Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère chargé de l'environnement

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

cerfa
N° 14734*02

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

Ce formulaire complété 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	Dossier complet le	N° d'enregistrement
27/03/2013	27/03/2013	F-053-13-C-0024

1. Intitulé du projet

Projet de suppression du passage à niveau n°273 de St Martin des Champs

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom : Roquinarc'h — Prénom : Gilles

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale : Réseau Ferré de France (RFF)

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale : Xavier RHONE Directeur régional

RCS / SIRET : 412 820 737 00310 — Forme juridique : EPIC

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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
6 d) 7 a)	Route d'une longueur totale inférieure à 3 km Pont d'une longueur inférieure à 100 m

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet

Le projet consiste à supprimer le passage à niveau n°273 sur la voie ferrée Paris-Brest par la construction d'un pont route, la création d'une nouvelle voirie permettant de raccorder la rue de Tunes à la rue F. Villon sur la commune de Saint-Martin-des-Champs (Finistère).
Le nouvel ouvrage permettra la circulation des véhicules légers, de secours ainsi que des bus.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire

4.2 Objectifs du projet

En complément de la ligne à grande vitesse Le Mans - Rennes et afin de diminuer les temps parcours entre Paris et la pointe bretonne, la suppression du PN 273 s'inscrit dans le cadre de l'amélioration des liaisons ferroviaires entre Rennes - Brest et Rennes - Quimper et d'une politique générale d'amélioration de la sécurité routière et ferroviaire au droit des passages à niveau.
La 1ère phase de l'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes - Brest et Rennes - Quimper (7 tranches dont le projet de suppression du PN 273) a été approuvée par décision ministérielle datée du 23 août 2005.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux, d'une durée globale de 14 mois, débuteront en septembre 2014.
Le mode opératoire se décomposera en plusieurs phases :

- Pose des tabliers auxiliaires
- Constitution de la nouvelle voirie et des structures d'assises de l'ouvrage à l'abri de ces tabliers permettant ainsi le maintien du trafic ferroviaire.
- Pose des tabliers définitifs
- Mise en service de la nouvelle voirie

Le trafic routier sera assuré par le fonctionnement normal du passage à niveau durant toute la durée des travaux. Le passage à niveau sera fermé à l'issue de la mise en service de la nouvelle voirie.
Deux jalons clés caractérisent le planning de réalisation : la mise en oeuvre des tabliers auxiliaires et la pose du tablier définitif.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

A l'issue de la mise en service, la circulation routière sera globalement équivalente à la circulation actuelle sans les contraintes et risques liés aux passages à niveau. Les comptages réalisés en octobre 2011 montrent un trafic moyen sur une journée au droit du PN 273 sur la rue de Tunes d'environ 3000 véhicules pour environ 40 trains / jours.

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 d'utilité publique

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

Déclaration d'utilité publique

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur du pont	12.5 m
Largeur du pont	9.5 m
Longueur de voie nouvelle	150 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Saint Martin des Champs
(Finistère)

Coordonnées géographiques[1] **Long.** 3 ° 50 ' 44 " 76 **Lat.** 48 ° 34 ' 10 " 66

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

Point de départ : **Long.** 3 ° 50 ' 47 " 98 **Lat.** 48 ° 34 ' 11 " 96

Point d'arrivée : **Long.** 3 ° 50 ' 41 " 26 **Lat.** 48 ° 34 ' 12 " 70

Communes *traversées :*

Saint Martin des Champs
Code postale : 29600
Quartier du Binigou

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? **Oui** ☐ **Non** X

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** X **Non** ☐

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Le projet s'inscrit dans l'opération d'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes - Brest et Rennes - Quimper. Le projet complète donc des travaux sur les infrastructures ferroviaires et sur d'autres passages à niveau.

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative

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 ?

PLU :
zone UE : accueil d'équipements scolaires, administratifs, sportifs, culturels, hospitaliers, sanitaires et sociaux
zone UC : habitat et aux seules activités compatibles avec l'habitat
Emplacement réservé pour la suppression du PN N°273 (2890 m²)

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** [X] **Non** [ ]

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

PLU de Saint Martin des Champs
Date d'application 1er janvier 2012
Zone UE : accueil d'équipements scolaires, administratifs, sportifs, culturels, hospitaliers, sanitaires et sociaux
Zone UC : dominante d'habitat, de type pavillonnaire, sous forme de construction discontinues, à densité moyenne.
Emplacements réservés (ER) n°3 pour la suppression du PN n°273 (2890 m²)

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 ?	[X]	[ ]	ZNIEFF type 1 : 057800002 (Baie de Morlaix - Anse de Terenez - Kernehelen ; 3.5 km); ZNIEFF type 2 : 05780000 (Baies de Morlaix et de Carantec ; 4 km)
en zone de montagne ?	[ ]	[X]	
sur le territoire d'une commune littorale ?	[ ]	[X]	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	[X]	[ ]	PNR d'Armorique situé à moins de 5 km du projet
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	[ ]	[X]	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	[X]	[ ]	ZPPAUP de Morlaix au nord du PN 273 ZPPAUP de Plourin-lès-Morlaix au sud du secteur d'étude
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	[X]	[ ]	Un inventaire des zones humides a été réalisé sur la commune de St Martin des Champs pour le compte du syndicat Mixte pour la Gestion des Cours d'Eau et du Pays de Morlaix Une zone humide, qui ne sera pas impactée par le projet, est présente à 500 m au sud du PN 273.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	[ ]	[X]	La commune de St-Martin-des-Champs est couverte par un PPRI sans contrainte particulière au droit du PN 273.
dans un site ou sur des sols pollués ?	[ ]	[X]	
dans une zone de répartition des eaux ?	[ ]	[X]	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	[ ]	[X]	
dans un site inscrit ou classé ?	[ ]	[X]	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	**Oui**	**Non**	**Lequel et à quelle distance ?**
d'un site Natura 2000 ?	[X]	[ ]	FR5300015 (ZSC Baie de Morlaix ; 3.5 km) ; FR5310073 (ZPS Baie de Morlaix ; 3.5 km)
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	[ ]	[X]	

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	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? *Appréciez sommairement l'impact potentiel*
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	☐	☒	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	Il sera nécessaire d'effectuer des terrassements afin de constituer la nouvelle voirie qui passera sous les voies ferrées.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☒	☐	Le projet se situe dans un contexte urbanisé. Il s'agira de préserver les trois corridors principaux identifiés(le long de la vallée de Queffleuth, le long de la RD712b, et enfin le long de la voie ferrée Rennes-Brest)
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☐	☐ ☒	En phase travaux.
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☒ ☐	☐ ☒	En phase travaux
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒ ☐	☐ ☒	En phase travaux

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	[X] [ ]	[ ] [X]	En phase travaux durant les opérations planifiées de nuits
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	[X]	[ ]	Poussière en phase travaux
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	[ ]	[X]	
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	[ ]	[X]	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	[ ]	[X]	La ZPPAUP de Morlaix est la plus proche du projet mais n'impose aucune contrainte au droit du PN 273.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	[X]	[ ]	Limitation des risques liés au franchissement à niveau des voies ferrées. Modification d'un accès à l'école maternelle et élémentaire du Binigou et à une salle de sport situés au droit du PN 273. Un petit boulodrome et une aire d'évolution seront impactés par le projet.

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

Oui [X] **Non** [ ] Si oui, décrivez lesquelles :

Le seul projet connu identifié dans ce cadre est le projet de création d'une blanchisserie inter-hospitalière sur la zone industrielle de Keriven à Saint-Martin-des-Champs.
Vu l'analyse des effets prévisibles de chacun de ces deux projets, aucun effet cumulé potentiel n'a été identifié. De nature très différente, ces deux projets concernent un territoire proche, mais n'ont pas d'implications communes ou cumulées sur l'environnement. Aucun effet cumulé n'est donc à retenir

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

Oui [ ] **Non** [X] 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.

Le projet permettra la suppression d'un passage à niveau circulé en moyenne par 3000 véhicules routiers / jour et améliora sensiblement la sécurité routière et ferroviaire.
Le projet se situant intégralement dans un périmètre urbanisé, l'impact de l'opération, excepté lors de la phase travaux, est majoritairement jugé faible. A ce titre une étude d'impact ne semble pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - **non publiée** ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet ou, 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 ;	X
5	**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 ;	X

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

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

Objet
Notice

9. Engagement et signature

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

Fait à Nantes le, 27/03/2013

Signature

G. Roquinarc'h

NOTICE

La présente notice sur l'environnement concerne le projet de suppression du passage à niveau (PN) 273 de la liaison ferroviaire Rennes-Brest, localisé sur la commune de Saint-Martin-des-Champs, dans le département du Finistère (29).

Etat initial de l'environnement

L'analyse de l'état initial détaille les différents aspects de l'environnement du projet à l'état actuel. Quatre thématiques majeures sont abordées (milieu physique ; milieu naturel ; paysage, patrimoine et cadre de vie ; milieu humain), déclinées en de nombreux domaines permettant de définir avec précision le cadre environnemental dans lequel s'insérera le projet.

• Aire d'étude

L'aire d'étude est constituée par un rectangle de 2 km de longueur sur 1,5 km de largeur, centré sur le PN273 et orienté selon l'axe de la voie ferrée Rennes-Brest. L'aire d'étude est essentiellement urbaine, et concerne les tissus bâtis des communes de Saint-Martin-des-Champs et de Morlaix.

• Milieu physique

Climat

Le climat du secteur d'étude est de type océanique. Les températures y sont douces, les précipitations relativement courantes, et les ventes modérés et principalement de secteurs Sud-Ouest et Nord-Est. Aucune contrainte significative n'est à retenir.

Sol et sous-sol

L'aire d'étude se caractérise par un substrat rocheux de type schisto-gréseux, accompagné de formations d'altération silto-argileuses, et par des alluvions en fond de vallée du Queffleuth. Sur site, le profil du sol et du sous-sol présente 4 faciès successifs : de la terre végétale et des remblais sur 4 à 10 m ; des limons sur 1 m d'épaisseur ; puis des schistes au niveau d'altération décroissant avec la profondeur, les roches saines (schistes fracturés) étant atteintes entre 10 et 15 m sous la surface du sol. Ce contexte géologique ne présente pas de contraintes significatives.

Topographie

La topographie de l'aire d'étude est marquée par le plateau de Saint-Martin-des- Champs (90 m) à l'Ouest et par la vallée du Queffleuth (5 m) à l'Est. La voie ferrée Rennes-Brest marque la limite entre ces deux domaines, avec à l'Ouest un plateau au relief ondulé et aux pentes peu marquées, et à l'Est un versant aux pentes abruptes rejoignant le fond de la vallée du Queffleuth. La voie ferrée Rennes-Brest traverse l'aire d'étude à des cotes voisines de 85 m. Si le PN273 se situe au niveau du terrain naturel, la voie ferrée se poursuit en remblai an direction du Nord, et en déblai en direction du Sud.

Eaux superficielles et souterraines

Le secteur d'étude appartient au bassin Loire-Bretagne. Il se place sur le domaine hydrographique de la Rivière de Morlaix. Le seul cours d'eau sur l'aire d'étude est le Queffleuth, qui s'écoule sur sa limite Est, à environ 750 m du PN273. Le Queffleuth est une petite rivière dont le régime implique toutefois un potentiel pour des crues. Le secteur est donc soumis aux dispositions d'un PPRI. Sur le plan qualitatif, les eaux du Queffleuth sont jugées de qualité moyenne à bonne.

Concernant les eaux souterraines, le secteur d'étude se place sur l'aquifère et la nappe de la Baie de Morlaix. Les études géotechniques menées sur site indiquent un potentiel pour la présence d'écoulements souterrains à profondeur variable, dans les différentes formations de sol et de sous-sol du secteur. Des arrivées d'eau ont été constatées sur site à environ 9 m de profondeur. L'état des aux souterraines de la Baie de Morlaix est jugé bon sur le plan quantitatif et médiocre sur le plan qualitatif. Aucun captage d'alimentation en eau potable ou périmètre de protection de captage ne sont recensés dans l'aire d'étude.

Risques naturels

Le secteur d'étude est soumis aux risques sismique (sismicité faible), de mouvements de terrain par glissement et éboulements (phénomènes recensés à Morlaix), mais aussi par retrait-gonflement des argiles (aléa faible), et enfin d'inondation du Queffleuth. Ces différents risques seront pris en compte. Saint-Martin-des-Champs et Morlaix sont couvertes par le PPRI du bassin de la Rivière de Morlaix. Les zones inondables du PPRI concernent la frange Est de l'aire d'étude. Aucune contrainte significative ne concerne directement le PN273.

- ## Milieu naturel

Zones naturelles remarquables
Aucune zone naturelle remarquable n'est recensée sur l'aire d'étude et aux abords du PN273. Ce territoire n'est donc pas contraint par ces zonages. On recense néanmoins dans les environs de l'aire d'étude, à moins de 5 km de distance, des ZNIEFF, le PNR d'Armorique, des Espaces Naturels Sensibles du Finistère, ainsi que le site Natura 2000 de la Baie de Morlaix. Enfin, l'inventaire des zones humides de la commune de Saint-Martin-des-Champs indique la présence d'un secteur humide sur l'aire d'étude, à environ 500 m au Sud du PN273. La présence de cette zone humide n'entraîne aucune contrainte au droit du PN273.

Milieux naturels de l'aire d'étude
L'occupation des sols de l'aire d'étude est dominée par l'espace urbanisé. Celui-ci conserve toutefois localement une bonne perméabilité écologique, notamment grâce au corridor principal qu'est la vallée arborée du Queffleuth, et à ses relais en zone urbaine que sont les jardins privatifs, espaces verts publics, et les diverses plantations ornementales de voiries. Bien que relativement fonctionnel sur le plan écologique, le tissu urbain ne présente toutefois pas d'intérêt écologique particulier. Les espèces de flore et de faune qui y sont rencontrées sont pour la plupart communes et sans intérêt notable. Dans ce contexte, les nuisances des activités humaines, en particulier le bruit des transports, constituent une contrainte importante pour le développement et la vie de la faune. Les grandes infrastructures, dont la voie ferrée Rennes-Brest, sont elles aussi pénalisantes, puisqu'elles rompent les continuités et connexions écologiques locales, et limitent les capacités de déplacement des populations animales.

Eléments naturels aux abords du PN273
Les abords du PN273 sont composés d'un tissu urbanisé de type pavillonnaire, où les jardins constituent les principales surfaces végétalisées. Aucun intérêt écologique significatif n'est à retenir dans ce contexte. Le long de la voie ferrée Rennes-Brest, des formations végétales prennent place sur les talus au Nord et au Sud du PN273. Ces cordons de végétation constituent un corridor écologique traversant le quartier du Binigou, entre au Nord la vallée du Queffleuth et au Sud les espaces naturels du plateau de Kérivin. La fonctionnalité de ce corridor apparait dégradée, notamment à cause des ruptures occasionnées par la rue du Tunes et la RD712b.

Pour confirmer l'absence d'intérêt écologique notable sur le secteur de projet, un inventaire faune-flore détaillé sera réalisé sur site au printemps 2013 dans le cas ou une étude d'impact s'avérerait nécessaire.

Equilibres biologiques et continuités écologiques
Le site de projet s'insère dans un contexte urbanisé, où les milieux favorables à la vie et au déplacement de la faune se résument à des sites souvent ponctuels et partiellement artificialisés. Néanmoins, les continuités écologiques qu'elles forment contribuent au maintien des équilibres biologiques au coeur même du tissu urbain de Saint-Martin-des-Champs.

Pour préserver ces équilibres biologiques, la conservation des continuités écologiques existantes et leur développement futur sont deux éléments essentiels. En priorité, il s'agira de préserver les trois corridors principaux identifiés : le long de la vallée du Queffleuth, le long de la RD712b, et enfin le long de la voie ferrée Rennes-Brest.

- ## Paysage, patrimoine et cadre de vie

Caractéristiques paysagères de l'aire d'étude
L'aire d'étude est caractérisée par le paysage urbanisé du plateau de Saint-Martin-des-Champs, entre à l'Est la vallée encaissée et largement végétalisée du Queffleuth, et à l'Ouest les terrains agricoles lus ouverts, descendant vers la vallée de la Pennélé. Ce relief marqué offre de beaux points de vue sur le grand paysage, les perceptions étant assez éloignées dès que l'on se positionne hors du tissu urbanisé dense de Saint-Martin-des-Champs.

Plus localement, aux abords du PN273, le paysage est urbanisé, correspondant au tissu bâti du quartier pavillonnaire du Binigou. Seuls quelques équipements culturels et scolaires diffèrent des constructions d'habitation occupant ce quartier. Ici encore, le relief marque fortement le paysage. Si le plateau domine à l'Ouest du PN273, de fortes pentes sont remarquées sur sa frange Est, notamment au niveau de la rue François Villon.

Patrimoine naturel, paysager et architectural
Aucun Site Inscrit ou Site Classé ne sont recensés sur et aux environs de l'aire d'étude. En revanche, des ZPPAUP existent localement sur les communes de Morlaix et Plourin-lès-Morlaix. Si la ZPPAUP de Plourin-lès-Morlaix est éloignée du secteur d'étude, celle de Morlaix, qui couvre son centre-ville et ses principaux monuments historiques (ainsi que leurs périmètres de protection), occupe l'extrémité Nord de l'aire d'étude. Elle n'impose toutefois aucune contrainte au droit du PN273.

Patrimoine historique et archéologique
On recense au total 26 Monuments Historiques inscrits ou classés sur les communes de Saint-Martin-des-Champs, Morlaix et Plourin-les-Morlaix. Parmi eux, aucun n'est localisé à proximité du PN273 ou dans l'aire d'étude. Toutefois, les périmètres de protection de certains de ces Monuments Historiques couvrent les extrémités Sud-Ouest et Nord-Est de l'aire d'étude. Ces périmètres de protection ne concernant pas le PN273, aucune contrainte n'est à retenir sur ce site. Le patrimoine archéologique du secteur d'étude est riche. Toutefois, seule l'extrémité Sud-Ouest de l'aire d'étude est directement concernée par de tels vestiges. Aucun site archéologique n'est identifié aux abords directs du PN273.

Contexte acoustique
La voie ferrée Rennes-Brest, ainsi que les RN12, RD19, RD712b, route de Sainte-Sève, boulevard Saint-Martin, rue de la Mairie, et route de Carhaix sont les principales sources de bruit dans l'aire d'étude. Ces infrastructures bruyantes sont classées pour leurs nuisances et des dispositions concernant l'isolation phonique des bâtiments sont applicables à leurs abords.

A l'écart de ces infrastructures, et des principales rues de Saint-Martin-des- Champs, l'ambiance acoustique peut toutefois être qualifiée de paisible.

Une modélisation de l'état initial acoustique du secteur de projet (rue de Tunes, rue Villon) a été réalisée. Ses résultats indiquent, en façade des habitations du quartier, des niveaux sonores inférieurs à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit. Toutes les habitations sont donc situées en zone d'ambiance sonore préexistante « modérée ».

Qualité de l'air
La qualité de l'air dans le secteur d'étude peut être qualifiée de bonne à très bonne. Les principales pressions s'y exerçant sont les émissions atmosphériques des transports routiers et des activités agricoles, ainsi que celles liées aux fonctions résidentielles et tertiaires. Aucune source majeure et ponctuelle de pollution atmosphérique n'existe sur l'aire d'étude.

Sites et sols pollués
Aucun site pollué avéré n'est présent dans le secteur d'étude. Des anciens sites d'activité y sont toutefois recensés, dont 3 à proximité du PN273. Aujourd'hui reconvertis, ils n'imposent sur site aucune contrainte ou risque en termes de pollution des sols.

- **Milieu humain**

Contexte administratif
Le secteur d'étude appartient au Canton, à la Communauté d'Agglomération et au Pays de Morlaix.

Population, démographie, emploi
Avec près de 5 000 habitants en 2009, la population de Saint-Martin-des-Champs progresse lentement depuis quelques années. Les classes d'âge les mieux représentées sont celles des plus de 45 ans, en progression nette depuis 1999. A l'inverse, la part des moins de 45 ans diminue. Le taux d'activité sur la commune est de 70% pour un taux de chômage de 7,4%. Les catégories socioprofessionnelles sont représentées de manière assez équilibrée dans la population active communale. Les employés sont toutefois légèrement surreprésentés et les cadres et professions supérieures légèrement sousreprésentés par rapport aux statistiques départementales. Un tiers de la population de Saint-Martin-des-Champs travaille sur la commune et la grande majorité sur l'agglomération de Morlaix.

Logement
Le parc de logement de Saint-Martin-des-Champs croit régulièrement, notamment sous l'effet d'opérations groupées. Il se compose en majorité de résidences principales de type maisons individuelles de 4 pièces et plus, occupées par leurs propriétaires. Les appartements représentent moins d'un quart des logements de la commune. La part de logements vacants reste limitée.

Activités économiques, touristiques et de loisirs
Les activités économiques à Saint-Martin-des-Champs sont très diversifiées. On y retrouve aussi bien des activités agricoles et sylvicoles, que des commerces et services, des activités artisanales et industrielles, ou encore des activités touristiques et de loisirs. Les activités commerciales et de services, ainsi que les activités industrielles et artisanales, sont majoritairement implantées en périphérie du centre-bourg. Des zones d'activités ont été aménagées à cette fin le long des principales infrastructures routières du secteur.

Plusieurs zones d'activités sont d'ailleurs identifiées sur les franges Ouest et Sud de l'aire d'étude. Concernant les activités agricoles et sylvicoles, elles restent présentes sur la commune mais sont localisés hors de son tissu urbanisé principal, à l'écart de l'aire d'étude. Ainsi, à l'écart des zones d'activités installées sur les franges Ouest et Sud de l'aire d'étude, aucune activité économique notable n'est identifiée sur l'aire d'étude, à proximité directe du PN273.

Les seules activités recensées à proximité directe du PN273 sont liées au groupe scolaire du Binigou : salle de sport, aire d'évolution, boulodrome et aire de jeux qui lui sont directement voisins, au nord-Ouest du passage à niveau. Enfin, on signale la présence un peu plus à l'Ouest, le long de la rue du Tunes, de l'Espace du Roudour, qui est l'un des principaux équipements culturels et de loisirs de la commune.

Equipements et services publics
La commune de Saint-Martin-des-Champs est bien dotée en équipements et services publics. Elle dispose en effet d'équipements scolaires, culturels, sportifs, médicaux et sociaux… Parmi ces équipements, on retiendra la présence sur la rue du Tunes, directement au Nord-Ouest du PN273, du groupe scolaire du Binigou (écoles maternelle et élémentaire), de sa salle de sport, d'une aire d'évolution, et d'un petit boulodrome. A quelques centaines de mètres plus à l'Ouest, toujours sur la rue du Tunes, est enfin installé l'Espace du Roudour, principal équipement culturel de la commune. La gestion des déchets est assurée à Saint-Martin-des-Champs, par la Communauté d'Agglomération Morlaix Communauté.

Infrastructures et réseaux
L'aire d'étude se caractérise par la présence de nombreuses infrastructures et divers réseaux. Le site du PN273 de Saint-Martin-des-Champs est particulièrement concerné par la voie ferrée Rennes-Brest, et par les dessertes locales que sont la rue du Tunes (qui franchit le PN273) et la rue François Villon (qui longe la voie ferrée au Nord-Est). En matière de réseaux, on retiendra que le secteur du PN273 est desservi en eau potable et en assainissement de type séparatif. Des canalisations sont présentes

sur la rue du Tunes, la rue François Villon, ainsi que le long de l'allée du Binigou. Seul le réseau d'alimentation en eau potable franchit actuellement la voie ferrée Rennes-Brest au niveau du PN273.

Déplacements
Les déplacements motorisés sont majoritaires sur le secteur d'étude. Les principales voies accueillent un trafic journalier moyen de plus de 10 000 véhicules, et de près de 30 000 pour la RN12.

Aux abords du PN273, les flux routiers sont de l'ordre de 2 600 véhicules/jour sur la rue François Villon et la rue de Tunes à l'Ouest du passage à niveau, et d'environ 900 véhicules/jour sur cette même rue à l'Est du PN273. L'itinéraire le plus emprunté sur le secteur correspond donc à la traversée du quartier du Binigou via la rue de Tunes à l'Ouest de la voie ferrée et la rue François Villon à l'Est. Ces trafics sont liés essentiellement aux déplacements domicile-travail des habitants du quartier du Binigou, ainsi qu'à l'attractivité induite par le groupe scolaire du Binigou.

Concernant les déplacements ferroviaires, la ligne Rennes-Brest sur laquelle est aménagée le PN273, accueille un trafic quotidien de 37 trains, essentiellement de voyageurs. Le quartier du Binigou est également desservi, à proximité du PN273, par une ligne de bus du réseau de l'agglomération morlaisienne. Le quartier est également desservi par des lignes de bus scolaires.

Enfin, les seuls aménagements piétons-cycles identifiés aux abords du PN273 sont des trottoirs et des passages piétons. Aucune bande ou piste cyclable n'est identifiée sur chaussée. Entre le groupe scolaire et la voie ferrée, à l'Ouest du PN273, l'allée du Binigou constitue toutefois un itinéraire piéton-cycles permettant de rejoindre plus à l'Est et au Nord, l'Espace du Roudour et le collège T Prigent de Saint-Martin-des-Champs.

Risques technologiques
Concernant les risques technologiques, les communes de Saint-Martin-des- Champs et Morlaix sont concernées par le risque de Transport de Matières Dangereuses (voie ferrée Rennes-Brest et RN12), et par le risque industriel (17 ICPE, aucun établissement SEVESO). Ces risques n'impliquent aucune contrainte significative sur le secteur du PN273.

Propriété foncière
La propriété foncière du secteur du PN273 se compose d'espaces privatifs des habitants du quartier du Binigou, de propriétés de la commune de Saint-Martin-des-Champs (groupe scolaire du Binigou, terrains de jeu, voiries…) et enfin d'une vaste emprise ferroviaire maîtrisée par Réseau Ferré de France.

Présentation du projet

• Présentation-justification de l'opération

La suppression du PN273 s'inscrit dans le cadre du programme d'amélioration de la liaison ferroviaire Rennes-Brest, qui consiste à adapter l'infrastructure ferroviaire pour permettre le relèvement de la vitesse sur certaines sections afin d'atteindre 180, 200 ou 220 km/h.

A une échelle plus locale, l'opération de suppression du PN273 de Saint-Martin-des-Champs et la réalisation de son rétablissement viaire se justifie par :

- le besoin de sécurisation des abords de la voie ferrée et du passage à niveau, situés au contact direct du groupe scolaire du Binigou (fréquentation importante, présence d'enfants…) ;

- le besoin de sécurisation de la traversée de la voie ferrée par la rue de Tunes, axe très fréquenté permettant la desserte du quartier résidentiel dense du Binigou, de son groupe scolaire, ainsi que d'équipements sportifs et culturels (Espace du Roudour), en particulier dans un contexte d'augmentation des vitesses de circulation des trains ;

- le besoin de maintenir un bon niveau d'accessibilité du quartier du Binigou pour les véhicules motorisés, pour ses fonctions résidentielles et plus particulièrement pour ses équipements publics scolaires (transport scolaire) et culturels (attractivité de l'Espace du Roudour).

- **Présentation du projet**

RFF envisage de supprimer le PN273 de Saint-Martin-des-Champs. Outre la suppression de ce passage à niveau, le projet prévoit le rétablissement de la connexion routière qui sera rompue par la fermeture du PN273 (rétablissement de la rue de Tunes).

Trois variantes de projet ont été étudiées.

La première consiste en la réalisation d'un pont-rails à une vingtaine de mètres au Nord du PN273. Le raccordement viaire se fait à l'Ouest sur le giratoire de la rue de Tunès, et à l'Est sur un giratoire neuf créé sur l'intersection des rues Villon et Rabelais.

La seconde variante consiste en la réalisation d'un pont-route à environ 250 m au Sud du PN273. Le raccordement viaire se fait à l'Ouest par un giratoire créé à l'intersection rue Saint-Exupéry / rue Guynemer, et à l'Est sur l'impasse Dorgeles.

La troisième variante consiste en la réalisation d'un pont-rails à environ 70 m au Nord du PN273. Le raccordement viaire se fait à l'Ouest sur le giratoire existant rue de Tunès, et à l'Est directement sur la rue Villon, au Nord de son intersection avec la rue Rabelais.

Ces 3 variantes ont été analysées sur la base de leurs caractéristiques et incidences prévisibles sur 4 thèmes particuliers : les déplacements, le paysage, le foncier l'urbanisation et le bâti, et enfin le coût.

Au terme de la comparaison, la variante n°3 apparait comme la plus favorable. Elle constitue en effet la meilleure solution pour répondre aux objectifs du projet, notamment en termes de sécurisation du PN273 et de desserte des équipements publics scolaires du quartier du Binigou. Parallèlement, la variante n°3 présente les incidences les plus modérés sur l'environnement du projet, en particulier en termes de déplacement, de besoin foncier et d'impact sur le bâti existant.

La variante n°3 est donc retenue par RFF et proposée dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique du projet de suppression du PN273 à Saint-Martin-des-Champs.

Le projet ainsi envisagé consiste en :

- la fermeture du PN273 existant, et la création d'un pont-rails environ 70 m plus au Nord, permettant un passage en sous-oeuvre de la voie ferrée ;

- l'aménagement de voiries nouvelles permettant de connecter le pont-rails à la rue de Tunes à l'Ouest (giratoire en face du groupe scolaire) et à la rue François Villon à l'Est (au Nord de l'habitation voisine du PN273 actuel).

Les voiries nouvellement créée, ainsi que l'ouvrage sous voie ferrée permettront le passage des véhicules légers, de secours, et de transports collectifs (cars scolaires notamment). Un cheminement piéton est également aménagé sur cet itinéraire.

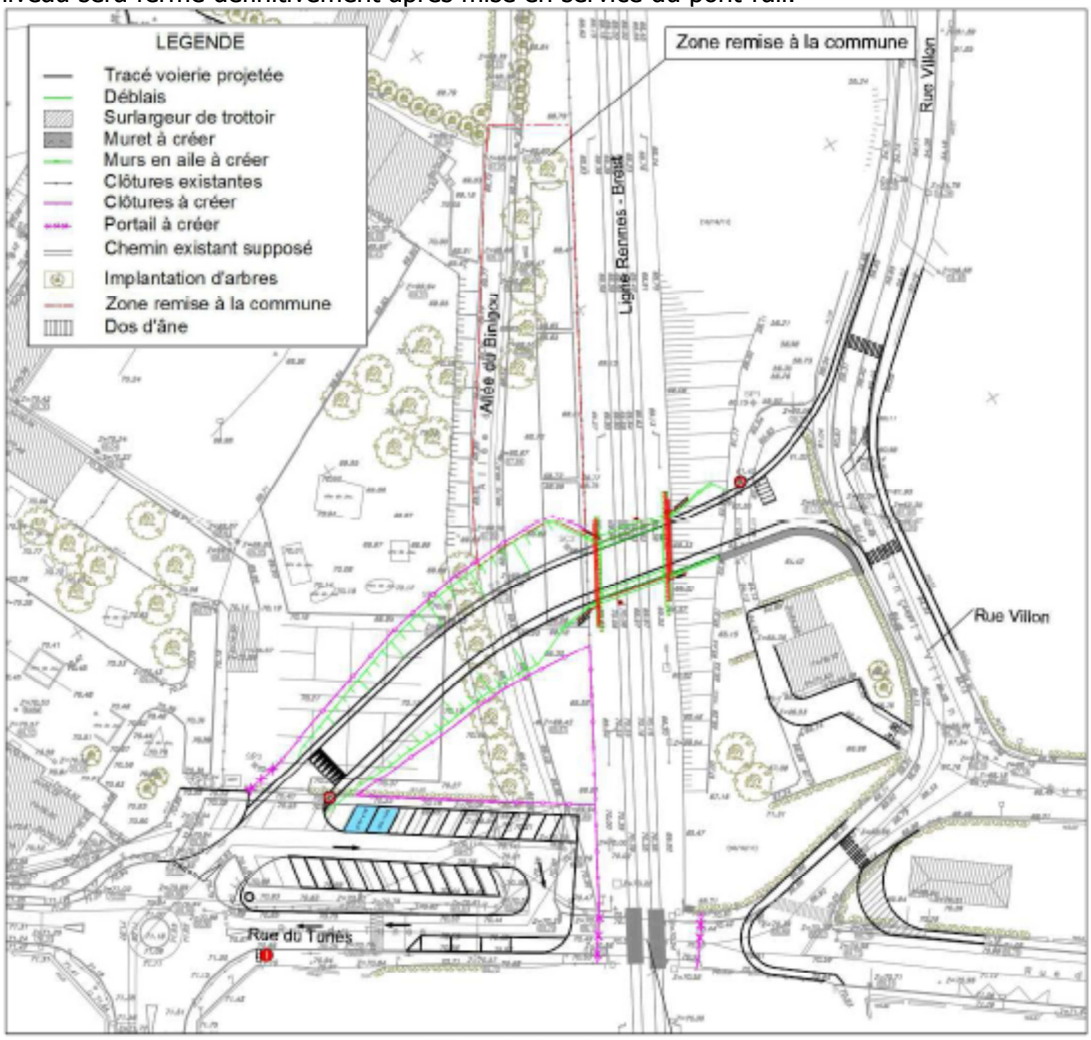
Le coût de ce projet est estimé à 4,3 millions d'euros.

Pont-rails et voiries. Le pont-rails sera réalisé avec une ouverture de 3,5 m de haut pour 9 m de large, et avec un biais sous la voie ferrée de 80 grades. Les voiries comprendront une chaussée bidirectionnelle de 6,5 m de large, accompagnée au Sud d'un trottoir (1,5 m) et au Nord d'un chasse-roue (1 m). La vitesse sera limitée à 30 km/h sur ces nouvelles voiries et sous l'ouvrage.

Raccordement sur le giratoire existant côté Ouest. A l'Ouest, le tracé de voiries débute sur le giratoire existant au niveau du groupe scolaire. Son parking, la zone d'initiation au tennis et l'ancien boulodrome seront détruits. L'allée du Binigou ainsi que l'accès actuel au gymnase seront coupés par l'aménagement projeté. Le parking du groupe scolaire sera recréé au Sud de la nouvelle voie.

Raccordement sur la rue Villon côté Est. A l'Est du pont-rails, la voirie projetée coupe la cour privative d'accès à l'habitation située directement au Nord-Est du PN273 actuel. Elle se raccorde ensuite par un carrefour en « T » sur la rue François Villon. Le schéma de voiries une fois l'aménagement réalisé, donnera la priorité aux circulations entre la voie nouvelle et la rue François Villon au Nord. Un Stop marquera le régime de priorité.

Fermeture du PN273 existant. La fermeture du PN273 actuel nécessitera la dépose des aménagements de franchissement de la voie ferrée (platelage, chaussées, barrières, installations électriques), la pose de clôtures et la mise en place d'un dispositif anti-franchissement. Le passage à niveau sera fermé définitivement après mise en service du pont-rail.



Présentation du projet retenu

- **Impacts et mesures environnementales**

Les impacts directs, indirects, temporaires ou permanents du projet ont été évalués. Ils ont été hiérarchisés entre 8 niveaux, de positif pour un effet bénéfique, à très fort pour un effet particulièrement néfaste. A la suite de cette analyse, des mesures environnementales sont proposées pour éviter, réduire ou compenser les impacts identifiés.

- **Bilan des impacts et impacts résiduels**

Au total, 49 impacts sont étudiés. La hiérarchisation les répartit après prise en compte des mesures environnementales, entre 6 jugés positifs, 12 nuls, 17 jugés négligeables, 10 très faible et 4 faibles. Aucun impact n'est donc plus jugé de niveau moyen ou fort, respectivement au nombre de 5 et 1 avant prise en compte des mesures environnementales Les mesures en faveur de l'environnement permettent donc bien de limiter les effets les plus néfastes du projet. Avec 49 impacts résiduels de niveau inférieur ou égal à faible, les incidences négatives résiduelles du projet peuvent être considérées acceptables au regard des bénéfices qui pourront être tirés de sa réalisation.

- **Impacts sur le milieu physique**

Les principaux impacts négatifs sur le milieu physique concernent les risques de pollution des sols et des eaux en phase travaux comme en phase vie du projet, ainsi que les modifications qu'il sera susceptible d'occasionner sur les écoulements superficiels (ruissellements). Le respect des bonnes pratiques de chantier et la gestion des effluents d'eaux pluviales permettent de réduire ces impacts à des niveaux acceptables, jugés au maximum de niveau faible.

- **Impacts sur le milieu naturel**

Les impacts sur le milieu naturel sont jugés nuls sur les zones naturelles remarquables et le réseau Natura 2000. Ils sont jugés majoritairement de niveau très faible sur les éléments naturels du site de projet. Ces niveaux d'impact très limités sont à associer à l'absence de sensibilités naturalistes notables au droit du projet, dont le contexte urbanisé en réduit fortement le potentiel écologique.

De manière à réduire davantage ou compenser les quelques impacts que causera toutefois le projet, on propose l'application de bonnes pratiques en phase chantier, ainsi que la réalisation de plantations de compensation, dont l'objectif sera autant écologique que paysager. Après prise en compte de ces mesures environnementales, les impacts résiduels sont jugés de niveau négligeable.

On rappelle enfin qu'un inventaire faune-flore détaillé pourrait être réalisé sur site au printemps 2013 en cas d'étude d'impact. Celui-ci permettra de confirmer simultanément l'absence d'intérêt écologique notable sur le secteur de projet, et l'absence d'impact notable du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore.

- **Impacts sur le paysage et patrimoine**

Les impacts du projet sur le paysage sont jugés très faibles à faibles. Les impacts sur le patrimoine sont en revanche tous jugés nuls. Le projet n'aura en effet que très peu d'incidences sur le paysage et le patrimoine, dans la mesure où il concerne majoritairement des emprises ferroviaires (ou surfaces voisines), où ses aménagements sont souterrains ou en déblais par rapport au terrain naturel, et où aucun enjeux patrimonial ou paysager notable n'est identifié sur site. Des mesures en phase chantier (bonnes pratiques et clôture de protection paysagère), ainsi que la réalisation de plantations, permettent de réduire encore davantage les impacts potentiels du projet sur le paysage. Les impacts résiduels sont jugés très faible en phase chantier et négligeable en phase vie du projet.

- **Impacts sur le cadre de vie et santé**

Les effets du projet sur le cadre de vie et la santé sont majoritairement jugés de niveau faible. Ils concernent les dégradations qu'occasionnera le projet sur le contexte acoustique et la qualité de l'air du quartier du Binigou. L'impact le plus notable, de niveau moyen, concerne les nuisances sonores du chantier.

A noter que l'impact acoustique global du projet (phase vie) est jugé positif, traduisant une amélioration du cadre sonore local. Les mesures proposées pour limiter les effets néfastes du projet consistent notamment en l'application de bonnes pratiques de chantier, dont la mise en place d'itinéraires adaptés pour son accès. La limitation de la vitesse de circulation routière permet quant à elle de limiter les incidences du projet en phase vie. Les impacts résiduels après prise en compte des mesures environnementales sont jugés majoritairement de niveau très faible.

- **Impacts sur le milieu humain**

Les impacts identifiés sur le milieu humain sont très variables. Les plus nombreux sont positifs, nuls, ou négligeables. Ils consistent en l'ensemble des bénéfices qui pourront être tirés du projet, notamment en termes de sécurité des abords de l'infrastructure ferroviaire. Les incidences néfastes du projet identifiées sur le milieu humain concernent en particulier la perturbation des déplacements (phase chantier), et la perturbation de l'accès à des propriétés privées (phase vie). Ces impacts sont jugés respectivement de niveau moyen et fort. Pour les limiter ou les compenser on propose des mesures en phase chantier (bonnes pratiques, itinéraires d'accès) et la réalisation de rétablissements viaires pour toutes les propriétés dont l'accès existant sera détruit ou perturbé par le projet. Après prise en compte de ces mesures, seul un impact résiduel de niveau faible subsiste.

- **Synthèse et coût des mesures en faveur de l'environnement**

Le coût des mesures environnementales a été évalué. Ces mesures sont de 3 grands types : des mesures en phase chantier ; des mesures déjà intégrées ou à intégrer à l'avenir aux ouvrages et aménagements projetés ; et des mesures de plantations compensatoires en faveur du milieu naturel et du paysage.

Le surcoût global lié à ces différentes mesures en faveur de l'environnement, est estimé à 47 500 €. Rapporté au coût global du projet, ce surcoût apparaît très faible. Il représente en effet 1% du montant de l'opération, estimé à 4 600 000 €.

Ce surcoût limité des mesures environnementales traduit le caractère globalement peu impactant du projet, ainsi qu'une prise en compte satisfaisante de l'environnement dans la conception même de l'aménagement.

- **Modalités de suivi des mesures et de leurs effets**

Trois grands types de mesures environnementales sont proposés dans la présente notice.

Concernant les mesures en phase chantier, le principe de cahier des bonnes pratiques de chantier intégré au cahier des charges des entreprises permettra au maître d'ouvrage d'effectuer un suivi rigoureux de leur mise en oeuvre. Un rapport de fin de chantier pourra assurer le suivi des effets de ces mesures.

Concernant les autres mesures environnementales, le suivi de la mise en œuvre et des effets des mesures sera essentiellement assuré par le Maître d'Ouvrage. La municipalité de Saint-Martin-des-Champs pourra également être sollicitée. Pour quelques mesures plus spécifiques, un suivi pourra être réalisé par le biais d'études et analyses spécifiques complémentaires suite à la réalisation du projet (étude acoustique, suivi naturaliste des plantations…).

Incidences du projet d'infrastructure de transport

- **Conséquences du projet sur le développement de l'urbanisation**

Suite à l'analyse des composantes du projet, de l'occupation des sols, et du potentiel de développement urbain dont ils font l'objet, on n'identifie aucune conséquence notable du projet sur le futur développement de l'urbanisation du quartier du Binigou de Saint-Martin-des-Champs.

- **Risques liés aux aménagements fonciers induits par le projet**

Le projet aura un effet direct très limité en termes de consommation foncière. Aucun impact sur des terrains ou activités agricoles n'est identifié.

Aucune procédure d'aménagement foncier n'est donc envisagée pour remédier aux effets directs du projet. Ainsi, il n'existe aucun risque d'effet secondaire du projet sur les enjeux écologiques ou la consommation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers, en raison de la mise en œuvre d'une telle procédure.

- ## Effets du projet sur la santé

Les effets de l'opération sur la santé concernent les thématiques suivantes : eau, sécurité (routière et incendies), bruit, air. Les effets causés dépendent de l'exposition des individus, de la nature de l'émission, de la dispersion et de la population touchée (les enfants et les personnes âgées sont particulièrement vulnérables).

Impacts de la pollution atmosphérique sur la santé humaine

Le projet de suppression du PN273 de Saint-Martin-des-Champs ne créera pas, de lui-même, de déplacements motorisés supplémentaires. De plus, il ne modifiera pas sensiblement le réseau viaire local et les déplacements qui y prennent place. Aucun impact significatif ne pourra donc lui être imputé en termes d'évolution des émissions de polluants atmosphériques et donc de détérioration de la qualité locale de l'air. Le projet n'aura donc aucun effet significatif sur la santé des populations.

Parallèlement, la suppression du PN273 et son remplacement par un pont-rails permettront de fluidifier le trafic routier et d'éviter l'attente des véhicules en cas de fermeture du passage à niveau. Ceci aura pour conséquence une moindre concentration des émissions polluantes au droit du PN, notamment lors du démarrage des véhicules à la réouverture des barrières (après passage des trains)

Enfin, on considère que le relèvement attendu des vitesses de circulation des trains sur la ligne Rennes-Brest n'aura aucun impact sur la qualité de l'air et la santé humaine.

Impact des nuisances acoustiques sur la santé humaine

En matière d'effets acoustiques, le projet aura globalement très peu d'impact. Seule une habitation verra son contexte acoustique dégradé aux abords directs du projet. Ailleurs, l'effet acoustique du projet est jugé positif.

Concernant l'habitation où est attendue une dégradation du contexte acoustique, il a été prouvé que les niveaux sonores futurs seront inférieurs aux seuils réglementaires pour lesquels la mise en place de protection acoustiques est rendue obligatoire.

L'impact acoustique du projet n'est donc pas jugé significatif. Le projet ne causera par conséquent aucun effet notable sur la santé des populations du fait de ses effets acoustiques.

Par ailleurs, on signale que la suppression du PN existant aura localement un effet bénéfique sur le contexte acoustique, notamment car elle permettra de fluidifier le trafic routier et de supprimer les bruits de choc émis par les véhicules lors du franchissement de l'actuel passage à niveau.

Enfin, la modification du trafic ferroviaire ne devrait pas, a priori, induire une augmentation du niveau de bruit de plus de 2dB(A).

Impacts des pollutions aquatiques sur la santé humaine

De manière générale, le principal effet direct des pollutions des eaux et des sols sur la santé est le risque de contamination des eaux exploitées (eau potable, …), par déversement au sol, et infiltration vers les nappes souterraines pompées pour l'alimentation en eau, ou directement dans les eaux superficielles.

Rappelons que ces deux types d'impacts (pollution des eaux et pollution des sols) sont surtout liés à des causes accidentelles.

Dans la mesure où ces risques seront gérés, qu'aucune pollution n'est attendue dans le cadre d'un fonctionnement « normal » du projet, et que des mesures sont proposées pour éviter toute pollution accidentelle, aucun impact significatif sur la santé n'est à attendre.

Impacts en phase travaux

Les impacts potentiels sur la santé en phase travaux concernent en particulier l'émission de poussières et les risques de pollution des eaux et des sols.

Face aux impacts de chantier, les mesures sont limitées, mais découlent le plus souvent du bon sens. En présence de sources fixes émettrices de polluants et poussières, le personnel de chantier devra éviter de travailler en exposition directe à ces émissions. Parallèlement, des mesures de précautions seront prises pour éviter les pollutions et émissions de poussières à l'extérieur du chantier.

Aucun effet significatif sur la santé n'est à attendre.

Effet du projet sur la sécurité
L'objectif du présent projet est d'améliorer la sécurité ferroviaire, routière, cycliste et piétonne aux abords de l'actuel PN273 de Saint-Martin-des-Champs. Ses effets sur la santé seront donc globalement positifs en termes de sécurité.

- ## Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances, et des avantages induits pour la collectivité

Coût de la pollution atmosphérique
Les coûts des dommages et nuisances journaliers liés à la pollution atmosphérique diminueront de 1,70 €/jour entre les situations futures 2035 sans projet et avec projet. La diminution du coût des pollutions atmosphériques sur le domaine d'étude en lien avec la réalisation du projet, sera donc de l'ordre de -8,9% à l'horizon 2035.

Coût liés à l'effet de serre
Les coûts engendrés par les GES représenteront 3,57 € par jour en 2035 sans réalisation du projet, et 3,25 € par jour en 2035 avec réalisation du projet.

La diminution du coût collectif des émissions de GES associée à la réalisation du projet est donc de 0,32 € par jour, soit une diminution de 8,96% de ce coût à l'échéance 2035.

Avantages pour la collectivité
La réalisation du projet offrira des avantages non négligeables pour la collectivité :

- amélioration de la sécurité ferroviaire, routière et piétonne aux abords de l'actuel PN273 et du groupe scolaire du Binigou ;

- limitation des risques actuellement non-négligeables de collision sur le passage à niveau existant ;

- préservation d'une bonne desserte locale du quartier du Binigou de Saint- Martin-des-Champs, ainsi que de ses équipements publics ;

- assurance d'une traversée sécurisée de l'ouvrage ferroviaire pour les piétons traversant le quartier du Binigou ;

- amélioration à terme de la desserte ferroviaire bretonne, en permettant une augmentation des vitesses de circulation des trains sur la liaison Rennes-Brest.

- ## Evaluation des consommations énergétiques

Les implications du projet en termes de consommations énergétiques couvrent exclusivement la période de chantier, durant laquelle le travail des entreprises générera des consommations énergétiques. Parallèlement, il n'est identifié aucune conséquence notable du projet sur les consommations énergétiques liées aux transports routiers et ferroviaires.

- ## Trafics, conditions de circulation et mesures de protection contre les nuisances sonores

La réalisation du projet n'impliquera pas de modification significative du schéma de déplacement routier sur le quartier du Binigou de Saint-Martin-des-Champs. Par conséquent aucun phénomène notable de report de trafics routiers n'est attendu en raison de la mise en oeuvre du projet. De ce fait, la réalisation du projet n'aura pas d'incidence négative significative en termes de nuisances acoustiques.

Une étude acoustique du projet a toutefois été réalisée. Elle indique un effet globalement positif du projet sur le contexte acoustique du quartier du Binigou. Seule une habitation située directement aux abords du projet sera impactée de manière négative.

Au regard de la réglementation actuelle, le niveau d'impact acoustique identifié sur cette habitation ne nécessite la mise en place d'aucune protection obligatoire contre les nuisances sonores.

Néanmoins, une mesure de réduction des incidences du projet a été proposée. Il s'agit de limiter à 30 km/h les vitesses de circulation routière sur les voies directement voisines de l'habitation affectée par le projet. La mise en œuvre de cette mesure permettra de limiter significativement les effets négatifs du projet sur le contexte acoustique.

- **Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus**

La présente notice permet d'évaluer les effets cumulés du projet de suppression du PN273 de Saint-Martin-des-Champs avec les autres projets connus sur ce territoire. Le seul projet connu identifié dans ce cadre est le projet de création d'une blanchisserie interhospitalière sur la zone industrielle de Keriven à Saint-Martin-des-Champs.

Vu l'analyse des effets prévisibles de chacun de ces deux projets, aucun effet cumulé potentiel n'a été identifié. De nature très différente, ces deux projets concernent un territoire proche, mais n'ont pas d'implications communes ou cumulées sur l'environnement. Aucun effet cumulé n'est donc à retenir.

Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme e de planification

- **Documents d'urbanisme communaux**

Au plan urbanistique, le secteur du PN273 est couvert par le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Martin-des-Champs, approuvé en 2009. Les abords du PN273 sont concernés par les zones urbanistiques UC (zone pavillonnaire d'habitat) et UE (zone d'accueil d'équipements publics).

Les documents graphiques du PLU indiquent aux abords du PN273, un emplacement réservé dédié à la suppression du passage à niveau et à la réalisation par RFF d'un rétablissement routier inférieur.

Aucune autre contrainte urbanistique n'est à signaler aux abords du PN273, en particulier, aucun Espace Boisé Classé ou élément architectural ou paysager protégé n'y sont identifiés.

Plusieurs servitudes d'utilité publique seront inscrites au PLU et concernent les abords du PN273. Aucune de ces servitudes ne constitue une contrainte importante pour le projet.

Enfin, les éléments inscrits au PADD du PLU de Saint-Martin-des-Champs indiquent la volonté de préserver les vocations d'habitat et d'accueil d'équipements publics aux abords du PN273. Les orientations du PADD tendent également à favoriser les aménagements urbains de qualité, à améliorer la sécurité routière, et enfin à promouvoir les déplacements piétons.

Dans la mesure où le projet est compatible au zonage du PLU, à son règlement, ainsi qu'aux orientations fondamentales inscrites à son PADD, sa réalisation ne remet pas en cause l'économie générale du document d'urbanisme.

Néanmoins, des adaptations mineures du PLU seront nécessaires pour permettra la réalisation du projet, notamment concernant les emplacements réservés actuellement inscrits au document d'urbanisme. Une mise en compatibilité du PLU sera nécessaire.

Comme le prévoit l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme, l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet portera également sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Saint-Martin-des-Champs.

- **SCOT**

La commune de Saint-Martin-des-Champs est concernée par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Morlaix Communauté, approuvé le 12/11/2007.

Le projet de suppression du PN273 de Saint-Martin-des-Champs et de réalisation de son rétablissement viaire est jugé compatible avec les orientations fondamentales du SCOT de Morlaix Communauté.

- **SDAGE / SAGE**

La commune de Saint-Martin-des-Champs appartient au territoire couvert par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire- Bretagne, approuvé le 18 novembre 2009, ainsi qu'au périmètre du SAGE Léon- Trégor, actuellement en phase d'élaboration.

Le projet de suppression du PN273 à Saint-Martin-des-Champs et la réalisation de son rétablissement viaire sont jugés compatibles aux orientations fondamentales du SDAGE Loire-Bretagne, ainsi qu'aux premières orientations du futur SAGE.

- **Autres documents de planification**

PDU

Le territoire de la commune de Saint-Martin-des-Champs est couvert par le Schéma de Déplacements Urbains et Communautaires (SDUC) de Morlaix Communauté, approuvé le 16 avril 2007.

Le projet de suppression du PN273 et de réalisation de son rétablissement viaire est jugé compatible aux orientations et enjeux du SDUC de Morlaix communauté.

SRCE et PGRI

Aucun Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), ni aucun Plan de Gestion des Risques d'Inondation ne sont applicables sur le territoire communal de Saint-Martin-des-Champs

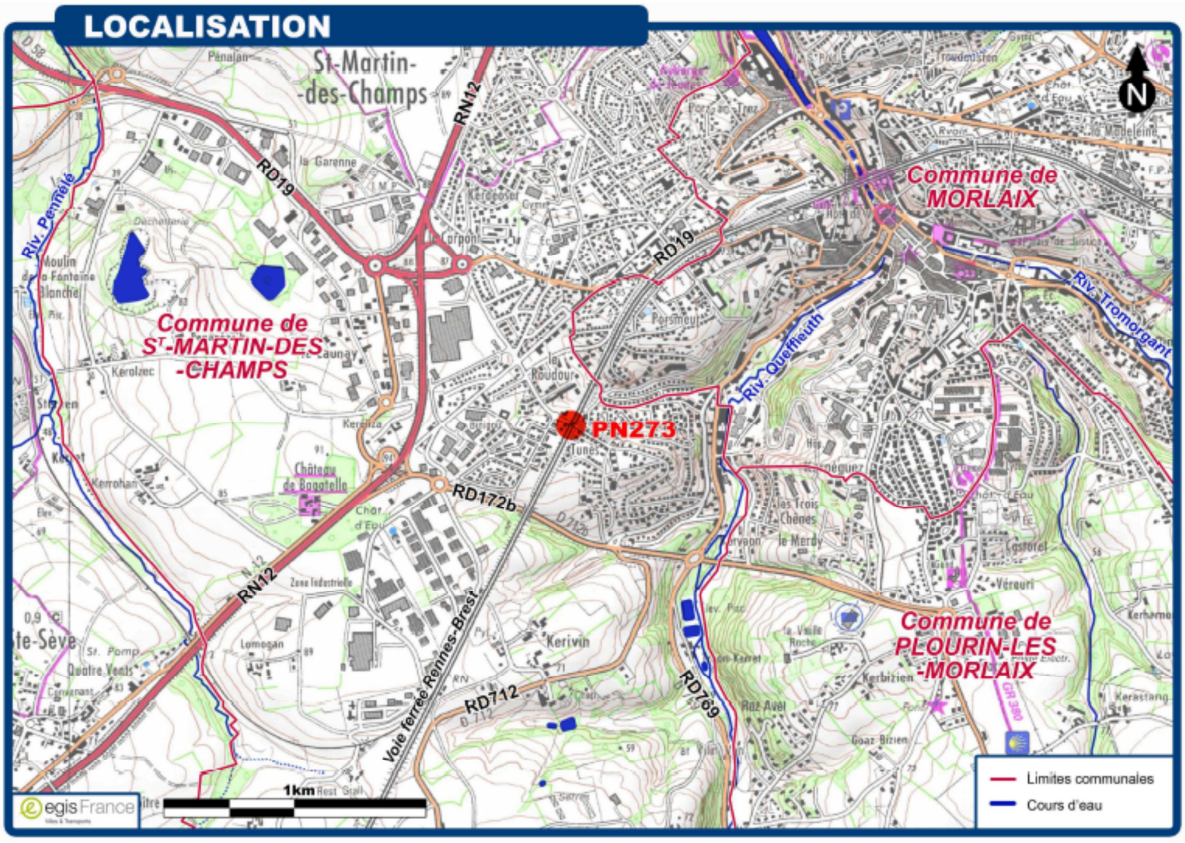
- **AUTEURS DE L'ETUDE**

La présente notice a été réalisée pour le compte de Réseau Ferré de France, par la société EGIS France.

EGIS France
Direction Nord et Est
Agence de Mulhouse
33a rue de Bruebach
68 100 Mulhouse
Tél : 03.89.31.72.92

Coordination de l'étude et contrôle qualité : Sophie AUBERTIN, Chef de projet, Ingénieur environnementaliste Rédaction, cartographie :
Arnaud RISS, Chargé d'étude, Ingénieur environnementaliste

Annexe n°2 : Plan de situation


LOCALISATION
St-Martin-des-Champs
RN12
RD19
Riv. Penmélé
Commune de ST-MARTIN-DES-CHAMPS
Commune de MORLAIX
Riv. Tromorgant
Riv. Queffleuth
PN273
RD172b
RN12
Voie ferrée Rennes-Brest
RD712
RD769
Kerivin
Commune de PLOURIN-LES-MORLAIX
N
1km
egis France
Limites communales
Cours d'eau

Annexe n°3 : Photos Mars 2012.

Les prises de vue 3 ; 4 et 5 et permettent de visualiser le site où sera implanté l'ouvrage.

Les autres prises permettent de visualiser le PN 273 et son environnement.

Vue aérienne sur le PN273

Vue sur le PN273 en direction de l'Ouest

1

Vue sur le PN273 en direction de l'Est

2

Intersection rue François Villon / rue du Tunes 3

Parking et écoles du Binigou au Nord-Ouest du PN273 4

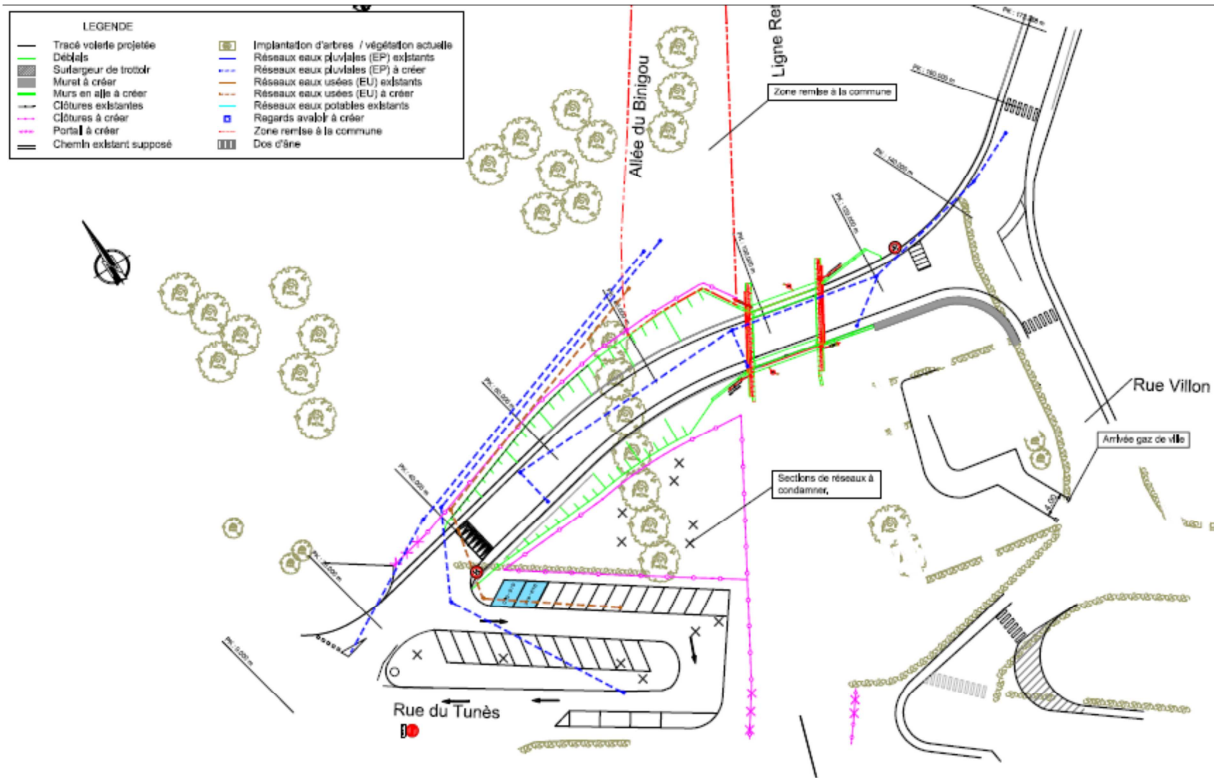
Voie ferrée et le sentier du Binigou au Nord du PN273

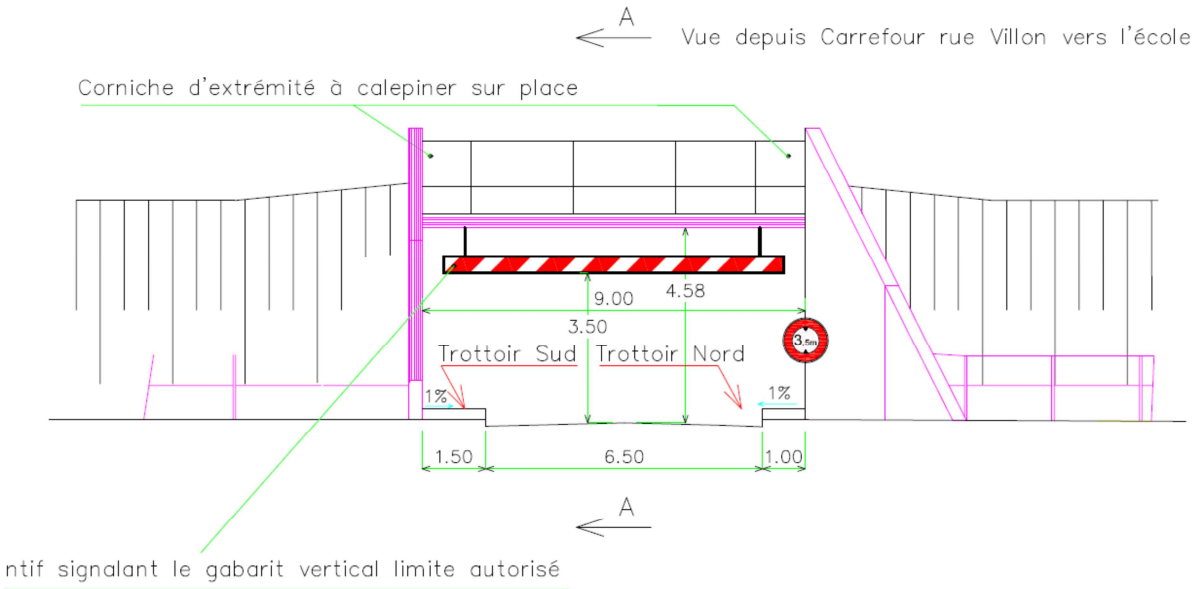
5

Voie ferrée en déblai au Sud du PN273

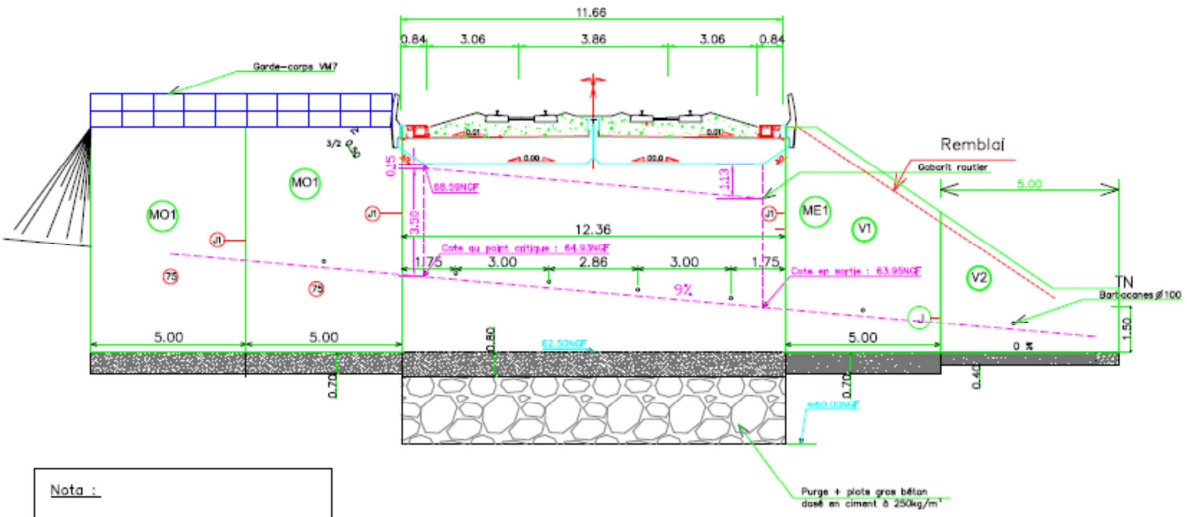
6

Annexe n°4 : plans



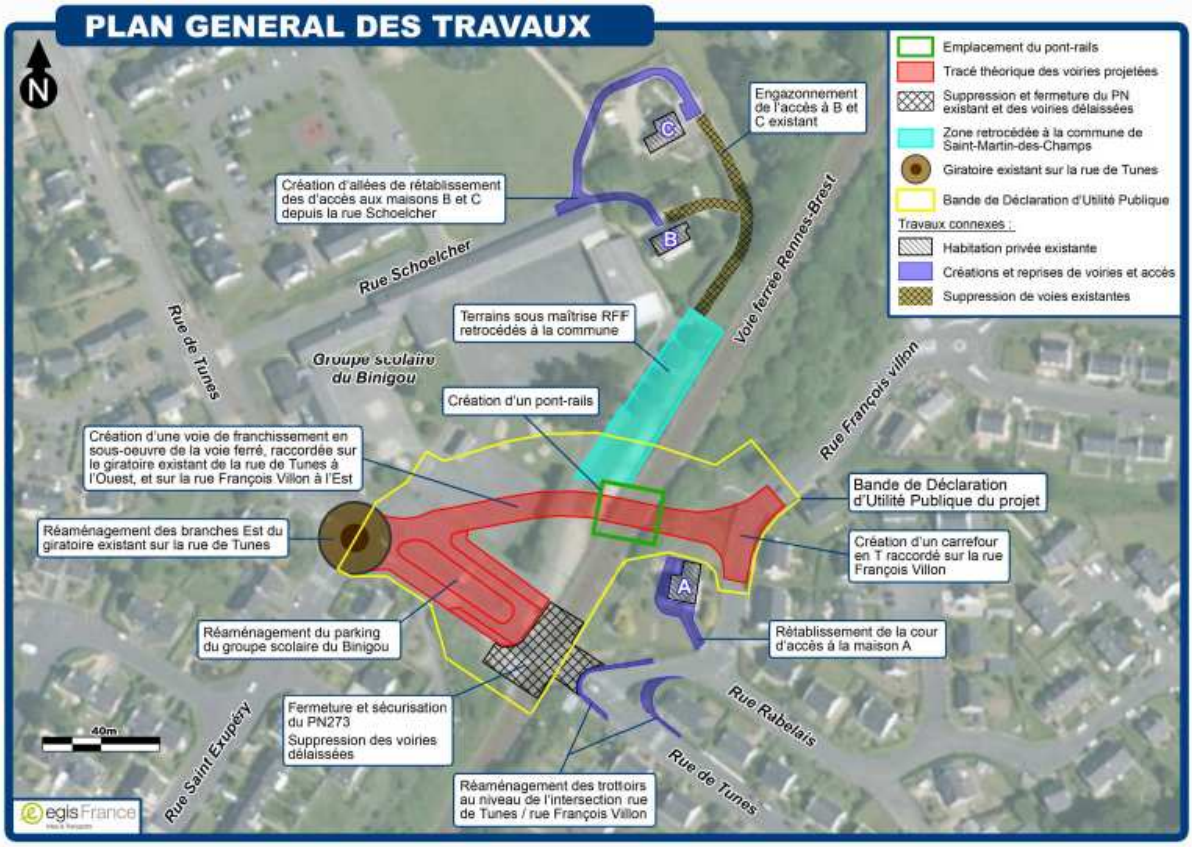


Coupe Type
AA



Nota :

V1 : épaisseur variant de 30 à 75 cm

V2 : épaisseur variant de 30 à 45 cm

Annexe n°5 : vues aériennes