

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 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
20/03/2013	22/03/2013	F-053-13-C-0023

1. Intitulé du projet

Projet de suppression des passages à niveau n°402 et 403 de Malansac

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

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

RCS / SIRET Forme juridique

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

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 les passages à niveau n°402 et 403 sur la voie ferrée Paris - Quimper par la construction de deux ponts-rail, la réalisation du contournement ouest de la commune par adaptation de la route communale et création d'une nouvelle voirie permettant de raccorder la RD 153 à la RD21, et la création d'une nouvelle portion de route permettant la desserte du centre bourg par les véhicules légers.

Les quais de la Halte de Malansac seront allongés et rehaussés.

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 des PN 402 et 403 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.

En effet, pour toute circulation ferroviaire dépassant la vitesse de 160 km/h, la réglementation impose la suppression des traversées à niveau de la voie.

La 1ère phase de l'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes - Brest et Rennes - Quimper (7 tranches dont le projet de suppression des PN 402 et 403) 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 13 mois, débuteront en mai 2014.

Les deux ouvrages seront traités simultanément. Le mode opératoire se décomposera en plusieurs phases :

- Pose des tabliers auxiliaires
- Constitution des nouvelles voiries et des structures d'assises des ouvrages à l'abri de ces tabliers permettant ainsi le maintien du trafic ferroviaire. Ce projet nécessitera le dévoiement d'un ruisseau.
- Pose des tabliers définitifs
- Mise en service des nouvelles voiries

Le trafic routier sera assuré par le fonctionnement normal des passages à niveau durant toute la durée des travaux. Les passages à niveau seront fermés à l'issue de la mise en service des nouvelles voiries.

Deux jalons clés caractérisent le planning de réalisation : la mise en oeuvre des tabliers auxiliaires et la pose des tabliers définitifs.

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, avec une répartition différente entre le centre bourg et l'actuelle route communale, sans les contraintes et risques liés aux passages à niveau. Les comptages réalisés en 2012 montrent un trafic moyen sur une journée au droit du PN 403 sur la RD21 d'environ 4000 véhicules pour environ 50 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
Autorisation au titre de la loi sur l'eau
Dossier de dérogation espèces protégées

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
Ouvrage "Contournement ouest"	
Longueur du pont	11m
Largeur du pont	10m
Longueur de voie nouvelle	275 m
Ouvrage "Centre bourg"	
Longueur du pont	11m
Largeur du pont	10m
Longueur de voie nouvelle	100 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Malansac (Morbihan)

Coordonnées géographiques¹

Long. 2 ° 17 ' 25 " 56

Lat. 47 ° 40 ' 33 " 01

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

Point de départ :

Long. 2 ° 17 ' 25 " 56 Lat. 47 ° 40 ' 33 " 01

Point d'arrivée :

Long. 2 ° 18 ' 21 " 58 Lat. 47 ° 40 ' 30 " 81

Communes traversées :

Malansac

Code postale : 56220

Lieu-dit : Bois Guiho et centre bourg

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 ?

Les travaux de voirie du centre bourg seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage du conseil général du Morbihan. la DUP envisagée sera commune au deux périmètres de maîtrise d'ouvrage RFF et CG56.

Le projet s'inscrit dans l'opération d'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes - Brest et Rennes - Quimper. A ce titre, la section Malansac - Questembert sera circulée à des vitesses atteignant 220 km/h. 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 en remplacement du POS à venir :

Agricole

Urbanisé ou à urbaniser

Servitude d'utilité publique (dont ligne ferroviaire Rennes - Quimper)

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

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

POS de Malansac

Date d'application 11 juillet 1980

Zone urbaine d'habitat : extensions et centre ancien

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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF type 1 : 530008256 (Coteaux de rochefort-en-Terre ; 1.5 km) ; 530015505 (Arz ; 4km) ; 530007480 (Tourbière, étang et bois du Grand Gourvana ; 7.5 km) ; 530015438 (Confluence Oust-Aff ; 9.5km) ZNIEFF type 2 : 530014723 (Vallée de l'Oust ; 5km) ; 530014743 (Landes de Lanvaux ; 7km) ; 530014739 (Vallées de
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZPPAUP située au nord ouest de territoire communal de Malansac sur la commune de Rochefort en Terre
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un inventaire des zones humides a été réalisé sur la commune de Malansac dans le cadre des travaux du grand bassin de l'Oust. Le contournement ouest se situera à proximité d'une zone humide
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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" 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"/>	ZSC Natura 2000 : FR5300058 (Vallée de l'Arz ; 1.5 km) ; FR5300002 (Marais de Vilaine ; 5 km à l'est et 4.5 km au sud)
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 ?

Veillez 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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il sera nécessaire d'effectuer des terrassements afin de constituer les nouvelles voiries qui passeront sous les voies ferrées.
	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Présence d'asphodèle d'Arrondeau : nécessité de déplacer certaines stations (L'accord de la municipalité est acquise pour une réimplantations sur la commune) Dégradation des habitats humides et écologiques du Bois Guiho Rupture des continuités écologiques représentées par les fossés, cours d'eau, et leur végétation rivulaire
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Impact possible sur des zones humides

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input 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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, et en situation projet augmentation du trafic routier sur l'actuelle route communale.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>		En phase travaux durant les opérations planifiées de nuits
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>		Poussière en phase travaux
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>		
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>		
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>		ZPPAUP situé au plus près à 2 km du site du projet
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>		Limitation des risques liés au franchissement à niveau des voies ferrées. La nouvelle voirie constituée dans le cadre du contournement ouest traversera des terres agricoles.

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 :

Le seul projet connu identifié dans ce cadre est le projet de Contrat de Restauration et d'Entretien du cours de l'Arz.
Ces deux projets n'ont pas d'implication commune ou cumulée sur l'environnement.

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.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	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 checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>

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

Fait à

Nantes

le,

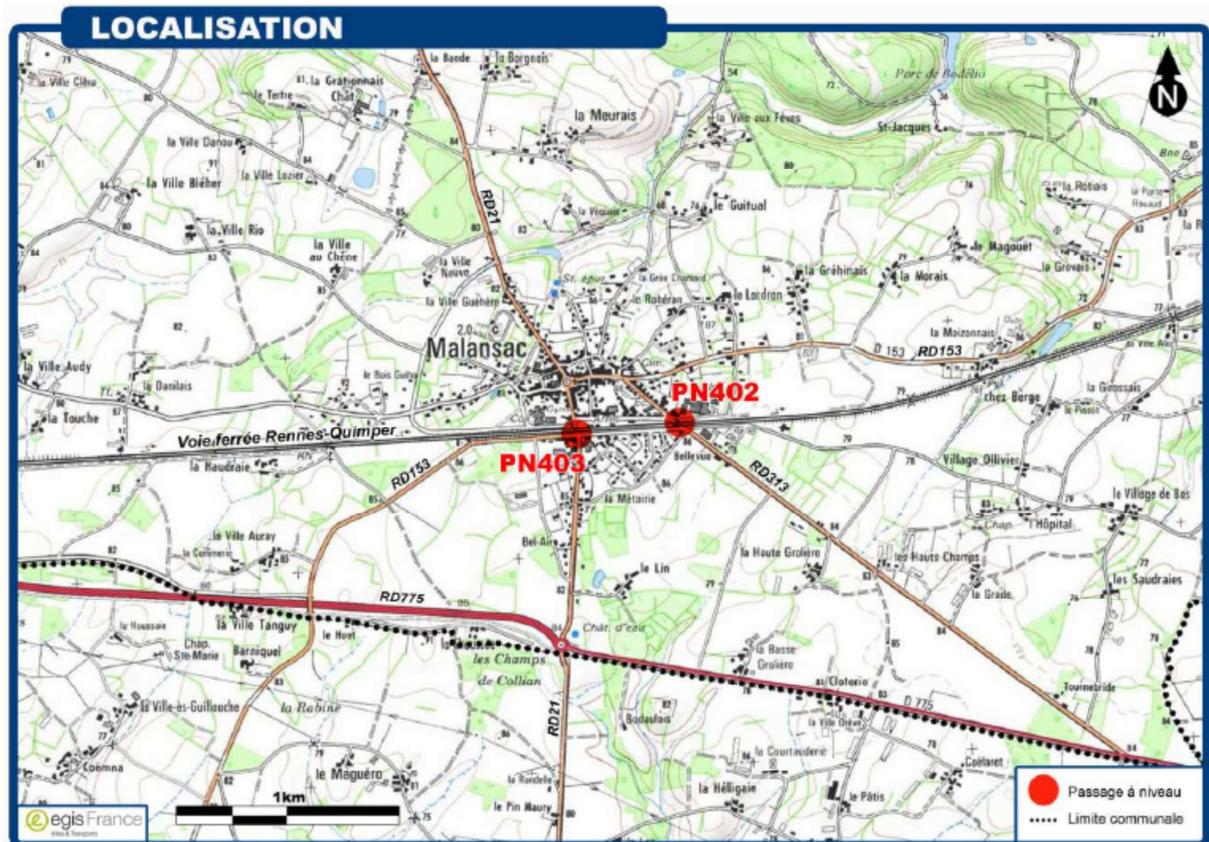
21/03/2013

Signature

G. Roquinarc'h



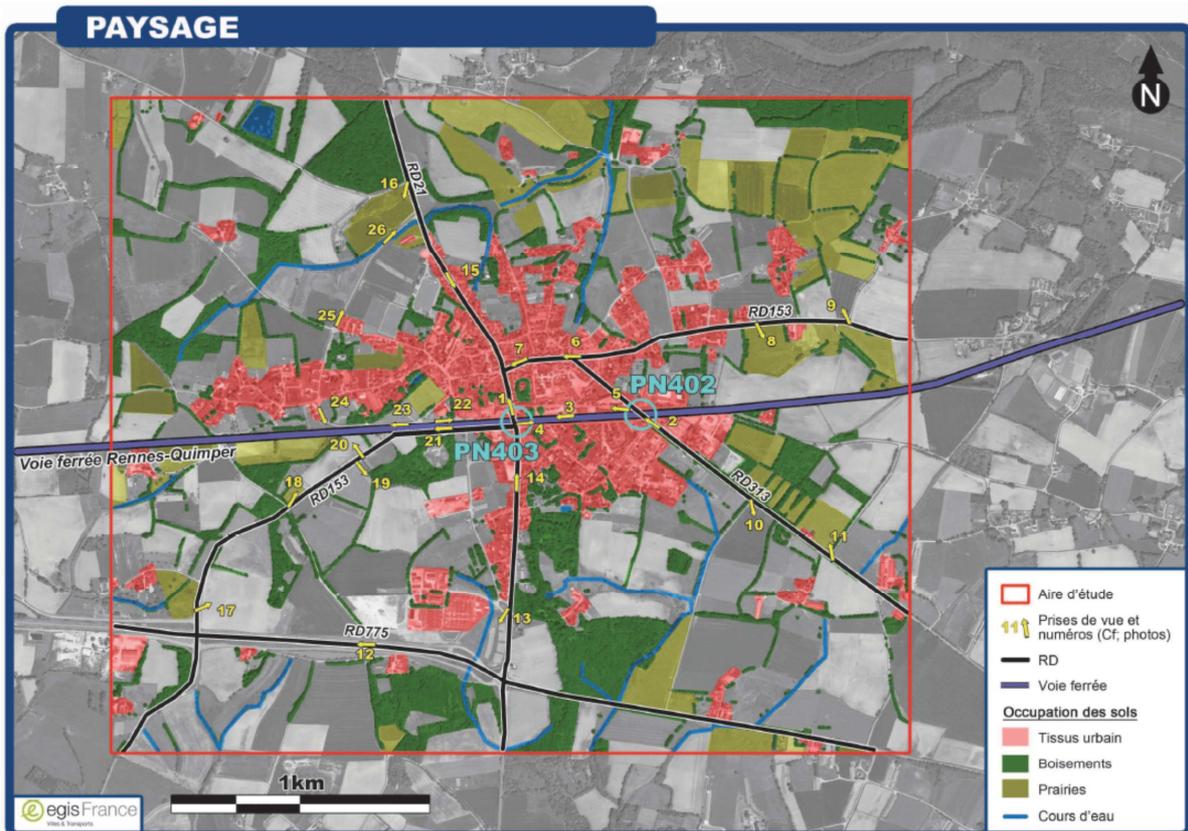
Annexe n°1 : Plan de situation



Annexe n°3 : Photos Mars 2012.

Les prises de vue 20 et 24 permettent de visualiser le site où sera implanter l'ouvrage lié au contournement ouest.

Les prises de vue 1 et 14 permettent de visualiser le site de l'ouvrage du centre bourg (au droit du PN 403).



▪ Les abords des PN402 et PN403



PN403 (prise de vue 1 sur carte en page précédente)



PN402 (2)



Voie ferrée Rennes-Quimper (3)



Rue Chauvière entre les PN402 et PN403 (4)



Rue de la Gare entre les PN402 et PN403 (5)

▪ Le centre-bourg de Malansac



Place des Fours à Pots : intersection RD313/RD153 (6)



Place de l'Eglise (7)

▪ Les abords de la RD153 à l'Est du bourg de Malansac



Prairies au Sud de la RD (8)



Prairies au Nord de la RD (9)

▪ Les abords des RD313, RD775 au Sud de Malansac



Prairies et haies arborées au Sud de la RD313 (10)



Prairies et haies arborées au Nord de la RD313 (11)



Paysage ouvert de la RD775 (12)

▪ Les abords de la RD21 au Sud et au Nord du bourg de Malansac



Prairie entre la RD21 et la zone commerciale (13)



Rue de la Belle Etoile (14)



Rue du Stade (15)



Intersection rue du Stade / rue de la Ville Neuve (16)

▪ Les abords de la RD153 au Sud-Ouest du PN403 à Malansac



Espaces cultivés à l'Est de la RD153 (17)



Prairies et haies arborées au Nord de la RD153 (18)



Prairies et haies arborées au Sud de la RD153 (19)



Cultures au Nord de la RD153, haies arborées et voie ferrée Rennes-Quimper en arrière-plan (20)



Rue des Marguerites au Sud-Ouest du PN403 (21)

▪ Les rues de contournement Ouest du centre-bourg de Malansac



Ecoles de Malansac sur la rue de la Gare, le long de la voie ferrée au Nord-Ouest du PN403 (22)



Talus ferroviaire, rue du Colombier, au Nord-Ouest du PN403 (23)



Prairie et talus ferroviaire à l'arrière-plan, rue du Jardin d'Essein (24)

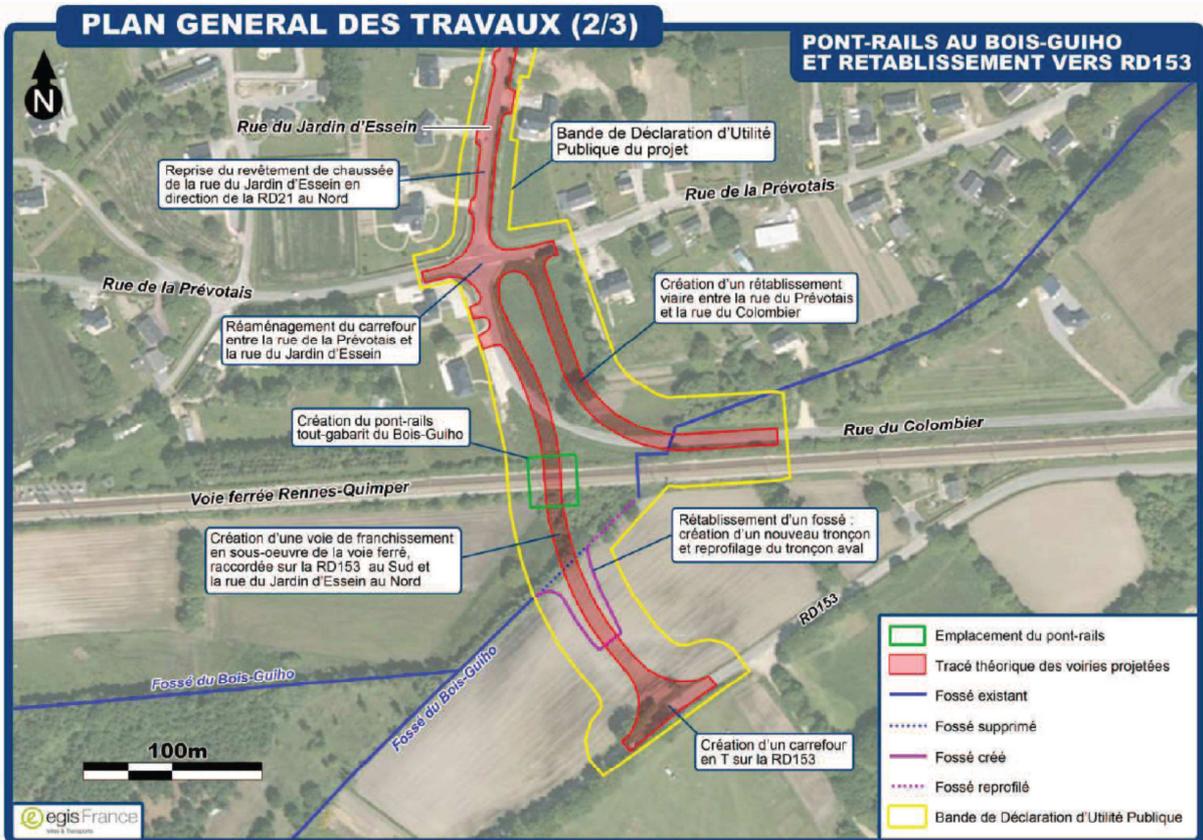
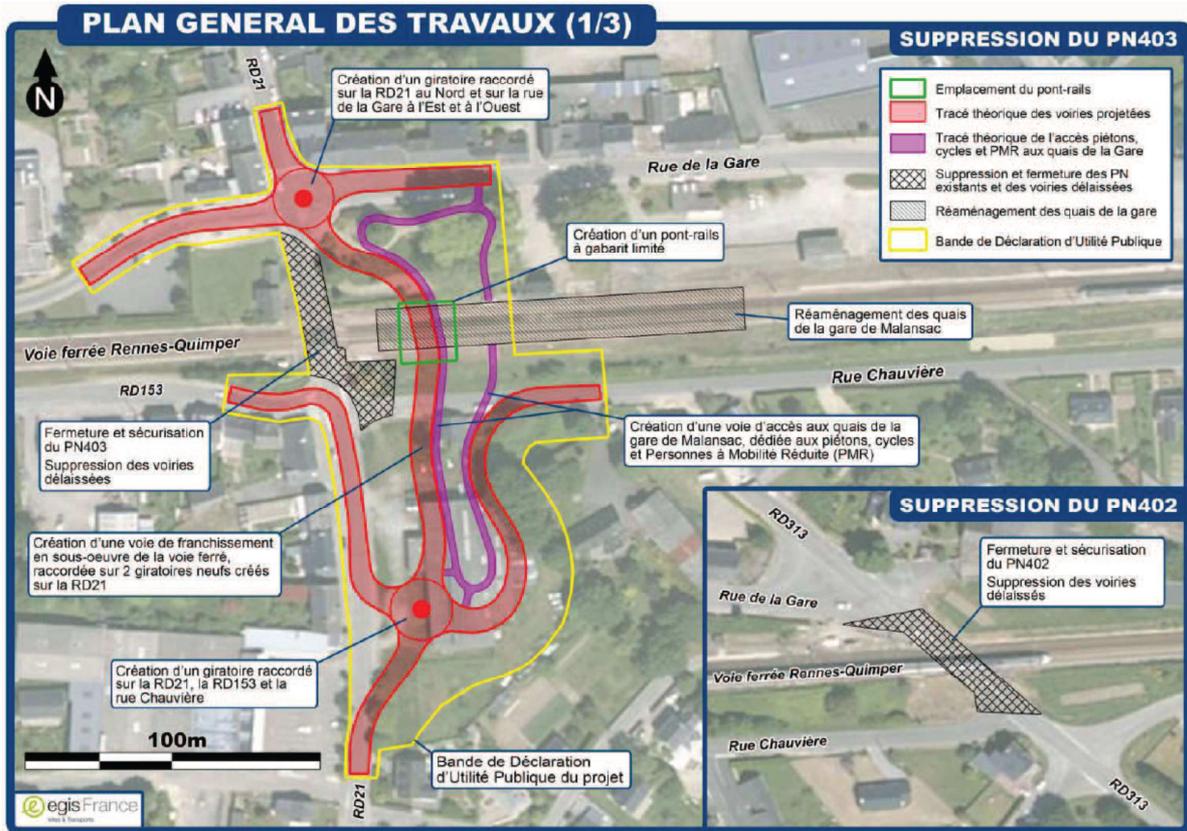


Espaces agricoles au Nord-Ouest du bourg de Malansac (25)



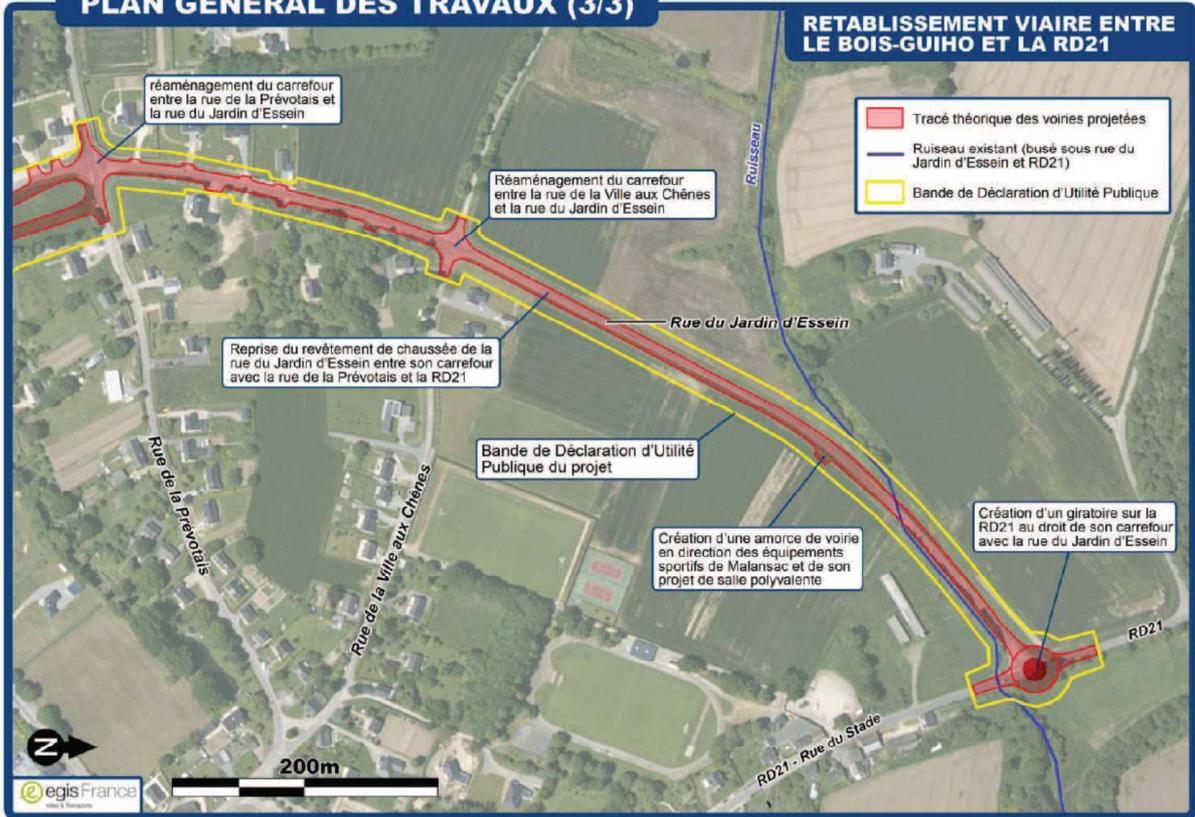
Haie et talus au Nord-Ouest du bourg, à l'approche de la RD21
(26)

Annexe n°5 : vues aériennes

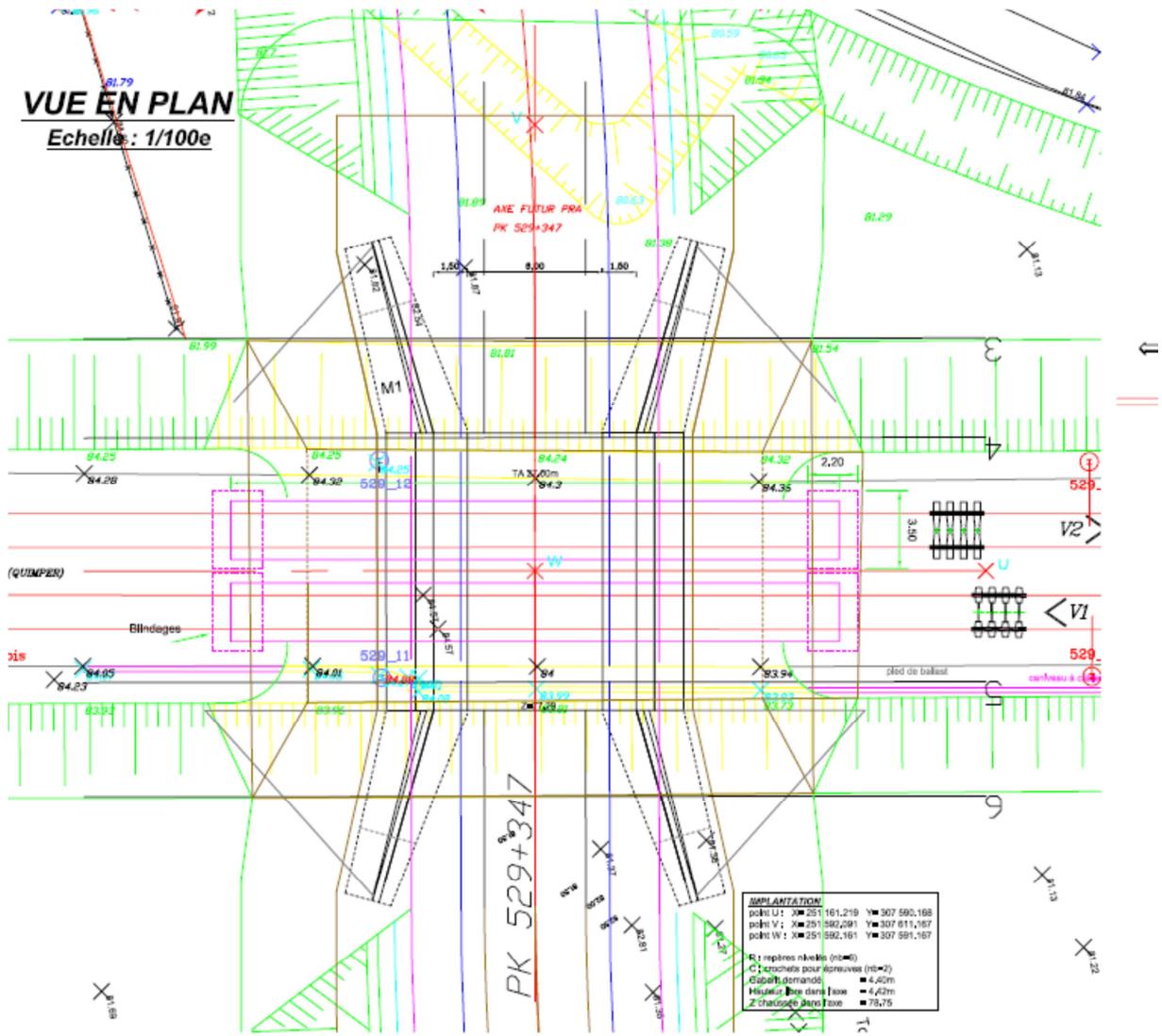


PLAN GENERAL DES TRAVAUX (3/3)

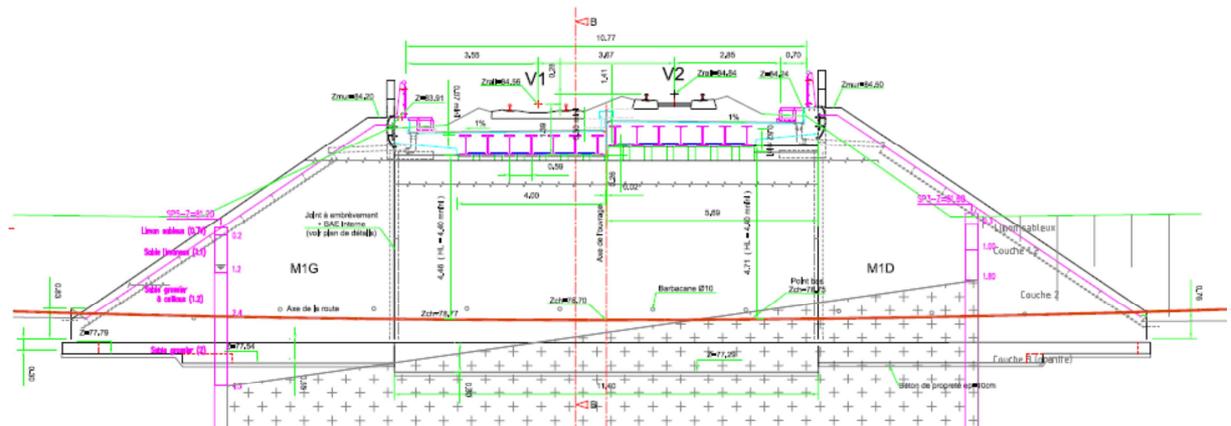
RETABLISSEMENT VIAIRE ENTRE LE BOIS-GUIHO ET LA RD21



Ouvrage du contournement ouest :



COUPE A-A
Echelle : 1/50e



La présente notice concerne le projet de suppression des passages à niveau (PN) 402 et 403 de la liaison ferroviaire Rennes-Quimper, localisés sur la commune de Malansac, dans le département du Morbihan (56).

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 retenue dans le présent document est constituée par un rectangle de 3 km de longueur sur 2,5 km de largeur, centré sur le PN403. Elle intègre ainsi le bourg de Malansac et la voie ferrée Rennes-Quimper. D'une surface de 7,5 km², l'aire d'étude concerne exclusivement la commune de Malansac.

L'aire d'étude ainsi définie permettra de caractériser l'état initial du site, et par la suite d'identifier les impacts du projet sur l'environnement.

- **Milieu physique**

Climat

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

Sol et sous-sol

Le massif granitique de Questembert couvre la majeure partie de l'aire d'étude. Ces roches dures sont retrouvées en moyenne à 5 m de profondeur, sous des arènes granitiques et environ 1 m de terre végétale. Des dépôts de gélifluxion composés de limons graveleux prennent place dans les fonds de vallons et les dépressions topographiques, pour une épaisseur faible.

Aucune contrainte significative n'est à retenir concernant le sol et le sous-sol.

Topographie

La topographie dans l'aire d'étude est légèrement ondulée, pour des cotes variant de 80 à 90 m. Seule la tête de bassin du ruisseau de Bodélio, en partie Nord de l'aire d'étude, présente des cotes inférieures (minimum 65 m). On remarque sur la partie Ouest de l'aire d'étude, l'important talus accompagnant la voie ferrée Rennes-Quimper, en surplomb d'environ 4 m par rapport au terrain naturel avoisinant.

Eaux superficielles et souterraines

Le secteur d'étude se place à l'interface des bassins versants de l'Arz et de la Vilaine aval. L'aire d'étude couvre l'extrémité amont de plusieurs sous-bassins appartenant à ces deux domaines.

L'Arz s'écoule en limite communale Nord de Malansac, où elle est rejointe par le ruisseau de Saint-Gentien, puis par le ruisseau du Bodélio, dont des ruisseaux temporaires affluents ou sous-affluents sont présents sur la partie Nord de l'aire d'étude. De même, des cours d'eau temporaires affluents et sous affluents des ruisseaux du Matz et de Trévelo sont présents en partie Sud de l'aire d'étude.

Des eaux souterraines sont présentes à faible profondeur (à partir de -7 m) sur l'aire d'étude. Ces eaux correspondent à la nappe de socle de la Vilaine. Si ces eaux sont utilisées localement, (forages agricoles, domestiques), le débit limité des eaux souterraines ne permettent pas un usage pour l'alimentation en eau potable des collectivités. Aucun captage ni périmètre de protection de captage ne sont recensés sur la commune de Malansac et l'aire d'étude.

La qualité des eaux superficielles et souterraines du secteur est variable. La qualité de l'eau est jugée bonne en ce qui concerne le réseau hydrographique du bassin de l'Arz, médiocre pour le bassin du ruisseau de Trévelo, et médiocre pour les eaux de la nappe de socle de la Vilaine.

Enfin, un inventaire des zones humides a été réalisé sur la commune de Malansac. D'après celui-ci, d'importantes surfaces humides, notamment de boisements et prairies humides, sont présentes sur l'aire d'étude. Plusieurs cours d'eau non répertoriés par l'IGN y ont également été identifiés. Ces zones humides et cours d'eau devront être pris en compte par le projet, notamment au plan réglementaire et au regard des dispositions de la Loi sur l'Eau.

Risques naturels

La commune de Malansac est soumise aux risques sismique (zone de sismicité faible), de mouvements de terrain (cavités et retrait-gonflement des argiles), d'inondation (cours d'eau et remontées de nappes) et de feu d'espaces naturels.

L'aire d'étude n'est toutefois directement concernée que par le risque sismique, l'aléa de retrait-gonflement des argiles, et par une sensibilité élevée aux remontées de nappes de socle. Ces risques seront pris en compte.

- **Milieu naturel**

Zones naturelles remarquables

Aucune zone naturelle remarquable, d'inventaire, de protection ou de gestion, n'est recensée sur l'aire d'étude. Ce territoire n'est donc pas directement contraint par ces zonages.

Néanmoins, différentes ZNIEFF de type I et II, ainsi que des sites Natura 2000 sont recensés à sa périphérie, les plus proches se situant au Nord de l'aire d'étude, à une distance d'environ 1,5 km.

Le projet présentement étudié devra, conformément à la réglementation en vigueur, faire l'objet d'une analyse de ses incidences au titre de Natura 2000. Les deux sites Natura 2000 recensés à proximité de l'aire d'étude sont la ZSC de la vallée de l'Arz, au Nord, à environ 1,5 km, et la ZSC des Marais de Vilaine, à l'Est et au Sud à environ 5 km.

Occupation des sols

L'occupation des sols de l'aire d'étude se caractérise par :

- une dominante agricole, composée de cultures et prairies (fauche et pâture), dont l'intérêt écologique est variable selon le niveau de pression qu'y exercent les pratiques agricoles ;
- la présence de boisements ponctuels et surtout par un dense réseau bocager de haies arbustives et arborées, constituant d'une part des réservoirs de biodiversité et d'autre part une trame verte essentielle pour les fonctionnalités écologiques et le développement de la faune locale ;
- l'existence de milieux humides, espaces majoritairement occupés par des prairies et dont l'intérêt élevé est à associer à leur vulnérabilité et aux cortèges spécifiques d'espèces animales et végétales qui y sont inféodées ;
- le tissu urbanisé de Malansac, qui conserve grâce à un tissu relativement dense de jardins, vergers, et espaces verts, une bonne perméabilité pour la faune, sans pour autant présenter d'intérêt écologique particulier ;
- la présence de 2 infrastructures humaines importantes, la RD775 et la voie ferrée Rennes-Quimper, qui constituent les principales ruptures dans les continuités et connexions écologiques locales.

Le milieu naturel du secteur de projet

Au regard des statuts de protection et du caractère patrimonial des habitats naturels et espèces, les principaux enjeux naturalistes du secteur de projet sont :

- la présence des habitats d'intérêt communautaire de prairie humide acide et de lande mésophile ;

- l'existence de nombreuses haies arborées et arbustives, de boisements feuillus et mixtes, ainsi que de milieux humides et aquatiques (mare, ruisseau, prairie humide, saulaie marécageuse) ;
- la présence sur site de l'Asphodèle d'Arrondeau, espèce végétale protégée ;
- l'identification sur site de 5 espèces végétales patrimoniales et peu communes dans la région ;
- la présence de l'Alouette lulu, du Busard Saint-Martin, du Pic vert et du Traquet pâtre, espèces protégées et/ou patrimoniales de l'avifaune ;
- l'utilisation des habitats humides et aquatiques du site par le Crapaud commun, la Grenouille agile et le Triton Palmé
- le caractère potentiel du Triton marbré et de la Salamandre tachetée ;
- l'observation d'indices de présence dans les haies du secteur, du Grand Capricorne et du Pique-Prune ;
- l'utilisation du site par le Lézard vert et le Lézard des murailles ;
- la présence potentielle sur le secteur de populations de chiroptères.

Equilibres biologiques et continuités écologiques

Hors zones urbaines, le territoire d'étude est dominé par les espaces agricoles. Un réseau plus ou moins bien maillé de structures végétales y subsiste néanmoins, et constitue dans ce contexte le principal support aux continuités et connexions écologiques, assurant localement le maintien d'un certain équilibre biologique.

Dans ce contexte, les éléments arborés et arbustifs qui composent encore aujourd'hui le réseau de haies bocagères, de ripisylves et de petits boisements présents à Malansac apparaissent déterminants. On note que ces éléments sont, sur le territoire d'étude, très souvent liées au réseau hydrographique.

- **Paysage, patrimoine et cadre de vie**

Caractéristiques paysagères

L'aire d'étude et la majorité du territoire communal de Malansac appartiennent à l'unité paysagère du « Plateau de Questembert ». Ce paysage se caractérise par un relief composé de deux versants principaux, de part et d'autre d'une ligne de crête suivant sur l'aire d'étude, la tracé de la voie ferrée Rennes-Quimper (côté Ouest) puis de la RD775 (côté Est). Ces deux versants sont légèrement ondulés, et marqués par la présence de nombreux petits ruisseaux.

La végétation est très présente dans le paysage. Les bocages et leurs nombreux cordons arbustifs et arborés, de même que les boisements plus ponctuels, contribuent localement à cloisonner les espaces et contraignent les vues élargies.

Le tissu bâti de l'aire d'étude se compose du bourg principal de Malansac, et d'un nombre conséquent de petits hameaux, comprenant de vieux bâtiments agricoles.

Si la voie ferrée Rennes-Quimper constitue un axe intéressant de découverte du paysage local, on retiendra aussi qu'elle forme par endroits (partie Ouest de l'aire d'étude) par son imposant talus, une importante rupture paysagère entre les parties Nord et Sud de ce territoire.

Patrimoine naturel, paysager et architectural

Bien que deux Sites Classés, un Site Inscrit et une ZPPAUP soient identifiés en périphérie Nord-Ouest de l'aire d'étude, aucune contrainte n'est à retenir quant au patrimoine naturel, paysager et architectural.

Patrimoine historique et archéologique

Deux sites classés, un site inscrit, et une ZPPAUP sont recensés en périphérie Nord et Nord-Ouest de l'aire d'étude, sur et à proximité de la limite communale entre Malansac et Rochefort-en-Terre. Ces sites et zonages de protection du patrimoine naturel, paysager, architectural et urbain n'impose aucune contrainte significative sur l'aire d'étude.

3 Monuments Historiques Inscrits sont identifiés sur et à proximité du secteur d'étude. Il s'agit d'un calvaire au coeur de Malansac, d'un château sur sa périphérie Nord-Ouest, et du vaste Parc de Bodélio sur sa périphérie Nord. Les périmètres de protection de ces trois Monuments Historiques couvrent une partie de l'aire d'étude. L'Architecte des Bâtiments de France devra être consulté si le projet prend place à l'intérieur de ces périmètres.

De nombreux éléments de patrimoine non protégé d'ordre historique, culturel, ou rural sont identifiés sur le secteur d'étude (chapelles, croix de chemin, fours à pain...). Ces éléments n'y imposent toutefois aucune contrainte notable. On recense toutefois à proximité du PN403, au niveau du Parc de la Gare, la présence d'une stèle de mémoire des Anciens Combattants de Malansac.

Enfin, des sites archéologiques sont identifiés par la DRAC de Bretagne sur le secteur d'étude. Vu le potentiel archéologique local, des prescriptions archéologiques (fouilles préventives, travaux de sauvegarde...) pourraient être formulée et contraindre la réalisation du projet.

Contexte acoustique

La voie ferrée Rennes-Quimper, ainsi que les RD775, RD21, RD153 et RD313 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, l'ambiance acoustique de l'aire d'étude est peu perturbée.

Une étude détaillée du contexte acoustique du secteur de projet a été réalisée. Les résultats de la campagne de mesures menée sur site indiquent une ambiance sonore « modérée » au sens réglementaire. Les niveaux sonores relevés sont en effet inférieurs à 65 dB(A) de jour et inférieurs à 60 dB(A) de nuit.

La simulation informatique de l'état acoustique du secteur d'étude indique dans la majorité des cas le même résultat. Seules certaines habitations en bordure directe de la RD 21 montrent des niveaux sonores plus élevés. Ces habitations sont situées en zone d'ambiance sonore « modérée de nuit » au sens de la réglementation, avec des niveaux sonores calculés en façades compris entre 65 dB(A) et 68 dB(A) en période diurne et inférieurs à 60 dB(A) en période nocturne.

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. Aucune source majeure de pollution atmosphérique n'existe sur l'aire d'étude ou à ses environs proches.

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. Leur nature et leur localisation ne présente pas de risque particulier. Aucune contrainte significative n'est à retenir.

- **Milieu humain**

Contexte administratif

Malansac appartient au Canton de Rochefort-en-Terre, à la Communauté de Communes du Pays de Questembert et au Pays de Vannes.

Population, démographie, emploi

Avec 2032 habitants en 2008, la population de Malansac progresse lentement depuis plusieurs décennies. Les classes d'âge des 30 à 59 ans y sont les mieux représentées, les moins de 30 ans représentant près d'un tiers de la population.

Le taux d'activité est de 74% pour un taux de chômage de 6,2%. Les ouvriers sont surreprésentés dans la population active de Malansac. A l'inverse, on note une lacune de professions intermédiaires et supérieures. 27% de la population travaille sur la commune et 61% dans le département.

Logement

Le parc de logement de Malansac est très homogène. Il se compose essentiellement de maisons individuelles (T3 et plus), dont les occupants en sont les propriétaires. Les appartements représentent 4% du parc. On dénombre 44 logements sociaux sur la commune.

Activités économiques, touristiques et de loisirs

Les activités économiques à Malansac sont essentiellement des commerces et services, ainsi que quelques activités artisanales. Elles sont regroupées au cœur du village, ainsi qu'au niveau de deux zones d'activités : ZA de Bellevue au Sud-Est du village, ZA de la Chaussée au Sud du village. Un centre commercial Super U est implanté sur cette seconde zone, qui fait d'ailleurs l'objet d'un projet d'extension.

Concernant les activités touristiques et de loisirs, Malansac dispose de nombreux atouts et équipements. Ce sont des éléments de patrimoine historique, culturel, mais aussi naturel qui attirent les touristes dans ce secteur du Morbihan. La commune et ses abords sont donc bien équipés en accueils touristiques. Plus localement, Malansac dispose aussi d'équipements sportifs et de locaux d'accueil pour ses associations. Enfin, on signale que le pôle d'équipements de loisirs installé en sortie Nord-Ouest du village, sera prochainement doté d'une salle polyvalente.

Equipements, espaces et services publics

La commune de Malansac est bien dotée en équipements publics. Elle dispose en effet d'équipements scolaires, culturels, sportifs, médicaux... Ils sont tous localisés sur l'aire d'étude puisqu'ils prennent place au cœur du bourg de Malansac. Plusieurs espaces publics sont présents sur l'aire d'étude. On retiendra notamment celle d'un petit parc arboré au Nord-Est du PN403, où se trouve aussi le Monument aux Morts communal.

Infrastructures et réseaux

L'aire d'étude se caractérise par la présence des infrastructures routières des RD775, RD21, RD153 et RD313, ainsi que par sa traversée d'Est en Ouest par la voie ferrée Rennes-Quimper. Les PN402 et PN403 permettent le franchissement de la voie ferrée par les RD21 et RD313.

En matière de réseaux, l'inventaire détaillé des équipements sera réalisé ultérieurement. On note toutefois que le bourg de Malansac est desservi par un réseau d'assainissement collectif.

Déplacements

Concernant les déplacements routiers, les axes les plus fréquentés du secteur d'étude sont la RD21, la RD313 et la RD153 en sortie Ouest du bourg. Au droit du PN403, la RD21 est fréquentée quotidiennement par environ 4 000 véhicules. Sur l'ensemble du secteur d'étude, les poids lourds représentent 1 à 3% du trafic.

L'analyse du trafic aux heures de pointe montre que le bourg de Malansac est affecté par un nombre plus important de déplacements le soir que le matin, avec une augmentation des véhicules de l'ordre de +30 à +80% selon la voie.

En conclusion, le trafic principal sur le secteur est orienté sur la RD21. Malansac constitue une destination essentiellement pour les déplacements depuis le Sud. Enfin, l'influence de la gare de

Malansac se ressent par un nombre conséquent de trajets franchissant successivement les PN402 et 403.

Le secteur d'étude est parallèlement desservi par des transports en commun ferroviaires et routiers. Une dizaine de TER s'arrête en effet quotidiennement en gare de Malansac, pour un trafic total d'une quarantaine de trains. Concernant les transports en commun routiers, Malansac est desservie par 2 lignes de cars du réseau départemental, ainsi que par Différentes lignes scolaires.

Enfin, à l'exception de trottoirs et passages piétons, aucun aménagement ou équipement spécifique à destination des modes de déplacement doux (piétons/cycles) n'est identifié sur le secteur.

Risques technologiques

Concernant les risques technologiques, la commune de Malansac est concernée par le risque de Transport de Matières Dangereuses (voie ferrée Rennes-Quimper et RD775), et par le risque industriel (14 ICPE, aucun établissement SEVESO). Ces risques n'impliquent aucune contrainte significative sur l'aire d'étude.

Propriété foncière

La propriété foncière de l'aire d'étude se compose d'espaces privatifs des habitants de Malansac et des agriculteurs, d'espaces publics de la commune, et d'une vaste emprise ferroviaire maîtrisée par Réseau Ferré de France.

Présentation du projet

• Présentation de l'opération

L'opération objet de la présente notice consiste en la suppression des PN402 et PN403 de Malansac, et à la réalisation de leurs rétablissements viaires.

L'opération de suppression des PN402 et PN403 à Malansac est envisagée dans le cadre du programme d'amélioration de la liaison ferroviaire Rennes-Quimper, 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.

La réglementation ferroviaire imposant, pour des motifs de sécurité, la suppression des passages à niveau sur les lignes ferroviaires parcourues à une vitesse supérieure à 160 km/heure, il sera donc nécessaire de supprimer les passages à niveau n°402 et n°403 de Malansac.

La suppression des PN402 et PN403 à Malansac se justifie donc en tant qu'opération nécessaire à la réalisation du programme d'amélioration de la liaison ferroviaire Rennes-Quimper. Il se justifie également par le besoin de mise en sécurité des passages à niveau de cette ligne, liée à l'augmentation des vitesses de circulation des trains dont elle fera l'objet.

• Présentation du contexte de l'opération

Les PN402 et PN403 se positionnent au coeur du bourg de Malansac, sur le tracé des RD21 (Nord-Sud) RD153 (Nord-Est / Sud-Ouest) et RD313 (desserte Sud-Est).

Dans ce contexte, la voie ferrée Rennes-Quimper constitue une coupure importante de l'urbanisation de la commune de Malansac. Les PN402 et PN403 assurent donc actuellement le franchissement de l'infrastructure ferroviaire, en permettant la desserte du centre-bourg de Malansac (commerces et services de proximité, équipement publics) depuis les zones d'activités et quartiers résidentiels présents au Sud du bourg.

Au-delà de la desserte locale, la RD21 et la RD153 notamment, constituent des itinéraires de transit traversant la commune de Malansac. Elles permettent d'accéder, depuis les hameaux et villages au Nord et à l'Est, à l'infrastructure routière principale du secteur qu'est la RD775, en limite Sud de Malansac.

Justification du projet

Ainsi, le projet de suppression des PN402 et PN403 de Malansac et la réalisation de rétablissements viaires se justifie par :

- le besoin de sécurisation des abords de la voie ferrée et de ses passages à niveau, situés sur des axes routiers fréquentés, en particulier dans un contexte d'augmentation des vitesses de circulation des trains ;
- le besoin de maintenir un bon niveau de desserte du centre-bourg de Malansac, en particulier pour soutenir ses activités de proximité et assurer l'accès à ses services publics ;
- le besoin d'assurer la traversée de transit de la commune, notamment entre la RD21 au Nord et la RD775 au Sud.

Principes généraux et variantes envisagées

RFF envisage donc de supprimer les PN402 et PN403 situés sur la commune de Malansac. Outre la suppression des actuels PN402 et PN403, le projet prévoit :*

- l'allongement et le rehaussement des quais dans la halte de Malansac, localisée sur le tronçon ferroviaire compris entre les PN402 et PN403 ;
- le rétablissement des connexions routières qui seront rompues dans le cadre de la suppression des PN402 et PN403.

La solution proposée consiste à maintenir à Malansac, deux franchissements de la voie ferrée. Le premier serait localisé aux abords du PN403, et consisterait en la mise en place d'un pont-rails à gabarit limité raccordé sur la RD21. Le second serait réalisé à l'Ouest du bourg, au lieu-dit Bois-Guiho, et consisterait à la mise en place d'un pont-rails tout gabarit, raccordé au Nord sur la RD21 (via la rue du Jardin d'Essein), et au Sud sur la RD153.

• Présentation du projet retenu

Après examen des variantes et concertation, il a été convenu que la création d'un contournement routier du centre-bourg de Malansac était justifié dans le cadre du projet de suppression des PN402 et PN403 de la liaison ferrée Rennes-Quimper.

Le projet retenu consiste donc à réaliser :

- un rétablissement routier par pont-rails à gabarit réduit (hauteur 2,90 m) situé à proximité immédiate de l'actuel PN403 ;
 - un contournement routier du centre-bourg de Malansac, correspondant à un nouvel itinéraire de route départementale entre la RD21 au Nord et la RD153 au Sud, franchissant la voie ferrée Rennes-Quimper au moyen d'un pont-rails tout gabarit (hauteur 4,40m) situé au lieu-dit « Bois Guiho ».
- Parallèlement, les actuels PN402 et PN403 seront fermés à la circulation, et des aménagements connexes seront réalisés sur les quais de la gare de Malansac.

Le coût global du projet est estimé à environ 10,53 millions d'euros.

Le pont-rails à gabarit réduit

Il permettra le franchissement de la voie ferrée par les véhicules légers et de secours, les cycles et les piétons. Il sera construit à environ 20 m à l'Est du PN403 actuel. Il sera raccordé sur la RD21 par deux giratoires. La chaussée sera bidirectionnelle et de 6 m de large, accompagnée d'une bande piéton-

cycles et PMR de 3 m de large. Un accès dénivelé aux quais de la gare de Malansac sera aménagé au niveau de ce pont-rails.

Le pont-rails tout gabarit du « Bois Guiho »

Cet ouvrage interceptera la ligne ferroviaire à environ 800 m à l'Ouest du PN403. Avec une hauteur sous ouvrage de 4,40m, il permettra la circulation de l'ensemble des véhicules routiers. La voirie sous le pont-rails sera bidirectionnelle et de 6 m de large. Des trottoirs (1,5 m de large) seront réalisés de chaque côté de la voie.

La voie de contournement Ouest de Malansac

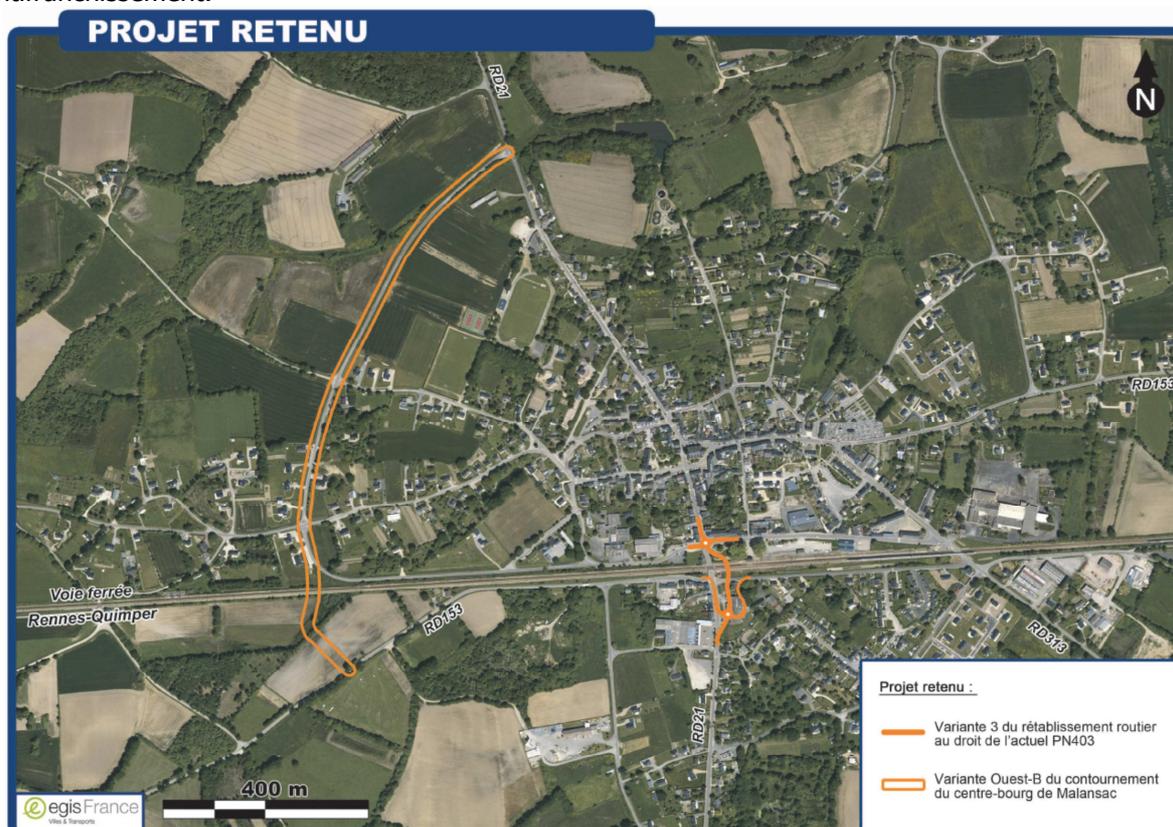
Ce contournement se raccordera au Nord sur la RD21 (giratoire neuf) et au Sud sur la RD153 (carrefour en T). La chaussée sera bidirectionnelle et de 6 m de large, avec bandes dérasées d'1,5 m de chaque côté. Au Nord de la voie ferrée, le contournement empruntera sur 900 m la rue existante du Jardin d'Essein, dont la couche de roulement sera renforcée. Au Sud de la voie ferrée, une nouvelle voie sera réalisée sur environ 200 m. Entre ses deux extrémités, le contournement interceptera différentes rues qui seront rétablies. Un raccordement neuf sera notamment réalisé entre la rue du Colombier et la rue de la Prévotais.

Le réaménagement des quais de la Gare de Malansac

Suite à la suppression du PN403, les quais de la halte ferroviaire de Malansac seront allongés d'une trentaine de mètres vers l'Est. Les quais et leurs accès seront réaménagés : rehaussement, allongement des quais ; raccordement par deux escaliers au futur pont-rails ; renouvellement des marquages au sol, de la signalétique, de l'éclairage, et des installations de télécommunications

La fermeture des PN402 et PN403

Cette fermeture définitive interviendra après mise en service du pont-rails à gabarit réduit au droit de l'actuel PN403. Elle nécessitera : la dépose du platelage, des chaussées inutilisées, des barrières et des installations électriques de manoeuvre ; la pose de clôtures ; la mise en place d'un dispositif antifranchissement.



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. Un impact résiduel est défini après prise en compte des mesures environnementales.

- **Bilan des impacts**

Au total, 59 impacts ont été étudiés dans la présente étude. Après prise en compte des mesures environnementales, la hiérarchisation des impacts résiduels les répartit entre 5 jugés positifs, 11 nuls, 13 négligeables, 12 très faible et 18 faibles.

Aucun impact n'est donc plus jugé de niveau moyen ou fort, respectivement au nombre de 12 et 9 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 59 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 et mesures sur le milieu physique**

Les principaux impacts négatifs sur le milieu physique concernent les risques de pollution des sols et des eaux, ainsi que les modifications qu'occasionnera le projet sur le réseau hydrographique, les zones humides et les écoulements superficiels. Le respect des bonnes pratiques de chantier, la gestion des effluents d'eaux pluviales, les rétablissements hydrauliques, ou encore les mesures d'accompagnement (études complémentaires) et de compensation, permettent de réduire ces impacts à des niveaux acceptables, jugés au maximum de niveau faible.

- **Impacts et mesures sur le milieu naturel**

Les impacts sur le milieu naturel, à l'exception des impacts jugés nuls sur les zones naturelles remarquables et le réseau Natura 2000, sont majoritairement de niveau moyen ou fort.

Les plus significatifs sont liés à la destruction ou à la dégradation d'éléments naturels au lieu-dit Bois-Guiho (habitats humides, continuités écologiques), ainsi qu'à la destruction de stations d'une plante protégée : l'Asphodèle d'Arrondeau.

Si une partie de ces impacts est inévitable et devra donc être compensée (plantations, déplacement de pieds d'Asphodèle, protection de zone humide...), des mesures réductrices et d'accompagnement en phase chantier (suivi écologique), ainsi que des études complémentaires (étude faune-flore, dossier CNPN) doivent permettre de trouver à l'avenir des solutions visant à limiter l'impact du projet, ou le cas échéant de préciser les mesures de compensation à mettre en oeuvre. Après prise en compte des mesures, les impacts résiduels du projet sont jugés au maximum de niveau faible.

- **Impacts et mesures sur le paysage et patrimoine**

Les impacts sur le paysage et le patrimoine sont jugés majoritairement faibles. Le projet n'y a en effet que peu d'incidences, dans la mesure où il concerne majoritairement des emprises ferroviaires, et où ses aménagements sont souterrains, ou en profil rasant par rapport au sol. On note toutefois que le projet est concerné par un Monument Historique protégé, et qu'il nécessitera le déplacement d'une stèle de mémoire des Anciens Combattants de Malansac. Des mesures relativement simples permettent de limiter les impacts du projet à des niveaux très faibles et négligeables.

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

Les effets du projet sur le cadre de vie et la santé sont eux aussi jugés faibles à moyens. Les plus notables sont liées aux nuisances sonores en phase chantier, ainsi qu'aux émissions atmosphériques et aux bruits des déplacements routiers, qui seront modifiés à long terme par le projet (modification des principes de déplacement au coeur du bourg de Malansac). L'application de mesures environnementales en phase chantier (bonnes pratiques, itinéraires d'accès...), ainsi que quelques dispositions en matière de déplacements motorisés au coeur du bourg de Malansac (limitation de vitesses, revêtement phonique pour les chaussées...) permettent de limiter ces impacts. Ils sont jugés majoritairement très faibles et faibles après prise en compte des mesures environnementales.

Impacts et mesures 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 bénéfiques qui pourront être tirés du projet pour les populations de Malansac, notamment en termes de sécurité des abords de l'infrastructure ferroviaire Rennes-Quimper. Les incidences les plus notables du projet sur le milieu humain concernent les déplacements routiers. Ces impacts sont jugés de niveau fort en phase travaux et moyen en phase vie. A nouveau, la mise en oeuvre de diverses mesures en phase chantier (bonnes pratiques, itinéraires d'accès, déviations routières) ainsi qu'en matière de gestion des déplacements au coeur du bourg de Malansac (limitation de vitesses, itinéraire poids-lourds), permettent de limiter ces impacts à des niveaux acceptables, jugés faibles après prise en compte des mesures.

• Synthèse et coût des mesures en faveur de l'environnement

Le coût des mesures environnementales a été évalué. Ces mesures sont de 4 grands types :

- des mesures en phase chantier ;
- des mesures déjà intégrées ou à intégrer à l'avenir aux ouvrages et aménagements projetés ;
- des mesures de plantations et aménagements compensatoires en faveur du milieu naturel, du paysage, et du patrimoine ;
- des mesures d'étude complémentaire et de consultation

Le surcoût global du projet lié à ces différentes mesures en faveur de l'environnement, est estimé à 260 000 €. Rapporté au coût global du projet, ce surcoût apparaît très faible. Il représente en effet environ 2,5% du montant global de l'opération.

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

Quatre grands types de mesures environnementales sont proposés dans cette 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 oeuvre et des effets des mesures pourra être assuré alternativement par le Maître d'Ouvrage, les partenaires du projet et administrations, ou encore par le biais de la réalisation d'études et analyses spécifiques complémentaires suite à la réalisation du projet (comptages routiers, étude acoustique, suivi naturaliste...).

Incidences du projet d'infrastructure de transport

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

Suite à l'analyse des différentes composantes du projet, de l'occupation actuelle des sols, et du potentiel de développement urbain dont ils font l'objet au regard notamment des documents d'urbanisme, on n'identifie aucune conséquence notable du projet sur le futur développement de l'urbanisation du bourg de Malansac.

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

Le projet aura un effet direct très limité en termes de consommation foncière et de terrains agricoles. Aucune procédure d'aménagement foncier n'est envisagée pour remédier à ces 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 oeuvre 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

Compte tenu des trafics attendus, et bien qu'ils soient supérieurs à ceux existants, les émissions attendues de polluants atmosphériques ne devraient pas détériorer significativement la qualité actuelle de l'air du secteur de projet.

Par ailleurs, le projet n'est pas de nature à créer, de lui-même, des flux routiers supplémentaires. A une échelle globale, le projet n'aura donc qu'un effet très limité en termes de production de pollutions atmosphériques.

En comparaison avec l'état initial, l'opération n'est donc pas susceptible d'avoir un effet négatif significatif sur la santé des populations.

Parallèlement, la suppression des PN existants permettra de fluidifier le trafic routier et par conséquent de limiter la concentration des émissions polluantes au droit des PN.

On notera enfin que la suppression des PN402 et PN403 permettra à terme, une circulation des trains à plus grande vitesse. On considère que le relèvement des vitesses des rames électriques n'aura aucun impact sur la qualité de l'air.

Impact des nuisances acoustiques sur la santé humaine

En matière d'effets acoustiques, le projet aura très localement un impact significatif lié aux changements induits en termes de circulation routière. A une échelle globale, le projet n'aura en revanche pas d'effet significatif, dans le sens où il ne créera, de lui-même, aucun flux routier supplémentaire.

Le projet se situant à proximité directe de la voie ferrée Rennes-Quimper, dont le contexte acoustique est déjà perturbé par le bruit ferroviaire, l'ambiance sonore ne sera donc que peu modifiée par le projet.

Enfin, on signale que la suppression des PN existants aura localement un effet bénéfique sur le contexte acoustique, notamment par ses effets de fluidification du trafic routier, et de suppression des bruits répétitifs de choc des véhicules traversant les passages à niveau.

Aucun impact significatif sur la santé n'est à attendre en raison de la réalisation du projet de suppression des PN402 et PN403 de Malansac.

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 des actuels PN402 et PN403 de Malansac. 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**

Le décret n°2003-767 du 1er août 2003, modifiant le décret n°77-1141 du 12 octobre 1977, introduit la nécessité d'analyser les coûts collectifs des pollutions et des nuisances pour la collectivité, pour les projets concernant des infrastructures de transport.

Coût de la pollution atmosphérique

Les coûts des dommages et nuisances journaliers liés à la pollution atmosphérique augmenteront de 22,05 €/jour entre les situations futures 2035 sans projet et avec projet. L'augmentation du coût des pollutions atmosphériques sur le domaine d'étude en lien avec la réalisation du projet, sera donc de l'ordre de +19% à l'horizon 2035.

Coût liés à l'effet de serre

Les coûts engendrés par les Gaz à Effet de Serre (GES) représenteront environ 29 € par jour en 2035 sans réalisation du projet, et 34,4 € par jour en 2035 avec réalisation du projet. L'augmentation du coût collectif des émissions de GES associée à la réalisation du projet est donc de +18% 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, cycliste et piétonne aux abords des actuels PN402 et PN403 ;

- limitation des risques de collision sur les passages à niveau existants ;

- préservation d'une bonne desserte locale du bourg de Malansac ;
- possibilités d'échanges de quai à quai en toute sécurité pour les voyageurs de la gare de Malansac ;
- traversée sécurisée de l'ouvrage ferroviaire pour les piétons et cyclistes traversant Malansac ;
- amélioration de la desserte ferroviaire bretonne par augmentation des vitesses de circulation des trains sur la liaison Rennes-Quimper.

- **Evaluation des consommations énergétiques**

Les implications du projet en termes de consommations énergétiques couvrent plusieurs dimensions. Le projet induira en effet des consommations énergétiques en phase chantier et produira une augmentation modérée des consommations de carburants (essence et diesel) sur le domaine d'étude par les modifications qu'il induira sur le schéma de circulation routière. En contrepartie le projet incitera à un usage accru de modes de déplacement peu consommateurs d'énergie : transport ferroviaire et modes doux.

- **Traffics, conditions de circulation et mesures de protection contre les nuisances sonores**

La réalisation du projet impliquera des modifications du schéma de déplacement routier sur le bourg de Malansac, et par conséquent des reports de trafic entre les différentes voies qui le traversent.

L'effet principal de ces reports concerne les rues Chauvière et du Jardin d'Essein, où une augmentation importante des trafics est attendue. Cette augmentation de trafic pourra induire des conséquences en termes de nuisances acoustiques.

Conformément à la réglementation, l'effet du projet en termes de nuisances acoustiques a été étudié. Les résultats des simulations réalisées indiquent, compte tenu des seuils réglementaires en vigueur, qu'aucune protection acoustique n'est à prévoir de manière obligatoire pour la mise en oeuvre du projet.

A l'échelle du domaine d'étude, le projet induira une amélioration du contexte acoustique sur la RD313 au Nord de la voie ferrée et sur la rue du Colombier. Parallèlement, il induira une dégradation du contexte acoustique sur la RD21 et la RD153 au Sud de la voie ferrée, sur la rue Chauvière, et sur la rue du Jardin d'Essein.

Le principe de limitation des vitesses de circulation sur les voies voisines du projet, la mise en oeuvre de revêtements de chaussée à bas niveau sonore sur les voiries créées mais aussi sur les actuelles rues du Jardin d'Essein et rue Chauvière, ainsi que la réalisation d'aménagements à destination des modes doux, conduiront à limiter et compenser les impacts néfastes du projet sur le contexte acoustique local.

Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

La présente notice permet d'évaluer les effets cumulés du projet de suppression des PN402 et PN403 de Malansac avec les autres projets connus sur ce territoire. Le seul projet connu identifié dans ce cadre est le projet de Contrat de Restauration et d'Entretien du cours de l'Arz.

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 et de planification

- **Documents d'urbanisme communaux**

Au plan urbanistique, l'aire d'étude est actuellement régie par le POS de Malansac, approuvé en 1980. L'aire d'étude est couverte par différents zonages indiqués au POS, notamment des zones urbanisées au coeur du bourg de Malansac, à urbaniser en périphérie, et des zones naturelles plus en périphérie.

Ce POS est actuellement en cours de révision en PLU, l'approbation du nouveau document étant attendue courant 2012.

Dans le futur PLU communal, le zonage urbanistique sera plus complexe. De nombreux types de zones sont retrouvés dans l'aire d'étude. On retiendra en particulier le caractère urbanisé ou à urbaniser d'une bonne partie de l'aire d'étude, avec notamment une zone d'urbanisation futur à vocation d'activités au Sud du bourg. Les documents graphiques du futur PLU indiquent également des éléments patrimoniaux et paysagers à préserver, notamment des haies, mais aussi des Espaces Boisés Classés, correspondant aux boisements de la commune, ainsi qu'un emplacement réservé dédié à la réalisation, par RFF et la commune, d'un aménagement routier sur la RD21, lié à la suppression du PN403 au coeur du bourg.

Enfin, plusieurs servitudes d'utilité publique seront inscrites au PLU et concerneront l'aire d'étude. Il s'agit notamment de servitudes relatives aux monuments historiques, aux réseaux électriques de distribution moyenne tension, et aux ouvrages ferroviaires (ligne Rennes-Quimper).

Les principaux objectifs et orientations poursuivis par le futur PLU de Malansac seront inscrits dans son PADD. 5 thèmes y sont abordés en particulier. A noter que le PADD prévoit sur la commune, la suppression du PN402, le réaménagement du PN403, et la création d'un contournement routier à l'Ouest du bourg de Malansac.

Au regard des dispositions de l'actuel POS et du projet de futur PLU, le projet ne remet pas en cause l'économie générale des documents, et notamment des zonages et règlements. Concernant le futur PLU, son PADD prend en compte le projet en y inscrivant le principe de contournement Ouest du bourg de Malansac, ainsi que la suppression des actuels PN402 et PN403.

Toutefois, ces deux documents devront subir des modifications mineures pour permettre la réalisation du projet. Ces modifications concernent notamment l'inscription à leur plans, d'emplacements réservés destinés à accueillir le projet et ses voiries nouvelles. Une procédure de mise en compatibilité du POS ou du futur PLU devra donc être mise en oeuvre.

- **SDAGE et SAGE**

Le territoire de la commune de Malansac est soumis aux dispositions du SDAGE Loire-Bretagne et du SAGE Vilaine. Les principales orientations de ces deux documents de planification dans le domaine de l'eau ont été étudiées. Dans la mesure où le projet n'aura, suite à la mise en oeuvre de ses mesures en faveur de l'environnement, plus aucun impact ou risque résiduel notable concernant les ressources en eau, les milieux humides et aquatiques, l'eau potable ou les risques d'inondation, celui-ci est jugé compatible au SDAGE et au SAGE en vigueur sur son territoire d'implantation.

- **Autres documents de planification**

Le territoire communal de Malansac n'est à ce jour couvert par aucun autre document de planification. En particulier, aucun SCOT ni aucun PDU, SRCE et PGRI n'y est applicable.

Analyse des méthodes et difficultés rencontrées

La méthodologie générale appliquée se compose de recherches et d'analyses bibliographiques, d'un recueil de données auprès d'organismes compétents dans les différents domaines d'étude, de visites

sur le terrain du site et de ses environs, et enfin d'une analyse réalisée à l'aide de méthodes expérimentées sur des aménagements similaires.

En plus de cette démarche générale, certains chapitres ont fait l'objet d'études spécialisées. Ces études spécialisées ont notamment concerné le milieu naturel, le contexte acoustique, les déplacements. Un recours à des logiciels de simulation informatique a été nécessaire à la prise en compte de certaines incidences du projet, notamment au plan acoustique, des émissions de polluants atmosphériques et des consommations énergétiques.

Pour tous les impacts jugés significatifs du projet, des mesures en faveur de l'environnement ont été proposées. Elles se sont basées sur l'expérience de projets de même nature, dans une logique hiérarchisée d'évitement, puis de réduction et enfin de compensation des impacts non réductibles du projet.