



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 04 FEV. 2014

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
portant sur le projet de réaménagement de la rue de l'Alma
présenté par la communauté d'agglomération de Rennes (Rennes Métropole)
sur la commune de RENNES (35)
reçu le 04 décembre 2013

Préambule

Après examen préalable au cas par cas au titre de la rubrique 6°d) « Infrastructures – Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 km », le projet de réaménagement de la rue de l'Alma, dans sa section comprise entre la rue Ginguéné et le boulevard Clémenceau, a été soumis à étude d'impact par arrêté préfectoral en date du 27 août 2013.

Par courrier reçu le 04 décembre 2013, l'Autorité environnementale (Ae) a été saisie pour avis du dossier relatif au réaménagement de cette section de la rue de l'Alma sur la commune de Rennes, en Ille-et-Vilaine.

Selon l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'Ae donne son avis sur le projet dans les deux mois suivant sa réception. Selon l'article R. 122-6 du même code, l'autorité administrative compétente pour formuler cet avis est le préfet de Région.

L'Ae a consulté l'Agence régionale de santé (ARS) ainsi que le préfet d'Ille-et-Vilaine au titre de ses attributions en matière d'environnement, par courriers en date du 10 décembre 2013.

Le présent avis porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact, qui fait office d'évaluation environnementale, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il sera transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier.

Résumé de l'avis

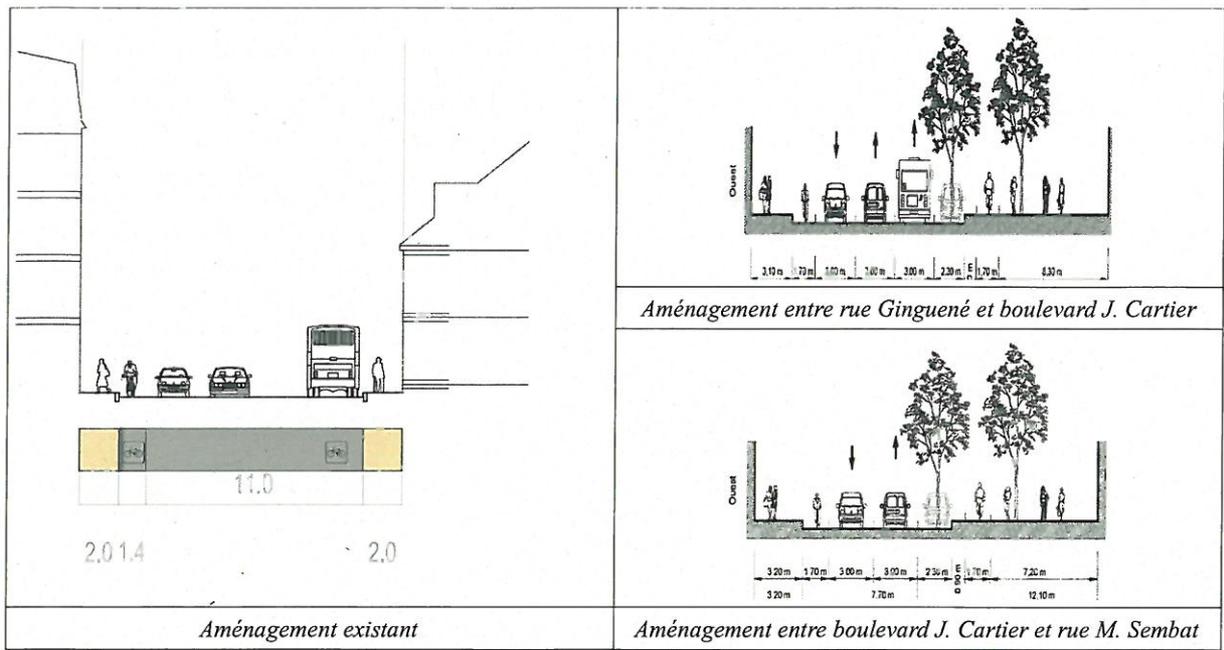
Largement influencé par divers projets urbains¹ en cours ou prévus et notamment en lien avec les nouveaux programmes de zones d'aménagement concerté (ZAC) environnant, la ville de Rennes prévoit le réaménagement de la rue de l'Alma afin de répondre aux attentes fonctionnelles des différents modes de déplacement qui y sont liés en développant des modes alternatifs performants et sécurisés tout en assurant l'intégration urbaine d'un axe d'entrée de ville de qualité.

En s'inscrivant dans le renouvellement urbain du secteur, il s'agit donc de requalifier la rue de l'Alma et ses abords dans le cadre d'une intervention globale sur l'espace public et sur le bâti, en accroche avec l'ensemble du quartier Sud-gare et plus largement dans le Projet Urbain 2015 détaillant les grandes orientations qui dessineront la ville de demain. Ce projet d'aménagement de la rue de l'Alma est directement lié à la réalisation d'un programme de travaux, échelonnés dans le temps, dont il fait partie.

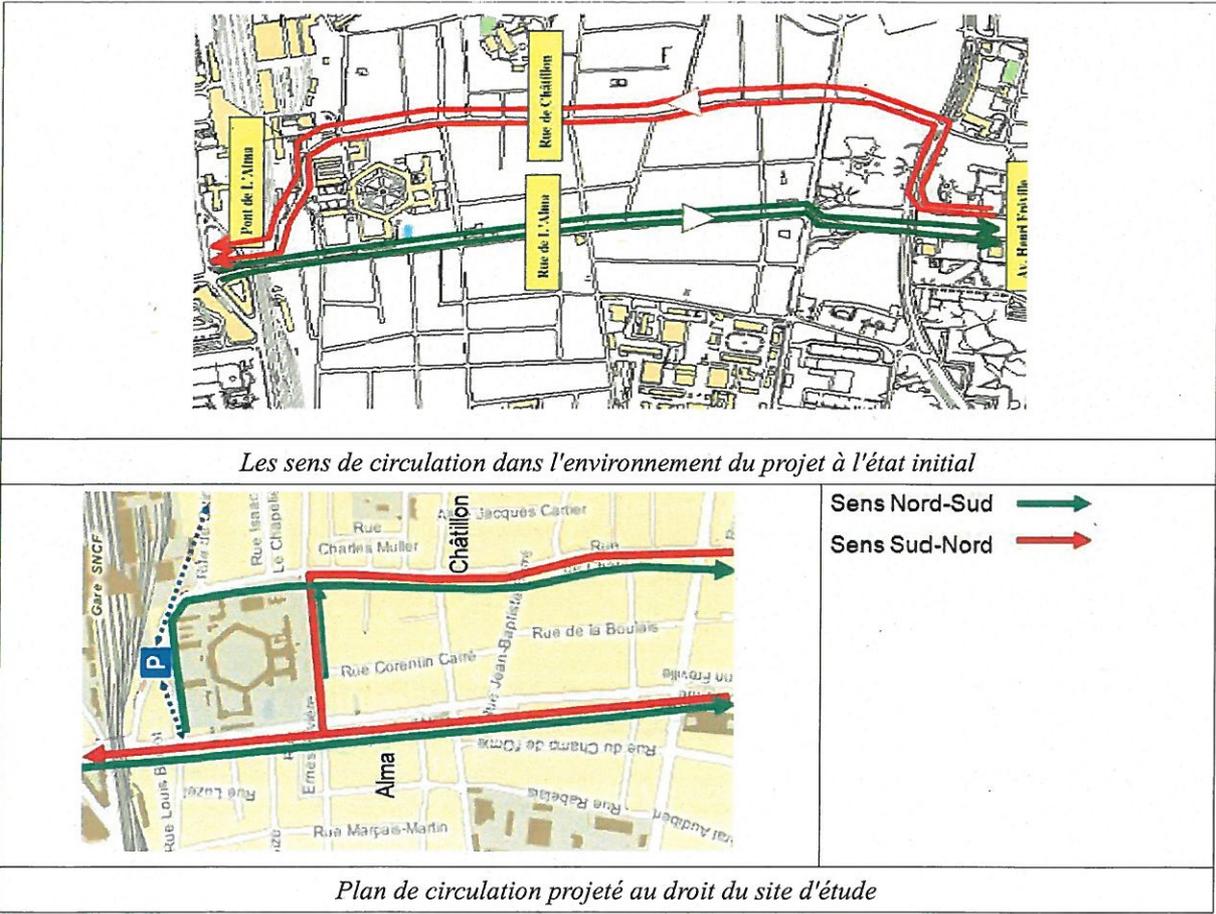
D'une manière générale, les choix opérés pour retenir le parti d'aménagement sélectionné (élargissement de la voie, mise en double sens, création d'un mail arboré, sites propres bus et cycles) ont correctement pris en compte les enjeux environnementaux du secteur.

Afin de pleinement s'assurer de la pertinence de l'analyse menée et des mesures retenues, il conviendra de compléter l'étude d'impact sur certains points (hypothèses de trafic, impact de la modification des conditions de circulation à plus large échelle résultant notamment de la mise en double sens et de l'augmentation des trafics de desserte vers la gare et EuroRennes, mesures de suivi) ainsi que par l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme, y compris en phase chantier.

¹ ZAC EuroRennes, PEM, ligne B du métro ; ZAC rue de l'Alma ; ZAC Rabelais-Rouault ; aménagement paysager avenue de Fréville ; mise en double sens de la rue de Châtillon.



Le projet de ZAC EuroRennes, indissociable de la création du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare de Rennes, lui même lié à l'arrivée de la ligne ferroviaire à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) et à la création de la seconde ligne de métro, induit la mise en double sens de circulation de la rue de l'Alma ainsi que de la rue parallèle à l'Est (rue de Châtillon). Le plan de circulation s'en trouve alors sensiblement modifié.



L'Ae note que le projet appartient manifestement à un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps. *L'Ae recommande donc que l'étude d'impact comprenne une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.*

2 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

2.1 Qualité du dossier

Le dossier est composé d'une étude d'impact et de ses différentes annexes² accompagnée d'un volet « résumé non technique ». Ce dossier est bien présenté, clair, lisible et bien illustré. Le résumé non technique est exhaustif et compréhensible ce qui permet de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues et détaillées dans l'étude. Cette dernière est globalement conforme aux exigences réglementaires en vigueur.

2.2 Qualité de l'analyse

L'analyse réalisée est proportionnée aux enjeux du secteur et assure la bonne mise en évidence hiérarchisée de ceux-ci.

L'état initial est déjà totalement urbanisé et ne présente pas d'enjeu écologique majeur. L'absence de zone humide dans le périmètre est affirmée sur la base d'un inventaire réalisé en 2006. Or, depuis, un arrêté ministériel en date du 24 juin 2008 et modifié par arrêté du 1^{er} octobre 2009, a précisé les critères de définition et de délimitation des zones humides en les étendant sensiblement. *Il appartiendra donc au porteur de projet de s'assurer et de justifier que l'absence d'actualisation n'est pas de nature à fragiliser juridiquement la procédure.*

Dans la logique de l'évaluation environnementale, la conception intrinsèque du projet a conduit à réduire voire éviter les impacts. L'absence de recours à des mesures compensatoires en tant que telles n'exclut pas pour autant de présenter les effets attendus ainsi que les modalités de leur suivi et de celui des mesures d'évitement et/ou de réduction correspondantes y compris en phase travaux. Il conviendra de préciser, par exemple, que la vérification, après travaux, des niveaux sonores proposée sera réalisée.

Le réaménagement de cette voie artérielle, en permettant la circulation à double sens, est susceptible d'avoir des incidences notables sur la circulation à une échelle plus large que le quartier, notamment de façon cumulative avec d'autres projets d'aménagement liés (doublement de la fréquentation de la gare SNCF entre 2007 et 2020 avec une augmentation de 55 % de l'accès en voiture et l'accessibilité automobile quasi exclusive par le sud, nouveaux logements et commerces des ZAC Alma et Rabelais-Rouault, ...), *l'Ae considère comme indispensable d'intégrer à l'étude d'impact la présentation synthétique des études menées à une plus large échelle telles que celles réalisées dans le cadre des missions d'aide au maître d'ouvrage dans le choix du plan de circulation et l'organisation du réseau de transports collectifs. Il conviendra également de préciser si les hypothèses de trafic retenues³ prennent ou non en compte les incidences des projets d'aménagement mentionnés supra ainsi que ceux plus éloignés tels que l'extension et le réaménagement du centre commercial Alma situé au sud de la voie.*

Cet aspect est d'autant plus important qu'il conditionne l'analyse présentée des impacts du projet (émissions atmosphériques, émissions sonores, commodités de déplacement, ...).

2 Document d'étude de l'aménagement ; Mesures acoustiques ; Note de synthèse du test d'un scénario d'aménagement des voies et des carrefours d'un secteur ; Recensements des chantiers et des axes à protéger à l'échelle de la ville entre 2013 et 2020 ; Schéma de méthodologie de coordination des maîtrises d'ouvrage dans le cadre du projet de ZAC Euro Rennes.

3 Données de trafic issues du scénario Isly (horizon 2020).

Le dossier présente, de façon satisfaisante, d'une part, la comparaison entre les différents scénarios étudiés accompagnée de la justification du choix du parti d'aménagement et, d'autre part, la compatibilité du projet avec les divers schémas, plans et programmes liés⁴.

3 Prise en compte de l'environnement par le projet

3.1 La gestion des déplacements et les enjeux urbains

A l'échelle du quartier, l'élaboration du projet résulte de l'aboutissement d'un long travail de consultations et de concertations ayant conduit, par améliorations successives du projet, à retenir la meilleure adéquation entre les différents intérêts. La conception a intégré les enjeux liés aux différentes opérations du programme de travaux (desserte du PEM, nouvelle attractivité due à la création de différentes ZAC, liaison inter-quartiers, ...).

L'Ae souligne l'attention particulière portée à chaque usager de la voie (piste cyclable éloignée des places de stationnement, bus en site propre, mise en accessibilité des espaces publics, ...).

Cette mise en avant des modes de déplacement doux et actifs permet de privilégier les économies d'énergie et la préservation des ressources tout en limitant les émissions atmosphériques.

L'Ae souligne également l'intégration au projet du réseau de chaleur de la ZAC EuroRennes afin de permettre le raccordement de la majeure partie des programmes des ZAC de la rue de l'Alma et Rabelais-Rouault à ce mode énergétique.

Au vu de l'accroissement de l'ordre de 30 % de la consommation électrique en phase d'exploitation, il conviendrait néanmoins d'étayer la présentation des effets attendus du choix d'« *un système d'éclairage public orienté vers les économies d'énergies* ».

3.2 La préservation du paysage, des milieux naturels et de la ressource en eau

La conception paysagère de l'aménagement (placettes urbaines, mail arboré) participe à la qualité de son insertion urbaine ainsi qu'à l'amélioration de la prise en compte des milieux naturels voire de la biodiversité en ville. La mesure proposée pour prévenir les émissions de pollen⁵ est toutefois susceptible de l'amoindrir et le choix de l'essence d'arbre dominante⁶ peut paraître surprenante au vu de « *l'attention particulière portée sur l'essence quant au phénomène d'allergie au pollen* ». ***Il sera donc pertinent de parfaire l'appréhension de cet aspect en en complétant la description (justification du choix des variétés de végétaux plantés, modalités d'entretien des espaces verts, ...).***

L'Ae souligne la mise en place d'un réseau séparatif de collecte des eaux pluviales qui améliorera l'état initial. ***Il conviendra néanmoins d'argumenter et de justifier davantage l'adaptation des valeurs des débits spécifiques de rejet d'eau pluviale tolérée par le SDAGE sous certaines conditions ainsi que de faire le lien avec les enjeux et objectifs du SAGE***⁷.

4 Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Pays de Rennes approuvé le 18/12/2007 ; Plan local d'urbanisme (PLU) de Rennes approuvé le 17/05/2004 ; Plan de déplacement urbain (PDU) de Rennes Métropole 2007-2017 ; Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne 2010-2015.

5 Taille régulière empêchant les fleurs d'apparaître

6 65 noisetiers de Byzance

7 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Vilaine approuvé le 01/04/2003

3.3 La phase travaux

Les orientations retenues en phase chantier (maximaliser le réemploi et le recyclage de matériaux, limiter les déplacements des engins, maintenir des conditions de circulation correctes et acceptables en particulier pour les bus et cycles, limiter les émissions sonores et prévenir les envols de poussières ou les dégradations des revêtements des voies de circulation, veiller à la coordination entre chantiers, ...) renforcent la logique d'économie d'énergie et de préservation de la ressource d'une part, et, d'autre part, participent au respect de la commodité, de la sécurité et de la salubrité publiques.

L'Ae souligne les dispositions prises pour informer les usagers des conditions de circulation dans Rennes à court terme (semaine, mois) en ayant mis à disposition un site internet dédié depuis septembre 2013.

Le principe de coordination des travaux de la rue de l'Alma avec d'autres travaux est affirmé. *L'Ae recommande, pour une bonne information du public, de compléter l'étude d'impact avec un calendrier récapitulatif des différents chantiers -en cours et à venir- liés à la réalisation du programme de travaux ainsi que leurs impacts, directs et/ou indirects, temporaires et/ou définitifs, notamment sur le confort des usagers et des riverains.*

Pour le directeur régional
La directrice adjointe


Annick BONNEVILLE