



*Autorité environnementale*

Paris, le 7 juillet 2022

**Nos réf. :** AE/22/506

**Vos réf. :** courrier du 13 mai 2022

**Courriel :** [autoriteenvironnementale.cgedd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:autoriteenvironnementale.cgedd@developpement-durable.gouv.fr)

**Objet :** Suppression du passage à niveau PN7 et rétablissement du franchissement de la ligne ferroviaire Rennes – Saint-Malo à Betton (35)  
Recours gracieux à l'encontre de la décision n° F-053-22-C-0037 du 21 mars 2022 de l'Autorité environnementale (Ae) dans le cadre d'un examen au cas par cas

Par courrier du 13 mai 2022, reçu à l'Ae le 17 mai 2022, vous avez déposé un recours gracieux concernant la décision de la formation d'autorité environnementale du CGEDD de ne pas soumettre à évaluation environnementale la suppression du passage à niveau PN7 et le rétablissement du franchissement de la ligne ferroviaire Rennes – Saint-Malo à Betton (35) dont la maîtrise d'ouvrage est portée par la SNCF.

Le projet consiste en la suppression du passage à niveau PN7 et en la construction à 300 m au nord de la gare d'un ouvrage routier souterrain sous la voie ferrée, d'un aménagement associé pour les modes actifs et permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite, et d'un carrefour en T à feux tricolores, l'ensemble du projet couvrant une superficie de 1,3 ha. Il vise à sécuriser les flux et permettre de nouvelles liaisons entre la gare et les différents quartiers de la ville, en réduisant la dangerosité que présente l'actuel passage à niveau et en privilégiant les trajectoires directes pour les modes actifs. La vitesse de circulation est limitée à 30 km/h sur l'aménagement. Le dossier précise que ce projet facilitera les échanges avec la zone d'aménagement concerté (Zac) de la Plesse.

**M. Patrice Louessard**  
23, rue de la Hamonais  
35 830 Betton

**M. Guy Rouillé**  
26, allée Érik Satie  
35 830 Betton

La décision contestée rappelle les sensibilités environnementales attachées au projet, qui est situé :

- en milieu urbain sur la commune de Betton en périphérie nord de la métropole de Rennes,
- à environ 300 m de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type I « Zones humides de la Boulière », et à 1,5 km du site Natura 2000 « Complexe forestier Rennes-Liffré-Chevré, Étang et lande d'Ouée, forêt de Haute Sève » également classé en Znieff de type II « Forêt de Rennes »,
- sur le territoire d'une commune couverte depuis 2010 par un plan de prévention du bruit dans l'environnement complété en 2018, ainsi que par un plan de prévention des risques naturels en raison du risque d'inondations, le projet n'étant pas dans une zone inondable,
- hors zones humides, sols pollués ou sites classés.

La décision contestée tient compte des incidences prévisibles du projet sur l'environnement et la santé humaine ainsi que des mesures et caractéristiques telles que présentées au dossier et destinées à éviter ou réduire ces incidences, et notamment le fait que :

- l'imperméabilisation est de 4 300 m<sup>2</sup>,
- le projet ne nécessite pas de prélèvement d'eau,
- le projet produit 23 000 m<sup>3</sup> de déblais, qui seront traités en filières de recyclage, étant précisé que les sondages réalisés ne montrent pas de pollution des sols,
- l'abattage de quelques arbres situés le long de la voie ferrée sera nécessaire,
- l'inventaire de la faune, de la flore et des habitats naturels qui a été fait montre que les enjeux naturels sont faibles,
- les mesures de réduction des nuisances du chantier ont été prévues, notamment pour prévenir les pollutions et organiser les circulations (en tenant compte de la Zac de la Plesse),
- un choix des lumières (couleurs et chaleur) permettant de réduire les pollutions lumineuses a été fait,
- une étude acoustique a été réalisée, laquelle montre que les seuils réglementaires seront respectés, le dossier précisant que l'emprise est disponible pour construire un écran acoustique qui permettrait d'améliorer le confort des riverains,
- la réalisation d'un aménagement de nature à améliorer l'insertion paysagère du projet est prévue,
- étant par ailleurs précisé :
  - o que deux variantes ont été étudiées, celle de moindre impact a été retenue,
  - o et que la Zac de la Plesse a fait l'objet en 2016 d'une étude d'impact qui présente le projet de suppression du passage à niveau et étudie les effets cumulés de ces deux opérations.

Ces considérations reposent sur le dossier adressé par le pétitionnaire pour l'examen au cas par cas, en application du IV de l'article R. 122-3-1 qui indique que l'Ae apprécie « *sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage* » si le projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Selon le même article, elle peut aussi tenir compte des résultats disponibles d'autres évaluations pertinentes. Les éléments que vous apportez à l'appui de votre recours comprennent des extraits de l'étude d'impact de la Zac de la Plesse réalisée en 2016 – celle-ci ayant été en outre actualisée en 2018.

Votre recours indique qu'aucune étude des effets cumulés entre le projet de suppression du passage à niveau et la ZAC de la Plesse n'a été réalisée, que le flux de la circulation engendrée par la création de la ZAC est pris en compte dans l'étude acoustique mais pas le report dû à la suppression du PN7.

- L'une des pièces jointes à votre recours présente un extrait de l'étude d'impact de 2016 intitulé « *Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus* » comprenant une sous-partie « *Projet de suppression du PN7* » alors que la réglementation définissant

les autres projets connus ne rendait pas obligatoire la prise en compte de la suppression du PN7 selon la définition alors en vigueur (4° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement). De plus, l'étude d'impact présente les caractéristiques principales du projet de suppression du PN7, indique qu'il permettra à la Zac de la Plesse de bénéficier d'un accès direct à la gare et au centre-ville, et précise que « *l'aménagement du quartier est conçu de manière indépendante de ce projet et il a été prévu sur la desserte actuelle. L'arrêt de bus nécessitera notamment une aire de retournement prévue rue de la Hamonais sur la parcelle n° AL28.* » Il apparaît ainsi que le principe de la suppression du passage à niveau a bien été présenté et que ce projet est distinct de celui de la Zac.

- Si les pièces que vous joignez ne montrent pas d'analyse des effets cumulés, aucun élément ne permet de remettre en cause l'indication par le pétitionnaire que ces effets ont été étudiés. Ainsi, le formulaire de demande d'examen au cas par cas expose les mesures prises en phase travaux pour réduire les nuisances des deux chantiers sur les riverains (coordination de la phase travaux entre les deux projets, mise en place d'un itinéraire de déviation, etc.). Plus spécifiquement, il mentionne les effets sur les trafics consécutifs à la réalisation du projet et à la création de la Zac de la Plesse, et fournit une étude acoustique complète tenant compte de ces effets. Votre recours estime que le trafic évalué à 9 645 véhicules par jour rue Simone Veil ne serait pas pris en compte, alors qu'il apparaît bien dans la situation de référence comme dans la situation avec projet (figure 12 de l'étude acoustique).
- Cette étude montre que l'ambiance initiale sonore est modérée, que le report de trafic issu du projet de Zac peut générer des nuisances sonores sur les bâtiments du quartier, que la variante retenue est celle qui génère le moins de nuisances, que la vitesse sera limitée à 30 km/h sur la voie de raccordement de la Zac pour réduire les nuisances, que les niveaux acoustiques projetés ne dépassent pas les seuils réglementaires et n'imposent donc pas de mettre en œuvre de protection. Le pétitionnaire précise toutefois qu'il dispose d'une emprise suffisante pour installer des écrans acoustiques qui permettraient d'améliorer le confort des riverains, ce qui est prudent puisque cette configuration assure le pétitionnaire de pouvoir respecter le code de l'environnement (articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement), qui impose une obligation de résultats relativement aux seuils acoustiques.
- L'ensemble de ces faits (études et mesures) permet de considérer que les interactions entre les deux projets ont été correctement prises en compte et d'écarter les moyens de votre recours relatif aux impacts cumulés et plus spécifiquement au bruit. L'étude acoustique, qui montre une baisse du bruit sur certains récepteurs et une hausse sur d'autres dans le respect des seuils, repose sur une étude de trafic qui estime négligeable l'effet du projet de suppression du PN7 sur l'évolution du trafic par rapport à la situation de référence, tout comme les incidences sur la qualité de l'air, car l'essentiel des apports de trafic supplémentaires sont dus au projet de Zac. L'étude de la qualité de l'air relève donc de l'évaluation environnementale de ce projet.

Votre recours souligne que l'étude d'impact de 2016 sur la Zac de la Plesse mentionne une zone humide hors du périmètre du projet de Zac, située au fond d'une parcelle remblayée dont vous indiquez qu'elle était destinée à la création de la trémie routière du projet de suppression du PN7.

- La demande d'examen au cas par cas comprend une pièce jointe datée de septembre 2021 qui présente des inventaires de la faune, de la flore et des zones humides réalisés selon les règles de l'art et la réglementation en vigueur actuellement, étant souligné que la définition réglementaire des zones humides a évolué après la réalisation de l'étude d'impact de janvier 2016. Des sondages à la tarière, par carottage, par fouille à la mini pelle et des sondages destructifs avec essais pressiométriques ont été réalisés, ainsi qu'une analyse des habitats naturels et une recherche de la flore caractéristique des zones humides. En première approche, des habitats « pro-parte » ont été identifiés. Un suivi piézométrique dense a été effectué. Il montre l'absence de

venue d'eau à moins d'un mètre de profondeur. Ainsi, l'absence de zone humide a été établie sans ambiguïté.

Votre recours mentionne les vibrations et l'absence de mesure pour remédier aux éventuels dommages consécutifs.

- Le pétitionnaire indique que les phénomènes vibratoires sont et resteront dominés par la voie ferrée et le passage des trains. Vous n'apportez pas d'élément permettant de remettre en cause cette indication.

En conclusion, le recours présenté ne comporte donc pas d'éléments suffisants pour revenir sur la décision contestée.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'Ae a décidé, lors de sa séance du 7 juillet 2022, de maintenir la décision n° F - 053-22-C-0037 du 21 mars 2022 et de ne pas soumettre à évaluation environnementale la suppression du passage à niveau PN7 et rétablissement du franchissement de la ligne ferroviaire Rennes – Saint-Malo à Betton (35).

L'avis du Conseil d'État n° 395916 du 6 avril 2016, publié au Journal officiel, précise que la décision de soumission à évaluation environnementale ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, c'est seulement à l'occasion de la contestation de la décision approuvant le plan ou programme que cette décision peut être contestée. Le Conseil d'État ne s'est pas prononcé explicitement pour ce qui concerne la dispense d'étude d'impact d'un projet, néanmoins on peut penser qu'il retiendrait la même approche.

Cependant, si en dépit de cette analyse, il était considéré qu'un recours contentieux devait être engagé contre le rejet du recours gracieux, il devrait alors être formé dans un délai de deux mois à compter de la notification ou de la mise en ligne sur internet du rejet du recours gracieux et être adressé au tribunal administratif de Cergy-Pontoise (Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise, 2-4 Boulevard de l'Hautil, BP 30 322, 95 027 Cergy-Pontoise CEDEX).

La présente décision sera publiée sur le site Internet de l'Autorité environnementale.

Le président de la formation d'Autorité environnementale du  
Conseil général de l'environnement et du développement durable,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Philippe Ledenic', written over a horizontal line.

Philippe Ledenic