



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE REGION BRETAGNE

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de Bretagne

Rennes, le 15 MAI 2010

Autorité Environnementale

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le projet de RENNES Métropole
relatif à l'aménagement de la section Lenoir-Beaulieu
de l'axe est/ouest
pour la restructuration des échanges sur la commune de
RENNES

Projet reçu le 15 Mars 2010

Présentation du projet

Le projet est présenté par Rennes Métropole.

L'axe Est-Ouest est une infrastructure de transports en commun en site propre. L'opération globale engagée en 1996 a comme principaux objectifs une amélioration de l'accessibilité au centre ville de Rennes, et une amélioration du cadre de vie. Une première tranche a été réalisée par tronçons sur les communes de Rennes et de Cesson-Sévigné. La section Lenoir-Beaulieu, objet de ce dossier, constitue une première phase de l'aménagement de la deuxième tranche. Par ailleurs, l'aménagement de cet axe Est-Ouest s'imbrique, selon l'étude, dans plusieurs opérations telles que les projets de pont Chardonnet (ou Moulin de Joué) sur la Vilaine, et la ZAC Baud-Chardonnet.

Selon l'étude, les caractéristiques principales de la section Lenoir-Beaulieu sont :

- réalisation d'un site propre avec une voie pour chaque sens réservée aux transports en commun sur 2,4 km, et reliant le site et les aménagements de la première tranche
- circulation des autres véhicules sur une seule voie par sens
- continuité des voies cyclables
- larges trottoirs aménagés
- réalisation d'un parking relais et de stationnements longitudinaux (environ 600 places au total)

**Présent
pour
l'avenir**

- aménagement des carrefours assurant la priorité aux bus empruntant le site propre
- réalisation d'une voirie routière permettant l'accès au parking relais.

Ces travaux sont réalisés dans les emprises actuelles de la voirie publique. Ils ont pour vocation de transformer un axe routier coupant la ville en deux, en boulevard urbain desservant et reliant les quartiers riverains. Ainsi, l'aménagement devrait :

- valoriser la perception des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière,
- faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs,
- améliorer leur performance par rapport à la circulation automobile.

Cadre juridique

Conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement, ce projet est soumis à l'avis de l'autorité environnementale.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le projet.

Selon l'article R122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant sa réception. Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de région ; pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL.

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise à l'autorité environnementale.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 15 mars 2010.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, est inclus dans le dossier d'enquête publique.

Analyse de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

L'article R122-3 du code de l'environnement définit le contenu de l'étude d'impact.

L'étude d'impact présentée comprend les chapitres exigés par le code de l'environnement ainsi qu'un résumé non technique, et couvre l'ensemble des thèmes requis.

Il est fait référence à des textes, décrets notamment, désormais codifiés dans le code de l'environnement (par exemple ceux relatifs à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre : articles R 571-44 et s. Le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 est abrogé).

De nombreux plans (vues en coupe....) sont sans échelle, avec des légendes incomplètes, et/ou réduits exagérément. Leur compréhension en est rendue difficile. Ils devront être présentés de manière à faciliter leur lecture, en particulier par le public.

Etat initial

Même si l'aménagement projeté sera réalisé pour l'essentiel dans les emprises de l'infrastructure existante, concernant la faune et la flore, le diagnostic comporte essentiellement des généralités sans faire ressortir les éventuels enjeux par rapport au projet, notamment concernant le haut du talus des berges de la vilaine concerné par la réalisation du mur de

soutènement en gabion. En effet, les inventaires de terrain ne semblent pas avoir été effectués, en dehors de l'étude sur la qualité des arbres d'alignement.

Analyse des effets du projet sur l'environnement

- Le projet se situe en zone urbaine, et correspond à un réaménagement d'axe existant, en restant dans les limites actuelles de la voirie publique. De par ses objectifs, et les aménagements envisagés en vue notamment de favoriser les modes de déplacements doux, ce projet devrait participer également à re-qualifier les espaces concernés, et ainsi en améliorer la perception.
- Le dossier aborde les différentes thématiques au regard de l'enjeu « eau » : impact sur la ressource, gestion des eaux pluviales, traitement quantitatif et qualitatif. La situation du secteur est également abordée au regard de la problématique inondation. L'ensemble des aménagements projetés devra être strictement conforme aux dispositions du PPRI. Un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau est en cours d'instruction.
- Concernant les espaces boisés classés, zones humides, sites d'intérêt, le dossier en fait état (identification de deux zones boisées classées, et d'une zone humide dans la parcelle dite des Petites sœurs). Ces espaces ne seront pas impactés par le projet.

L'impact du projet sur les plantations est abordé : destruction de 1 000 arbres compensée par la plantation de 1 800 arbres dont les essences devront être sélectionnées avec pertinence au regard du milieu d'implantation, et des essences locales.

S'agissant des transports, le dossier aurait dû expliciter davantage les enjeux en termes environnementaux de l'intermodalité.

- **Concernant le bruit**, l'étude indique que l'aménagement de la voie de desserte du parc relais n'engendrera pas un impact sonore supérieur aux normes admissibles. Elle indique également qu'une amélioration des niveaux sonores est à attendre (jusqu'à moins 4 dB(A) de jour entre la rue Lenoir et le boulevard de Strasbourg) du fait de l'éloignement des sources de bruit des façades. Le gain serait limité à 1dB(A) entre le boulevard de Strasbourg et la rue du général Leclerc compte tenu que le projet n'éloigne pas les voies des façades. Aucun dispositif de protection acoustique n'est donc prévu. Toutefois, dans un objectif d'amélioration du cadre de vie des riverains, le maître d'ouvrage envisagera l'opportunité de mesures complémentaires (enrobé phonique par exemple).

Il y a cependant lieu de rappeler que les hypothèses retenues engagent le maître d'ouvrage, et que tout dépassement des seuils qui serait constaté ultérieurement entraînerait l'obligation de protection.

- **S'agissant de la faune et de la flore** : le projet ne peut être analysé précisément quant à ses éventuels effets sur la faune et la flore, par absence d'inventaires complets (berges de la Vilaine essentiellement).

- **Concernant le paysage et l'insertion du projet** : l'expression graphique des modalités d'insertion paysagère se limite aux abords immédiats du projet, et ne permet que trop partiellement de percevoir la réalité et la qualité potentielle des futurs aménagements décrits par le maître d'ouvrage. Ils auraient mérité un développement plus important notamment pour permettre au public une meilleure appréhension du projet, et de certains de ses points singuliers tels que le mur gabion, le parking relais, les différents carrefours dont le giratoire percé, etc.

- **Concernant la phase chantier**, l'étude aurait dû préciser la localisation des zones de stockage, même temporaire, des matériaux excédentaires sans se limiter à l'engagement d'imposer des dispositions spécifiques aux entreprises dans le cadre de la mise en place d'un cahier des clauses « environnement » de chantier.

Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique ne traite pas des effets potentiels de la phase travaux, de l'analyse des coûts collectifs, et des méthodes utilisées.

Dénomination des auteurs de l'étude

L'étude d'impact ne mentionne que la dénomination du bureau d'étude qui en est l'auteur. Elle doit comporter les noms de toutes les personnes physiques qui ont participé à sa rédaction.

Résumé de l'avis de l'autorité environnementale

D'une manière générale, l'étude d'impact comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement.

Ce projet, de par ses objectifs et les aménagements envisagés, devrait contribuer à améliorer sensiblement le fonctionnement urbain de cet axe, et participer à sa requalification, en particulier en améliorant sensiblement les modalités de déplacements alternatifs à la voiture particulière.

Sous réserve de ce qui est dit supra, le projet a identifié les principaux enjeux environnementaux, et les a traités. Toutefois, le maître d'ouvrage devra garantir qu'aucune espèce végétale ou animale protégée, rare ou menacée n'est susceptible d'être impactée par le projet y compris en phase travaux.

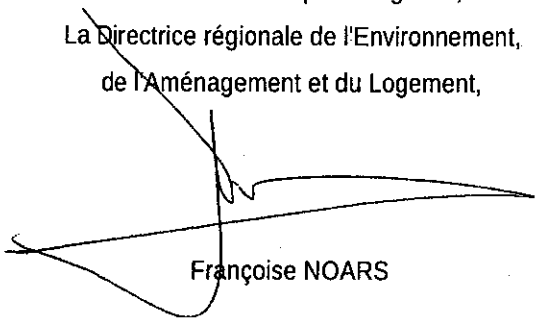
Les modalités d'insertion paysagère du projet auraient dû être davantage développées pour une meilleure compréhension du projet par un large public.

Le Préfet de région

Michel CADOT

Pour le Préfet et par délégation,

La Directrice régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement,



Françoise NOARS