



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement
de Bretagne**

Rennes, le **28 SEP. 2016**

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
relatif au projet de permis d'aménager du lotissement d'activités « les Chevrons »
sur la commune de Rennes
dossier reçu le 28 juillet 2016

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courrier reçu le 28 juillet 2016, la commune de Rennes a saisi pour avis le Préfet de la région Bretagne, Autorité environnementale (Ae) compétente selon l'article R 122-6 du code de l'environnement, du dossier de permis d'aménager du lotissement d'activités « les Chevrons » route de Lorient à Rennes.

Le projet est soumis aux dispositions de l'article R 122-2 du code de l'environnement modifié par décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011, portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

L'Ae a consulté le préfet d'Ille-et-Vilaine au titre de ses attributions en matière d'environnement et a pris connaissance de son avis en date du 5 septembre 2016. Elle a également consulté l'agence régionale de santé et a pris connaissance de son avis en date du 8 septembre 2016.

L'Ae rend son avis sur le dossier dans les deux mois suivant sa réception.

L'avis de l'Ae porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, qui fait office d'évaluation environnementale, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue pas un avis favorable ou défavorable au projet lui-même. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. A cette fin, il est transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier, conformément à la réglementation. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (article L. 122-1 IV du code de l'environnement). Cet avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Synthèse de l'avis

Le lotissement des Chevrons projeté par la ville de Rennes est destiné à accueillir des activités à vocation commerciale, tertiaire, artisanale et industrielle, sur une partie (15 ha) du site de La Barre Thomas appartenant à la société Standard Cooper France qui a choisi de fermer partiellement son site de Rennes, dans le cadre d'un plan de restructuration du site.

L'accès principal à ce lotissement est prévu sur la RN 24. C'est la raison pour laquelle il est également prévu la réalisation d'un carrefour et d'une voie dite centrale qui traversera une partie du lotissement. De ce fait, le projet a 3 composantes : le lotissement proprement dit, la voie centrale et le carrefour.

Par ailleurs, ce projet de lotissement s'inscrit dans un programme de travaux plus vaste, sur la totalité du site de la Barre Thomas (25 ha).

Les principaux enjeux environnementaux liés à ce projet portent sur la qualité des eaux de ruissellement, la pollution des sols et des eaux souterraines, les déplacements.

L'étude d'impact comporte d'importantes imprécisions qui ne facilitent pas la compréhension du projet. Elle contient différentes affirmations qui ne sont pas étayées par les éléments du dossier. Les échelles d'analyse choisies ne permettent pas toujours de vérifier les interactions entre les différentes composantes du programme de travaux et que, au final, la prise en compte de l'environnement par le projet est satisfaisante.

L'Ae recommande de mieux rendre compte de l'évaluation environnementale effectuée en reprenant l'étude d'impact.

Avis détaillé

1. Présentation du projet, de son contexte et des enjeux environnementaux

1.1. Présentation du projet

Le projet présenté par la ville de Rennes consiste en l'aménagement d'une partie (environ 15 ha) du site industriel de la Barre Thomas (25 ha). Il s'agit de la création d'un lotissement d'activités à vocation commerciale, tertiaire, artisanale et industrielle, dénommé « Les Chevrons », comportant 9 lots dont la surface varie de 2 800 à 20 000 m² environ, destiné à accueillir un maximum de 40 entreprises pour plus de 900 emplois.

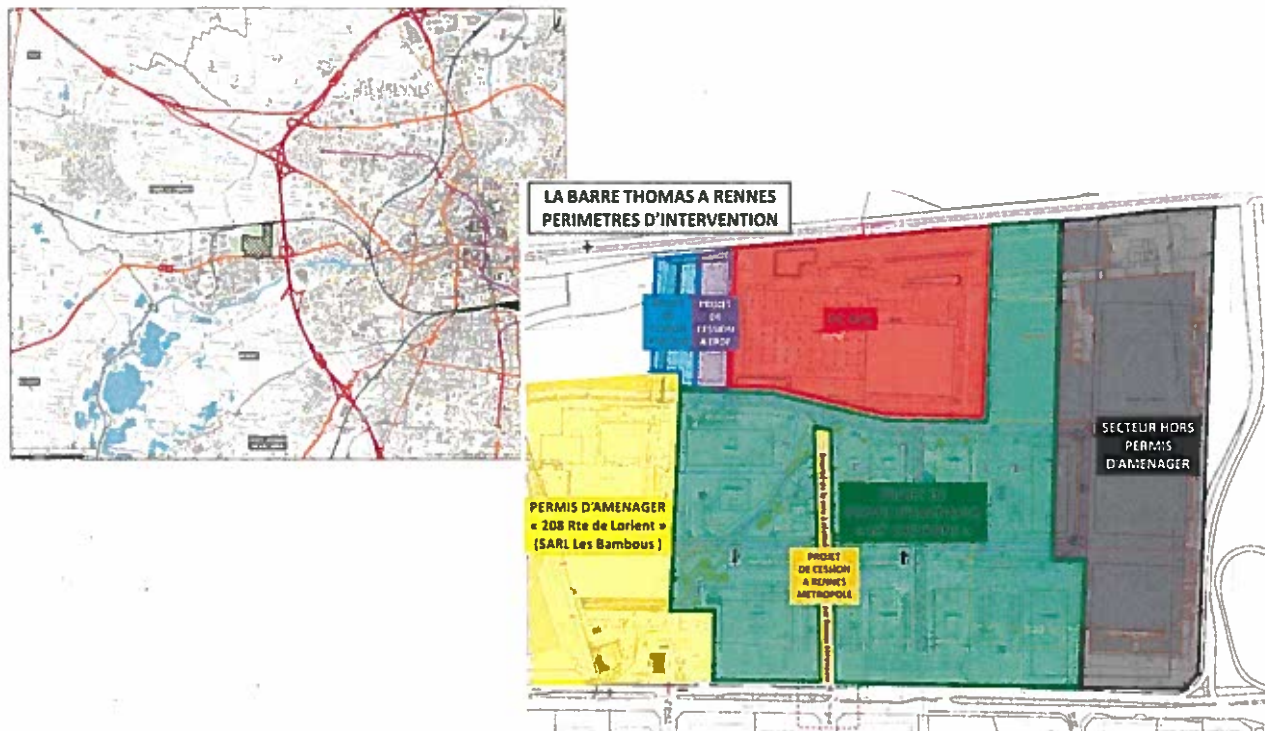
Il est situé à 3 km à l'Ouest du centre-ville de Rennes, dans la zone d'activités Ouest-Lorient, sur un site appartenant à l'entreprise Cooper Standard France¹. Il est limité, au Nord, par la voie de chemin de fer Paris-Brest, et au Sud, par la route de Lorient (RN 24), à proximité immédiate de la rocade² (RN 136) de Rennes.

Ce projet s'inscrit dans un programme de travaux plus large comprenant également :

- . le projet de création d'un poste source d'ERDF qui viendra alimenter la 2^{ème} ligne de métro,
- . un futur permis d'aménager, à l'Est du présent projet,
- . le lotissement « Les Bambous » (environ 6 ha), en cours d'aménagement, à l'Ouest,
- . l'extension de l'activité « anti-vibratoire » de la société Cooper Standard, dite « usine AVS ».

Ce programme de travaux comporte également la réalisation, par Rennes-Métropole, d'une voirie, Nord-Sud, au centre du projet de lotissement des Chevrons, débouchant sur un carrefour à aménager sur la route de Lorient (dans le prolongement de la rue Jean Le Hô).

Le site de la Barre Thomas (en vert) et le projet (hachuré noir)



Le site du permis d'aménager « Les Chevrons » (en vert)

- 1 La société Cooper Standard France est spécialisée dans la fabrication de pièces en élastomères et thermoplastiques pour l'industrie automobile.
- 2 Parfois appelée « périphérique » dans l'étude d'impact.

Cette voie centrale constituera l'entrée principale du projet de lotissement « Les Chevrons ». Une seconde entrée est programmée à l'ouest du projet, à partir d'un barreau qui rejoindra la rue Léon Berthault au nord-ouest du projet. Le dossier évoque une troisième entrée possible depuis une rue nouvellement créée au droit du lotissement « les Bambous », la rue Nikola Tesla.

L'ensemble du lotissement sera organisé autour de 2 axes centraux, Nord-sud et Est-Ouest. Les constructions seront disposées perpendiculairement à la route de Lorient. La typologie des bâtiments reprendra les profils de bâtiments de type industriel : de grandes halles avec une couverture à 2 pentes. De nouvelles voies découpant l'espace de façon orthogonale seront créées et permettront une circulation en boucle et à double sens. Les stationnements seront positionnés le long des voies et entre les constructions. Un mail piéton/cycliste surligné d'espaces verts sera aménagé parallèlement à la voie principale.

Le phasage des travaux est complexe du fait de la concomitance entre les travaux d'aménagement, notamment de la voie centrale et du carrefour, et du maintien de l'activité de Cooper Standard dans les halls de production actuels jusqu'à son transfert total dans l'usine AVS (en janvier 2018).

Le site du projet est déjà fortement imperméabilisé (sur environ 80% de sa surface). Son exutoire est La Vilaine qui s'écoule à moins de 250 m au Sud, via un dalot situé sous la route de Lorient. Il comprend des habitats artificialisés et une mare de 600 m² alimentée par un ruisseau relictuel³, en partie busé. Il n'affecte aucune zone naturelle protégée, ne présente pas de connexion écologique avec des sites de protection Natura 2000.

Situé au sein d'une zone industrielle qui, depuis le début des années 1950⁴, a connu de nombreuses modifications, il est notamment potentiellement concerné par une pollution des sols, mais aussi par de fortes nuisances sonores (issues du trafic très dense sur les RN 24 et 136 et du passage des trains à proximité) et sur le risque d'inondation par remontée de nappe. Il est, par contre, situé en dehors des limites du plan de prévention du risque d'inondation (PPRi) du bassin de la Vilaine en région rennaise, Ille et Ilet.

L'habitation la plus proche se situe à moins de 50 m au nord de l'autre côté de la voie ferrée.

1.2 Procédures relatives au projet et articulation du projet avec les documents de planification

Le projet est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Au plan local d'urbanisme (PLU) de Rennes, dont la dernière modification a été approuvée le 21 janvier 2016, l'aire d'étude est localisée en zone UI, dévolue notamment aux activités. Un emplacement y est réservé pour la réalisation du barreau de raccordement à la rue Léon Berthault.

Le projet est intégré au secteur situé à l'entrée de l'agglomération rennaise appelée « Porte de Lorient », et identifié comme « site privilégié de renouvellement urbain pour l'activité » au schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de Rennes, dont la révision a été approuvée le 29 mai 2015.

La gestion des eaux pluviales du projet est en cohérence avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne ainsi que le schéma

3 Un milieu relictuel est un fragment (reliquat) de paysage, d'écosystème ou d'habitat de taille restreinte (éventuellement protégé) dans lequel les espèces animales peuvent encore se développer.

4 Ouverture de la 1ère usine sous-traitante de Citroën en 1953.

d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Vilaine notamment par la prise en compte d'un débit de rejet des eaux pluviales dans le milieu naturel calculé à 3 l/s/ha pour une pluie d'occurrence décennale.

2. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

2.1 Qualité formelle du dossier

Le dossier comporte une étude d'impact, datée du 30 juin 2016, valant document d'incidence « loi sur l'eau » et évaluation des incidences « Natura 2000 », intitulée « Aménagement du site de La Barre Thomas », un résumé non technique, une note de présentation, un cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales ainsi que divers plans.

L'étude d'impact comprend des éléments relatifs au bruit (annexes 1 et 2) ainsi qu'un rapport de synthèse de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables (annexe 3) et un rapport sur les déplacements (annexe 4). Les noms et qualités précises et complètes de ses auteurs et de ceux des études qui ont contribué à sa réalisation ne sont pas tous mentionnés, ce qui ne permet pas de s'assurer de leur compétence pour réaliser les études et en analyser les résultats.

L'Ae recommande par conséquent d'apporter ces précisions.

L'étude d'impact est particulièrement ambiguë. Son intitulé et la présentation du projet qui y est faite prêtent à confusion car elle porte en réalité sur le projet de lotissement objet du permis d'aménager présenté. Ce lotissement y est appelé, de façon indifférenciée, « Les Chevrons » ou « La Barre Thomas » alors que le site de La Barre Thomas, tel qu'il est connu à ce jour, est plus large que le périmètre du permis d'aménager ce lotissement. Par ailleurs, l'« aire d'étude », telle que définie dans l'étude d'impact, porte sur le lotissement des Chevrons, la voirie centrale et l'intersection avec la RN 24 permettant l'accès à celui-ci. Ces 3 éléments ont un lien fonctionnel et constituent de fait un seul et même projet.

Le lotissement des Chevrons se compose de 9 lots qu'il est difficile de repérer en termes de numérotation (de 2 à 10 dans l'étude d'impact et de 1 à 9 dans les plans séparés ?) et de spatialisation (plan illisible en page 19 de l'étude d'impact).

Plusieurs acronymes ne sont pas explicités.

Enfin, les plans ne sont pas toujours bien légendés, toutes les rues citées (Nikola Tesla, Joseph Cugnot...) ne sont pas localisées. Plusieurs figures (cf chapitre sur les réseaux de transport et de déplacements) ne sont pas commentées.

L'Ae recommande de reprendre ces points afin de permettre une bonne compréhension du projet et des analyses dont il a fait l'objet.

D'une façon générale, l'étude d'impact s'emploie à démontrer le respect de la réglementation sans toutefois apporter les éléments justifiant l'absence d'incidences résiduelles notables, comme la démarche d'évaluation environnementale le demande.

Une relecture attentive de l'étude d'impact permettra notamment de corriger quelques coquilles (RN 24 et non 124 par exemple).

Le résumé non technique est présenté de façon séparée et reprend, avec les mêmes imprécisions, les différents éléments de l'étude d'impact.

2.2 Qualité de l'analyse

L'étude d'impact du projet, qui concourt à la réalisation d'un programme de travaux plus large dont la réalisation est échelonnée dans le temps, doit comporter une appréciation des impacts

de l'ensemble du programme, conformément à l'article R 122-5 II – 12° du code de l'environnement⁵. Dans la mesure où le projet pris en compte correspond au seul lotissement des Chevrons et que l'aire d'étude (de l'étude d'impact) n'est élargie qu'à la voie centrale et au carrefour sur la RN 24, les échelles d'analyse utilisées dans l'étude d'impact ne sont pas les bonnes et ne permettent pas de vérifier et analyser les éventuelles interactions des différents projets entre eux. Bien que l'étude d'impact comporte un chapitre intitulé « Appréciation des impacts du programme (de travaux) »⁶, le contenu de celui-ci n'apporte aucun élément d'analyse sur l'état initial à l'échelle de ce programme ni sur ses principaux impacts.

L'Ae recommande de prendre en compte les bonnes échelles pour établir l'état initial correspondant afin de pouvoir mesurer les impacts du programme de travaux.

Le projet s'intègre dans un vaste contexte de renouvellement urbain. L'étude d'impact répertorie dans un tableau les différents projets connus⁷ avec lesquels les effets du projet sont susceptibles de se cumuler. Seules 4 opérations⁸, situées dans un rayon d'1,5 km autour du projet, sont retenues, et seulement en ce qui concerne la problématique des déplacements. L'étude ne démontre pas en quoi d'autres thématiques (liées par exemple à la capacité de la station d'épuration de Beaurade, à la qualité des eaux, etc.) seraient ou non concernées par ces cumuls d'effets.

Le cumul des effets des projets en cours de réalisation n'ayant pas fait l'objet d'un avis de l'Ae, ou à l'étude, est également à prendre en compte dans l'étude d'impact de façon à pouvoir apprécier la qualité de la démarche d'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'Ae recommande de justifier les choix pris concernant les effets cumulés et les cumuls d'effets.

Dans l'état initial, l'étude d'impact liste les établissements industriels situés à proximité du site d'implantation du lotissement mais ne tire pas de conclusion quant à un éventuel risque. Il en est de même concernant le risque lié au transport de matières dangereuses. Pour ce qui est du risque de pollution des sols, elle présente une synthèse de 8 études réalisées par les exploitants successifs du site depuis 1999, en fait une synthèse (1 page) pour les lots 1 à 7, et conclut que les lots concernés (initialement 9 ?) par le permis d'aménager le lotissement des Chevrons ne présentent pas de pollution ; elle précise que le lot 1, qui concentre les principales sources de pollution des sols⁹ et des eaux souterraines¹⁰, ne fait pas partie du présent permis d'aménager. Elle renvoie aux opérations de dépollution que Standard Cooper doit mettre en œuvre dans le cadre de la cessation de son activité.

L'Ae recommande d'assurer la cohérence des éléments fournis et d'annexer les résultats des différentes études réalisées sur la pollution des sols, afin de pouvoir justifier, dans le corps de l'étude d'impact, les conclusions qui en découlent et de prévoir d'éventuelles mesures de suivi.

En l'absence d'étude spécifique, le débit de fuite maximal a été fixé à 3l/s/ha pour une pluie décennale. Or, aucun ouvrage de régulation des eaux pluviales n'est fonctionnel sur le site en cas d'épisodes pluvieux importants.

5 Issu du décret du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

6 Pages 134 et 135 de l'étude d'impact.

7 Les projets connus, au sens réglementaire, sont notamment ceux pour lesquels un avis de l'Ae a été rendu et publié.

8 Il s'agit des ZAC de La Courrouze, en cours d'aménagement, de l'Ilôt de l'Octroi, Claude Bernard/Alexandre Duval et de la Mabilais.

9 Par les composés organo-halogénés volatiles (COHV).

10 Principalement par le trichloroéthylène (TCE).

L'Ae recommande de vérifier les conséquences de tels épisodes et de prévoir les mesures nécessaires.

L'étude de déplacement date de 2009 sur la base d'une enquête réalisée en 2007 sur la RN 24 par direction régionale de l'Equipement. Une actualisation des données de trafic aux heures de pointe du matin et du soir est proposée par extrapolation, conduisant à une faible augmentation du trafic (environ 3 % entre 2007 et 2015 ans), sans préciser comment et quels projets d'aménagement en cours et/ou à proximité du site actuel de La Barre Thomas ont été pris en compte dans cette estimation. L'étude d'impact ne précise par ailleurs pas si les incidences du programme de travaux sont cohérentes avec le schéma de desserte et de voirie identifié lors des études menées par l'Etat sur l'aménagement lourd de la RN 24 dans la traversée de la zone d'activité Ouest.

L'Ae recommande de préciser ces points et de démontrer l'absence d'incidence du projet sur la fluidité de la route de Lorient.

Le maître d'ouvrage identifie, selon les résultats de l'étude de faisabilité sur les énergies renouvelables, 3 sources d'énergie¹¹ qu'il juge adaptées au site, notamment en fonction du retour sur investissement (de 4 à 8 ans), et qui nécessitent d'avoir recours à des énergies d'appoint comme le gaz et l'électricité. A ce stade du dossier, le maître d'ouvrage ne se détermine pas dans son choix.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'étude d'impact en se déterminant sur le choix d'une énergie renouvelable, lui permettant de prendre en compte les contraintes techniques de construction qui s'imposent.

L'étude d'impact ne détaille pas la phase des travaux préparatoires à la réalisation du projet (estimation des volumes de déchets et des déblais à transporter, détermination des filières de recyclage, etc.). Elle ne fait pas davantage part des incidences éventuelles liées à la déconstruction et à la dépollution des sites adjacents.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur ce point.

3. Prise en compte de l'environnement

Au regard du type de projet et de son implantation d'une part et des éléments d'analyse de l'étude d'impact d'autre part, les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae portent sur :

- . la qualité des eaux de ruissellement rejetés dans La Vilaine,
- . la pollution des sols et des eaux souterraines,
- . les déplacements.

Les différentes imprécisions de l'étude d'impact mentionnées précédemment ne permettent pas d'attester de la bonne prise en compte de l'environnement.

Le Préfet de région,
Autorité environnementale,
pour le Préfet et par délégation,

Pour le Directeur régional
Le Directeur adjoint

Patrick SEAC'H

¹¹ . Pompes à chaleur à absorption gaz, à chaleur géothermique et à chaleur aérothermique avec compression électrique.