

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 14/11/2013	Dossier complet le 14/11/2013	N° d'enregistrement F-025-13-C-0097

1. Intitulé du projet

Suppression des passages à niveau SNCF N°105 et 104 sur les RD926 et RD438
Commune de Nonant-le-Pin

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) 7°a)	Route d'une longueur de 2400m Pont de longueur de 11,50m

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 tracé retenu consiste à supprimer les 2 passages à niveau n°104 et 105, dits préoccupants qui se situent sur la commune de Nonant-le-Pin. La solution retenue privilégie la lisibilité de l'itinéraire de la RD 438 en restant dans son axe actuel, et en franchissant la voie SNCF par l'intermédiaire d'un pont route d'un gabarit de 6,60m permettant une future électrification de la ligne Paris-Granville. La RD 926 est rétablie en parallèle de la ligne SNCF en suivant l'itinéraire du chemin des Quarante sous, et se raccorde sur la RD 438 au niveau du cimetière pour franchir la voie SNCF par l'intermédiaire du même ouvrage. Ce principe de rétablissement permet de maintenir les deux itinéraires de convois exceptionnels et surtout d'améliorer la sécurité en supprimant ces 2 intersections.

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

Ces deux passages à niveaux font partie du plan d'action national conduit par l'Etat et RFF pour la résorption des passages à niveaux dits "préoccupants" dressée en 1998 (plan Bussereau).

L'objectif de l'opération est donc un réaménagement de ce secteur afin de sécuriser la traversée de la voie ferrée et d'assurer la sécurité sur les axes structurants que constituent la RD 926, la RD 438 et la ligne SNCF Paris-Granville.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux seront séquencés en 3 phases sur une durée totale d'environ 1 an. La 1ère phase débutera avec la réalisation du futur tracé de la RD 926 (hors finition) avec un carrefour provisoire de type giratoire au raccordement de la RD 926 côté l'Aigle, et d'une voie de liaison courbe avec la RD 438, afin de pouvoir basculer vers cette voie non achevée la circulation de la RD 438, du tronçon entre le cimetière et le carrefour giratoire du centre bourg. La circulation déviée, la seconde phase permettra ensuite de construire hors circulation le giratoire près du cimetière, ainsi que l'ouvrage SNCF. Les remblais pourront se poursuivre avant la réalisation de l'assainissement de la chaussée et des équipements. La troisième phase consistera à basculer la circulation de la RD 926 à son tour sur cette nouvelle voie (RD 438) pour achever les travaux de la RD 926 et la démolition des aménagements provisoires avant la mise en circulation définitive de cet aménagement. Les travaux devraient débuter fin 2014 pour se terminer fin 2015.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La réalisation du projet en passage supérieur permet de maintenir les deux itinéraires de convois exceptionnels et de rétablir la rue du pont d'Eu par un cadre préfabriqué, assurant une liaison avec la rue de la Gare pour les piétons et les véhicules légers.

Des chemins de désenclavement sont prévus de part et d'autre de la RD 926 pour la desserte des parcelles agricoles.

Le projet entraîne le classement des voies créées dans le réseau routier départemental et le déclassement des délaissés de routes départementales dans le domaine public communal de Nonant-le-Pin.

Le trafic de la RD 926 (direction l'Aigle) se reportera intégralement sur le futur tracé de la RD 926. En revanche, la RD 438 entre les 2 carrefours giratoires de part et d'autre de la voie ferrée, subira une augmentation de trafic avec la récupération d'une partie du trafic de la RD 926. Dans cette portion de la RD 438, le trafic est évalué à 5780v/j dont 19% de poids lourds une augmentation conséquente par rapport à la situation actuelle (3100v/j) mais moindre par rapport à son niveau d'avant l'A28 (6700v/j en 2005).

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, enquête de classement et déclassement des voies, enquête parcellaire des terrains à exproprier.

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
Superficie globale du projet (incluant les zones de chantier) pente mini: 0,99% - pente maxi: 7,51%	80 000 m ² sur une distance de 116 m
Largeur de chaussée 2x3,25m accot 2,50m soit 11,50m de plateforme	
Déblais estimés	20 000 m ³
Remblais estimés	50 000 m ³
Remblai maxi	7.80m
Longueur du projet (RD 438 - RD 926)	780m + 1620m = 2400m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Commune de Nonant-le-Pin

Coordonnées géographiques¹

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

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

Point de départ : RD 438 Long. 00° 13' 10" E Lat. 48° 42' 01" N

Point d'arrivée : Long. 00° 13' 21" E Lat. 48° 42' 21" N

Communes traversées :

RD 926 LONG. 00°14'26.2"E Lat. 48°42'11.8"N
LONG. 00°13'11"E Lat. 48°42'02.7"N

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 ?

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 ?

Usage actuel du sol: voirie routière pour la RD 438 et pour la RD 926 principalement de la culture.

La commune n'est pas dotée de plan d'urbanisme.

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

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

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input 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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? 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"/>	Le projet se situe à proximité de 3 sites Natura 2000 distants à moins d'un kilomètre: -Le SIC "Bocages et vergers du Pays d'Auge" (FR2502014) -Le SIC "Haute vallée de l'Orne et ses affluents" (FR2500099) et à environ 8kms -La ZSC "Haute Vallée de la Touque et ses affluents" (FR2500103)
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet nécessitera l'apport d'environ 35000m ³ de matériaux pour réaliser les remblais qui proviendront de carrière autorisée.
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"/>	Aucune espèce floristique et faunistique protégée n'est concernée par le projet. L'impact se limite à la perturbation de la biodiversité ordinaire par l'occupation des terrains, la destruction de quelques haies...
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La surface prise sur l'espace agricole est de 41000m ² . Le projet prévoit la démolition des chemins délaissés pour les restituer à l'agriculture pour une surface de 3000m ² .
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"/>	Le projet reste en dessous des seuils réglementaires sauf pour une maison d'habitation qui nécessite la réalisation d'un merlon et une façade d'un immeuble pour lequel une isolation de façade est prévue.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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"/>	Des vibrations peuvent être engendrées lors du compactage du corps de remblai et du corps de chaussée, mais il n'existe pas de maison très proche des travaux qui pourrait être perturbée, sauf peut-être très ponctuellement la maison à proximité de la Dieuge.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ensemble des eaux de ruissellement de la plateforme routière transiteront par un réseau d'assainissement avant leur traitement dans deux bassins. Les rejets en sortie de bassin s'évacueront par infiltration pour l'un et dans la rivière la Dieuge pour l'autre.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les principaux déchets pourront être des déchets inertes issus de matériaux de déblais qui ne pourraient pas être exploités en remblai en raison de qualité insuffisante. Ces matériaux resteront en quantité limitée.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La principale atteinte porte sur le paysage en raison de la surélévation de la RD 438. Un aménagement paysager est prévu en mesure de réduction.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La principale atteinte est relative à l'emprise du projet sur l'espace agricole qui sera compensée financièrement.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

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

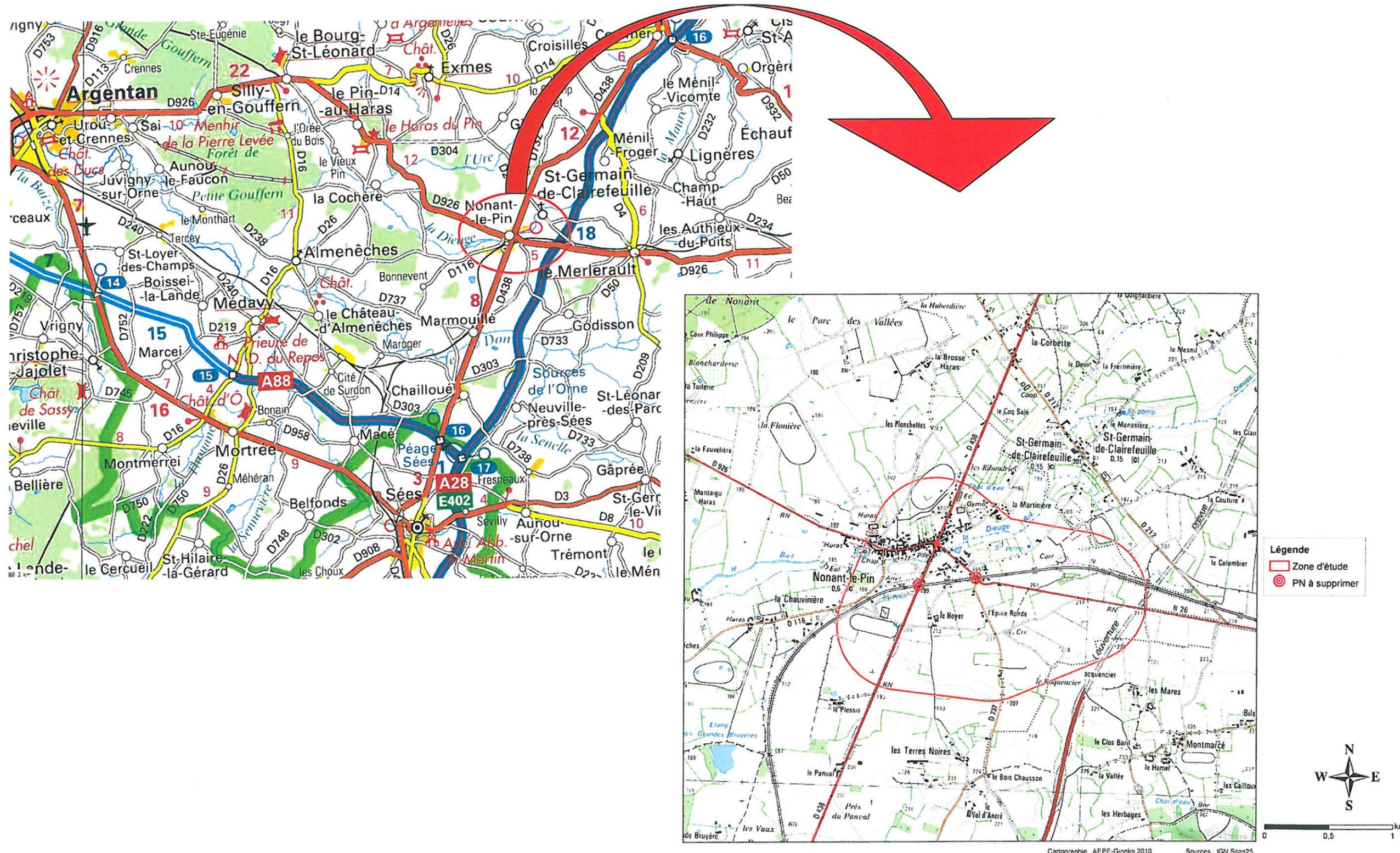
Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

La modification des itinéraires routiers, l'importance du remblai par la surélévation de la RD 438 à 7,80m, la nécessité d'acquérir 3 maisons, et la proximité du bourg de Nonant-le-Pin engendre des modifications importantes du site qui justifie une étude d'impact.

Plan de situation



I - LE RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉTUDE D'IMPACT

I. 1 - L'objectif de l'opération

1. Le contexte

L'opération se déroule sur la commune de Nonant-le-Pin dans le département de l'Orne et la région Basse Normandie. Elle est portée par le Conseil Général de l'Orne et concerne la suppression de deux passages à niveaux localisés respectivement sur la RD 926 (PN 104) et la RD 438 (PN 105).

2. Les objectifs du projet

Ces passages à niveaux font partie de la liste des passages à niveaux dits « préoccupants » dressée en 1998. Sur la période 1978 – 2006, le passage à niveau 104 a engendré un total de 23 collisions et le passage à niveau 105 un total de 36 collisions.

L'objectif de l'opération est donc un réaménagement de ce secteur afin de sécuriser la traversée de la voie ferrée et d'assurer la sécurité sur les axes structurants que constituent la RD 926 et la RD 438.

I. 2 - L'état initial du site

1. Le milieu physique

La vallée de la Dieuge présente des reliefs marqués constitués à l'Ouest par deux buttes. Ces reliefs principaux s'accompagnent de micro-vallonements. Le relief de la zone d'étude est donc relativement accidenté, et les fortes pentes seront contraignantes par endroit.

Les formations majoritairement rencontrées sur le périmètre du projet sont les Calcaires sublithographiques de Valframbert, les calcaires finement grenus et la formation superficielle bordant la rivière. Les formations calcaires du bathonien constituent des réservoirs d'eau souterraine. De par leur situation en surface, ces nappes souterraines sont très vulnérables aux pollutions de surface.

De manière générale, l'ensemble des sols, répertoriés sur la commune de Nonant-le-Pin, possède un bon potentiel agronomique.

Le secteur de l'étude n'est concerné par aucun captage ou périmètre de captage, mais la faible profondeur de la nappe phréatique alliée à la nature du sol, la rend très sensible à une pollution de surface. Les nappes sont très hautes en période de hautes eaux en plusieurs endroits du projet. Il y a donc un aléa fort sur l'emprise du projet.

Le secteur du projet se caractérise essentiellement par la rivière de la Dieuge et ses affluents. On note la présence d'ouvrages hydrauliques sur la Dieuge et le bief à l'aval du projet.

On note également la présence de plusieurs ouvrages à vocation hydraulique sur la surface concernée par le projet et visant à assurer le rétablissement des écoulements sous les infrastructures routières ou ferrées.

La zone concernée par le projet est une zone à forte capacité d'infiltration, mais ce caractère disparaît pour des précipitations longues et/ou très intenses. La topographie et l'occupation des sols jouent également un rôle important dans la vitesse des écoulements.

Des zones humides ont été recensées sur l'aire d'étude à proximité de la Dieuge.

Les zones inondables (lit majeur) considérées seront celle des plus hautes eaux de 1976 en l'absence de PPRi ou de modélisation de la crue centennale.

Sur la commune de Nonant-le-Pin, le risque d'inondation est uniquement lié au risque de débordement de la Dieuge, qui traverse la commune en limite Sud de la zone bâtie agglomérée d'Est en Ouest.

Une grande partie des terrains du centre-bourg est considérée à risque de remontée de nappe car les sols peuvent être inondés régulièrement entre la surface et 1 m de profondeur.

Les polluants mesurés lors des campagnes mobiles de Sées en 2005 et de Gacé en 2006 sont générés par la circulation routière. La commune de Nonant-le-Pin connaît un trafic routier intense, traversées par 2 axes structurant, la RD 926 et Rd 438. On peut donc imaginer des niveaux de pollution équivalents à ceux des villes de Gacé et de Sées.

2. Le milieu naturel

Il n'y a pas de ZNIEFF à moins de 2 km des passages à niveau à supprimer. Néanmoins, dans un périmètre de 10 km autour de la zone d'étude, on peut recenser 5 ZNIEFF de type I et 4 ZNIEFF de type II.

La zone d'étude se situe à moins d'un kilomètre de deux sites Natura 2000 : la Haute vallée de l'Orne et ses affluents et le Bocage et les vergers du Sud du Pays d'Auge.

La flore recensée sur le site ne présente pas d'enjeux de conservation. En revanche, la ripisylve de la « Dieuge » est un habitat protégé par la directive européenne « Habitats ».

Plusieurs espèces à enjeux, faisant l'objet de statut de conservation défavorable ou de mesures de protection, sont à prendre en considération. Il s'agit notamment d'amphibiens (Crapaud commun), de chauves-souris (Pipistrelles et Sérotine), de mammifères terrestres (Ecureuil roux et Hérisson d'Europe) et d'oiseaux (Alouette lulu, Bruant jaune, Linotte mélodieuse...).

Le bocage d'embouche donne l'identité au territoire de Nonant-le-Pin. Les mouvements du relief sont légers, les vallonnements doux permettent de larges vues ouvertes sur de grandes perspectives.

La vallée de la Dieuge est l'unité paysagère la plus sensible à l'implantation de nouvelles infrastructures. Elle abrite le bourg et le relief y est marqué, laissant de grandes parcelles à l'usage agricole à proximité des espaces habités.

3. Le paysage et le patrimoine

Le bocage d'embouche donne l'identité au territoire de Nonant-le-Pin. Les mouvements du relief sont légers, les vallonnements doux permettent de larges vues ouvertes sur de grandes perspectives. La vallée de la Dieuge est l'unité paysagère la plus sensible à l'implantation de nouvelles infrastructures. Elle abrite le bourg et le relief y est marqué, laissant de grandes parcelles à l'usage agricole à proximité des espaces habités.

Il n'y a aucun monument historique classé ou inscrit à moins de 2,5 km du projet.

Le seul site classé au niveau de l'aire d'étude éloignée est le Haras du Pin et ses alentours, situé à 2,5 km du projet. La commune de Nonant-le-Pin compte 17 éléments recensés à l'inventaire général du patrimoine culturel.

La zone d'étude élargie (5 km autour des PN à supprimer) comporte 56 entités archéologiques recensées.

4. Le milieu humain

La commune de Nonant-le-Pin accuse une baisse du nombre d'habitants avec de 551 résidents en 2007 contre 615 en 1999. On constate également un vieillissement de la population.

Sur la commune de Nonant-le-Pin, l'urbanisation s'est développée de manière linéaire le long des axes de communication, sur un mode d'urbanisation de type « village-rue », essentiellement de part et d'autre de la RD 926 et de la RD 438.

Nonant-le-Pin compte un certain nombre de services de proximité et un marché hebdomadaire.

Le nombre d'exploitations agricoles à Nonant-le-Pin est en baisse alors même que la SAU est en augmentation (1240 Ha en 2000).

L'élevage sur Nonant-le-Pin est dominé par l'élevage bovin, vaches laitières et vaches nourrices.

L'élevage équin est en pleine progression sur la commune. Le nombre d'animaux a triplé depuis 1979.

L'attrait touristique autour de Nonant-le-Pin s'organise principalement autour du cheval, avec comme lieu célèbre le Haras national du Pin qui a reçu près de 50 000 en 2009. Le développement du tourisme équestre est une des actions du Pôle d'Excellence Rural de la filière équine.

Il n'y a pas de structure d'hébergement touristique à Nonant-le-Pin, en dehors d'une chambre d'hôtes de 6 personnes.

Les niveaux sonores les plus élevés sont mesurés pour l'habitation (ancienne maison garde barrière) située en bordure de la RD438 et de la ligne ferroviaire (Pr 1). Cette habitation peut être considérée comme un point noir de bruit de jour.

Enfin, on constate un écart de niveau sonore entre le jour et la nuit (accalmies) supérieur à 5 dB(A) pour tous les points fixes et les prélèvements.

Le réseau de transport est constitué de la voie ferrée Paris-Granville, de l'autoroute A28 qui passe à quelques centaines de mètres à l'est de la zone d'étude et des routes départementales RD 926 et RD 438.

5. Les servitudes et les réseaux

La commune de Nonant-le-Pin n'est pas dotée de Plan Local d'Urbanisme (PLU), ni de carte communale, ni d'aucun autre document d'urbanisme. Le territoire communal est donc régi par le règlement national d'urbanisme (RNU). La zone d'étude est concernée par des lignes électriques basse tension. Sur la commune un réseau de gaz vient d'être mis en place mais ne concerne pas notre zone d'étude.

I. 3 - La présentation des variantes et des raisons du choix de la solution proposée

Dans le cas présent, les deux passages à niveau sur la commune de Nonant-le-Pin, sont distants de quelques centaines de mètres, en proximité de l'agglomération avec des contraintes de bâti important. La réalisation d'un seul franchissement permet de limiter le coût mais aussi l'impact général sur un secteur environnemental compliqué offrant peu de possibilités techniques satisfaisantes.

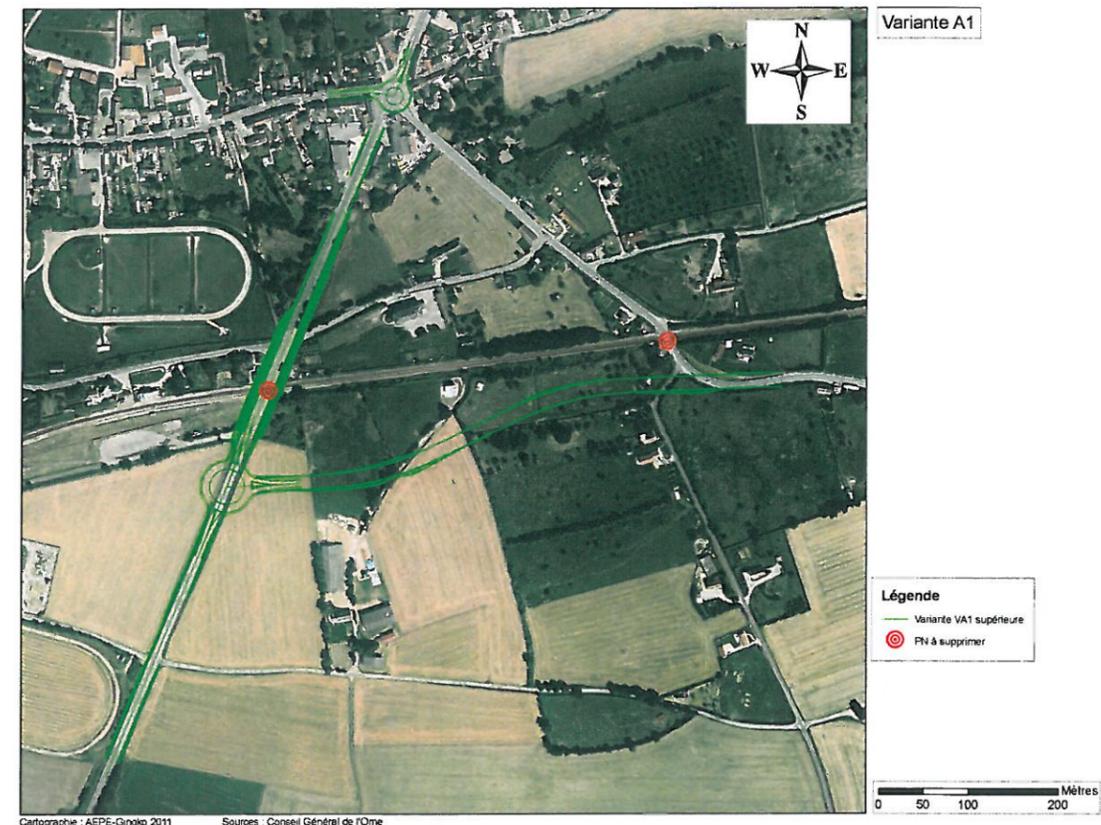
Dans un premier temps deux scénarios sont envisager, la circulation étant à peu près similaire sur les deux axes avec un trafic de près de 4000 v/j.

1. Variantes A

Dans les variantes A, on privilégie la RD438, et c'est la RD926 qui vient se raccorder par un rond-point en amont du PN 105 actuel. La voie de raccordement se trouve dans la continuité de l'actuelle RD926, avant le virage actuel menant au PN 104 et longe la voie ferrée.

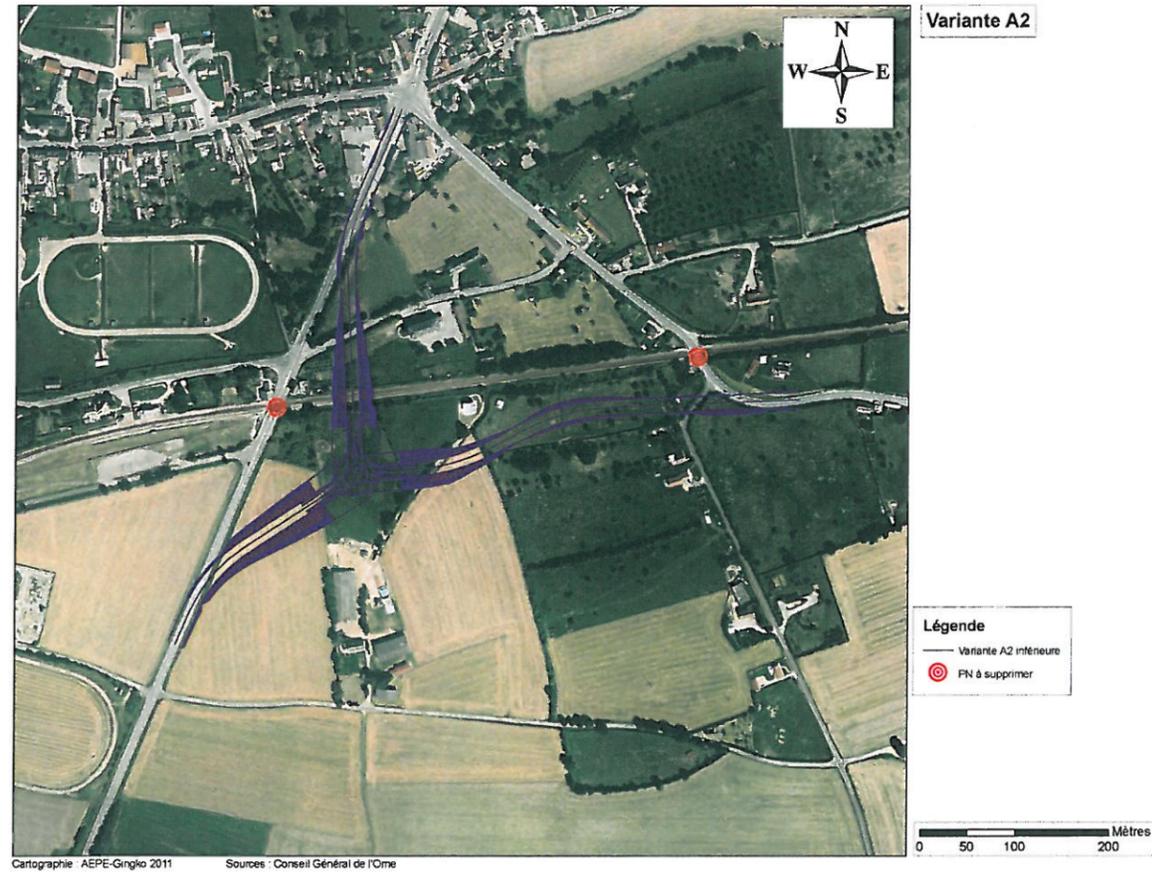
➤ Sous-variante A1 supérieure

La voie ferrée est franchie en passage supérieur dans l'axe actuel de la RD438. Le remblai nécessaire dépasse 6,5 m de hauteur au niveau de la voie ferrée. Cette sous-variante crée deux points bas ;



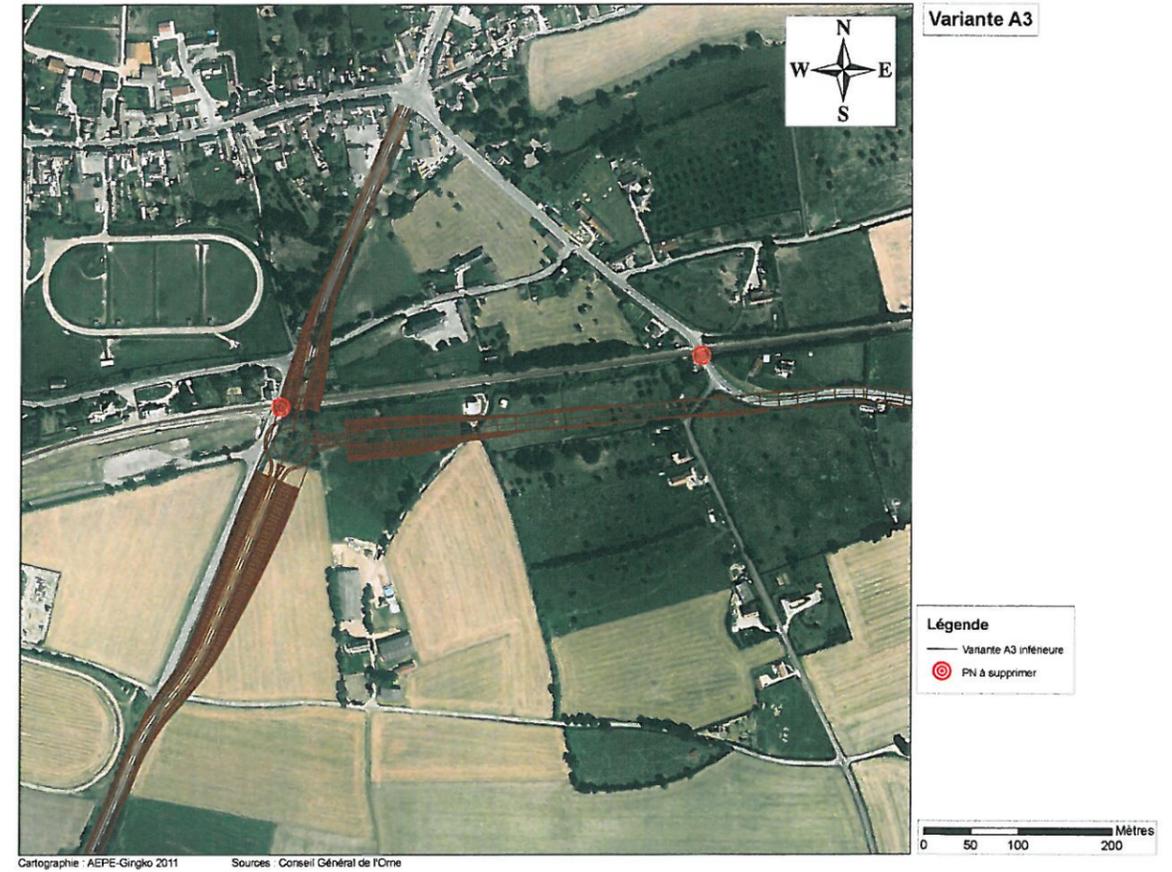
➤ **Sous-variante A2 inférieure**

La voie ferrée est franchie en passage inférieur à l'Est du PN 105 actuel. Le rond-point de raccordement est dans l'axe de cet ouvrage, et la RD438 est décalée à l'Est de son emprise actuelle. Le déblai nécessaire dépasse 8,5 m de hauteur au niveau du giratoire. Il y a un point bas unique au niveau de la Dieuge ;



➤ **Sous-variante A3 inférieure**

Le principe d'aménagement est le même que la sous-variante A2. Cependant l'ouvrage de franchissement sous-terrain est quasiment dans l'axe actuel la RD438, et le déblai nécessaire dépasse 9,5 m de hauteur en amont du giratoire.

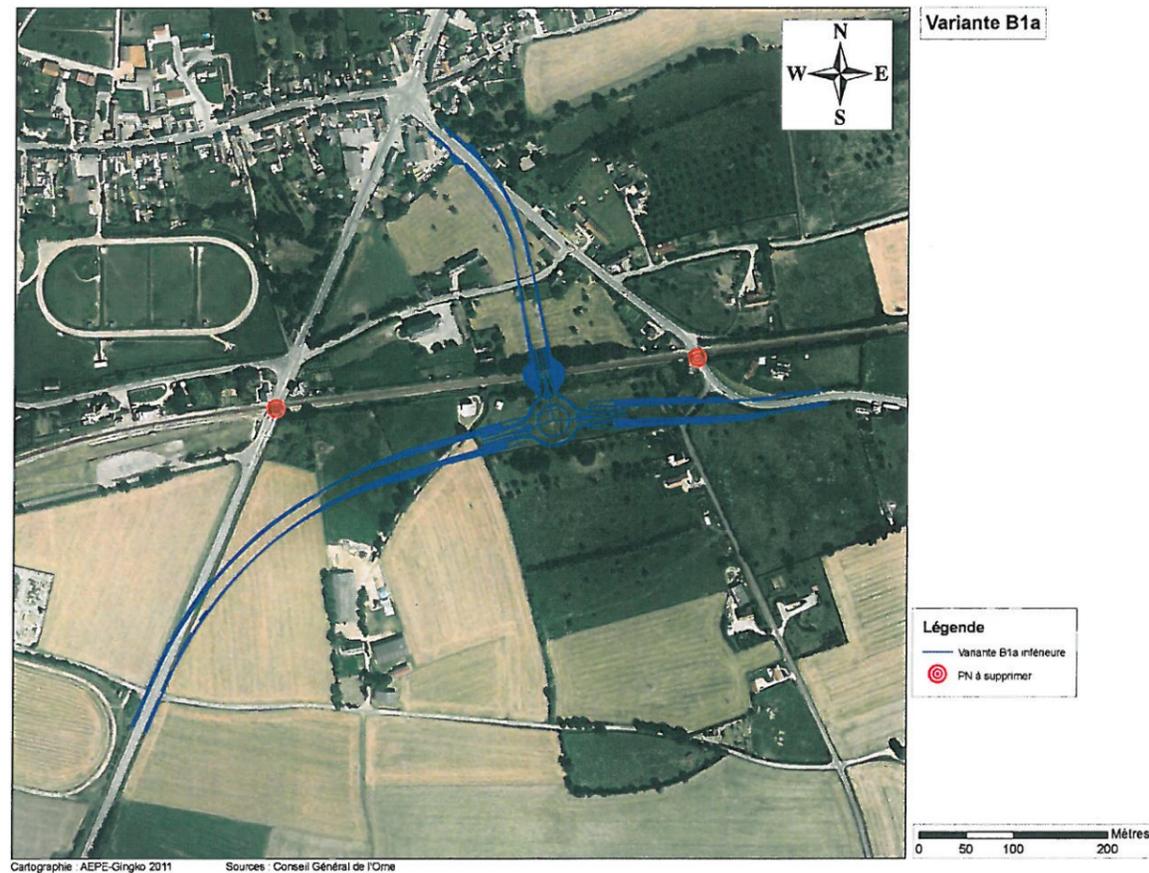


2. Variante B

Dans ces sous-variantes B, la RD926 est privilégiée puisque le raccordement à l'aval de la voie ferrée se fait sur la RD926. Les voies sont raccordées par un rond-point en amont du remblai ferroviaire entre l'ouvrage hydraulique / passage piéton et le PN 104. Deux sous-variantes ont été étudiées :

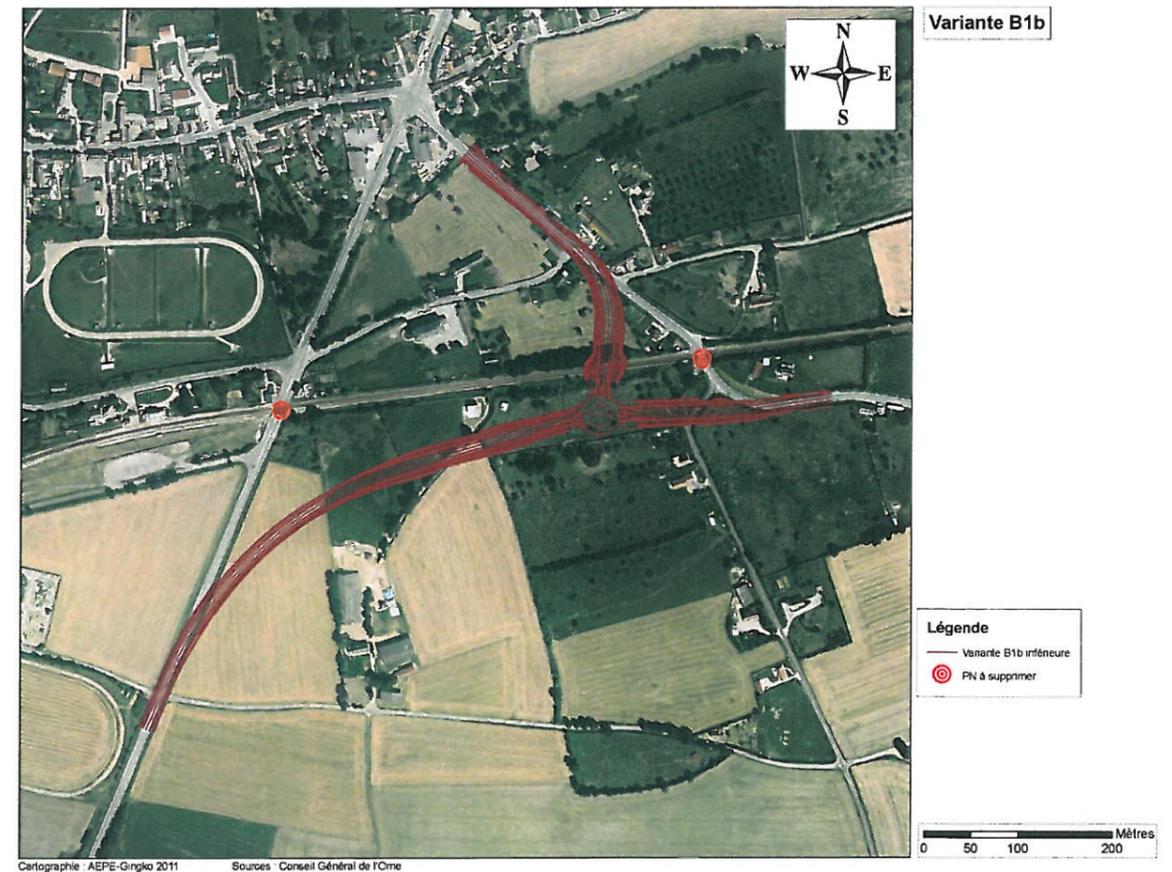
➤ Sous-variante B1a inférieure

La voie ferrée est franchie par un passage inférieur. Le rond-point est dans l'axe de l'ouvrage, et le raccordement se fait juste avant l'actuel pont de franchissement de la Dieue. Le franchissement de la voie ferrée se fait quasiment dans l'axe d'un talweg naturel. Le déblai nécessaire dépasse 3 m de hauteur avant le giratoire sur la RD438. Il y a un unique point bas au niveau de la Dieue ;



➤ Sous-variante B1b inférieure

Le principe d'aménagement est le même que pour la sous-variante B1-a. Cependant l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée est décalé vers l'Est et le raccordement se fait avant la rue du pont d'Eu. Le franchissement est juste dans l'axe du talweg naturel. Le déblai nécessaire dépasse 3,5 m de hauteur juste après l'ouvrage de franchissement.



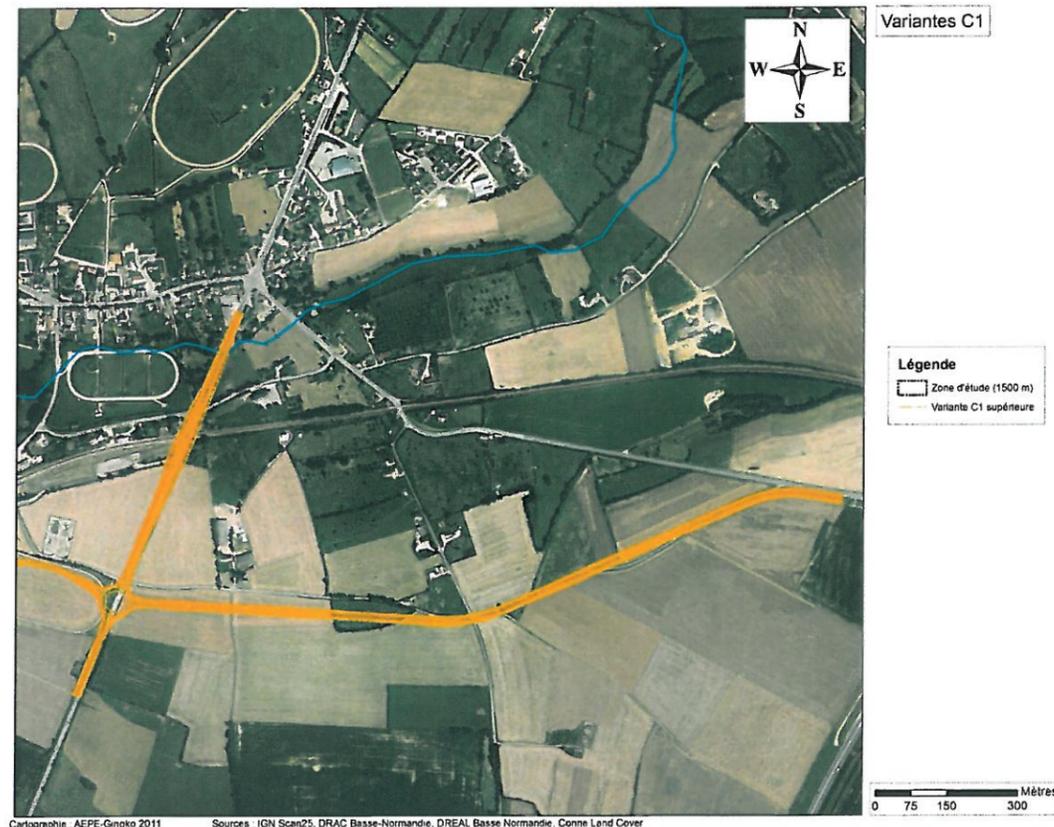
Pour des raisons de très fortes pentes, aucune variante en remblai privilégiant la RD926 n'a pu être envisagée. Un tel scénario n'aurait pas été réaliste.

3. Variantes C

Les variantes C sont une déclinaison des variantes A ; elles ont été calculées avec un raccordement au niveau du carrefour du cimetière et du chemin des Quarante sous, suite à la demande de la commune lors de la réunion de concertation du 01 février 2011.

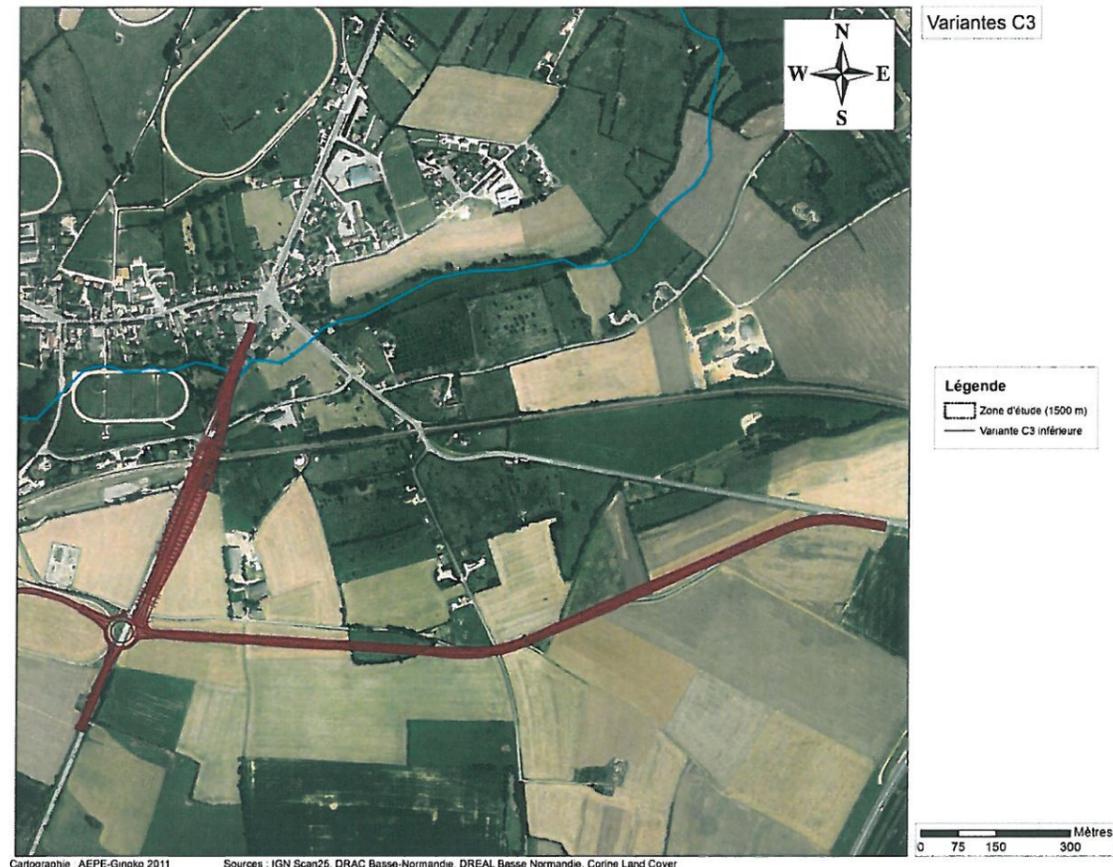
➤ *Sous-variante C1 supérieure*

Celle-ci est identique à la variante A1, quant au franchissement de la voie SNCF et aux caractéristiques de son profil en long ; la différence se situe au niveau du rétablissement de la RD 926 qui s'effectue au carrefour près du cimetière. Cette jonction se trouve à environ 400 m au sud de la ligne SNCF, ce qui allonge le rétablissement de la RD438 d'environ 270m et la RD926 de plus de 900m. L'itinéraire correspond au tracé de la voie communale 201 (dit des Quarante sous). En plus de cet allongement, le projet a un impact plus important sur le secteur agricole, nécessitant la mise en place de plusieurs désenclavements de parcelles ou des remaniments. Le profil en long du rétablissement de la RD926 épouse le terrain naturel, ce qui limite les mouvements de matériaux et les problèmes de nappe ; le tracé s'éloigne également de la plupart des habitations. Un carrefour avec la RD737 (direction Marmouillé) devra être réalisé.



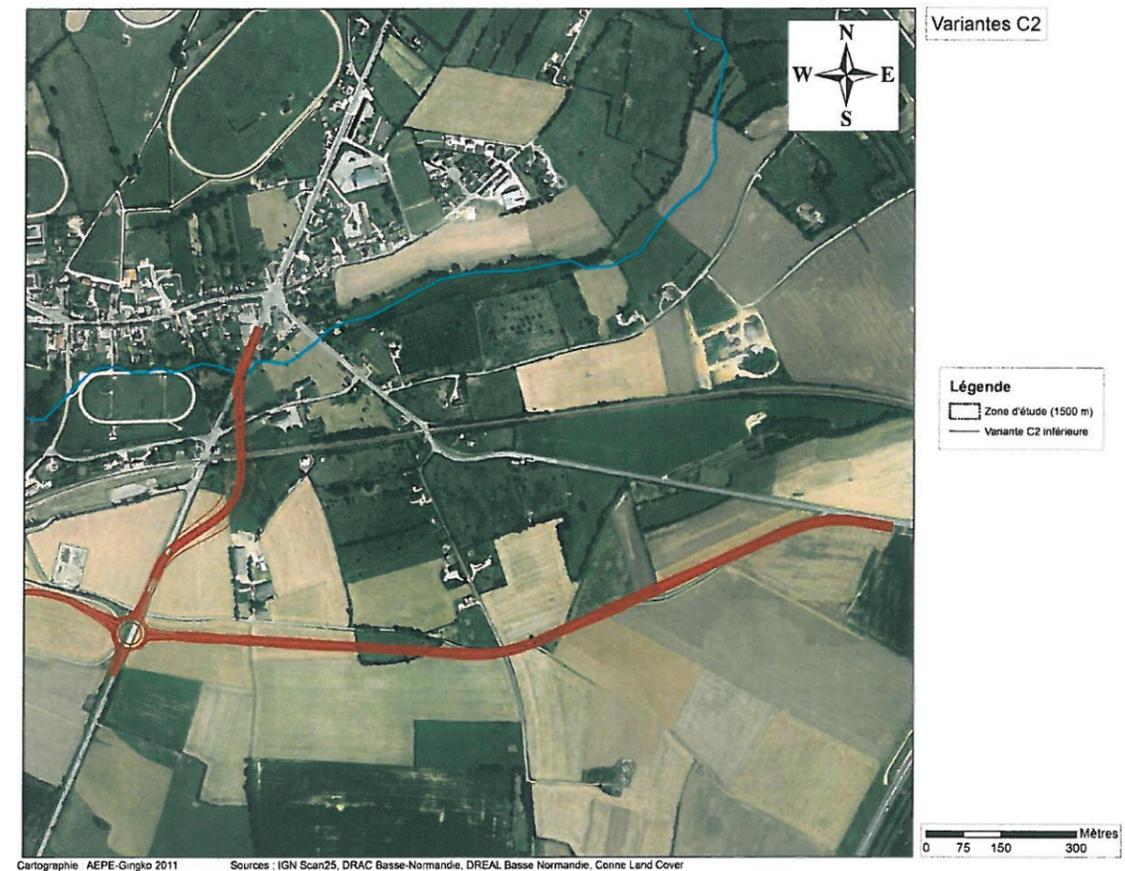
➤ **Sous-variante C3 inférieure**

Comme la variante A3, la C3 est décalée d'environ vingt mètres et présente les mêmes avantages et inconvénients. Outre l'allongement comme pour les autres variantes C, elle permet cependant de diminuer les déblais et les problèmes de nappes pour le raccordement de la RD926.



➤ **Sous-variante C2 inférieure**

Comme la variante A2, la C2 est la plus décalée de la RD438. Cette solution évite le bâti existant, mais se rapproche plus de l'immeuble rue du pont d'Eu. Elle présente les mêmes avantages et inconvénients que l'A2. Outre l'allongement comme pour les autres variantes C, elle permet cependant de diminuer les déblais et les problèmes de nappes pour le raccordement de la RD926.



4. Les choix de la variante retenue

Le choix de la variante C1 est issu de l'analyse comparative des différentes variantes étudiées et des concertations menées.

Une réunion de présentation et de concertation a eu lieu le 1 février 2011 à la mairie de Nonant-le-Pin, en présence des élus du conseil municipal, du Conseiller général, du sous-préfet, de RFF et des administrations concernées. Suite à la présentation d'un diaporama des scénarios et de 5 premières variantes (A1, A2, A3, B1a et B1b), les variantes B privilégiant l'itinéraire de la RD 926 ont été abandonnées du fait qu'elles cumulaient trop d'inconvénients, notamment environnementaux : itinéraire des 2 routes peu lisibles, suppression des itinéraires de convois exceptionnels (hauteur limitée), fort impact sur un ensemble bâti traditionnel présentant un intérêt patrimonial, passage en zone inondable, impact sur la nappe affleurante du fait de déblais importants, tracé difficile à sécuriser, suppression de l'activité d'une station essence, proximité de maisons...

Les variantes C1, C2, C3, étudiées à la demande la commune, qui sont des déclinaisons des 3 variantes A et s'en différencient par le raccordement de la RD926 au niveau du carrefour du cimetière, ont été présentées lors de la réunion du 27 septembre 2011. Une première analyse comparative de ces variantes A et C donne un avantage aux variantes A1 et C1 qui sont les seules solutions en pont route (passage au-dessus de la voie ferrée) : maintien des itinéraires de convois exceptionnels (pas de hauteur limitée), maintien de la lisibilité de l'itinéraire de la RD 438 sur son tracé actuel, faible ou absence d'impact sur les nappes affleurantes, pas d'incidence sur la zone inondable, impact fort sur le bâti mais réduction des impacts acoustiques...

L'ensemble des participants sont d'accord sur le principe de retenir les solutions en pont route correspondant aux deux variantes A1 et C1 qui se distinguent uniquement par un raccordement différent de la RD 926, soit en parallèle des voies SNCF pour la A1, soit au niveau du carrefour du cimetière en reprenant l'itinéraire du chemin des Quarante sous pour la C1.

Le Conseil municipal de Nonant-le-Pin sous la présidence du Maire Monsieur QUEUDEVILLE Jacques, s'est prononcé en faveur de la variante C1 le 27 octobre 2011, à la majorité des membres présents.

L'analyse fine et détaillée des 2 variantes tous critères et thématiques confondus les donne à quasi égalité, mais avec un avantage à la C1 au niveau environnemental (102 contre 95 pour la A1) et à contrario un coût plus élevé en raison d'un tracé plus long.

THEME	A1	C1
Environnement	95	102
Technique	25	24
Coût	20	16
Total	140	142

Au niveau environnemental, la variante C1 présente des impacts moindres par rapport à la A1 notamment sur : les espèces faunistiques, les aspects hydrauliques, la structure bocagère, l'agriculture.

Le Conseil général lors de sa réunion du 16 mars 2012 a approuvé le projet de suppression des passages à niveau n°104 et 105 à Nonant-le-Pin suivant la variante C1 qui bénéficie de l'adhésion de la commune, maintient les itinéraires de convois exceptionnels et présente le moins d'inconvénient au niveau environnemental (tous critères confondus).

Le Président de la Région Basse Normandie dans ses courriers du 16 décembre 2011 et 16 mai 2012, donne son accord de principe sur le projet présenté et sur une contribution de la Région à hauteur de 25% à son financement.

5. Présentation du projet retenu

Le projet retenu privilégie l'itinéraire de la RD 438 et sa lisibilité en maintenant le tracé en axe. Le franchissement des voies SNCF en passage supérieur (pont-route) impacte durement le bâti : 3 habitations sont détruites du fait des forts remblais entraînés par le gabarit de 5,80 m nécessaire au passage des trains. Cela induit également une forte pente (7,5%) côté bourg sur une courte distance (une centaine de mètres), qui ne peut être diminuée du fait de la nécessité de se raccorder avant l'ouvrage hydraulique de la Dieuge.

La réalisation du projet en passage supérieur permet de maintenir les deux itinéraires de convois exceptionnels et de rétablir la rue du Pont d'Eu par un cadre préfabriqué (à 1 voie) assurant une liaison avec la rue de la Gare pour les piétons et les véhicules légers.

Les rétablissements de la RD 438 et 926 ont des profils en longs au niveau du terrain naturel ou en remblai, ce qui permet un impact limité sur l'environnement notamment vis-à-vis des nappes phréatiques peu profondes (pas de rabattement de nappe).

La RD 926 est rétablie en parallèle ou en remplacement du chemin de Quarante sous et vient se connecter sur la RD 438 par l'intermédiaire d'un carrefour giratoire au niveau de la voie communale n°5 qui dessert le cimetière. Les autres routes coupées par la RD 926, la RD 737 et la voie communale 207 (chemin de randonnée), sont rétablies par des carrefours à niveau. Des chemins de désenclavement sont prévus de part et d'autre de la RD 926 pour la desserte des parcelles agricoles.

La suppression des 2 passages à niveau entraîne une modification du carrefour à feux au carrefour actuel de la RD 438 et de la RD 926 dans le bourg de Nonant-le-Pin. Un carrefour giratoire dans l'espace actuel est prévu en remplacement des feux et devrait permettre une circulation plus fluide à ce carrefour (une mise à l'essai est envisagée au premier semestre 2013).

A la demande du conseil municipal, un aménagement piéton sera réalisé au pied du remblai SNCF, entre la RD 737 et la VC 207 (itinéraire de chemin de randonnée) qui passe sous la ligne pour rejoindre la rue du Pont d'Eu. Un autre aménagement piéton sera également réalisé entre le cimetière et le bourg sur l'accotement de la RD 438.

Le choix du tracé retenu sur l'emprise actuelle de la RD 438 et à proximité de la VC 201 dit chemin des Quarante sous pour le rétablissement de la RD 926, permet de limiter l'impact sur les terres agricoles, les zones humides, et de ne pas créer une nouvelle coupure écologique pour la petite faune.

Au total, le coût du projet retenu est évalué à 8 millions d'euros.

Caractéristiques géométriques

- Plan (rayons, successions courbes ...)

Le projet de la RD 926 et RD 438 représente une longueur totale de 2 400 mètres. Le projet de la RD 438 a un linéaire de 780 m en tracé neuf sur son tracé actuel, et le rétablissement de la RD 926 qui suit le chemin des Quarante sous, une longueur de 1 620 m.

Alignements droits = 210 m avant le giratoire du cimetière
420 m entre le giratoire du cimetière et la rue du pont d'Eu
160 m entre la rue du pont d'Eu et la Dieuge
560 m entre le giratoire du cimetière et la Vaudière
360 m entre la RD 737 et le raccordement à la RD 926
Soit un total de 1710 m. (71% du tracé)

Courbes = mini 350 m – maxi 425 m
Rayon de 350 et 425m uniquement sur la RD 926

- Profil en long (rayons, pentes ...)

La pente la plus importante se situe au passage de la voie SNCF (7.51%) sur une courte distance (116 m), sur la route départementale 438 ; elle est occasionnée par la nécessité de dégager un gabarit de 5,80 m pour le passage des trains et de raccorder la chaussée avant le pont hydraulique de la Dieuge et la maison d'habitation située sur la gauche avant le pont.

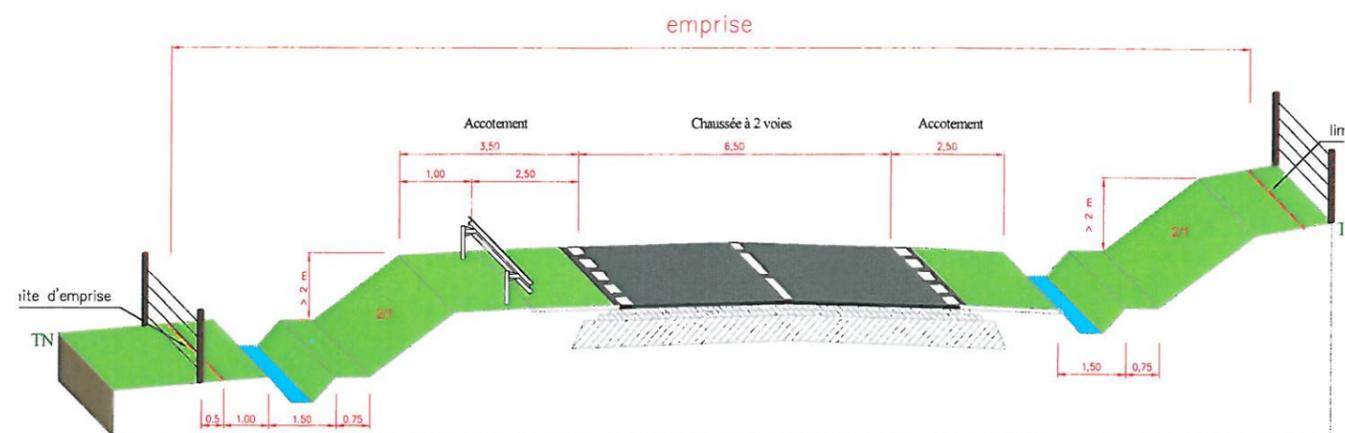
Pente mini : 0.99% - pente maxi : 7.51%.
Parabole en angle saillant = de 1 800 m à 10 000 m
Parabole en angle rentrant = de 2 200 m

- Profil en travers (largeurs chaussée - accotement, dévers ...)

Pour les deux itinéraires, la largeur de chaussée prévue est de 2 voies de 3,25m avec des accotements de 2,50m ce qui représente une plateforme de 11,50m.

Evaluation de l'opération

Le montant global de l'opération (études, acquisitions, travaux), s'élève à **8 millions d'euros TTC**, aux conditions économiques de septembre 2011.



6. Les effets du projet sur l'environnement et les mesures envisagées

➤ *Le milieu physique*

Les déblais sont estimés à 9 700 m³ et 17 000 m³ de terre végétale. Les remblais sont, pour leur part, estimés à 47 000 m³. La provenance des matériaux apportés sera étudiée avec soin afin de limiter les transports.

Certains espaces seront utilisés pendant les travaux comme lieux de stockages : tassement des sols, destruction de la couche arable, perte de la valeur agronomique des sols. Les zones à aménager, les zones de dépôt et les zones de circulation en dehors de l'emprise de la voie devront être strictement déterminées (localisation, surface, état) pour éviter les zones les plus sensibles.

Côté Sud le remblai au-dessus de la ligne SNCF est de +7,80 m. Les aménagements paysagers prévoient des plantations à mi-pente.

Au vue des différents éléments et sous réserve du respect de chacun d'entre eux, le projet de suppression de passages à niveaux sur les RD 926 et 438 à Nonant-le-Pin est compatible avec le SDAGE Seine Normandie.

➤ *Le milieu naturel*

Le lézard des murailles présent à proximité de l'emprise de la nouvelle voie risque d'être perturbé lors des travaux. Les travaux doivent être effectués lorsque les individus sont actifs c'est-à-dire au printemps ou en été lorsque la température dépasse les 15°C afin qu'ils puissent s'échapper.

Pour les chiroptères la nouvelle infrastructure peut entraîner des coupures de corridors de déplacement entre les gîtes et les espaces de chasse. De plus cela peut conduire à la mort de Chauves-Souris percutées par des véhicules surtout lorsque les routes sont en remblais et sans végétation. Afin d'éviter les collisions avec les véhicules, une des mesures préconisées est la végétalisation des bordures de la route avec des végétaux de grande hauteur (arbres et arbustes).

Le hérisson d'Europe et l'écureuil roux sont présents dans les haies détruites le long de la RD438. Afin d'éviter le dérangement et/ou la destruction d'individus lors des travaux, l'abattage et l'élagage des arbres devra être réalisé en octobre-novembre.

Le projet aura un impact faible sur les habitats des espèces d'oiseaux relevés puisque le linéaire de haies détruites est peu important et que de nombreuses haies sont présentes à proximité. La reproduction et la nidification des espèces peuvent être perturbées et des individus peuvent même être détruits lors de l'arrachage ou de l'élagage des haies. La seule mesure afin d'éviter le dérangement et la destruction d'individus lors des travaux est d'intervenir en dehors de la période de reproduction des individus située entre février et août. Les travaux d'abattage et de débroussaillage se feront donc entre octobre-novembre et fin janvier.

➤ *Le paysage et le patrimoine*

La création d'un merlon phonique, des remblais au niveau du pont-route et des deux bassins de rétention des eaux pluviales auront des impacts paysagers. Une végétalisation des merlons permettra d'intégrer visuellement le merlon situé à proximité d'habitations. Un aménagement paysager permettra d'intégrer le giratoire et les éléments présents à proximité (poste électrique). Au niveau des pentes, la plantation à mi-pente d'arbustes et d'arbres permettra d'intégrer visuellement ces pentes importantes. Concernant les bassins, un aménagement paysager des abords directs des bassins de

rétention est prévu pour le rendre le plus « naturel » possible. Sa conception permettra une colonisation par des végétaux sur les berges.

Le projet d'infrastructure passe à proximité d'un site archéologique potentiel, des fouilles préventives permettront de connaître l'intérêt réel de ces vestiges, des mesures adaptées seront prises en fonction de ces premiers résultats.

➤ *Le milieu humain*

Il est à prévoir l'acquisition et la démolition de trois maisons d'habitation, une indemnisation de l'acquisition est à prévoir.

Plusieurs liaisons piétonnes seront coupées : entre le hameau de la Vaudière et le bourg et le chemin de grande randonnée de Pays d'Auge. Un rétablissement de ces liaisons douces par la création d'un chemin piéton de 240m de long sera recrée afin de relier les habitations du hameau de la Vaudière au cœur de bourg et d'un passage inférieur (cadre 3m x 3m) qui permettra de conserver une liaison entre la rue de la Gare et la rue du Pont d'Eu.

Les travaux seront divisés en plusieurs phases : les travaux débiteront avec la réalisation du tracé de la RD926. La circulation déviée permettra ensuite de construire hors circulation le giratoire près du cimetière, ainsi que l'ouvrage SNCF.

Les travaux créeront des emplois directs et indirects sur les commerces du bourg (restauration, hébergement...). Le trafic actuel du Sud vers le Nord se reportera intégralement sur la RD438, ce qui aura un effet positif pour les commerces situés sur cet axe (station-service).

Le projet aura une emprise finale sur les terres agricoles de 38 100m², les délaissés non exploitables pourront être acquis et échangés à l'amiable.

Certaines parcelles agricoles ne pourront plus avoir leur accès direct sur la RD926, l'ensemble des accès parcelles agricoles seront rétablis par la création de chemins agricoles de désenclavements.

Le projet aura des effets positifs sur la santé en assurant une meilleure sécurité de la traversée des deux passages à niveau.

7. L'analyse des effets cumulés

Après consultation des avis de l'Autorité environnementale émis dans l'Orne (disponibles sur le site internet de la Préfecture), aucun projet n'est susceptible d'avoir un effet cumulé avec le projet de suppression des passages à niveau SNCF.



2



1

