

PREFECTURE REGION BRETAGNE

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

Rennes, le 21 MAI 2010

Autorité Environnementale

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
portant sur le projet de Z.A.C. « Baud-Chardonnet »
et le projet de pont « Chardonnet-Moulin de Joué »
situé à RENNES (35)

Présentation globale du projet

La commune de Rennes prévoit la création d'un nouveau quartier se développant à l'extrémité Est des quais de la Vilaine sur un site d'environ 34 hectares : la Z.A.C Baud Chardonnet.

La partie ouest du projet, occupant 30 hectares, est située au sud de la Vilaine, sur le site de la Z.I. du Chardonnet, installée au sein de la plaine de Baud. Environ la moitié est constituée de friches et de remblais. Subsistent quelques activités et entrepôts de stockage. On trouve aussi une quinzaine d'habitations de type pavillonnaire, ainsi que 80 parcelles de jardins familiaux.

La partie est du projet, représentant 4 hectares, est située au nord de la Vilaine, en continuité de l'université de Beaulieu. Cet îlot est constitué aujourd'hui d'un terrain pour les gens du voyage, d'une capacité de 40 emplacements-ménages. On trouve également quelques activités commerciales ainsi que 5 habitations, en bordure de l'avenue du Général Leclerc.

Le projet doit permettre la construction d'environ 2500 logements uniquement collectifs, avec 25% de logements sociaux, mais aussi des bureaux et des commerces. Plusieurs équipements publics sont programmés, dont une maison d'accueil pour personnes âgées, un groupe scolaire, une crèche, des locaux universitaires, un gymnase. Les éléments d'intérêt patrimonial : — l'ancien manoir de Baud et quelques parties de l'usine de la soie (ateliers, séchoirs, château d'eau) — seront conservés et restructurés.

Le projet va générer de nouveaux flux de circulation qui nécessiteront notamment la construction d'un pont sur la Vilaine, appelé soit pont « Chardonnet », soit pont « Moulin de Joué », selon les dossiers. Par commodité, il sera désigné dans le présent avis sous le vocable pont « Chardonnet-Moulin de Joué ». Les différents maîtres d'ouvrage sont invités à harmoniser son appellation. L'ouvrage sera dimensionné à trois voies de circulation, dont une en direction de la ZAC et deux en sortie, complétées par deux pistes cyclables et des trottoirs. Les bus bénéficieront d'une voie dédiée. En cas d'augmentation conséquente du flux automobile, l'ouvrage pourra évoluer vers une configuration à quatre voies de circulation par réduction de la largeur des trottoirs. Il sera raccordé à l'avenue François Château par un futur rond-point dans le prolongement de la rue Moulin de Joué.

A terme, c'est tout le secteur, dont la superficie totale est de l'ordre de 60 hectares, qui sera aménagé. Un viaduc sur l'emprise ferroviaire, ainsi qu'un deuxième pont sur la Vilaine (pont des Préales) seront construits. Des passerelles piétonnes sont également envisagées au-dessus de la Vilaine. Le quartier sera desservi par le réseau de bus qui sera raccordé ensuite à l'axe-est-ouest (2^e tranche avenue François Château) et à l'axe des gares.

Cadre juridique

Compte-tenu de son importance et de ses incidences possibles sur l'environnement, le projet est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

Dans la note introductive du dossier d'enquête publique relatif au pont de franchissement de la Vilaine « Chardonnet-Moulin de Joué », la Ville de Rennes considère que les 3 projets majeurs que sont :

- l'axe est-ouest pour le TCSP – réseau bus,
- le pont sur la Vilaine « Chardonnet-Moulin de Joué »
- la ZAC Baud-Chardonnet,

ont des liens évidents entre eux, même s'ils sont pilotés par 3 maîtrises d'ouvrage différentes (dans l'ordre Rennes Métropole, la Ville de Rennes et la société Territoires) et s'ils donnent lieu à 3 dossiers techniques différents. Un regroupement des 3 enquêtes publiques est envisagé, durant une même période, dans un même lieu, avec un même commissaire enquêteur.

Le présent avis de l'autorité environnementale, en l'occurrence le préfet de Région, porte sur 2 de ces 3 projets, à savoir le pont « Chardonnet-Moulin de Joué » et la ZAC Baud-Chardonnet, qui sont fonctionnellement indissociables. Ils constituent un programme unique et l'étude d'impact aurait dû être unique et porter sur l'ensemble du programme, ainsi que le prévoit le code de l'environnement (cf. art.R.122-3-4 : *lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.*).

Le présent avis s'appuie sur 3 dossiers reçus :

- **le dossier de réalisation de la ZAC Baud-Chardonnet, reçu le 22 février 2010,**
- **le dossier « Loi sur l'Eau » pour la ZAC, reçu le 29 mars 2010,**
- **le dossier de demande de D.U.P. pour le pont « Chardonnet-Moulin de Joué », reçu le 22 mars 2010.**

A noter que le projet de parking-relais en lien avec le futur Transport Commun en Site Propre Rennais (TCSP) prévu dans le secteur « Université » de la ZAC Baud-Chardonnet fait l'objet d'un dossier « Loi sur l'eau » spécifique qui n'a pas été transmis.

Le présent avis porte sur la qualité des dossiers reçus, en particulier des études d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il sera transmis aux pétitionnaires et devra être inclus dans les dossiers d'enquête publique ou de toute procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier.

Caractère approprié des analyses développées dans les dossiers

▪ Dénomination des auteurs des études

L'étude d'impact doit mentionner les noms de toutes les personnes physiques qui ont participé à sa rédaction, sans se limiter à la dénomination des bureaux d'études.

▪ Compatibilité avec les documents de planification

Le projet crée un nouveau secteur d'habitat qui va répondre aux objectifs de compacité de la ville, d'économie d'espace et de mixité urbaine présents dans le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)** du Pays de Rennes.

Le projet se situe essentiellement dans des zones Urbaines (UO, UK, UG, UI, UF) du **Plan Local d'Urbanisme** en vigueur. Le projet respecte la zone naturelle NE au nord de la partie Chardonnet. Le programme est globalement compatible avec les orientations d'aménagement du secteur Baud-Chardonnet, excepté sur le secteur situé à l'ouest du boulevard Villebois-Mareuil, dans la mesure où le PLU prévoit un espace vert ou de loisirs, alors que le projet y prévoit des constructions. On peut également regretter que l'étude d'impact ne comprenne pas de carte des zonages et des orientations d'aménagement du PLU pour la partie Beaulieu. Par ailleurs, la partie sud de Chardonnet, en secteur UF au PLU, c'est-à-dire réservée aux activités ferroviaires, ne fait l'objet d'aucune orientation particulière dans le projet de ZAC. Son intégration dans le périmètre n'est à aucun moment justifiée.

La prise en compte du risque inondation, en référence au **Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi)** du bassin de la Vilaine, est mentionnée. Cependant, les cartes 6 et 7 de l'étude d'impact de la ZAC figurent l'évolution présumée du zonage du PPRi entre la situation actuelle et la situation future. Il convient de rappeler que le PPRi est élaboré par les services de l'Etat et non par la collectivité locale ou son mandataire. Ces cartes pourront être remplacées par des cartes représentant l'évolution des zones inondables (et non pas l'évolution du zonage réglementaire), en précisant qu'il s'agit d'une référence à la crue centennale. Par ailleurs, l'étude d'impact du pont comporte une erreur : le pont ne se situe pas en zone protégée définie dans le PPRi comme affirmé en page 7, mais pour partie (culées) en zone non inondable et pour partie (tablier et appui de la béquille) en bordure ou à l'aplomb du lit mineur, c'est-à-dire dans la zone d'aléa fort du PPRi.

▪ Etudes et analyses préalables

Une partie du secteur Chardonnet de la ZAC se situe en zone inondable par les crues de la Vilaine, ainsi d'ailleurs que l'appui de la béquille du pont. Par ailleurs, ce même secteur a été occupé par diverses activités et a subi divers remblais qui ont contribué à polluer les sols. Ces 2 aspects, pris à la fois séparément et de manière cumulée, ont nécessité d'importantes études préalables. Ainsi, un dossier comportant un diagnostic de l'état du sous-sol, une évaluation quantitative des risques sanitaires et un plan de gestion des sols a été réalisé par la Ville de Rennes. Il a donné lieu à de nombreux échanges avec les services de l'Etat. Les éléments de connaissance et les orientations, développés sur une longue période (2005-2009), sont synthétisés dans l'étude d'impact de la ZAC.

La création du pont a un impact permanent sur la berge et, pendant la durée du chantier, sur le lit de la Vilaine. Sur la berge, l'emprise est faible, mais l'étude d'impact doit préciser les espèces végétales et animales susceptibles d'être impactées, sans se limiter aux seuls arbres détruits. A ce propos, le rapport indique qu'ils seront compensés par des plantations sur l'axe est-ouest, mais cela dépend d'un autre projet – l'axe est-ouest – et d'un autre maître d'ouvrage – Rennes Métropole. La cohérence entre ces différents projets devra être vérifiée sur cet aspect également.

Par ailleurs, pendant la phase chantier, le rapport fait état d'une possible destruction de frayères (page 68). Une étude plus poussée du milieu aquatique aurait permis de déterminer la présence éventuelle de frayères et la nature du risque d'impact.

Le maître d'ouvrage prendra toutes dispositions pour garantir l'innocuité du chantier sur ces espèces et milieux. Un rapport de suivi de cette phase chantier sera établi et transmis au service en charge de la police de l'eau.

Prise en compte de l'environnement

- Gestion de l'eau

Concernant le projet de ZAC

Le chapitre dédié aux effets du projet sur les crues de la Vilaine (page 38) est trop succinct. Sans rentrer dans le détail, elle doit reprendre certains éléments du dossier « loi sur l'eau », et mentionnera notamment :

- que l'aménagement met hors d'eau par remblayage des terrains aujourd'hui situés en zone inondable (autorisé dans le PPRi)
- que ces remblais constituent une diminution du volume d'expansion de crue ;
- que cette diminution du volume d'expansion de crue est compensée par des mesures (à présenter) ;
- que ces remblais ne créent pas d'élévation des niveaux d'eau en crue puisque les terrains remblayés ne jouent pas actuellement un rôle d'écoulement mais seulement de stockage des eaux de débordement.

Par ailleurs, le volume prélevé à la zone inondable (crue centennale) par remblayage est estimé à 26000 m³. Le décaissement d'une partie actuellement remblayée en bordure de la Vilaine avec reconversion en roselière est proposé comme mesure compensatoire à hauteur de 15000 m³. La surface de la roselière étant de 5350 m², le volume récupéré peut paraître surestimé, car il impliquerait une hauteur moyenne décaissée d'environ 3 m. Seule la présentation de schémas en coupe et de calculs déblais-remblais permettra de préciser les modalités de calcul et de valider, ou non, cette orientation, en tenant compte également de la suppression d'une partie de la digue et de la profondeur de la nappe.

La partie Nord-Ouest de la ZAC est située en zone rouge tramée du PPRi, correspondant aux secteurs naturels inondables, où d'une manière générale, toute construction est interdite, soit en raison d'un risque trop fort, soit pour favoriser le laminage de la crue. Or le réaménagement des jardins familiaux et la construction de nouveaux abris de jardin sont prévus dans ce secteur. Leur compatibilité avec le règlement du PPRi devra être explicitée.

Concernant le projet de pont

Les appuis du pont ne se situent pas dans le lit mineur. Mais cela ne permet pas d'affirmer (pages 11 et 67) que la réalisation du pont sera sans impact sur l'écoulement. En effet, par définition, la section d'écoulement en crue ne se limite pas au strict lit mineur. D'une part, l'appui de la béquille (et de la passerelle piétonne) en rive droite se situe en lit majeur dans la section d'écoulement en crue, d'autre part la béquille elle-même (et la passerelle piétonne) s'élance ensuite au-dessus du lit mineur limitant une partie de la section d'écoulement en crue. Par conséquent, ces réductions doivent être mentionnées dans l'étude d'impact, au même titre que

le terrassement prévu du chemin de halage en rive droite qui, lui, améliore la capacité d'écoulement. Le bilan entre ces impacts positifs et négatifs doit être décrit sur la base de la caractérisation technique de l'impact faite dans le dossier « loi sur l'eau ».

▪ Gestion des sols pollués

Les investigations relatives à la pollution des sols du secteur Chardonnet de la ZAC ont révélé des teneurs significatives en Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) et d'Eléments Traces Métalliques (ETM). Les risques sanitaires ont été ensuite caractérisés, par rapport à la santé humaine, à la ressource en eau et à l'environnement naturel. Les mesures de gestion sont reprises dans l'étude d'impact de la ZAC :

- sur la zone des jardins familiaux, extraction des matériaux actuels et recouvrement par 1 mètre de terre végétale, ainsi qu'une surveillance de la qualité des légumes : cependant, l'étude d'impact ne propose pas de prescriptions relatives à l'utilisation de l'eau de la nappe phréatique pour l'arrosage des jardins, alors que des puits existent aujourd'hui ;
- sur les futurs espaces verts, recouvrement par de la terre végétale saine : les services de l'Etat recommandent au moins 30 cm d'épaisseur (précision à reprendre dans l'étude d'impact) ;
- sur les autres espaces, recouvrement par un revêtement minéral (béton ou enrobé) ;
- sur les zones concernées par la présence de benzène, de trichlorométhane et de HAP : extraction des matériaux et évacuation vers des filières de traitement appropriées.

La collectivité propose, dans l'étude d'impact, pour le secteur ouest des sols pollués par le benzène, un traitement in situ de type venting (NDLR : injection sous pression d'air, d'azote ou de vapeur puis récupération et traitement des vapeurs). Cette méthode n'a pas été retenue par les services de l'Etat, comme l'indique le Préfet d'Ille et Vilaine dans un courrier du 3 novembre 2009 adressé à Monsieur le Maire de Rennes.

Ce choix nécessite donc d'être justifié dans l'étude d'impact. De même, le maître d'ouvrage complétera les informations présentées par des éléments relatifs aux volumes concernés par ce traitement, aux lieux de traitements et aux incidences en terme de transport des matériaux.

A noter que l'implantation des différents équipements et bâtiments sur le secteur Chardonnet a tenu compte de ces aspects liés à la qualité des sols.

▪ Bruit

Concernant le bruit, le Maître d'Ouvrage indique que l'aménagement du pont « Chardonnet-Moulin de Joué » répondra aux contraintes exigées par la réglementation acoustique, en ce qu'il apportera une contribution sonore bien au-dessous des seuils réglementaires. Il y a cependant lieu de rappeler au maître d'ouvrage que les hypothèses retenues l'engagent, et que tout dépassement des seuils qui serait constaté ultérieurement entraînerait l'obligation de protection.

Par ailleurs, il est fait référence au décret n°95-22 du 9 janvier 1995, relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres. Ce texte est abrogé. La référence est désormais le code de l'environnement, articles R.571-44 et suivants.

▪ Energie

Le projet prévoit la création d'une chaufferie mixte bois/gaz sur le site. Elle permettra donc d'utiliser une énergie renouvelable, répondant en cela aux objectifs du Grenelle de l'Environnement. Si sa puissance est supérieure à 20 MW, elle sera soumise à autorisation et

fera l'objet d'une étude d'impact spécifique, avec une évaluation des incidences sur la qualité de l'air et la santé humaine.

▪ Déplacements

Les déplacements liés au chantier et à la dépollution des sols seront importants et méritent d'être analysés dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, la construction d'un nouveau pont sur la Vilaine, en face de la rue du Moulin Joué, aura probablement des incidences sur le trafic automobile dans cette rue. Or, ces incidences ne sont pas vraiment analysées, le maître d'ouvrage s'attachant plutôt aux transports collectifs, et notamment au prolongement de l'axe bus en site propre, dit axe « est-ouest », ainsi qu'au futur « axe gare », mais dont la mise en service ne correspondra pas à la réalisation du projet de ZAC.

Quant au secteur « université », les modalités de son raccordement routier à l'avenue du général Leclerc ne sont pas explicitées. Pourtant, l'importance du trafic créé par le projet, ajouté à celui prévisible sur le Pont des Préales, dont la construction est prévue en lien avec la création du quartier à l'est de la ZAC « Baud-Chardonnet », pourrait amener la collectivité à réaliser des travaux d'aménagement sur l'avenue du général Leclerc elle-même.

Résumé de l'avis

La création d'un nouveau quartier Baud-Chardonnet représente pour la Ville de Rennes à la fois un aménagement nécessaire en terme de développement et un fort enjeu en terme d'environnement.

Le projet répond en effet aux objectifs inscrits dans les différents documents de planification (SCOT, PLU) et de programmation (PLH). Ce nouveau quartier proposera une réelle mixité urbaine avec de l'habitat, des activités et des services, ainsi que des espaces verts en coeur d'îlots et le long de la Vilaine.

Mais il est confronté à de nombreux problèmes environnementaux : — gestion des crues de la Vilaine, présence de sols pollués par des activités antérieures, incidences sur les déplacements — auxquels il s'efforce de répondre de façon appropriée.

Les études d'impact, par leur présentation volontairement très synthétique, ne rendent compte qu'imparfaitement de l'ensemble des réflexions et des choix qui ont conduit aux projets (ZAC Baud-Chardonnet et pont « Chardonnet-Moulin de Joué ») tels qu'ils sont proposés. Afin de fiabiliser totalement l'éclairage qu'elles apportent sur les impacts environnementaux des projets, elles pourront notamment rectifier certains détails liés au PPRI, compléter les incidences prévisibles sur les déplacements automobiles et justifier le choix de dépollution sur place d'une partie des sols.

La Directrice régionale de l'environnement de,
l'aménagement et du logement de Bretagne

Françoise NOARS

