



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 31 MAI 2017

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
relatif au projet d'aménagement d'un boulevard urbain
en bordure du domaine de la Prétais à Liffré (35)
– dossier reçu le 31 mars 2017 –

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courrier du 28 mars 2017, la SAS Lamotte Aménageur Lotisseur a saisi pour avis le préfet de Région, Autorité environnementale (Ae) du projet de création d'aménagement d'un boulevard urbain en bordure du domaine de la Prétais à Liffré.

A l'occasion de l'aménagement du lotissement dit du « Domaine de la Prétais », la commune de Liffré a souhaité que cette société prévoie une voirie inter-quartier afin de mettre en œuvre les orientations d'aménagement définies par le plan local d'urbanisme.

Le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre des articles R122-2 et R122-3 du code de l'environnement. Cette procédure s'est traduite par une décision de l'Ae du 7 août 2015, requérant la réalisation d'une étude d'impact, décision motivée par le risque d'impact de l'évolution du trafic dans ce secteur communal eu égard à la proximité du projet de lycée, et au contexte résidentiel local (famille, enfants...). Les articles R.122-5 et R.512-8 du code de l'environnement définissent le contenu de cette évaluation environnementale.

L'Ae a consulté l'Agence Régionale de la Santé le 10 avril 2017 et pris connaissance de son avis en date du 16 mai 2017.

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 à faciliter 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. 122-1-1 du code de l'environnement).

Le présent avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Synthèse de l'avis

Le projet d'aménagement d'un boulevard urbain en bordure du domaine de la Prétais dans la partie Sud de l'agglomération de Liffré, pôle structurant de bassin de vie du Pays de Rennes, servira le projet d'urbanisation défini par la révision généralisée du plan local d'urbanisme.

L'étude présentée aborde et traite de nombreuses thématiques. L'Ae relève que l'étude d'impact satisfaisante sur le périmètre restreint du projet est trop limitée quant aux incidences induites par les fonctions structurantes de ce boulevard en termes de déplacements, qu'il s'agisse de la recherche d'effets positifs comme l'offre de déplacements doux ou négatifs comme les nuisances sonores induites par le trafic sur les quartiers ouest en direction de l'autoroute A 84.

L'absence de présentation d'alternative et notamment de variante « sans aménagement » et l'insuffisance de la réponse aux exigences réglementaires en matière de conséquences sur l'urbanisation future sont de nature à obérer l'étude d'impact produite. Il convient d'y remédier en apportant les éléments adéquats suggérés dans le corps de l'avis.

L'Ae recommande en particulier :

- de mieux évaluer les nuisances induites dans les quartiers ouest en direction de l'échangeur autoroutier,
- de préciser le rôle structurant de cette voie et ses conséquences
- de mieux justifier certains choix et impacts notamment dans la construction du paysage urbain futur dont ce boulevard sera manifestement un élément important de manière à définir les mesures environnementales à prendre tant pour son aménagement que pour les opérations riveraines envisagées ultérieurement.

Avis détaillé

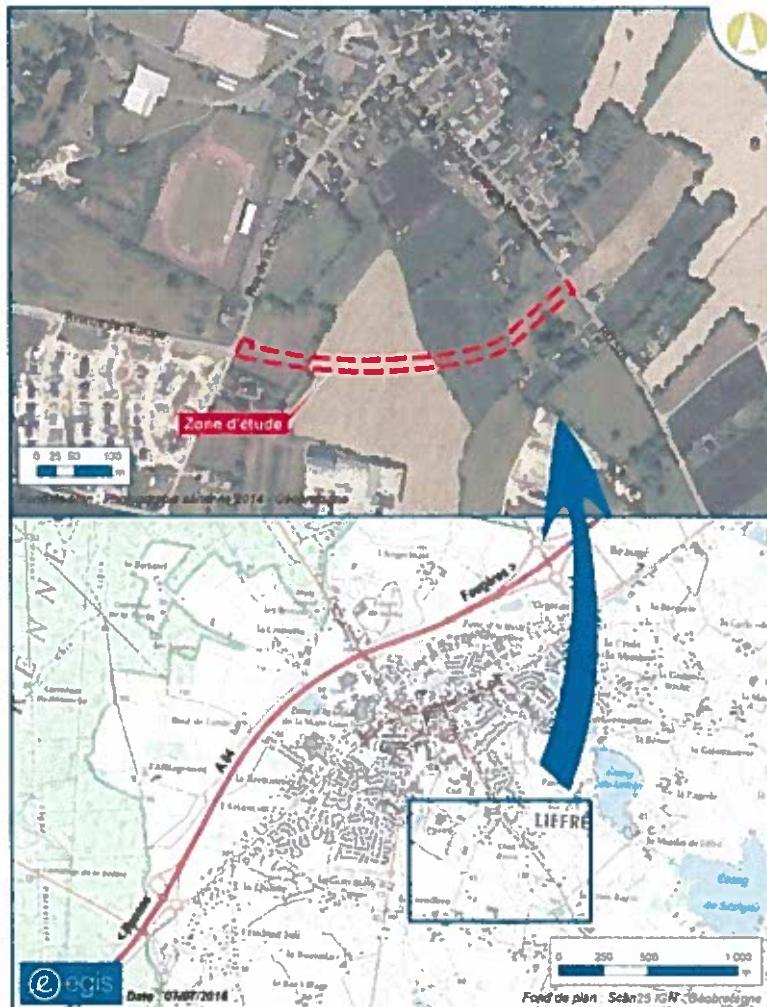
1. Présentation du projet, de son contexte et des enjeux environnementaux

1.1. Présentation du projet

Le projet consiste à créer un boulevard urbain d'environ 500 mètres de long dans la partie sud de Liffré appelée à un important développement urbain dont les principaux éléments sont la construction d'un lycée et plusieurs opérations d'aménagement et d'habitat .

Ce boulevard constituera le dernier maillon d'une liaison est-ouest entre la route de La Bouexière et l'A84 à l'ouest.

Plans de situation



Le projet se raccordera à l'avenue de L'Europe, à l'Ouest, construite pour la desserte de lotissements au sein desquels elle serpente .

L'emprise de ce boulevard, de 15m, assez faible, permettra d'intégrer une voie « douce » accessible aux piétons et cyclistes, côté sud, séparée de l'ouvrage principal par une noue végétalisée de 3 m de large. L'accotement nord de ce nouvel axe de circulation sera occupé par un merlon de 1 m de dénivelé, végétalisé.

Le dossier fourni est imprécis quant à l'aménagement des carrefours de raccordement, qui constituent pourtant des éléments majeurs quant à son attrait pour les automobilistes.

1.2. Programme de rattachement et procédures relatives au projet

L'espace zoné en UB et circonscrit par 2 routes, au Nord du projet, permettra l'aménagement du lotissement le « Domaine de la Prétais ». Le dossier indique tantôt qu'il s'agit d'une voie structurant la desserte sud de Liffré tantôt qu'elle est liée à l'aménagement de ce lotissement à la desserte duquel elle participe.

L'Ae recommande de lever cette ambiguïté de manière à identifier clairement quels sont les entités responsables de la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des impacts.

1.3. Principaux enjeux identifiés par l'Ae

La zone d'implantation n'affecte pas de milieux porteurs d'enjeux¹ environnementaux majeurs et ne générera pas d'effets directs importants à l'exception éventuelle du bruit pour les habitants du domaine de la Prétais et de son rôle important dans la structuration du paysage urbain à moyenne échéance.

La fonction même du boulevard est par contre susceptible d'induire un trafic supplémentaire sur les voies de liaison avec l'A 84 à l'ouest du projet et par conséquent de générer des nuisances pour les riverains de celles-ci.

Enfin, élément fort du développement d'une urbanisation projetée très importante (augmentation de 50 % de la population en 10 ans), ce boulevard participera selon sa conception et son aménagement soit à l'augmentation du trafic automobile soit à une certaine maîtrise de celle-ci. C'est un enjeu important du projet.

2. Qualité de l'évaluation environnementale

2.1. Qualité formelle du dossier

Le dossier présenté permet une lecture plutôt aisée et agréable du projet et de son évaluation. L'identité et la qualité des auteurs sont précisées et le résumé non technique est correctement placé en début de dossier. Il permet une compréhension des grandes lignes du projet tout à fait accessible par le grand public dès lors que des plans à une échelle adéquate lui seront associés.

Les mesures proposées, quant à elles, concernent principalement les effets temporaires du projet. Ses effets indirects sont moins faciles à appréhender notamment en raison de

¹ Du fait de leur nature, des espèces qu'ils abritent, ou encore de leur influence sur une trame verte et bleue locale

l'insuffisance de l'étude du trafic. Celle-ci se résume pratiquement à un état des lieux et à une projection de trafic, dont l'indépendance au projet pour ce qui concerne l'avenue Marguerite. Yourcenar, à l'ouest, semble en contradiction avec les objectifs affichés de réduction du trafic de transit dans le centre de Liffré.

L'absence d'éléments permettant d'étayer solidement ce résultat affecte la crédibilité de l'étude d'autant qu'elle est dépourvue de tout élément de nature à permettre aux habitants situés à proximité des voiries à l'ouest du futur boulevard d'apprécier correctement les nuisances (ou l'absence de nuisances) auxquelles ils seront exposés du fait d'un trafic accru de près de 60 %.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation environnementale par une analyse des effets du projet sur ces quartiers, indispensable à une juste appréciation par le public de ses incidences.

L'Ae recommande aussi de veiller à corriger le résumé non technique en fonction des recommandations formulées dans le présent avis .

2.2. Qualité de l'analyse

Le projet s'inscrit dans le contexte d'un document d'urbanisme qui espère un fort essor démographique, très supérieur à la croissance actuelle. L'évaluation environnementale du PLU a conduit l'autorité environnementale concernée (Mission Régionale de l'Ae) à recommander une meilleure justification de l'importance des surfaces ouvertes à l'urbanisation ainsi qu'une répartition plus équilibrée entre ouvertures immédiates (1AU) et différées (2AU) pour éviter la dispersion de l'urbanisation.

L'Ae recommande de considérer l'évaluation du projet de voirie à l'aune de la recommandation de la MRAe.

Sur le plan méthodologique :

- L'évaluation mentionne le recours à 2 périmètres d'étude, celui du projet et celui du territoire communal afin d'expertiser l'évolution du trafic. Cette double approche, effectivement judicieuse, n'a pas été appliquée à l'ensemble des enjeux. Ainsi, l'évolution des nuisances sonores est menée sur le seul tronçon à créer alors que cet impact pourra s'étendre au-delà de la nouvelle infrastructure.
- La prise en compte de la concentration des projets d'urbanisation nouvelle ou de constructions au Sud du centre-ville, dans le secteur du projet, n'est pas non plus totalement assumée dans l'étude d'impact alors que ce phénomène est susceptible de largement dimensionner les incidences potentielles du projet.
- Plus précisément, s'agissant d'un projet d'infrastructure routière, l'étude d'impact doit notamment comprendre une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation pour être conforme à la réglementation. Or, ces éléments spécifiques sont absents ou très dispersés dans le dossier présenté, en rendant l'appréciation extrêmement délicate.

Il n'est pas présenté d'alternatives au projet présenté. Si les contraintes locales (habitat, pièce d'eau, points de passages obligés) sont susceptibles de justifier le choix du tracé, le principe même d'une étude d'impact impose de les préciser et de justifier une absence d'alternative sur ce point.

Il n'en est pas de même pour le choix du profil en travers de la route ou de l'aménagement des carrefours. Le fait que l'étude ait été conduite en lien très étroit avec le lotissement ne peut

justifier l'absence de définition plus précise de ces aménagements ni de l'analyse des incidences directes ou indirectes de leur géométrie sur l'environnement, ni celle de variantes, comparées du point de vue de l'environnement en intégrant les différents aspects que peut avoir un tel boulevard dans le fonctionnement urbain à terme.

Enfin il est nécessaire que l'hypothèse « zéro » - sans aménagement- soit présentée de manière explicite pour servir de scénario de référence et mieux mettre en évidence les avantages et inconvénients de la solution retenue du point de vue de l'environnement (c.f . 2.1 ci-dessus).

L'Ae recommande de remédier à ces insuffisances de nature à ne pas obérer la validité de l'étude d'impact produite .

3. Prise en compte de l'environnement

La recommandation précédente doit être considérée comme un préalable à l'application des suivantes, formulées pour accompagner le porteur dans la réalisation d'une évaluation environnementale complétée, prenant en compte clairement les effets de cumul possibles entre le fonctionnement du lycée, la création des nouveaux lotissements, du secteur d'activité et d'habitat Sud-Ouest, susceptibles d'amplifier les déplacements Est-Ouest vers l'A84.

Nuisances sonores :

En l'absence d'études acoustiques basées sur les projections de trafic justifiées et de démonstration des effets dans les quartiers à l'ouest du projet il est impossible d'émettre un avis sur la prise en compte des effets du projet sur l'environnement dans ces secteurs.

L'Ae recommande de fournir les éléments utiles à l'appréciation de ces incidences, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction prises pour les pallier si nécessaire.

Trafic et Sécurité :

La sécurité, après réalisation de ce nouvel accès, n'apparaît pas explicitement comme un enjeu important dans le dossier présenté : seule la phase de construction de la voirie est invoquée à ce titre. La forte augmentation de trafic, à l'horizon 2038, durée d'application du nouveau PLU, sur l'avenue résidentielle de l'Europe est relativisée puisque qualifiée de « faible » alors que les simulations indiquent une progression de 50 %.

Le dossier mentionne l'aménagement des entrées de ville, éléments paysagers et sécuritaires, non véritablement décrits alors qu'ils peuvent influencer positivement ou négativement sur la sécurité des usagers ou résidents (ralentissements, pertes de visibilité sur les giratoires...). Le dossier fait aussi état d'une limitation de la vitesse à 50 km/h sans justifier la suffisance de ce seuil pour la maîtrise des risques.

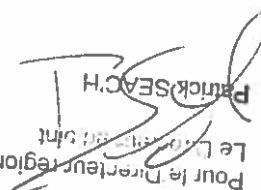
Enfin, la création d'un nouvel axe routier, servant aussi les déplacements doux, génère potentiellement des effets positifs et négatifs pour ce type d'usage : la pratique du vélo mérite une évaluation plus large dans la mesure où les itinéraires communaux encore fragmentaires, ne permettent pas de construire un cheminement utile et sûr pour ce public dont l'accidentologie reste un sujet de préoccupation nationale. Le dossier fait état d'un dimensionnement plutôt réduit de l'espace affecté à ces modes de déplacement, appréciation que l'Ae partage, tout en prenant note que cet équipement prendra place dans un réseau en développement ce qui est un point positif. D'une façon plus générale l'ambition attachée à cette voie probablement assez peu confortable tant pour les piétons que pour les deux roues mériterait d'être précisée et la réponse apportée par le projet évaluée

L'Ae recommande de préciser la nature et l'efficacité des aménagements susceptibles d'influer sur la circulation et la sécurité (entrées de ville), de justifier et ajuster le cas échéant l'efficacité des mesures de réduction de la vitesse de circulation et de procéder à l'évaluation de la sécurité de la pratique du vélo.

Mesures de suivi :

L'évaluation ne propose pas de mesures de suivi pour les enjeux de la maîtrise des nuisances et de la préservation de la sécurité.

L'Ae recommande de prévoir les suivis de l'ambiance acoustique et de l'évolution du trafic, en mesure de cerner les effets de pics journaliers.


Patrick SEACH
Le Directeur régional
Pour le Directeur régional