



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la demande de permis de construire pour le projet de création d'un pôle d'échange multimodal sur le site de la gare de Rennes (35)**

**n°Ae : 2014-26**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 juin 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la demande de permis de construire pour le projet de création d'un pôle d'échange multimodal sur le site de la gare de Rennes (35).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfeld, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, Roche, Vindimian.

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 Rauzy, MM. Decocq, Galibert, Ullmann

\*

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet d'Ille-et-Vilaine, le dossier ayant été reçu complet le 13 mars 2014

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 R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Par courriers en date du 17 mars, l'Ae a consulté :

- le préfet de département d'Ille-et-Vilaine,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Bretagne,

Sur le rapport de Frédéric Cauvin, 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.**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

## Synthèse de l'avis

Le permis de construire, dont la demande a été déposée par SNCF - Gares & Connexions, pour la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) sur le site de la gare de Rennes (35) constitue une des autorisations administratives nécessaires à la réalisation de ce projet. L'Ae avait émis un avis le 18 septembre 2013 sur la base du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du PEM. Le maître d'ouvrage avait alors produit un « mémoire en réponse » qu'il avait joint au dossier objet de l'enquête. Cette enquête publique a été organisée du 9 décembre 2013 au 17 janvier 2014. Lors de l'enquête, d'autres compléments d'information ont été produits par le maître d'ouvrage du PEM et repris dans le rapport de la commission d'enquête, rendu public.

L'Ae note que l'étude d'impact du projet, en tant que telle, n'a pas pris en compte l'ensemble de ces éléments ainsi que les éventuelles autres études et évolutions intervenues depuis la première étude d'impact. Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de reprendre la présentation de l'étude d'impact afin de faciliter la prise de connaissance des réponses apportées aux recommandations de l'Ae, notamment dans le mémoire en réponse et le rapport de la commission d'enquête, si nécessaire en précisant ou complétant certains volets.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae, qui sont les mêmes que ceux identifiés dans son avis du 18 septembre 2013, concernent les déplacements aux différentes échelles de l'agglomération rennaise, le milieu humain, l'aménagement et le paysage urbain, et, pour les travaux, la sécurité des voyageurs, la ressource en eau et les risques.

Elle constate que plusieurs compléments apportés depuis la première étude d'impact ne répondent encore que partiellement aux recommandations formulées dans son précédent avis.

Aussi, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'apporter des précisions concernant :

- les impacts de l'ensemble des opérations participant directement aux finalités du PEM, et du relogement du technicentre de la SNCF ;
- les hypothèses prises en compte pour dimensionner le PEM, au regard des flux prévus de voyageurs et d'usagers ;
- les précautions prises en terme de sécurité vis-à-vis des usagers de la gare pendant la phase travaux ;
- la coordination des mesures qui seront mises en œuvre pendant les travaux par les différents maîtres d'ouvrage contribuant aux différents chantiers.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

# Avis

## 1 Contexte et procédures

Le préfet de département d'Ille et Vilaine (35) a sollicité l'avis de l'Ae sur une demande de permis de construire déposée par SNCF - Gares & Connexions pour la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) sur le site de la gare de Rennes (35). Le dossier a été reçu complet à l'Ae le 13 mars 2014.

Ce permis de construire constitue une des autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet de PEM sur lequel l'Ae a émis un avis<sup>2</sup> le 18 septembre 2013. Cet avis portait sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). Cette enquête publique a été organisée du 9 décembre 2013 au 17 janvier 2014.

Les éléments présentés dans la demande de permis de construire sont cohérents avec ceux du précédent dossier dont l'Ae avait été saisie.

En application de l'article R.122-8 du code de l'environnement, 2ème alinéa, « *quand un pétitionnaire dépose, pour un même projet, plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la réalisation préalable d'une étude d'impact en application d'une ou plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact est, si nécessaire, actualisée et accompagnée du ou des avis précédemment délivrés par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. Ce ou ces avis sont alors actualisés au regard des évolutions de l'étude d'impact* ».

Dans le cas d'espèce, l'étude d'impact, jointe à la présente demande de permis de construire, est la même que l'étude initiale jointe à la demande de DUP. L'avis de l'Ae et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sont joints au dossier (PC 11, pièce G et H). Ils avaient également été joints au dossier d'enquête publique préalable à la DUP du projet<sup>3</sup>.

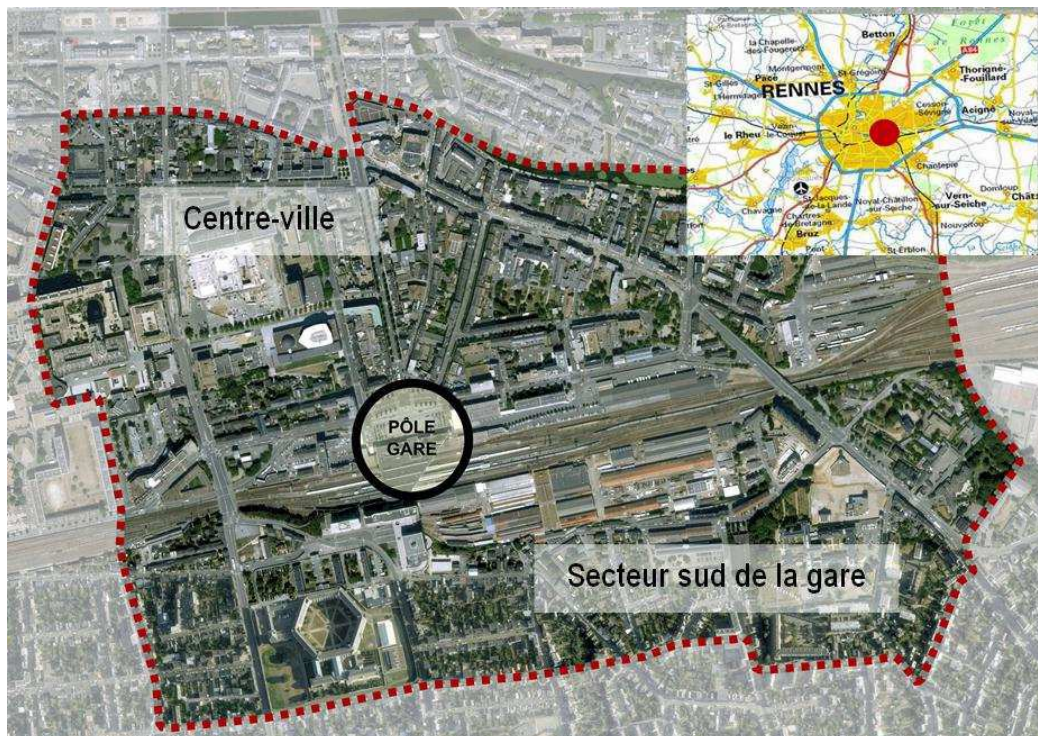


Figure 1 : Plan de situation (source : étude d'impact)

En outre, l'Ae rappelle que, conformément à l'article R. 423-58 du code de l'urbanisme<sup>4</sup>, si l'avis de

<sup>2</sup> Avis délibérés n°2013-81 du 18 septembre 2013. Ces avis sont en ligne sur le site Internet de l'Ae : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

<sup>3</sup> <http://www.gares-connexions.com/fr/gares-du-futur/gares-se-transforment/la-gare-de-rennes>.

<sup>4</sup> Article R. 423-58 du code de l'urbanisme : « ~~lorsque le projet a précédemment fait l'objet d'une enquête publique dans~~ l'Ae CGEDD - Avis délibéré du 11 juin 2014 - Permis de construire du pôle d'échange multimodal sur le site de la gare de Rennes (35)

mise à l'enquête relatif au pôle d'échange multimodal indiquait que cette enquête publique portait sur la construction projetée et si le projet n'a pas subi pas de modification substantielle après la clôture de cette enquête, une nouvelle enquête publique n'est pas nécessaire pour le présent permis de construire. Dans la situation où l'une de ces conditions ne serait pas remplie, une nouvelle enquête publique devrait être diligentée.

## 2 Rappel des principales recommandations de l'Ae relatives au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du PEM de Rennes

Si l'étude d'impact en tant que telle n'a pas été modifiée à la suite du premier avis de l'Ae, le mémoire en réponse précise les différentes parties du document à compléter pour le prendre en compte<sup>5</sup>. Par ailleurs, l'Ae note que des précisions répondant à certaines de ses recommandations ont été apportées par le maître d'ouvrage et sont présentées dans le rapport de la commission d'enquête sans pour autant figurer dans le mémoire en réponse (cf. points abordés dans la partie 3 du présent avis).

L'Ae note que l'étude d'impact du projet, en tant que telle, n'a pas été mise à jour pour prendre en compte l'ensemble de ces éléments, ainsi que les éventuelles autres études et évolutions intervenues depuis la première étude d'impact.

***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de mettre à jour l'étude d'impact afin de faciliter la prise de connaissance des réponses apportées aux recommandations de l'Ae, notamment dans le mémoire en réponse et le rapport de la commission d'enquête, si nécessaire en les précisant ou les complétant.***

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae, qui sont les mêmes que ceux identifiés dans son avis du 18 septembre 2013, concernent les déplacements aux différentes échelles de l'agglomération Rennaise, le milieu humain, l'aménagement et le paysage urbain, et, pour les travaux, la sécurité des voyageurs, la ressource en eau et les risques.

L'Ae n'a pas de recommandation supplémentaire à émettre par rapport à celles formulées dans son avis du 18 septembre 2013. Elle avait recommandé notamment de :

- 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 tétrafluoroéthylène) 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,

---

*les conditions prévues par les articles R. 123-7 à R. 123-23 du code de l'environnement ou par les articles R. 11-14-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et que l'avis de mise à l'enquête indiquait que celle-ci portait également sur la construction projetée, il n'y a pas lieu à nouvelle enquête au titre du permis de construire ou d'aménager, sauf si le projet a subi des modifications substantielles après la clôture de l'enquête ».*

<sup>5</sup> Par exemple, il est indiqué que, pour répondre à la première recommandation de l'Ae, certains des compléments présentés dans le mémoire en réponse sont à insérer dans la partie concernant le projet d'aménagement de la rue de l'Alma à Rennes, au chapitre 5.8 (page 112 de l'étude d'impact).



- 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.

D'autres recommandations plus ponctuelles avaient également été émises.

### 3. Avis complémentaire de l'Ae sur la prise en compte de ses recommandations

Les éléments présentés dans la suite du présent avis visent à préciser les points sur lesquels des compléments par rapport aux informations communiquées dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sont encore nécessaires.

#### 3.1 Les aménagements complémentaires au PEM

En premier lieu, l'Ae note que le mémoire en réponse fournit des informations pertinentes sur l'organisation de la circulation et des stationnements dans l'aire d'étude, en lien notamment avec les aménagements prévus dans le cadre de la zone d'aménagement concertée (ZAC) EuroRennes.

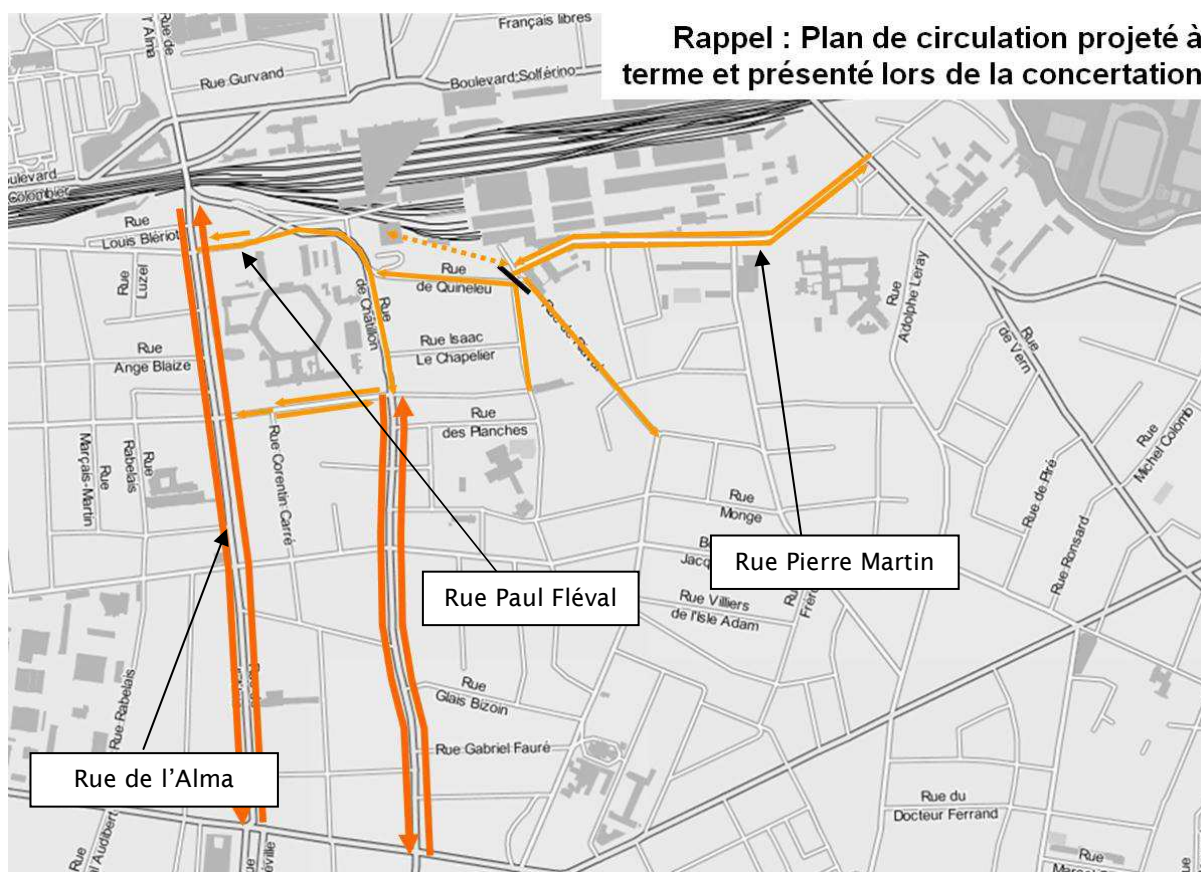


Figure 2 : Plan de circulation projeté à terme, (page 7 du mémoire en réponse)

En particulier, une partie de la circulation des véhicules motorisés particuliers sera reportée du côté sud de la gare. Ainsi des aménagements sont prévus dans ce secteur pour accueillir ces nouveaux flux, notamment le réaménagement du carrefour Alma-Féval ou la mise à double sens de la rue de l'Alma, et « l'actuel itinéraire par la rue Pierre Martin sera optimisé et sa lisibilité accrue ».

La consistance précise de ces travaux n'est toutefois pas détaillée (type d'aménagements projetés, phasage des opérations, dates de réalisation, etc.) et les impacts qui en découlent (bruit des travaux pour les riverains, déviations temporaires, flux de circulation sur les axes ainsi modifiés, bruit sur le long terme, etc.) ne sont pas analysés.

***L'Ae recommande de préciser les impacts de l'ensemble des opérations participant directement aux finalités du PEM, en matière de déplacements, de circulation, et de stationnement, d'en fournir un calendrier de réalisation, et d'indiquer les mesures qui sont envisagées pour éviter, réduire et compenser ces impacts.***

### **3.2 Les aménagements ferroviaires connexes**

Une des recommandations de l'Ae portait sur la nécessité de joindre à l'étude d'impact une appréciation globale des impacts du programme dans lequel s'insère le présent projet, notamment des impacts du relogement du technicentre SNCF de Rennes. Le déplacement de ce centre est nécessaire pour la réalisation par Réseau ferré de France (RFF) d'aménagements d'un nouveau quai TER au sud du faisceau de voies actuel. Si le site d'implantation optimal du nouveau technicentre est identifié et brièvement décrit (site de la ZAC de Mivoie), le dossier ne précise pas les impacts que pourrait avoir ce nouveau bâtiment ni les activités qu'il abritera. Seuls les impacts de l'actuel technicentre (nuisances sonores supérieures à 70 dB(A), rejet d'eaux polluées, production de déchets dangereux, etc.) sont présentés dans le mémoire en réponse, ce dernier indiquant par ailleurs, au sujet du nouveau centre, que « *une telle construction n'a jamais été réalisée pour un technicentre industriel* ». Au vu de ces éléments, il apparaît que des précisions supplémentaires devraient être apportées quant à l'appréciation des impacts du relogement du technicentre. En outre, le dossier ne permet pas de savoir précisément quand seront réalisés ces aménagements.

***L'Ae recommande de préciser les éléments relatifs à l'appréciation des impacts générés par le relogement du technicentre SNCF.***

En outre, l'Ae rappelle que dans le cas où les projets du programme de travaux seraient réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact devrait porter sur l'ensemble du programme (article L. 122-1 du code de l'environnement).

### **3.3 Recherche de variantes et choix du parti retenu**

L'Ae avait recommandé 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. Des clarifications sont apportées quant aux prévisions de trafic TGV et TER et le pétitionnaire indique que, en l'absence de données sur les volumes de correspondants, ceux-ci sont considérés comme arrivants puis comme voyageurs au départ. Des informations pertinentes sur ces aspects sont fournies dans le rapport de la commission d'enquête (pages 27 à 31, notamment les graphiques présentant les échanges par mode de transport pour la clientèle de la gare à l'heure de pointe hebdomadaire). Ces éléments nécessiteraient de figurer dans l'étude d'impact. Il n'est cependant pas possible de savoir comment ces flux ont été pris en compte dans le dimensionnement du PEM.

***L'Ae recommande de préciser comment le calibrage du PEM a été effectué à partir des divers chiffres d'entrée, de sortie, et de correspondance qui sont attendus, ainsi que des flux pris en compte pour chacun de ses accès et de ses principales composantes.***

### **3.4 Impacts en phase chantier**

L'Ae avait également recommandé au maître d'ouvrage de justifier 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. Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage indique uniquement que « *Certaines phases travaux qui pourraient générer des blocages capacitaires seront étudiées prochainement par la SNCF. Ces études permettront de répondre à cette problématique et d'apporter des solutions le cas échéant* ».

***L'Ae recommande à nouveau 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.***

### **3.5 Impacts sur les eaux souterraines en phase chantier**

Au sujet de l'impact potentiel du projet sur les niveaux de la nappe d'accompagnement de la Vilaine et les besoins de pompage, sur lesquels l'Ae avait recommandé d'apporter des précisions, le mémoire en réponse indique que « *des sondages complémentaires sont en cours de réalisation. L'analyse sera disponible pour fin octobre. Pour autant, les premiers relevés ne remettent pas en question les analyses produites* ». Sans mettre en cause la pertinence des résultats obtenus, qu'il conviendrait de présenter, l'Ae estime, comme elle l'avait fait dans son précédent avis, qu'il serait utile de présenter les dispositions pouvant être prises dans le cas où le chantier tel que prévu initialement serait interrompu par des remontées d'eau pendant une longue période.

***L'Ae recommande de présenter les données les plus récentes disponibles sur les niveaux de la nappe d'accompagnement de la Vilaine et les besoins de pompage et d'indiquer quelles dispositions seraient prises au cas où le chantier tel que prévu initialement serait interrompu par des remontées d'eau pendant une longue période.***

### **3.6 Agencement des différents travaux et impacts cumulés**

Concernant l'agencement des différentes opérations prévues dans le secteur du PEM (Métro ligne b, ZAC EuroRennes, PEM), le mémoire en réponse décrit comment s'organisera la coordination entre les différents chantiers. Il indique que cette coordination d'ensemble permettra de mettre en place des modalités de gestion des matériaux produits par les chantiers (notamment accès routiers et mouvements de matériaux). Le contrat de pôle prévoit que cette organisation soit décrite dans une convention d'organisation des maîtrises d'ouvrage. Toutefois, aucune information supplémentaire n'est apportée quant aux modalités pratiques de mise en œuvre de cette coordination pour la gestion des déchets, des flux de livraison ou encore de la circulation dans le secteur.

***L'Ae recommande de préciser comment s'articuleront la gestion des déchets, les flux de livraison ou encore la circulation pendant les travaux dans le secteur compte tenu des différents chantiers qui y sont prévus.***

### **3.7 Gestion des eaux pluviales en phase exploitation**

L'Ae avait recommandé de limiter les rejets d'eaux pluviales en recherchant d'autres usages aux eaux récoltées, compte tenu notamment de l'arrêté préfectoral relatif à la ZAC, au titre de la loi sur l'eau, prévoyant une limitation des rejets pour les constructions neuves à un niveau environ 100 fois plus faible que celui constaté dans les zones urbanisées. Il est indiqué dans le mémoire en réponse que « *la gare est considérée comme une installation existante et ne fait pas l'objet de l'arrêté préfectoral fixant pour les ouvrages neufs un débit de 3 litres par secondes en rejet dans le réseau public de la ville* ».

L'Ae constate néanmoins que la réalisation de nouveaux espaces auxquels s'appliquent ces dispositions est également prévue<sup>6</sup>. Le maître d'ouvrage fournit des estimations des débits supplémentaires et précise que les eaux provenant du « paysage construit » sont stockées dans une cuve de rétention pour servir à l'arrosage et à l'entretien des espaces paysagers situés sur ce paysage construit. L'Ae constate que les eaux pluviales d'une surface équivalente à 0,047 ha ne seront pas récoltées par le bassin de rétention.

### **3.8 Coûts collectifs**

L'Ae avait également recommandé de fournir une estimation des gains ou pertes de temps pour les usagers routiers. Le mémoire en réponse évalue qualitativement ces impacts et précise qu'à « *l'horizon 2020, la modification du plan de circulation à l'échelle du centre-ville aura une*

<sup>6</sup> Point confirmé dans la notice technique de gestion des eaux pluviales présentée en page 45 de la notice architecturale.



*incidence bien supérieure à la relocalisation des stationnements en rive sud du PEM pour les usagers accédant à la gare en voiture* » (page 23). Aucune estimation quantitative de ces évolutions n'est fournie.

En outre, l'Ae s'interroge sur le fait que les isochrones représentant les temps d'accès à la gare en transports en commun à l'horizon 2025 sont identiques dans les scénarios dits « fil de l'eau » et « ligne b ».

### **3.9 Mesures de suivi**

Concernant le futur bilan prévu au titre de la LOTI<sup>7</sup> et le suivi environnemental du projet, le mémoire en réponse indique que « *Le MOA s'engage à réaliser un avenant au contrat de pôle, notamment pour l'élaboration du bilan socio-économique prévu au titre de la LOTI. Egalement, cet avenant prendra en considération la réalisation d'un suivi environnemental du projet* ». Les indicateurs à retenir (par exemple sur la part de chaque mode de transport, les consommations énergétiques, la répartition des flux d'usagers de la gare, l'amélioration de l'accès des personnes à mobilité réduite, les incidents constatés, etc.) et les modalités d'information du public ne sont pas précisées<sup>8</sup>.

***L'Ae recommande que les indicateurs retenus afin d'assurer le suivi environnemental du présent projet et dans le cadre du futur bilan au titre de la LOTI soient présentés dans le dossier, avec les modalités d'information du public sur le résultat de ce suivi***

---

<sup>7</sup> Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982

<sup>8</sup> 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.~~