



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur
le projet de pôle d'échange multimodal de
Rennes (35)**

n°Ae: 2013-81

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 18 septembre 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de pôle d'échange multimodal à Rennes (Ille-et-Vilaine).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Decocq, Féménias, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, Malerba, Schmit, Ullmann.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Steinfeldt, M. Chevassus-au-Louis.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet d'Ille-et-Vilaine par courrier en date du 27 juin 2013, le dossier ayant été reçu complet le 8 juillet 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 9 juillet 2013 :

- le préfet de département d'Ille-et-Vilaine, et a pris en compte sa réponse en date du 9 septembre 2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Bretagne.

Sur le rapport de Jean-Michel Malerba et Philippe Schmit, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. 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.

1 Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet de construction d'un pôle d'échange multimodal (PEM) à Rennes a pour objectif d'adapter la gare de Rennes à l'évolution des flux de voyageurs liée à l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire en 2016, au développement du trafic des trains express régionaux (TER), à la mise en service de la deuxième ligne de métro de l'agglomération, et au développement des transports urbains et interurbains, en facilitant l'intermodalité et l'accessibilité.

Ce projet relève de la compétence de quatre maîtres d'ouvrage : Rennes Métropole pour les aménagements urbains, Réseau Ferré de France pour les travaux ferroviaires en gare, la SNCF (Gares et connexions) pour le bâtiment voyageurs et le Syndicat Mixte de gestion de la Gare Routière (SMGR) pour la gare routière.

Il se situe en zone urbaine, à un kilomètre de l'hôtel de ville, au coeur d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) de renouvellement et de densification urbaine, à laquelle il contribue.

Les principaux enjeux concernent les déplacements aux différentes échelles de l'agglomération, le milieu humain (bruit), l'aménagement et le paysage urbain, et, pour les travaux, la sécurité des voyageurs, la ressource en eau (présence de la nappe d'accompagnement du fleuve de la Vilaine) et les risques.

L'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage est de bonne qualité.

L'Ae recommande :

- de mieux justifier les prévisions de trafic dont dépend le calibrage du PEM, et de préciser les divers chiffres d'entrée, de sortie, et de correspondance qui sont attendus, ainsi que les flux pris en compte pour chacun des accès et des principales composantes du PEM,
- que l'étude d'impact porte sur l'ensemble des aménagements qui participent directement aux finalités du PEM, en matière de déplacements, de circulation, et de stationnement,
- de présenter les autres projets de réorganisation du PEM dans sa partie nord et de justifier, notamment eu égard aux considérations environnementales, le choix effectué du « projet de paysage construit », conformément à l'art R122-5 5° du code de l'environnement,
- de préciser les raisons du choix du matériau retenu pour la toiture (éthylène tétrafluoréthylène) au regard des bilans énergétiques attendus et le cas échéant les raisons qui conduiraient à ne pas raccorder le PEM au réseau de chauffage urbain,
- de rechercher une réutilisation plus massive des eaux pluviales,
- que des tests de sensibilité soient présentés, en matière d'évaluation socio-économique, avec des hypothèses intermédiaires sur l'évolution des TER,
- de préciser la nature des prescriptions imposées aux entreprises intervenant sur le chantier du PEM pour éviter les risques de pollution de la nappe phréatique,
- de mentionner comment les chantiers nécessaires au projet de PEM vont s'agencer au regard des autres chantiers du secteur et de mieux préciser les impacts cumulés des chantiers, notamment sur le confort des usagers du PEM, des riverains, ou sur les espaces publics touchés.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

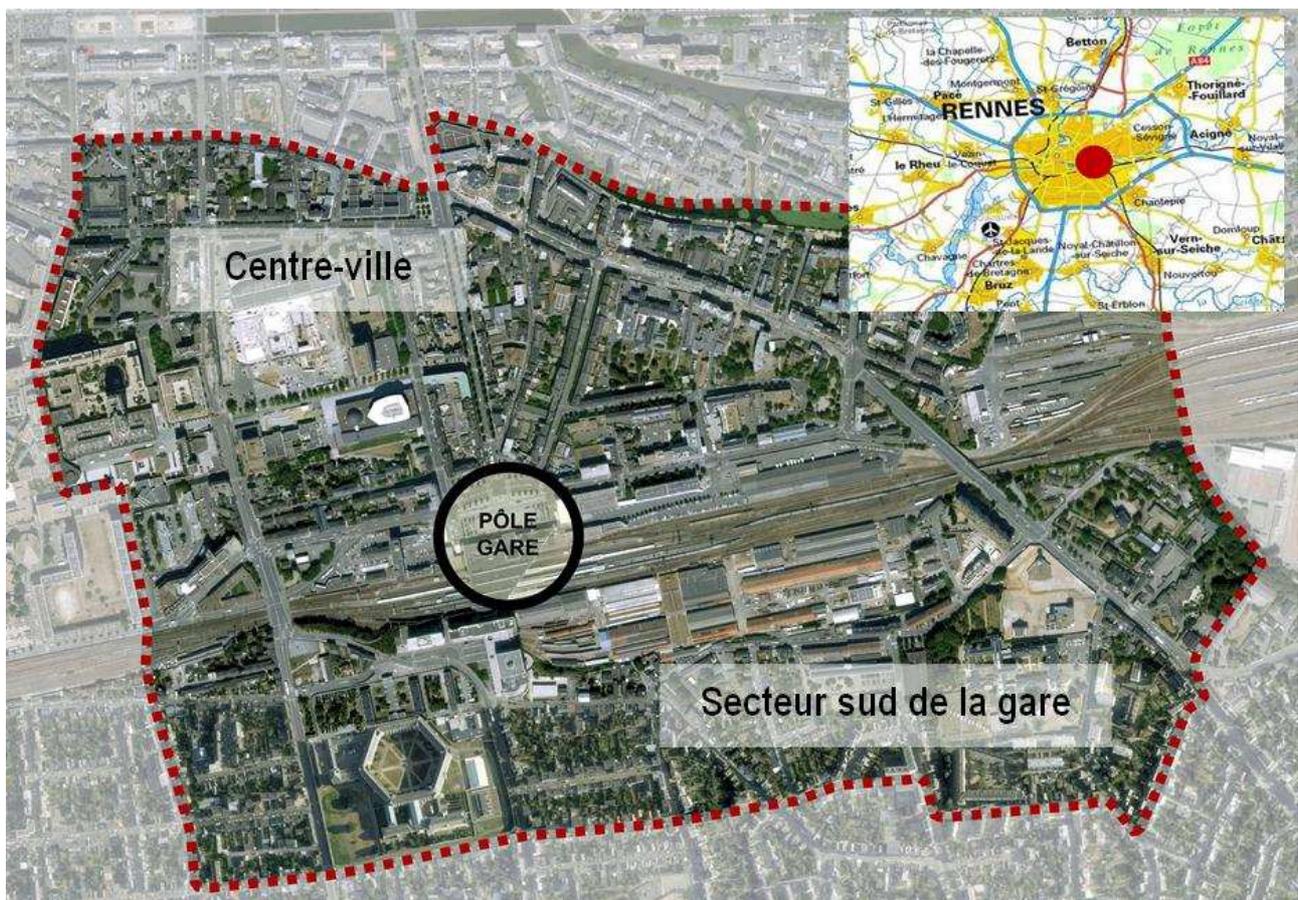
1.1 Contexte

L'agglomération de Rennes, chef lieu de Bretagne et d'Ille-et-Vilaine compte 403 000 habitants. La gare de Rennes se situe au sud du centre-ville en limite d'un quartier résidentiel (au sud). Elle accueille quotidiennement environ 54 TGV et 180 TER, représentant environ 10 millions de voyageurs en 2008.

La gare, reconstruite en 1992, joue un rôle de centralité, de carrefour des réseaux de transports, et de porte d'entrée à l'échelle communale, intercommunale et régionale.

Le projet vise à adapter le pôle à l'évolution des dessertes TGV, TER et urbaines, et aux nouveaux standards de confort en gare de la SNCF, ainsi qu'à améliorer les correspondances et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Il s'intègre dans la ZAC² EuroRennes, de requalification urbaine sur un périmètre de 58 ha incluant la gare, créée le 18 novembre 2010, aux objectifs de laquelle il participe en créant une liaison piétonne nord/sud non soumise aux heures d'ouverture de la gare et des interfaces de qualité avec les quartiers environnants.



Plan de situation (source étude d'impact)

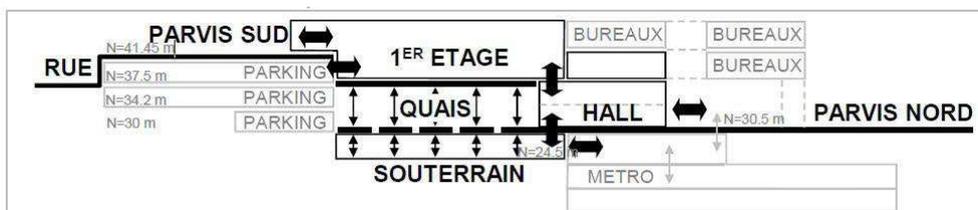
² Zone d'aménagement concerté.

La branche de la SNCF – Gares et Connexions est chargée de la maîtrise d’ouvrage unique de certaines procédures de l’ensemble du projet telles que l’étude d’impact, l’enquête publique, la déclaration de projet, les procédures d’expropriation, le dossier loi sur l’eau.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

En 1992, la mise en service de la ligne à grande vitesse Atlantique a généré un réaménagement complet de la gare de Rennes. Les ailes du bâtiment historique ont été réduites et une extension (plateforme au-dessus des voies) a été réalisée permettant le franchissement des voies avec la création d’un accès au sud et le développement d’un centre commercial et de surfaces tertiaires.

Le parvis nord (niveau 0) est situé à environ 30 mètres d’altitude et le parvis sud (niveau 3) à environ 41 mètres. Le niveau 0 comprend les quais des trains et l’accès à la gare routière. Le niveau 2 (altitude 37,5 m), correspond à la dalle voyageurs, triangle d’acier et de verre construit au-dessus des voies. Il se compose de l’espace relais de la SNCF, des salles d’attente et des commerces. Il permet d’accéder aux quais des trains ainsi qu’au parking situé au sud de la gare. Le niveau - 1 accède à la ligne A du métro. Il permet également l’accès aux quais de la gare par une galerie souterraine. C’est le niveau de la salle d’échanges. Les espaces du métro et la gare routière sont situés au nord des voies ferrées. Une dépose minute et une station de taxi sont présentes de chaque côté de la gare.



La gare est composée de cinq quais, soit 9 voies en service. Les voies centrales sont globalement dédiées aux TGV et les voies latérales aux TER.

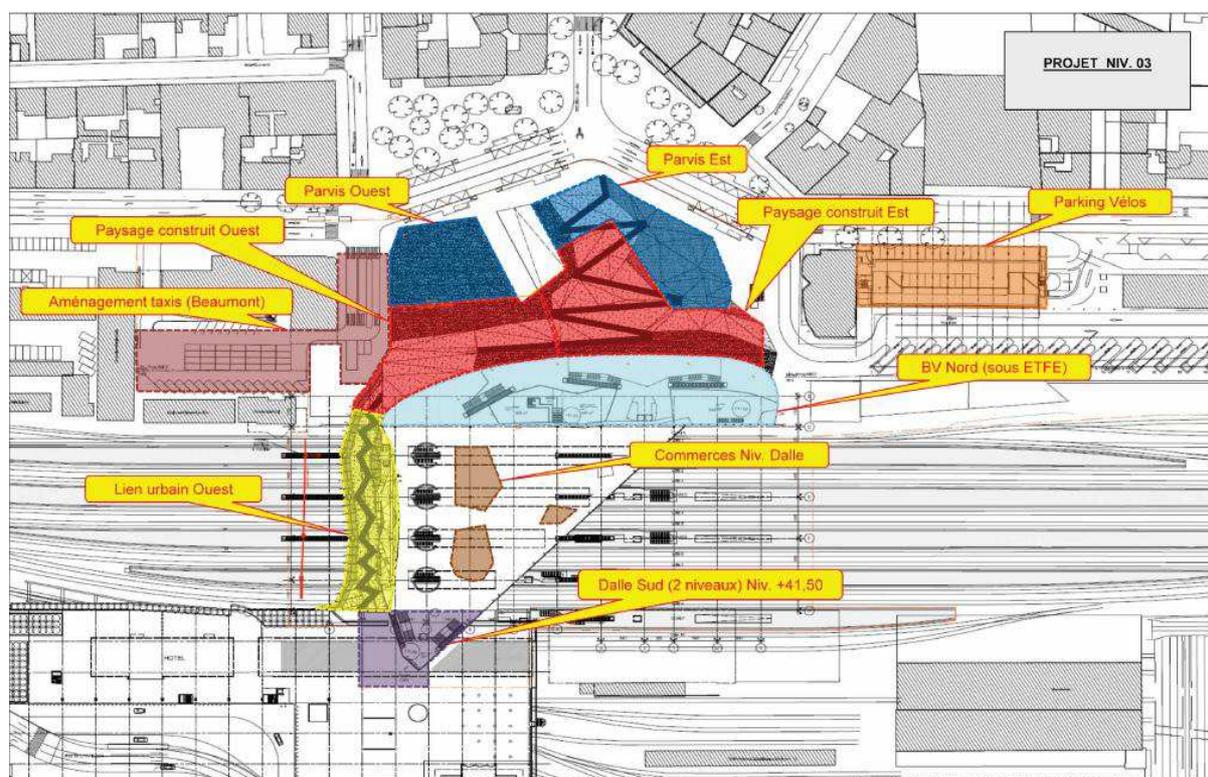


Gare actuelle (côté nord)

Le projet de pôle d’échange multimodal (PEM) objet du présent avis consiste à :

- réorganiser entièrement le bâtiment voyageurs avec la création d’une salle d’échange en sous sol et d’un espace intermodal au niveau du sol, de nombreuses circulations verticales (7 ascenseurs installés et 3 prolongés, pour 5 ascenseurs déposés), de nouveaux commerces (700 m² en plus des 1800 m² existants), et repositionner des locaux de services et locaux techniques. La surface utile de la gare serait portée de 9000 à 13 200 m². Une nouvelle toiture, en éthylène tétrafluoréthylène (ETFE), nécessite le remplacement de la structure porteuse ;

- allonger un quai pour le TGV, au sud direction Paris à l'emplacement de voies de services inutilisées, créer un nouveau quai (sud) pour les TER après démolition d'un bâtiment (n° 12 du technicentre – grands ateliers SNCF, qui devra être reconstruit pour une surface équivalente d'environ 2 400 m²), allonger et aménager le souterrain desservant les quais avec des accès élargis, et accessibles aux personnes à mobilité réduite (rampes et ascenseurs) ;
- créer une colline artificielle partiellement végétalisée, appelée « paysage construit », côté nord à l'emplacement de la place de la gare, conduisant du niveau 3 du bâtiment jusqu'au niveau du sol actuel, et une salle intermodale nord en liaison avec le métro, avec un accès commun depuis l'extérieur pour les deux lignes de métro ;
- construire une passerelle piétonne traversant les voies, côté ouest, en lien avec le niveau 2 de la gare, et modifier l'entrée de la gare côté sud, sur deux niveaux, en lien avec les évolutions urbaines ;
- au nord, côté Paris, reconfigurer la gare routière en déplaçant la localisation actuelle des cars en face des voies ferrées et la zone de stockage des cars avec une augmentation du nombre de quais, réaménager la station de taxis, réaliser un garage de 458 vélos et 18 motos³ dans le parking Effia⁴ et y transférer les loueurs de véhicules ;
- au sud, aménager un garage à vélos dans le parking sud.



Plan des travaux du PEM (source : étude d'impact)

La maîtrise d'ouvrage du projet de PEM est assurée par Rennes Métropole pour les aménagements urbains, RFF pour les travaux ferroviaires en gare, la SNCF -Gares et Connexions pour le bâtiment voyageurs et le Syndicat Mixte de gestion de la Gare Routière (SMGR) et le département pour la gare routière, qui ont signé à cet effet un contrat de pôle. Le foncier des bureaux situés sur le parvis nord ainsi que 1200 m² de commerces au niveau 2 de la gare n'appartiennent pas aux maîtres d'ouvrage publics.

Les travaux débuteront au 1er trimestre 2015.

³ A la place de 45 automobiles.

⁴ Qui offrait jusqu'ici des places de voiture pour les usagers de la gare.

La première phase du pôle d'échanges multimodal est prévue pour 2017 en accompagnement de la mise en service de la LGV et du cadencement des TER. Elle comprend le réaménagement du bâtiment voyageurs, une redistribution des espaces du hall, la création d'une salle intermodale, le doublement des accès aux quais et l'allongement d'un quai, l'augmentation de l'offre de stationnement au sud de la gare et la réalisation du « paysage construit » côté ouest.

La seconde phase prévue pour 2020 comprend l'agrandissement de la salle intermodale, la création de liaisons verticales entre la dalle et le quai sud, la réorganisation de la gare routière, l'aménagement des zones réservées aux taxis et aux vélos, la réalisation du « paysage construit » côté est et l'aménagement du parvis sud de la gare.

Le coût du projet de réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Rennes est estimé à 107M€HT⁵ (aux conditions économiques de 2009), dont 31 pour Rennes Métropole et la ville de Rennes, 31 pour la SNCF Gare et Connexion, 25 pour le Conseil régional de Bretagne, 10 pour l'Etat, 5 pour RFF et 5 pour le département d'Ille-et-Vilaine. Le montant des dépenses en faveur de l'environnement n'est pas fourni.

Les coûts de maintenance du projet et les modalités de prise en charge du surcoût d'exploitation annoncé, de l'ordre de 2 M€, ne sont pas précisés.

Selon le contrat de pôle, les redevances versées à la SNCF par les entreprises ferroviaires desservant la gare seront augmentées de 3 M€ par an à l'horizon de 2018. Les loyers pour les commerces ne sont pas indiqués.

1.3 Procédures relatives au projet

La concertation préalable sur le projet de PEM, prévue à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, pilotée par Rennes Métropole s'est déroulée du 19 juin 2012 au 30 avril 2013.

Conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact⁶. Le projet se trouve également soumis aux obligations en termes d'évaluation et notamment à la réalisation d'une évaluation socio-économique⁷. Il sera soumis à enquête publique en vertu des articles L. 123-1 et suivants, et R. 123-1 du même code.

Le projet nécessite l'acquisition de parcelles notamment pour la terrasse plantée et le parvis. La déclaration d'utilité publique du projet permettra d'appliquer les dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique⁸, au profit de la SNCF, lorsque cela sera nécessaire pour la réalisation du projet. L'enquête parcellaire sera réalisée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. La déclaration d'utilité publique tiendra lieu de déclaration de projet pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF⁹.

L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000¹⁰ est intégrée à l'étude d'impact, qui comporte les éléments prévus par la réglementation¹¹.

En outre, il est prévu que le projet fasse ultérieurement l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau¹², pour l'extension de la salle d'échange souterraine, l'agrandissement de la galerie souterraine et la création d'une rampe d'accès, lorsque les localisations et dimensions précises des ouvrages hydrauliques seront déterminées (ils impliquent des travaux tels que des pompes susceptibles d'affecter les eaux souterraines).

5 Lors de la visite sur site des rapporteurs, le maître d'ouvrage a indiqué que l'actualisation en février 2013 portait ce montant à 118 M€.

6 Rubrique 5° b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

7 Articles L.1511-2 à L.1511-4 et L.1511-6 du code des transports et décret n°84-617 du 17 juillet 1984.

8 Articles L. 11-1 et suivants et R. 11-1, et R. 11-3.

9 Article L11-1-1 du code de l'expropriation.

10 Articles L.414-4 et R.414-19 du code de l'environnement.

11 Article R.414-23 du code de l'environnement.

12 Articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

Certains des aménagements du bâtiment voyageurs nécessitent un permis de construire. Il vaudra autorisation au titre de la réglementation sur les établissements recevant du public (ERP)¹³. Ce permis de construire doit faire l'objet d'une enquête publique¹⁴ qui sera réalisée ultérieurement, l'étude de sécurité publique¹⁵, qui doit accompagner la demande, étant en cours de réalisation.

Une autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)¹⁶ est également envisagée dans le contrat de pôle. L'étude d'impact évoque l'implantation éventuelle d'une centrale à béton pendant le chantier.

1.4 Programme d'ensemble et autres projets connus



Le pôle d'échange multimodal au sein du projet urbain EuroRennes, source FGP/TER

1.4.1 Les aménagements complémentaires au PEM

En « complément du PEM », la modification des conditions de circulation et de l'offre de stationnement, prévue au titre de la ZAC, a pour objectif :

- une spécialisation pour les transports collectifs au nord de la gare ;
- une accessibilité des véhicules particuliers par le sud (rue Féval, rue Pierre Martin) ;

13 Articles L.111-8 et R.111-19-13 à R.111-19-26 du code de la construction et de l'habitation.

14 Articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement.

15 Articles R.111-48 du code de l'urbanisme.

16 Articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement.

Ces projets font partie d'un programme de travaux en lien fonctionnel avec le PEM¹⁸.

Il est indiqué que :

- Les rues de Châtillon, Paul Féval, de Quineleu et la place de la gare seront transformées en axe piétonnier essentiellement. Les accès au PEM se feront par la rue de l'Alma, la rue de Châtillon (piétonnier), la rue Pierre Martin, le boulevard Solférino et le boulevard de Beaumont ;
- Les voiries d'accès sud, rue Pierre Martin et rue Féval, seront réaménagées pour rendre plus fluides les accès à cette nouvelle offre de stationnement ;
- l'offre de stationnement au sud du PEM prend en compte d'une part, les besoins pour les utilisations de la gare (estimés entre 1 000 et 1 300 places supplémentaires) ;
- les aménagements liés à l'évolution de l'offre de stationnement seront coordonnés avec la mise en oeuvre de la ZAC EuroRennes ;
- L'offre de stationnement sera augmentée avec environ 500 places supplémentaires (2016).

Le motif que la modification des conditions de circulation et de l'offre de stationnement aux abords de la gare soit prévue au titre de la ZAC ou du plan de circulation n'exonère pas le maître d'ouvrage du PEM de faire porter l'étude d'impact sur ces éléments d'un programme de travaux incluant le PEM, dont la réalisation est simultanée (étude d'impact unique) ou échelonnée (impacts cumulés traités dans l'étude d'impact du PEM).

L'Ae recommande que l'étude d'impact porte sur l'ensemble des aménagements qui participent directement aux finalités du PEM, en matière de déplacements, de circulation, et de stationnement¹⁹, et que les indications correspondantes relatives à l'état initial, au projet, au calendrier de réalisation, à leur impact, et aux mesures de compensation, soient fournies et mises en cohérence.

L'Ae recommande que le dossier précise la maîtrise d'ouvrage de la station de taxis et spécifie les engagements respectifs des différents maîtres d'ouvrage.

1.4.2 Les aménagements ferroviaires connexes

Ils sont prévus par RFF pour garantir la fiabilité de la gare (augmentation capacitaire, amélioration de la gestion des flux en gare...), et permettre à la desserte TER de s'adapter à la mise en service de la LGV et aux modifications correspondantes des dessertes grandes lignes. Ils consistent en réaménagements de voies (banalisation de voies, création et aménagements de faisceaux de garage, doublement de points de convergence, séparation de voies pour accueillir en gare deux trains sur la même voie...) modifications d'aiguillages, et modifications de signalisation.

Ces aménagements connexes font partie du programme d'ensemble constitué avec le PEM, dont l'objectif est d'augmenter la capacité ferroviaire de la gare de Rennes.

Ils sont décomposés en trois tranches. La première (création d'un faisceau de garage à Villebois, à l'échéance de 2015) a été dispensée d'étude d'impact au titre de la procédure dite d'examen au cas par cas²⁰. Les deux autres relèvent de la présente étude d'impact. La création du quai TER sud, inscrite à la deuxième tranche des aménagements ferroviaires annexes, fait aussi partie du PEM, pour ses escaliers et ascenseurs.

L'étude d'impact du PEM doit inclure une appréciation des impacts de l'ensemble. Le dossier traite en détail de l'impact du projet ferroviaire, en particulier sonore, mais ne traite pas de l'impact du relogement du technicentre, en dehors du site.

18 Article L. 122-1 du code de l'environnement.

19 L'El ne traite que de la réduction des stationnements pour favoriser les modes doux, l'évaluation économique et sociale qui est annexée évoque la création de 400 à 700 places au sud comme élément programmatique du PEM, et le contrat de pôle un besoin de 1000 à 1300 places pour les seuls utilisateurs du pôle.

20 Procédure définie par l'article R. 122-3 du code de l'environnement.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de joindre à l'étude d'impact une appréciation globale des impacts du programme ainsi constitué.

1.4.3 Les autres projets

Plusieurs projets situés dans l'aire d'étude sont liés au PEM mais considérés comme indépendants, et traités comme projets connus susceptibles d'engendrer des effets cumulés avec le projet du PEM de Rennes :

- La ZAC EuroRennes (qui prévoit notamment 124 500 m² de bureaux, 1500 logements, et 5 000 m² de commerces d'ici 2018), et dont le périmètre englobe entièrement celui du projet (« *le PEM de Rennes se situe au coeur du programme de réaménagement urbain global et [...] en est ainsi l'un des moteurs et des maillons indissociables* ») ;

- La création de la ligne B du métro en 2018-2019 ;

- L'arrivée de la LGV Bretagne-Pays de la Loire dont la mise en service est prévue en 2017.

Il a été indiqué aux rapporteurs que l'urbanisation au titre de la ZAC conduirait à transférer les loueurs de véhicules dans le parking nord (EFFIA), et que par conséquent ce parking ne disposerait plus de place de stationnement automobile disponible pour les utilisateurs du PEM. Ce projet n'est pas clairement exposé dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande de mettre à jour les parties du dossier relatives aux autres projets connus ou identifiés dans l'aire d'étude du PEM selon les dernières informations disponibles et notamment de préciser si le transfert des loueurs de véhicule dans le parking Effia est prévu et à quel titre.

Par ailleurs le dossier indique que le renforcement des TER²¹ est prévu en deux phases respectivement en 2017 (cadencement) et 2020, mais aucun détail n'est fourni.

L'ensemble de ces projets contribue à générer une forte augmentation des déplacements et à susciter l'utilisation accrue des modes alternatifs à la voiture (TGV, TER, métro, bus), y compris les modes actifs (vélo).

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le projet a pour vocation de répondre aux enjeux du développement durable, notamment environnementaux, en améliorant l'intermodalité des transports (capacité et rapidité de correspondance) et diminuant l'utilisation de la voiture particulière (réduction des émissions de gaz à effet de serre...).

Les principaux enjeux concernent les déplacements aux différentes échelles de l'agglomération, le milieu humain (bruit), l'aménagement et le paysage urbain, et, pour les travaux, la sécurité des voyageurs, la ressource en eau (présence de la nappe d'accompagnement du fleuve de la Vilaine) et les risques naturels.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'Ae rappelle qu'au stade actuel du processus de décision, le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet doit contenir tous les éléments permettant d'apprécier la bonne prise en compte des enjeux environnementaux, dans l'évaluation générale de l'utilité publique du projet.

21 Le contrat de pôle indique que « dans une perspective à long terme les besoins d'extension de la gare en termes d'infrastructures ferroviaires devront être intégrés de façon prioritaire dans les aménagements prévus sur le site du Technicentre. ».

Le dossier indique que le projet « *participera à une augmentation de l'utilisation des transports en commun et au désengorgement des voies de circulations routières* ».

Cependant aucune précision n'est donnée sur l'impact en matière de circulation.

De plus le dossier manque de clarté et de cohérence à ce propos. En effet :

- « *Le projet engendrera une modification des voies routières sur le parvis nord. En effet, la modification du cheminement routier engendrera la fermeture de cet axe pour les véhicules particuliers.* »,

- Cependant l'impact sur le réseau routier des mesures prévues est évoqué dans la partie intitulée Analyse des effets du projet avec d'autres projets connus : « *Cet impact fait partie de la réorganisation du réseau routier au niveau de la ZAC EuroRennes et a ainsi été traité dans son étude d'impact* », « *Aucune mesure ne sera mise en place dans le cadre du projet du PEM de Rennes* ».

D'autre part, « *le PEM et la ZAC sont des projets indépendants* ». L'étude d'impact du PEM ne peut donc être considérée comme une mise à jour de celle de la ZAC. Néanmoins, il est précisé que « *la difficulté de cette présente étude a été de trouver la complémentarité vis-à-vis d'une étude plus globale mais prenant en compte la gare* » et qu'« *une attention a été portée à la cohérence entre les deux dossiers.* ».

L'Ae recommande pour la bonne information du public que l'étude d'impact du PEM, mentionne de manière explicite les impacts du PEM pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC EuroRennes, et traite de façon complète l'impact sur la circulation du PEM et des aménagements complémentaires au PEM.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Les milieux naturels

L'aire d'étude ne comprend ni zone humide, ni zone Natura 2000, ni site naturel protégé, ni zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Les inventaires écologiques ont été menés en 2010-2011 dans le cadre de la ZAC EuroRennes.

2.1.2 Les transports

14 lignes de TER, une ligne de métro et 6 lignes de bus transitent par la gare. Le bâtiment de la gare permet la traversée piétonne des voies ferrées entre le secteur sud à prédominance tertiaire et le secteur nord, résidentiel, mais il est fermé la nuit.

L'étude d'impact indique que l'accès nord à la gare est privilégié par les usagers (73%), les parkings de stationnement sont saturés, comme la station de taxis au nord, et la dalle aux droits des trémies d'escaliers en périodes de pointe. Le dossier précise également que la relation entre la gare SNCF et le métro par le souterrain est difficile en périodes de pointe, et la dépose minute nord peu lisible.

Selon le dossier, de 1999 à 2007 une légère diminution de la part des déplacements motorisés et une augmentation de l'utilisation des transports en commun, sur l'ensemble de la métropole, alors que le volume des déplacements s'accroît, est principalement liée à la mise en service de la première ligne de métro sur Rennes et à la restructuration du réseau de bus. Il a été indiqué aux rapporteurs que l'accès automobile, hors taxis, se situe, autour de 11,3% du total des accès au PEM, soit à un niveau parmi les plus bas de France.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier décrit les décisions successives prises dans la mise au point du projet :

- une étude de 2007 a posé les fondements du programme de pôle d'échanges multimodal et urbain à l'horizon 2025. Le projet s'accompagnait d'une réflexion plus large sur la densification autour de la gare ;
- En 2009, les partenaires ont poursuivi leur démarche sans parc de stationnement supplémentaire et en regroupant les bâtiments SNCF et métro ;
- Une étude d'exploitation et de capacité en phase travaux, réalisée en 2010, a confirmé la nécessité d'une voie supplémentaire à quai, et d'un quai supplémentaire pour les TGV ;
- L'émergence du projet urbain EuroRennes a conduit à une démarche d'adaptation du programme du PEM, engagée en 2012 ;
- La concertation préalable sur le projet de réalisation du pôle d'échange multimodal, pilotée par Rennes-Métropole, s'est tenue du 19 juin 2012 au 30 avril 2013.

Le dossier présente notamment des éléments de justification environnementale, économique, et technique du projet et de ses caractéristiques (localisation des différentes composantes, chauffage, éclairage...).

Néanmoins en matière de circulation (dépose minute, stationnement, voies d'accès à la gare...), la hiérarchisation des enjeux, le choix de l'aire d'étude, et la justification des choix ne sont pas fournis dans le dossier.

Par ailleurs les objectifs retenus en termes de déplacements sont très généraux et ne paraissent pas cohérents :

- l'étude d'impact prévoit une augmentation du trafic TGV de 1,5 millions de passagers en 2020 tandis que le contrat de pôle signé, qui lui est annexé, indique une augmentation de 1 million;
- l'augmentation prévue de la fréquentation du PEM, de 26 000 personnes par jour, est inférieure à celle résultant des seuls TGV et des TER (+ 10 millions/an), sans compter le métro et les bus.

L'Ae recommande de mieux justifier les prévisions de trafic dont dépend le calibrage du PEM, et de préciser les divers chiffres d'entrée, de sortie, et de correspondance qui sont attendus, ainsi que les flux pris en compte pour chacun des accès et des principales composantes du PEM.

La justification économique du choix de l'ETFE (« le coût de l'ETFE est moins cher que celui de la production de verre, de 25% à 70% en moins ») ne semble pas reposer sur une comparaison complète incluant le remplacement du verre existant en toiture et celui de la structure qui le supporte, ainsi que la performance énergétique des deux matériaux.

D'autre part, Rennes dispose de deux réseaux de chaleur. Le réseau sud doit être étendu jusqu'à la ZAC EuroRennes, et des discussions sont en cours pour le raccordement du PEM sur ce réseau.

L'Ae recommande de préciser les raisons du choix de l'ETFE au regard notamment des bilans énergétiques attendus.

Elle recommande par ailleurs de préciser l'état des réflexions et des décisions éventuelles sur le raccordement du PEM au réseau de chaleur urbaine prévu dans le cadre de la ZAC EuroRennes.

La création d'une colline artificielle appelée « paysage construit » en paroi nord de la gare a pour conséquence de supprimer une vaste place publique en entrée du centre ville. Ce parti pris présenté comme un retour à la topographie initiale du site et justifié pour rattraper les niveaux différents des principales zones voyageurs de la gare n'est pas le seul, à la connaissance des rapporteurs à avoir été examiné par le maître d'ouvrage. Pourtant le contenu du dossier ne mentionne pas les autres projets examinés.

L'Ae recommande de présenter, conformément à l'art R122-5 5° du code de l'environnement, les autres variantes étudiées du projet de réorganisation du PEM dans sa partie nord et de justifier, notamment eu égard aux considérations environnementales, le choix d'un « paysage construit » devant la gare.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Impacts en phase chantier et mesures environnementales

Le dossier présente des impacts et des mesures bâties sur un calendrier théorique qui ne tient pas compte de ceux de la ZAC et du métro.

Par ailleurs, le dossier ne mentionne pas les réflexions engagées très récemment pour coordonner les chantiers au sein du PEM et plus largement de la ZAC. L'étude ne précise pas si des efforts de mutualisation des chantiers ont été entrepris par exemple pour la gestion des déchets, la gestion des flux de livraison, la centrale à béton, l'organisation des circulations, etc.

Ainsi, le dossier présente les chantiers nécessaires à l'évolution du PEM comme déconnectés des autres chantiers engagés ou prochains situés à proximité du pôle.

L'Ae recommande de mentionner comment les chantiers nécessaires au projet de PEM vont s'agencer avec les autres chantiers du secteur et de mieux préciser les impacts cumulés des chantiers, notamment sur le confort des usagers du PEM et des riverains ou sur les espaces publics touchés.

L'Ae recommande de mettre à jour l'étude d'impact à propos des impacts en phase chantier en fonction des informations nouvelles qui seront disponibles avant l'enquête publique.

L'exploitation des lignes de transports en commun et de la gare sera maintenue pendant les travaux²². Bien que les bases travaux soient communes aux différents maîtres d'ouvrage du projet du PEM, toutes les activités commerciales présentes ne pourront être réimplantées en phase transitoire.

La largeur du souterrain d'accès aux quais sera réduite de moitié au droit de la zone de travaux, augmentant ainsi le temps d'évacuation des voyageurs depuis les quais vers la sortie ou des correspondances et créant un risque de congestion sur les quais.

L'Ae recommande que le dossier justifie l'absence de risques relatifs à l'accumulation de voyageurs sur les quais, susceptible d'être provoquée par la réduction de largeur du souterrain durant les travaux, notamment lors de passages de trains ne s'arrêtant pas en gare de Rennes.

Les eaux

L'aire d'étude est directement concernée par la nappe d'accompagnement de la Vilaine dont le niveau d'eau se situe entre 3 et 4 mètres de profondeur. L'extension de la salle d'échange se situera à 3,5 m de profondeur. Des dispositions relatives aux travaux seront prises pour éviter la pollution de la nappe.

Des pompes sont prévues pour « assécher le sous-sol suite à des venues d'eau issues de la pluie, des infiltrations et de la remontée de nappe ». Des sondages sont prévus au droit du projet pour valider la perméabilité du sol et les débits de pompage nécessaires, qui ont été estimés à 10 m³ /h à partir des études relatives aux métros. « Dans le cas de remontées de la nappe d'eau, des mesures seront mises en oeuvre par les CSPS²³, en lien avec les autorités compétentes. Le chantier pourra être ralenti, voire arrêté ».

L'Ae recommande de présenter les données les plus récentes disponibles au moment de l'enquête publique sur les niveaux de la nappe d'accompagnement de la Vilaine et les besoins de pompage, de les compléter si nécessaire avec des mesures nouvelles, et d'indiquer quelles dispositions seraient prises dans le cas où le chantier tel que prévu initialement serait interrompu par des remontées d'eau pendant une longue période.

Le risque de pollutions accidentelles est évoqué dans l'étude d'impact. Toutefois, après avoir mentionné le besoin de le prévenir, l'étude indique que ce risque « fera l'objet d'un point particulier dans le dossier de consultation des entreprises ». Par ailleurs, il est précisé que « dans la mesure du possible, les produits dangereux et polluants seront stockés hors zone de remontée de nappe sub-affleurante ».

22 Les travaux sur les voies seront réalisés de nuit pour ne pas interrompre les circulations ferroviaires.

23 Coordination sécurité et protection de la santé.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser la nature des prescriptions imposées aux entreprises intervenant sur le chantier du PEM pour éviter les risques de pollution accidentelle de la nappe.

Les accès routiers

La réalisation du chantier nécessite la réduction du nombre de places de la gare routière, et de stationnement automobile. Il est indiqué que « *Les stationnements du parking sud de la gare permettront de compenser le manque de place au nord* », mais également que les parkings sont actuellement saturés.

Les mouvements de matériaux, dépôts provisoires, et adaptabilité

Le projet prévoit environ 8 500 m³ de déblais, 4 300 m³ de remblais et nécessite 4 400 m³ de béton et 1 500 m³ de terre végétale. Des obligations contractuelles entre le maître d'ouvrage et les entreprises imposeront un système de traçabilité des déblais et remblais (dates, lieux, volumes et itinéraires des camions).

80% de l'approvisionnement et de l'évacuation des déblais du chantier de RFF seront effectués par voie ferrée. En revanche rien n'est indiqué concernant les chantiers sous maîtrise d'ouvrage autre que celle de RFF.

L'Ae recommande d'indiquer les modalités de gestion des matériaux produits par les chantiers autres que ceux pris en charge par RFF, d'en préciser les impacts ainsi que les mesures prévues pour diminuer l'incidence (notamment accès routiers et mouvements de matériaux).

L'adaptabilité du projet

Il est indiqué (dans le résumé non technique) que les déblais du métro et de creusements sur 5 ans (dans l'étude d'impact) pourraient éventuellement être utilisés pour la réalisation du « *paysage construit* » prévue en 2020 après stockage dans des centres techniques.

Il est indiqué, par ailleurs, au titre de l'adaptabilité, que « *au niveau 0, les locaux aménagés sous le paysage construit seront réalisés indépendamment de la structure poteau poutres du paysage construit.* »

Cependant le dossier ne présente pas de coupes du paysage construit permettant une meilleure appréciation de cette adaptabilité.

L'Ae recommande que le dossier précise les caractéristiques du paysage construit, et notamment son besoin en remblai, et afin de permettre une meilleure appréciation de l'adaptabilité du bâtiment gare aux besoins ultérieurs.

Bruit, vibrations et nuisances

L'étude d'impact ne détaille pas les conséquences du chantier et les dispositions prévues pour les éviter ou les réduire. Elle indique par exemple que l'organisation générale des travaux (accès, emprise de chantier, périodes de travaux) sera étudiée avec précision de manière à minimiser les nuisances pour les riverains.

L'Ae recommande de préciser les mesures prévues pour limiter l'impact sonore et vibratoire du chantier pour les riverains.

2.3.2 Impacts permanents en phase exploitation

Conçu en cohérence avec l'urbanisation de la ZAC EuroRennes, le projet a pour objet de faciliter cette urbanisation. Le paysage urbain sera significativement modifié côté nord (bâtiment voyageurs, paysage construit).

Eaux

Le SDAGE24 Loire et Bretagne, dans son orientation 3D, requiert une maîtrise des rejets d'eau pluviale. L'arrêté préfectoral relatif à la ZAC, au titre de la loi sur l'eau, prévoit une limitation des rejets pour les constructions neuves à un niveau environ 100 fois plus faible que celui constaté dans les zones urbanisées, qu'il est autorisé de maintenir.

Le bassin de rétention existant du PEM sera conservé et un second sera créé. Les eaux ainsi collectées seront utilisées notamment pour l'arrosage d'une partie du parvis nord, qui sera végétalisé.

L'Ae recommande de réduire davantage les rejets dans les réseaux communaux en recherchant d'autres usages aux eaux récoltées.

Energie

Les besoins d'énergie sont présentés de façon qualitative mais la quantification des besoins actuels et futurs n'est pas fournie. Le dossier cite un besoin global supplémentaire de 207 500 kWh par an.

L'Ae recommande de préciser les consommations énergétiques prévisionnelles, et de fournir les hypothèses retenues pour ces prévisions.

Bruit

Le report des accès routiers au sud de la gare induit un impact sonore significatif²⁵ aux abords des rues Saint-Hélier, rue de l'Alma et du boulevard René Laennec, et de 1,5 dB rue Pierre Martin, le surcroît de trafic dû au PEM étant en partie compensé, dans ce dernier cas, par l'interdiction nouvelle de traverser l'îlot.

Le dossier présente également les conséquences en termes de bruit de l'augmentation prévue du trafic ferroviaire permise par l'aménagement, qui n'appelle pas d'observation particulière.

Paysage

Le choix du maître d'ouvrage d'inclure dans son projet un « paysage construit » traduit une volonté de présenter une architecture en rupture avec les paysages avoisinants qui modifie sensiblement l'espace public. Le dossier ne présente pas l'évolution prévue du paysage à partir des immeubles et espaces riverains de la place.

Transports

Le dossier précise que le projet de PEM contribue à la mise en œuvre du plan de déplacements urbains de l'agglomération. Il ne précise pas quels sont les niveaux attendus du report modal ainsi facilité. Il ne mentionne pas les travaux menés par les différentes autorités organisatrices de transport (AOT) pour redistribuer leurs réseaux une fois le PEM réalisé. La place des circulations à vélo n'est pas davantage détaillée alors que la ZAC EuroRennes propose d'ajouter 400 places de stationnement pour les vélos dans le parking sud.

L'Ae recommande de préciser les évolutions des réseaux de transports envisagées par les autorités organisatrices de transport lors de l'ouverture du nouveau PEM et d'indiquer les itinéraires empruntés à l'avenir par les vélos pour accéder au pôle d'échange multimodal.

2.3.3 Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000

Elle est présentée brièvement, et conclut à l'absence d'incidence, les sites les plus proches étant distants de 9 et 20 km du projet et concernant des espèces qui ne sont pas présentes sur la zone du projet.

2.3.4 Les mesures de compensation

Les interactions entre les mesures compensatoires liées au projet et celles liées aux autres projets connus ne sont pas analysées.

L'Ae recommande d'étudier, en relation avec les autres maîtres d'ouvrage concernés par les autres projets identifiés, la cohérence voire la mutualisation des mesures compensatoires à des fins de synergie.

²⁵ Article R.571-44, R. 571-52 du code de l'Environnement. Est considérée comme significative, toute modification ou transformation d'une infrastructure telle que la contribution qui en résulterait à terme serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de cette même infrastructure avant cette transformation ou cette modification pour au moins une des périodes représentatives (jour ou nuit).

2.4 Analyse coûts avantages

L'étude d'impact comporte une « partie spécifique aux infrastructures », en application du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

2.4.1 L'évaluation carbone

Le PEM facilite les reports modaux dont le bilan, indiqué comme positif, n'est pas fourni.

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre du seul bâtiment du PEM est négatif par rapport à la situation actuelle. Les émissions estimées pour la phase de construction du PEM sont de 15 800 teqCO₂. En phase d'exploitation, ses émissions projetées en 2020 sont de 5 300 teqCO₂, soit un surcroît de 1395 teqCO₂.

2.4.2 Coûts collectifs environnementaux et bilan énergétique

L'évaluation socioéconomique présentée indique un « bénéfice actualisé (à 50 ans) de 125,4 M€ et un taux de rentabilité interne de 6,4% ».

Les éléments fournis dans le dossier montrent que ces résultats sont essentiellement la conséquence de la valorisation des gains de temps de transport, hors circulation routière, provenant notamment d'une évacuation plus rapide des quais et des distances réduites de correspondances entre les modes bus et métro et le mode ferroviaire.

L'Ae rappelle que la méthode de calcul privilégie ce critère par rapport à d'autres non ou peu pris en compte, comme les impacts sur l'eau et la biodiversité, et le bruit.

Pour la situation de référence, un temps de 5 minutes a été ajouté, aux heures de pointes, pour tenir compte de la saturation du PEM si le projet n'est pas réalisé. Ceci suppose l'ensemble des flux pris en compte et en particulier ceux résultant de l'évolution des TER.²⁶ Or la croissance des déplacements et de la valeur du temps est aujourd'hui moins rapides que celle prévues par la circulaire en vigueur pour les études socio-économiques.

L'Ae recommande que des tests de sensibilité soient présentés avec des hypothèses intermédiaires sur l'évolution des flux TER, et que les gains ou pertes de temps pour les usagers routiers soient également estimés.

2.5 Mesures de suivi

L'étude d'impact considère que « l'éco-conception du projet permet d'éviter la mise en oeuvre de mesures compensatoires » (demandant un suivi particulier et spécifique). Le maître d'oeuvre assurera un visa des procédures en amont du démarrage du chantier et assurera un suivi environnemental des travaux pour vérifier la bonne mise en oeuvre de la gestion des déchets.

L'évaluation économique et sociale effectuée en application de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) est annexée à l'étude d'impact. Un bilan devra être fait au bout de 5 ans.

Le suivi de ce projet, qui réunit les principaux maître d'ouvrages concernés, serait néanmoins l'occasion d'assurer un suivi partagé et global de l'évolution de la fréquentation du PEM et de sa répartition modale.

²⁶ L'étude d'impact rappelle p 168 que le trafic TGV et TER dépasse les 10 millions de voyageurs en 2008, qu'il devrait atteindre 20 millions en 2020 et 30 millions en 2030.

L'Ae recommande qu'un avenant au contrat de pôle traite du futur bilan prévu au titre de la LOTI et du suivi environnemental du projet en mentionnant les indicateurs retenus (part modale des usagers, consommations énergétiques, répartition des flux selon les niveaux, amélioration de l'accès des personnes à mobilité réduite, incidents constatés au regard des prévisions...) ²⁷ et les modalités d'information du public.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair. Cependant il ne comporte aucun élément à propos des flux de déplacements et des accès automobiles. Il manque parfois de cohérence avec l'étude d'impact et gagnerait à bien re-situer le projet dans le cadre du projet de la ZAC EuroRennes qui apportera une évolution très significative dans le quartier.

L'Ae recommande d'adapter et de compléter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

* * *
* *
*

²⁷ Les articles L. 125-8 et R. 125-37 du code de l'environnement laissent la possibilité au préfet de département de créer une instance de suivi des mesures environnementales.