mai 1988 relatif aux exigences en matière de carburant du moteur des véhicules automobiles et arrêté du 14 mars 2001 relatif à la réception des moteurs à allumage à compression destinés à être installés sur les engins mobiles non routiers en ce qui concerne les émissions de gaz et de particules polluants).

En cas de présence importante de poussières provenant du chantier, les entreprises procéderont, sur simple demande du maître d'œuvre, à l'humidification des zones de travaux et des zones de roulage des engins de chantier.

Si nécessaire, les camions seront bâchés afin de limiter les émissions de poussières.

Les impacts de ces émissions sur la qualité de l'air seront faibles. Ils seront directs et temporaires.

2.11. IMPACTS DES TRAFICS DE CAMIONS ET D'ENGINS DE CHANTIER

Le trafic supplémentaire généré dans cette zone par le chantier, et circulant sur le site par la porte d'accès principale résultera :

- Des véhicules du personnel intervenant sur le chantier ;
- Des camions de livraison de matériel.

Ce trafic peut être considéré comme marginal par rapport au trafic normal de la gare.

Afin de limiter l'impact sur les conditions de circulation sur les axes routiers, les déplacements des convois exceptionnels éventuels, nécessaires à la réalisation de certains travaux (arrivées de camion-grue et des engins de terrassement), s'effectueront dans des plages horaires aménagées en accord avec les services gestionnaires compétents.

Un plan de circulation sera établi pour chaque phase de la réalisation du projet et communiqué aux entreprises présentes sur le site. Une signalétique appropriée permettra aux usagers du site de circuler en toute sécurité.

Afin que les chaussées restent utilisables en toute sécurité pour les riverains, un nettoyage des roues de chaque engin sera possible. Les entreprises extérieures prendront toutes les mesures nécessaires pour le véhicules sortant du chantier soient propres (par lavage, décrottage, etc.).

2.12. IMPACTS DES TRAFICS FERROVIAIRES

Afin de maintenir l'exploitation de la gare lors des travaux, il sera mis en place, une réduction de la vitesse ou une coupure ponctuelle des circulations ferroviaires en cas de nécessité.

2.13. EMISSIONS SONORES ET VIBRATIONS

Les travaux seront répartis sur une durée de 4 mois environ.

Tous les équipements de construction qui seront utilisés pour les travaux seront conformes à la réglementation relative à la prévention des risques dus au bruit. Les travaux n'entraîneront pas d'augmentation du niveau sonore au-delà du seuil réglementaire.

Afin de réduire au minimum le nombre d'équipements générant des nuisances sonores (groupe électrogène, compresseurs, etc.), la SNCF imposera aux entreprises extérieures l'utilisation de matériels électriques aux dépens de matériels pneumatiques. L'alimentation électrique à la puissance requise pour les travaux sera aménagée et disponible dans les zones de construction.

Les travaux de chantier seront réalisés exclusivement en horaires de jour, du lundi au vendredi, afin de limiter les nuisances sonores à des plages horaires fixes durant la journée.

2.14. IMPACT VISUEL

Les travaux n'engendrant aucun impact sur le patrimoine archéologique, aucune mesure particulière n'est prévue.

Toutefois, toute découverte à caractère archéologique qui surviendrait durant les travaux devra faire l'objet d'une déclaration immédiate auprès du Service Régional de l'Archéologie.

Les installations de chantier nécessaires à la réalisation des travaux auront une incidence sur le paysage (impact visuel pour les usagers et les riverains) mais de façon temporaire (quelques mois). Cet impact est à modérer compte tenu du contexte paysager marqué par les infrastructures ferroviaires déjà en place et de l'éloignement des quartiers d'habitation.

3. IMPACTS SUR L'EAU

3.1. CONSOMMATION ET UTILISATION

Le passage souterrain ne consomme pas d'eau. Seule la gare et les installations existantes consomment de l'eau (sanitaires, lavabos, eau incendie, etc.).

La consommation d'eau de la gare de Montfort sur Meu est relevée tous les mois.

3.2. IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Eau potable

Il n'y aura pas d'impact supplémentaire sur la consommation d'eau de ville.

Eaux pluviales

Les eaux zénithales des escaliers sont récupérées dans une bêche côté V1. L'eau alors pompée est ensuite rejetée dans le réseau eaux pluviales de la ville de Montfort sur Meu.

Eaux souterraines

L'ouvrage de passage souterrain est conçu entièrement étanche et dimensionné pour résister aux pressions hydrostatiques. Il sera fondé sur radier sur base drainante et avec cuvelage.

Le cuvelage permettra de s'affranchir de pompages permanents.

L'ouvrage souterrain va générer une modification des écoulements et une légère rehausse du niveau d'eau en amont. En première approximation, comme tenu des dimensions de l'ouvrage et de la hauteur de la nappe, la rehausse ne devrait pas excéder le centimètre, mais seule une modélisation permettrait de définir avec exactitude le niveau d'eau après la mise en place de l'Ouvrage.

En aucun cas, les écoulements ne seront stoppés vers l'aval. En effet, il n'existe pas de toit imperméable en contre bas de l'ouvrage souterrain.

3.3. MOYEN MIS EN OEUVRE POUR LIMITER L'IMPACT SUR L'EAU

La SNCF respectera la convention de rejet signé avec la mairie de Montfort sur Meu concernant les rejets et les températures de rejets des eaux pluviales.

4. IMPACTS SUR LE SOL ET LES EAUX SOUTERRAINES

4.1. IMPACTS POSSIBLES SUR LE SOL ET LE SOUS-SOL

Un levé topographique a été réalisé en Janvier 2010 par le Pôle Régional Ingénierie SNCF de Rennes.

Les cotes de nivellement, rattachées au système IGN 69, sont données par rapport au repère NGF (repère boule) situé sur le bâtiment de la brigade SNCF, sur le mur de la façade, d'une altitude normale de 42,309 m.

Une campagne de sondages géotechniques a été réalisée en mars 2010 par hydrogéotechnique. Lors de cette campagne ont été réalisés un sondage pressiométrique et un sondage carotté afin de reconnaître le sol (jusqu'à -10 m par rapport au niveau actuel du terrain naturel).

En résumé, le sous-sol est composé d'une couche de limon sablo-silteux (horizon de terre végétale) sur 10 à 30 cm, puis d'une couche de remblai de cailloux et cailloutis, d'une couche de limon schisteux à nombreux cailloux et cailloutis, d'un schiste plus ou moins altéré et plus ou moins fracturé, et enfin d'un schiste peu altéré plus ou moins fracturé jusqu'à la fin de forage.

Des levés piézométriques ont également été réalisés sur une période de 6 mois et ont indiqué un niveau d'eau maxi à -1,65 m (soit une altitude de 40,15 m NGF). Les relevés piézométriques (au nombre de 10 étalés sur 1 an) ont été poursuivis en phase PRO.

Les risques de pollution peuvent provenir du déversement de produits polluants suite à un accident ou de l'entretien des voies ferrées à l'aide de produits phytosanitaires.

4.2. MOYEN MIS EN OEUVRE POUR LIMITER L'IMPACT SUR LE SOL ET LES EAUX SOUTERRAINES

L'utilisation des produits phytosanitaires sera réalisée conformément à l'accord-cadre signé avec la SNCF, le ministère en charge de l'écologie et le ministère en charge de l'agriculture.

5. IMPACTS SUR L'AIR

De façon générale, le projet de passage souterrain n'engendre aucun effet préjudiciable sur la qualité de l'air.

6. IMPACTS SUR LES ODEURS

Il n'y a pas de dégagement d'odeurs susceptibles d'entraîner des nuisances vis-à-vis de la population environnante.

7. IMPACTS SUR LE NIVEAU SONORE

7.1. VALEURS REGLEMENTAIRES

L'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les Installations Classées fixe les émergences suivantes pour les zones à émergence réglementée :

Niveau de bruit ambiant existant dans les zones à émergence réglementée	Emergence admissible pour la période allant de 7h à 22h, sauf dimanches et jours fériés	Emergence admissible pour la période allant de 22h à 7h, ainsi que les dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 dB(A) et Inférieur à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	36 dB(A)

Tableau 5: Valeurs réglementaires des niveaux sonores

L'émergence est définie comme étant la différence entre les niveaux de bruit mesurés lorsque l'installation est en fonctionnement et lorsqu'elle est à l'arrêt.

Ces valeurs s'appliquent dans les zones à émergence réglementée qui sont définies ainsi :

- L'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse) ;
- Les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers.

L'arrêté préfectoral fixe, pour chacune des périodes de la journée (diurne et nocturne), les niveaux de bruit à ne pas dépasser en limite de propriété de l'établissement, déterminés de manière à assurer le respect des valeurs d'émergence admissibles.

Les valeurs fixées en Ile-et-Vilaine ne peuvent excéder 68 dB(A) pour la période jour et 62 dB(A) pour la période de nuit.

7.2. SOURCES SONORES

Le passage des trains à la gare de Montfort sur Meu constitue l'essentiel du bruit de fond résiduel.

8. IMPACTS SUR LES DECHETS

8.1. IDENTIFICATION DES DECHETS

Le transit de personnes au niveau du passage souterrain va probablement entraîner le dépôt de petits déchets tels que des emballages plastiques, bouteilles, papiers, mégots, etc.

8.2. MOYEN MIS EN OEUVRE POUR LIMITER L'IMPACT SUR LES DECHETS

La SNCF mettra en place des poubelles tout au long du passage souterrain ou au minimum aux deux extrémités.

9. INCIDENCES SUR LA CIRCULATION ET LES TRANSPORTS

Les incidences potentielles sur la circulation sont celles qu'entraînent les parkings déjà existants et propres à la gare.

Il n'y a donc pas d'incidence sur la circulation et les transports.

10. IMPACTS SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

L'impact sur le paysage du passage souterrain est négligeable et s'intègre parfaitement au reste de la gare ferroviaire de Montfort sur Meu.

La gare gardera ainsi son aspect spacieux et paysager.

11. IMPACTS SUR LA FAUNE ET LA FLORE

Le passage souterrain se trouve au niveau de la gare et des voies ferrées en particulier, il n'entraîne donc pas d'impact supplémentaire sur la faune et la flore.

Une évaluation préliminaire des incidences Natura 2000 été réalisée par le biais d'un formulaire simplifié disponible en annexe 8.3. Le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur une zone Natura 2000.

12. IMPACTS SUR LA SANTE

12.1. IDENTIFICATION DES DANGERS

Les dangers temporaires liés à la phase travaux concernent :

- La pollution atmosphérique liée aux émissions des engins de chantier ;
- L'émission de poussières ;
- Les bruits et les vibrations liés au chantier ;
- La pollution accidentelle des eaux et des sols.

L'utilisation du passage souterrain présente des dangers potentiels permanents pour la santé humaine tels que :

- Les risques de pollution des eaux et des sols (usage de produits phytosanitaires) ;
- Les nuisances acoustiques.

12.1.1. Emissions de polluants atmosphériques du trafic routier

Les émissions de polluants atmosphériques peuvent avoir comme unique origine la phase travaux et sont liées à la circulation des engins de chantier.

Les polluants atmosphériques primaires émis par les circulations sont nombreux. Les principaux sont les suivants :

- * Le dioxyde de soufre (SO₂) ;
- * Les oxydes d'azote (NO_x) ;
- * Les composés organiques volatils non méthaniques (COVM) ;
- * Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) ;
- * Les particules en suspension (PM 10) ;
- * Le monoxyde de carbone (CO) ;
- * Le cadmium (Cd) ;
- * L'arsenic (As) ;

- * Le nickel (Ni) ;
- * Le mercure (Hg).

A cela s'ajoute, un polluant secondaire : l'ozone (O₃). Ce dernier se forme à partir de polluants primaires comme les oxydes d'azote, les hydrocarbures et le monoxyde de carbone, sous l'effet d'un rayonnement solaire intense.

12.1.2. Emissions de poussière en phase travaux

Les opérations suivantes peuvent être à l'origine d'émission de poussières :

- * Terrassements ;
- * Réalisation du passage souterrain ;
- * Circulation des engins de chantier.

12.1.3. Produits phytosanitaires de désherbage

L'utilisation de produits phytosanitaires de désherbage s'impose aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires pour d'impératives raisons techniques et de sécurité. La végétation pourrait être en effet une cause importante de dégradation de la voie et de la plate-forme ce qui pourrait induire des risques pour la circulation des trains.

A titre indicatif, les matières actives retenues en 2003 comme pouvant représenter un risque pour la santé humaine sont les suivantes :

- * Diuron ;
- * Aminotriazole ;
- * Bromacile ;
- * AMPA (produit de dégradation du glyphosate) ;
- * MCPA (sel de diméthylamine) ;
- * Flazasulfuron.

12.1.4. Produits polluants émis accidentellement

Il s'agit principalement des hydrocarbures, émis accidentellement soit suite à une défaillance du matériel (rupture de réservoir, d'un conteneur), soit à la conduite du chantier (accident d'engin ou de camion, déversement accidentel lors des transports) ou encore à l'entretien du matériel (déversement à partir des opérations de ravitaillement, de vidanges d'engins).

12.1.5. Emissions sonores (phase chantier, phase utilisation)

Le projet est à l'origine d'émissions sonores en phase chantier (engins de démolition, de terrassement, etc.) et en phase utilisation (circulations des trains).

12.1.6. Vibration

Les vibrations peuvent apparaître lors des travaux de construction essentiellement.

12.2. GESTION DES DANGERS SUR LA SANTE HUMAINE

12.2.1. Emissions de polluants atmosphériques du trafic routier

Les engins de chantier sont susceptibles de générer des émissions de polluants atmosphériques, notamment lors du transport de matériaux nécessaire à la réalisation des travaux. Toutefois, les travaux étant limités dans l'espace, le risque lié à l'émission de polluants atmosphériques en phase chantier semble négligeable.

Etant donné la faible emprise des travaux, le risque lié aux émissions de polluants atmosphériques en phase chantier n'est pas retenu dans la suite de l'évaluation des incidences sur la santé humaine.

12.2.2. Produits phytosanitaires de désherbage

L'entretien de la végétation nécessite l'utilisation de produits phytosanitaires de désherbage. Mal utilisés, ces produits peuvent être à l'origine d'une pollution des eaux, des sols et dans une moindre mesure de l'air qui peut avoir des effets directs sur la santé notamment en cas de contamination des eaux exploitées (eau potable, irrigation). Il existe également un risque d'effets indirects par contamination des sols cultivés ou par fixation sur les végétaux.

La SNCF, gestionnaire délégué des infrastructures ferroviaires, s'efforce de fait, depuis de nombreuses années, de contenir le recours aux produits chimiques au strict minimum indispensable. Sa politique, en accord avec celle du Réseau ferré de France, ne vise pas à la destruction systématique de toutes plantes adventices présentes, mais uniquement à maîtriser la végétation dans les emprises de RFF, afin d'éviter des développements incontrôlables. La maîtrise de la végétation à l'aide des produits phytosanitaires n'est donc appliquée qu'aux surfaces strictement nécessaires, c'est-à-dire essentiellement à la partie ballastée des voies ferrées et aux pistes contiguës, soit en dehors des limites de notre étude.

Le projet concerne la construction du passage souterrain de la gare de Montfort sur Meu. Aussi les quantités de produits phytosanitaires utilisés sur ce projet seront infimes.

Les faibles quantités de produits phytosanitaires induites par la réalisation du projet conduisent à ne pas retenir ce risque dans la phase ultérieure de l'étude.

12.2.3. Produits polluants émis accidentellement

Le déversement accidentel d'hydrocarbures présente un risque de pollution des eaux superficielles, des sols et par infiltration des eaux souterraines. Le risque de pollution reste cependant très limité. Les zones les plus sensibles sont les cours d'eau, les secteurs où la nappe alluviale est peu profonde et les parcelles agricoles. Rappelons que l'analyse de l'état initial a montré l'absence de captage d'alimentation en eau potable dans l'aire d'étude.

En phase travaux, les risques accidentels de pollution peuvent être imputables à une défaillance du matériel, à la conduite du chantier ou encore à l'entretien du matériel. Le risque de pollution encouru est cependant très faible car les volumes pouvant être déversés sont de l'ordre de quelques litres à dizaines de litres.

Les mesures lors de la construction permettront de limiter fortement ce risque et de préserver la qualité des eaux souterraines et des eaux superficielles en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures : ce risque n'est donc pas retenu dans la phase ultérieure de l'étude.

12.2.4. Emissions de poussière en phase travaux

Les opérations de terrassement et les circulations d'engins de chantier peuvent générer des flux de particules fines. Les poussières émises peuvent être entraînées dans les cours d'eau par ruissellement lors d'événement pluvieux ou être transportées par le vent et de se déposer sur les végétaux dans les milieux naturels et des parcelles cultivées à proximité. L'envol de poussières en période venteuse peut provoquer une gêne respiratoire pour les riverains.

Les habitations ne sont pas situées à proximité du projet. Des mesures ont été préconisées pour limiter la dispersion des poussières, notamment en période sèche et ventée.

L'ensemble des mesures envisagées permettra de limiter les impacts dus aux émissions de poussières sur les riverains en phase chantier : ce risque n'est donc pas retenu dans la phase ultérieure de l'étude.

12.2.5. Emissions sonores (phase chantier, phase utilisation)

Les effets des nuisances sonores vis-à-vis de la santé humaine sont difficilement quantifiables et plus ou moins marqués selon la prédisposition physiologique ou psychologique de la personne qui les subit.

Les émissions sonores occasionnées par un aménagement ou une activité ne sont pas susceptibles de provoquer une détérioration irréversible de l'appareil auditif mais elles peuvent toutefois générer une gêne pour les riverains.

Les engins de chantier et certains travaux sont susceptibles de générer des émissions sonores. Rappelons cependant que les travaux sont de courte durée et que de surcroît, des mesures seront prises en phase chantier pour réduire l'impact acoustique durant la phase chantier sont rappelées ci-dessous :

- * Les engins et matériels présents sur le chantier seront conformes aux normes en vigueur ;
- * Les travaux seront réalisés de jour.

L'impact acoustique est principalement engendré par les circulations ferroviaires. Le projet de construction du passage souterrain n'induit pas une augmentation significative du bruit résiduel.

Lors de son utilisation, le projet ne modifiera pas l'ambiance acoustique préexistante. Ce risque n'est donc pas retenu dans la suite de l'étude.

12.2.6. Vibration

Les circulations des engins de chantier sur les pistes des secteurs de travaux de génie civil généreront des vibrations. La gêne induite par les vibrations est très variable et parfois concomitante avec d'autres types de gênes (trafic ferroviaire).

Les mesures prises en phase chantier permettront de limiter les effets des vibrations pour les riverains

Lors de la phase chantier, les phénomènes de vibration sont principalement dus à l'usage d'engins et d'équipements de chantier. De plus, s'agissant d'une voie ferrée déjà en exploitation, l'aggravation du phénomène est négligeable. Ce risque n'est donc pas retenu dans la phase ultérieure de l'étude.

13. ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

13.1. PREAMBULE

Ce chapitre est rédigé en application de l'article R122-5 du Code de l'Environnement fixant le contenu de l'étude d'impact et précisant dans ce cadre que « pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ».

Le projet consiste à réaliser un passage inférieur piétons sur la ligne ferroviaire Paris-Brest.

Ce projet n'induit pas :

- de développement éventuel de l'urbanisation,
- un risque potentiel liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers car le projet est créé sur l'emprise de la gare. Il n'y a donc pas de consommation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet.
- d'augmentation du trafic ferroviaire.

13.2. METHODOLOGIE

Comme indiqué dans la circulaire du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'analyse des avantages et des coûts pour la collectivité de la réalisation du présent projet porte sur les éléments suivants :

- l'incidence du projet sur le coût de déplacement pour les usagers (frais de fonctionnement, temps de parcours, amélioration du confort,...),
- les effets sur la sécurité des personnes,
- l'incidence du projet sur les niveaux de bruit,
- la pollution de l'air et l'effet de serre,
- la consommation énergétique.

13.3. AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

Frais de fonctionnement

Dépenses d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure créée

La SNCF veillera au maintien en bon état du passage souterrain réalisé dans le cadre du présent projet. Elle assurera, à ses frais, et sous sa responsabilité, l'entretien courant de l'infrastructure.

Du fait du type d'usagers, et de l'interdiction d'accès aux véhicules motorisés, l'usure de l'infrastructure et de son revêtement sera réduite.

Les frais de fonctionnement pour la SNCF seront limités.

Frais de fonctionnement pour les usagers

Les frais de fonctionnement pour les usagers seront nuls, du fait de la gratuité d'accès à ce passage souterrain.

Réduction du temps de parcours

Une mesure provisoire d'urgence avait consisté à mettre en place une limitation temporaire de vitesse à 120 km/h au passage en gare afin de réduire le risque occasionné au voyageur pour la traversée des voies. Préjudiciable pour la régularité, cette mesure a été remplacée par une surveillance activée du comportement des voyageurs en matinée (de 6h10 à 9h00 du lundi au vendredi toute l'année, sauf les jours fériés)

On peut estimer que le temps de parcours des usagers de la ligne Paris-Brest serait légèrement inférieur qu'aujourd'hui du fait des meilleures conditions de circulation et des vitesses praticables. Ce gain sera plus important en matinée lors de forte affluence de voyageur (de 6h10 à 9h00 du lundi au vendredi toute l'année, sauf les jours fériés).

Ce gain de temps restera néanmoins limité.

Amélioration du confort

Le passage souterrain permet d'assurer la liaison entre le quai V1 et le quai V2. Il est néanmoins possible d'indiquer que la réalisation du projet entraînera une amélioration du confort pour les voyageurs traversant les voies. En empruntant le passage souterrain, les voyageurs éviteront en effet de traverser les voies ferroviaires sur lesquelles circulent les trains à grande vitesse,

13.4. EFFETS SUR LA SECURITE

On notera néanmoins que la mesure du produit $V * T$ (résultat d'un calcul aidant à évaluer les risques d'accidents de voyageurs pouvant survenir à la traversée des voies) effectuée en mai 2007 par l'Etablissement Exploitation de RENNES est de 2785 pour une vitesse de 160 km/h. Lorsque le produit $V * T$ est supérieur à 2000 (art. 33 de la directive IN1724 traitant de la sécurité du public dans les gares à la traversée des voies et sur les quais), l'installation d'un ouvrage dénivelé s'impose.

La réalisation du présent projet apportera un gain pour la collectivité lié à l'amélioration des conditions de sécurité des voyageurs.

13.5. INCIDENCE DU PROJET SUR LES NIVEAUX DE BRUIT

Le projet de passage souterrain ne modifiera pas les conditions d'accès et de dessertes actuelles de la gare. La circulation motorisée sera interdite dans le passage souterrain.

Il n'y a donc pas d'incidence sur le niveau sonore.

13.6. INCIDENCE DU PROJET SUR LA POLLUTION DE L'AIR, L'EFFET DE SERRE

De façon générale, le projet de passage souterrain n'engendre aucun effet préjudiciable sur la qualité de l'air.

13.7. GESTION ENERGETIQUE

13.7.1. Consommation et utilisations

La seule source d'énergie sur ce projet est l'électricité. Il n'y a pas d'équipement fonctionnant au gaz.

Les nouvelles installations d'énergie et d'éclairage du souterrain, des escaliers, des ascenseurs et des zones des quais seront alimentées depuis une nouvelle armoire extérieure à créer en remplacement de l'armoire actuelle.

Cette armoire commandera et alimentera l'ensemble des installations d'éclairage extérieur des quais.

Les départs existants à maintenir seront intégrés dans la nouvelle armoire qui sera de type triphasé. Le type de branchement EDF sera modifié (triphase et augmentation de puissance).

La consommation en électricité est suivie mensuellement.

13.7.2. Impacts sur l'environnement

Cette consommation en électricité permet d'assurer la sécurité de circulation des tiers par l'éclairage du souterrain et l'utilisation des ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.

13.7.3. Moyens mis en œuvre pour limiter l'impact

La SNCF se donne les moyens de maîtriser ses consommations énergétiques :

- Vérification périodique du bon état des installations énergétiques ;
- Analyse régulière des consommations via les factures mensuelles, ainsi les dérives peuvent être rapidement décelées.

13.8. CONCLUSION

Le projet de liaison de passage souterrain apportera donc plusieurs avantages pour la collectivité, essentiellement dus à la réduction du temps de traversée, à l'amélioration de la sécurité et du confort.

Il n'y a pratiquement pas de nuisances occasionnées par l'utilisation du passage souterrain en phase utilisation puisque ce projet va favoriser l'emploi de moyens non polluants pour l'environnement. L'utilisation du passage souterrain par les usagers au détriment de la traversée des voies ferrées va théoriquement :

- Sécuriser la circulation des piétons ;
- Faciliter et fluidifier le trafic.

14. ANALYSE DES EFFETS POSITIFS

D'un point de vue paysager, la solution « souterraine » s'intègre parfaitement dans le contexte ; en comparaison à une solution de passage aérien induisant un impact visuel non négligeable.

L'utilisation du passage souterrain par les usagers permet de sécuriser la circulation des piétons et de faciliter et fluidifier le trafic ferroviaire (cf. §13).

15. ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Les projets en cours, sur la commune de Montfort-sur-Meu, sont identifiés par le biais du site internet de la préfecture de région Bretagne qui recense les enquêtes publiques et les avis de l'autorité environnementale des projets en cours.

Sur la commune de Montfort-sur-Meu, un seul avis d'ouverture d'une enquête publique pour le Schéma directeur des eaux pluviales sur les secteurs urbanisés et urbanisables de la commune (arrêté préfectoral du 07/02/12) a été publié.

Aucun projet susceptible d'avoir des effets environnementaux n'a été recensé à proximité de la gare de Montfort-sur-Meu.

16. MOTIVATION DU PROJET RETENU

Au regard des référentiels de sécurité propres au système ferroviaire (IN1724), la traversée de voies par le public (TVP : passage planchée et pictogramme lumineux) en gare de Montfort sur Meu doit être supprimée. Le produit $V \times T \times Y$ est supérieur au seuil de 2000. Ce projet a fait l'objet d'une étude de faisabilité (dossier d'initialisation) en 2008, dont la prise en considération a été notifiée par Réseau ferré de France le 8 décembre 2009.

La non-réalisation d'un ouvrage dénivelé en gare de Montfort sur Meu conduirait à une non-conformité aux référentiels de sécurité propres au système ferroviaire (IN1724) et donc à un niveau de sécurité des voyageurs insuffisant.

Les deux solutions envisagées pour la réalisation d'un ouvrage dénivelé sont :

- Un passage souterrain,
- Ou une passerelle aérienne.

La présence de lignes électrifiées au dessus des voies ferroviaires imposerait une hauteur de passerelle assez haute. Le passage souterrain présente, par rapport à la passerelle, une meilleure sécurité contre le risque de traversée sauvage.

A l'issue des études Avant-Projet, la solution retenue est la construction d'un ouvrage ferroviaire préfabriqué gruté côté Brest, voie 2. Pour l'accès au passage souterrain, la solution proposée était de mettre en place deux escaliers (un à chaque extrémité) et deux rampes d'accès parallèles aux voies principales. Compte tenu de l'impossibilité de respecter l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération définir sur la base du dossier d'initialisation en 2008, les rampes ont été remplacées par deux ascenseurs à service double avec édicule panoramique.

Le choix de l'équipement et des matériaux sera fait de façon à maintenir un niveau de sécurité optimum pour les populations avoisinantes, l'environnement ainsi que les utilisateurs.

Bien évidemment, les équipements utilisés devront assurer le respect du point de vue réglementaire les ascenseurs par exemple).

17. COMPATIBILITE AUX DOCUMENTS LOCAUX OPPOSABLES

Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols décrits ci-dessous.

17.1. Plan Local d'Urbanisme

La commune de Montfort-sur-Meu est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 28 mars 2011. La gare de Montfort-sur-Meu se situe en zone urbaine spécifique Uf correspondant au domaine public ferroviaire et pouvant accueillir constructions, installations ou équipements de service public ou d'intérêt collectif, actuels ou en projet, et permettre leur développement.

Le projet est compatible avec le PLU et son zonage.

17.2. Plans de déplacements urbains

La commune de Montfort-sur-Meu n'est pas dotée d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU).

17.3. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, SDAGE, est un document de planification ; il fixe les orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de la ressource en eau et des milieux aquatiques, en vue de l'atteinte du bon état de l'ensemble des eaux superficielles et souterraines pour 2015.

Le projet de création d'un passage souterrain doit être compatible avec le SDAGE 2010-2015 du bassin Loire-Bretagne et le SAGE Vilaine. Le SAGE décline à l'échelle d'un bassin versant et de son cours d'eau les grandes orientations définies par le SDAGE.

Le SDAGE Loire-Bretagne 2010-2015 définit 15 Orientations Fondamentales (OF) :

- ◇ OF1 : Repenser les aménagements de cours d'eau,
- ◇ OF2 : Réduire la pollution par les nitrates,
- ◇ OF3 : Réduire la pollution organique,
- ◇ OF4 : Maîtriser la pollution par les pesticides,
- ◇ OF5 : Maîtriser les pollutions dues aux substances dangereuses,
- ◇ OF6 : Protéger la santé en protégeant l'environnement,
- ◇ OF7 : Maîtriser les prélèvements d'eau,
- ◇ OF8 : Préserver les zones humides et la biodiversité,
- ◇ OF9 : Rouvrir les rivières aux poissons migrateurs,
- ◇ OF10 : Préserver le littoral,
- ◇ OF11 : Préserver les têtes de bassin versant,
- ◇ OF12 : Réduire les risques d'inondations par les cours d'eau,
- ◇ OF13 : Renforcer la cohérence des territoires et des politiques publiques,
- ◇ OF14 : Mettre en place des outils réglementaires et financiers,
- ◇ OF15 : Informer, sensibiliser, favoriser les échanges.

Le bulletin n°80 « L'eau en Loire-Bretagne » (mars 2010), spécifie les orientations et dispositions applicables selon différents acteurs ou projets. Ainsi, les orientations applicables dans les cas de réalisations d'infrastructures sont les OF8A, OF8B et OF12D. Les justifications du respect du suivi de ces orientations pour le projet sont explicitées ci-après :

- ◇ OF8A : Préserver les zones humides.

- ◇ OF8B : Recréer des zones humides disparues, restaurer les zones humiques dégradées pour contribuer à l'atteinte du bon état des cours d'eau associés.
- ◇ OF12D : Réduire la vulnérabilité dans les zones inondables.

La gare de Montfort-sur-Meu n'est ni située pas en zone inondable ni située en zone humide.

L'ouvrage souterrain ne génèrera pas de rejets aqueux dans le milieu naturel.

Cet ouvrage va cependant générer une modification des écoulements et une légère rehausse du niveau d'eau souterraine en amont de l'ouvrage. En première approximation, comme tenu des dimensions de l'ouvrage et de la hauteur de la nappe, la rehausse ne devrait pas excéder le centimètre. En aucun cas, les écoulements ne seront stoppés vers l'aval. En effet, il n'existe pas de toit imperméable en contre bas de l'ouvrage souterrain.

A N N E X E S

- Annexe 1 • Données de base**
- Annexe 2 • Notice géologique**
- Annexe 3.1 • Etat des eaux – Evaluation 2009**
- Annexe 3.2 • Qualité de l'eau des Bassins versants Bretons 2007-2009**
- Annexe 4.1 • Atlas des Zones Inondables**
- Annexe 4.2 • Plan de Prévention des risques inondation**
- Annexe 4.3 • Implantation de l'urbanisation en zone inondable**
- Annexe 5 • Notice hydrogéologique**
- Annexe 6 • Qualité de l'air**
- Annexe 7 • Notice de la carte de Bruit**
- Annexe 8.1 • ZICO**
- Annexe 8.2 • Arrêté de Biotope**
- Annexe 8.3 • Formulaire simplifié d'incidence Natura 2000**
- Annexe 9 • Cartes des parcs d'activités**

A1	DONNEES DE BASE
----	-----------------

A2	NOTICE GEOLOGIQUE
----	-------------------

A3.1	ETAT DES EAUX - EVALUATION 2009
------	---------------------------------

A3.2	QUALITE DE L'EAU DES BV BRETONS 2007-2009
------	--

A4.1	ATLAS DES ZONES INONDABLES
------	----------------------------

A4.2	PLAN DE PREVENTION DES RISQUES INONDATION
------	--

A4.3	I M P L A N T A T I O N U R B A I N E E N Z O N E I N O N D A B L E
------	--

A5	NOTICE HYDROGEOLOGIQUE
----	------------------------

A6	QUALITE DE L'AIR
----	------------------

A7	NOTICE CARTE DE BRUIT
----	-----------------------

A8.1	Z I C O
------	---------

A8.2	ARRETES DE BIOTOPE
------	--------------------

A8.3	FORMULAIRE SIMPLIFIE NATURA 2000
------	----------------------------------

A9	CARTE DES PARCS D'ACTIVITES
----	-----------------------------