



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur le projet d'une création d'une voie d'entrecroisement entre l'échangeur de Villejean - Pont Lagot et la porte de Beauregard, située sur la rocade (RN136) de Rennes (35)

n° : F-053-22-C-0047

Décision n° F-053-22-C-0047 en date du 12 mai 2022

Décision du 12 mai 2022
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

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

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable adopté le 26 août 2020 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° [F-053-22-C-0047](#) présentée par la Direction interrégionale des routes de l'ouest, relative à la création d'une voie d'entrecroisement entre l'échangeur de Villejean-Pont Lagot et la porte de Beauregard, située sur la rocade (RN136) de Rennes (35)¹, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçu le 6 mai 2022.

Considérant la nature de l'opération,

- qui consiste en la construction d'une voie d'entrecroisement entre deux bretelles successives d'entrée et de sortie d'échangeurs, de 1 300 m de long et 3,50 m de large, l'ensemble de l'opération correspondant à une surface imperméabilisée totale de 4 500 m²,
- qui prévoit également la création d'ouvrages d'assainissement des eaux de chaussées, ainsi que la mise en conformité des dispositifs de retenue et de signalisation directionnelle,
- dont l'objectif, selon le dossier, est de réduire les congestions et les ralentissements récurrents sur la rocade et les voies d'insertion, d'améliorer la sécurité routière et les conditions de mobilité dans l'agglomération ;

Considérant la localisation de l'opération,

- sur la commune de Rennes, au niveau d'un tronçon de la rocade intérieure de Rennes situé entre l'échangeur Villejean-Pont Lagot et la porte de Beauregard, dans un secteur au caractère routier particulièrement marqué. La rocade accueille environ 115 000 véhicules par jour et ce tronçon, entre 87 000 à 112 000 véhicules par jour,
- sur un territoire couvert par le plan de prévention des bruits dans l'environnement (PPBE) de l'État pour le département d'Ille-et-Vilaine – (2018-2022),
- dans les délaissés routiers du périphérique,
- en dehors de toute zone naturelle remarquable ou protégée ;

¹ [formulaire_cle7b13f7-10.pdf \(developpement-durable.gouv.fr\)](#)

Considérant les incidences prévisibles de l'opération sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- aucun remblai n'est prévu pour le tracé de l'opération et la terre végétale déblayée sera réemployée (modelés engazonnés sur le site),
- le diagnostic naturaliste a permis de recenser sur l'emprise de l'opération, dix espèces d'oiseaux, dont sept protégées et une patrimoniale (Linotte mélodieuse), ainsi que des habitats d'intérêt écologique et paysager (zones enherbées et abords de la rocade avec haies et arbres) favorables aux reptiles et aux insectes communs (lépidoptères, odonates, orthoptères). Le maître d'ouvrage s'engage à éviter intégralement ces habitats et à les mettre en défens lors de la phase de travaux. Des précautions, sans qu'elles soient détaillées, sont également annoncées concernant la limitation de la dissémination des espèces invasives lors des travaux,
- l'élargissement est obtenu par réduction du terre-plein central et par busage des fossés périphériques, sans consommation d'espaces agricoles, forestiers et naturels,
- l'opération ne franchit aucun cours d'eau. Aucune zone humide n'est répertoriée dans ou à proximité de celle-ci par le plan local d'urbanisme intercommunal de Rennes métropole, ce constat ayant été confirmé lors du diagnostic naturaliste,
- deux bassins de traitement des eaux de chaussées et de confinement des pollutions accidentelles (550 m³ au nord et 180 m³ au sud, le dimensionnement étant pour une pluie de retour de 10 ans) seront mis en place, ainsi qu'un nouveau dispositif de collecte,
- le dossier affirme à plusieurs reprises, une absence d'augmentation du trafic, bien que « *la dynamique démographique de l'aire métropolitaine rennaise (+ 1% par an en moyenne) ait pour conséquence directe, une hausse mécanique des besoins de déplacements, que la rocade rennaise doit en partie absorber, notamment pour supporter une partie des flux domicile-travail, en particulier aux heures de pointe* ».
- il est également noté que la création d'une autre voie d'entrecroisement est prévue d'ici 2025, entre les portes de Bréquigny et de Nantes, à 7 km de la première sur la rocade extérieure de Rennes, et que « *ces deux projets de création de voies d'entrecroisement permettent de réduire la congestion de la rocade rennaise aux heures de pointe* ». Il est affirmé qu'« *ils ne s'inscrivent pas dans la même logique d'itinéraire, ne seront pas empruntés par les mêmes utilisateurs et peuvent être réalisés indépendamment l'un de l'autre* », alors que les deux tronçons contribueront à rendre plus attractif l'ouest de la rocade de Rennes, déjà saturée, ce dont le dossier atteste : « *en sens intérieur et extérieur, disposer de voies d'entrecroisement [...] aura pour effet de réduire la congestion de l'infrastructure [la rocade rennaise]* » et reconnaît un bénéfice commun à les réaliser de pair.
- des mesures acoustiques ont été réalisées, permettant de qualifier uniquement le tronçon actuel dans une zone d'ambiance sonore modérée, confirmant l'absence de point noir de bruit dans le PPBE. La modélisation fournie démontre un niveau sonore égal à celui de la situation actuelle, en se basant sur une absence d'augmentation de trafic, cette hypothèse n'ayant pas été démontrée notamment à l'échelle de la rocade rennaise. Le maître d'ouvrage ne propose aucune mesure de protection anti-bruit et signale mettre en œuvre toute mesure nécessaire, le cas échéant, uniquement lors d'une révision du PPBE, dans le cas d'un risque de dépassements des seuils sonores sur la rocade rennaise. Le dossier ne produit ainsi pas d'éléments susceptibles de démontrer que cet engagement sera suffisant pour respecter les seuils de bruit maximum réglementaire,
- bien que soit examinée la cohérence de l'opération avec le plan de déplacement urbain 2019-2030 de Rennes métropole en lien avec le plan climat air-énergie et le plan de protection de l'atmosphère, le dossier n'indique pas comment l'opération et plus globalement le projet à l'échelle de la rocade rennaise contribue, par l'aménagement qu'il propose, aux possibilités de développement de modes de transport alternatifs (transports en commun, covoiturage, modes actifs) et réduit ainsi les impacts, notamment en matière de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Par ailleurs, bien que soit estimée une diminution de ces rejets en raison d'une baisse des congestions du trafic sur ce tronçon spécifique, l'hypothèse d'une augmentation du trafic sur la rocade rennaise n'a pas été prise en compte dans les calculs ;

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, l'absence d'incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 (Annexe III de la directive n°2014/52/UE susvisée du 16 avril 2014) n'est pas démontrée.

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, la création d'une voie d'entrecroisement entre l'échangeur de Villejean-Pont Lagot et la porte de Beauregard, située sur la rocade (RN136) de Rennes (35), n° F-053-22-C-0047, est soumis à évaluation environnementale en tant qu'opération constitutive du réaménagement de l'ouest de la rocade de Rennes.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision à l'échelle à minima de la rocade ouest de Rennes et concernent notamment le bruit, les déplacements et le développement des modes alternatifs, les effets induit sur l'urbanisation, la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

La modélisation acoustique devra prendre en compte un état de référence antérieur à l'ensemble des opérations projetées ou en cours sur un périmètre élargi de la rocade de Rennes, destinées à la décongestionner, pour déterminer le caractère significatif du projet.

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'autorité compétente vérifie au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la présente décision.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 12 mai 2022

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



Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.