

Paris, le 25 août 2022

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/22/616

Courriel : ae.cgedd@developpement-durable.gouv.fr

**Le Président de l'Autorité
environnementale**

à

**Monsieur le Directeur
interdépartemental des routes ouest**

Objet : 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)
Recours à l'encontre de la décision n° F-053-22-C-0047 du 12 mai 2022 (examen au cas par cas)

Par courrier reçu le 7 juillet 2022, vous avez adressé à l'Autorité environnementale (Ae), un recours à l'encontre de la décision n° F-053-22-C-0047 du 12 mai 2022 portant sur 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).

La décision contestée du 12 mai 2022 considère notamment :

- que des précautions concernant la limitation de la dissémination des espèces invasives lors des travaux sont annoncées, sans qu'elles soient détaillées,
- que le dossier affirme à plusieurs reprises une absence d'augmentation du trafic, cette hypothèse n'ayant pas été démontrée notamment au moins à l'échelle de l'ouest de la rocade rennaise 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* »,
- qu'une autre voie d'entrecroisement sera créée d'ici à 2025, entre les portes de Bréquigny et de Nantes, à 7 km de la première sur la rocade extérieure de Rennes ; à ce sujet, le dossier indiquait que « *ces deux projets de création de voies d'entrecroisement permettent de réduire la congestion de la rocade rennaise aux heures de pointe* » tout en affirmant, également sans le démontrer, 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,
- que la modélisation fournie conclut à un niveau sonore égal à celui de la situation actuelle, en se fondant sur l'hypothèse non démontrée d'une absence d'augmentation de trafic. Le maître d'ouvrage ne propose aucune mesure de protection anti-bruit et signale qu'il mettra en œuvre toute mesure nécessaire, le cas échéant, uniquement lors d'une révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), dans le cas d'un risque de dépassements des seuils sonores sur la rocade rennaise. Le dossier ne



Autorité environnementale

produit ainsi pas d'éléments susceptibles de démontrer que cet engagement sera suffisant pour respecter les seuils de bruit maximum réglementaire,

- que le dossier n'indique pas comment l'opération et plus généralement le projet à l'échelle de la rocade rennaise contribue, par l'aménagement qu'il propose, à l'atteinte des objectifs de la SNBC 2 en 2050 en termes de neutralité carbone à cette échéance et aux possibilités de développement de modes de transport alternatifs (transports en commun, covoiturage, modes actifs) pour réduire la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre (GES), faute d'étayer l'hypothèse d'une absence d'augmentation du trafic.

En préalable, l'Ae note que vous confirmez par voie de presse¹, que « *cette nouvelle voie longue de 1 300 mètres devrait permettre de réduire les embouteillages, sans passer à une circulation en 2x3 voies sur toute la rocade, [ce] qui serait à la fois moins économe en ressources et beaucoup plus coûteux* ».

Vous fournissez à l'appui de votre recours de nouvelles informations sur les espèces invasives et le bruit :

- vous confirmez la présence d'un écologue sur le chantier et détaillez les actions pour limiter la dissémination des espèces invasives: piquetage des zones concernées, élimination des végétaux indésirables par des techniques adaptées à chaque espèce et gestion des résidus issus de chaque zone. Bien que génériques, ces moyens semblent proportionnés au contexte de l'opération ;
- vous garantissez la réalisation de mesures de bruit à la mise en service des aménagements et vous vous engagez à prendre toutes les mesures de protection adaptées si une émergence au-delà des 2dB(A) réglementaires était constatée, dès ce stade, sans attendre la révision du PPBE. Parallèlement, vous déduisez, selon la règle alléguée, qu'« *il est communément admis, qu'un doublement de trafic entraîne une augmentation de 3 dB(A)* », que l'opération ne pourrait pas entraîner une émergence de 2 dB(A), qui « *équivaldrait à une hausse du trafic de l'ordre de 70 %² environ* ».

Sur ce dernier sujet, vous précisez par ailleurs que cette opération ne serait pas « *susceptible de générer une hausse de trafic d'une telle ampleur* ». Vous citez aussi « *la volonté clairement affichée* » dans le plan de déplacements urbains de l'agglomération rennaise de « *la maîtrise forte de la progression du trafic sur la rocade* » sans que ni votre demande initiale, ni votre recours n'apportent d'éléments permettant de justifier de la compatibilité de cette opération avec cet objectif.

Enfin, citant la [décision du Conseil d'état n°438686 du 30 décembre 2021³](#) « *sur un cas proche* », vous renouvez votre affirmation d'indépendance entre les deux opérations de voies d'entrecroisement, en raison de leur éloignement, de leur réalisation dans une temporalité distincte et de l'absence de lien fonctionnel entre les deux. L'Ae relève que ces deux opérations ont été soumises en même temps à consultation publique⁴ et que les deux voies d'entrecroisement s'insèrent dans un projet plus vaste à l'échelle de la rocade rennaise, inclus dans le schéma directeur d'agglomération de gestion du trafic⁵ dont vous citez sans les nommer, quelques opérations de développement de modes de transport alternatifs (transports en commun et covoiturage avec des voiries réservées, modes actifs). Ce schéma comprend également des aménagements de portes d'accès et de sorties⁶ à la rocade ainsi que des

¹ https://actu.fr/bretagne/rennes_35238/rocade-de-rennes-une-voie-d-entrecroisement-pour-reduire-les-bouchons-utile-ou-pas_49810453.html

² Si la loi liant l'accroissement du bruit (en décibel) à l'accroissement du trafic est logarithmique, l'accroissement du trafic serait de 60% et non de 70% pour une variation du bruit ambiant de 2 dB(A).

³ Considérant n°8.

⁴ <https://metropole.rennes.fr/donnez-votre-avis-pour-ameliorer-les-mobilites-sur-la-rocade>

⁵ Il définit trois grandes orientations, déclinées en plusieurs mesures qui seront mises en œuvre à partir de 2024 : favoriser l'intermodalité, limiter la congestion sur la rocade et améliorer la coordination entre les acteurs et la diffusion d'information vers les usagers.

⁶ Porte de Villejean : prolongement des deux premières voies de tourne-à-gauche, porte de Cleunay : doublement de la bretelle de sortie en sens extérieur et portes des Loges : simplification du fonctionnement du carrefour à feux.

régulations d'accès. Ainsi pour l'Ae, l'indépendance des deux opérations n'est pas établie. L'article de presse¹ met d'ailleurs en balance cette opération avec une alternative sur l'ensemble de la rocade.

En l'absence d'étude de trafic et de données le concernant, les arguments que vous avancez n'apportent pas les éléments nécessaires à l'absence d'incidences significatives pour l'ensemble des enjeux environnementaux que ce trafic induit : émissions atmosphériques, gaz à effet de serre, bruit. En particulier, le dossier initial et le recours qualifient de façon différente l'évolution du trafic et ne permettent pas, à ce stade, d'anticiper les effets du projet en termes de bruit. De surcroît, ils ne sont pas en mesure de démontrer la compatibilité de ces opérations avec le plan de déplacements urbains de l'agglomération rennaise.

Ainsi, les éléments complémentaires apportés ne permettent pas de lever tous les motifs retenus par la décision n° F-053-22-C-0047 du 12 mai 2022. En conséquence de ce constat, l'Ae a donc décidé, lors de sa séance du 25 août 2022, de maintenir la décision susvisée et de confirmer pour les raisons exposées dans la présente décision, la soumission à évaluation environnementale de l'opération de création d'une voie d'entrecroisement entre l'échangeur de Villejean - Pont Lagot et la porte de Beauregard en tant que partie constitutive d'un projet d'ensemble.

L'étude d'impact devra en tout état de cause porter sur un projet, dont le périmètre et le contenu répondront à la définition de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, constitué de l'ensemble des opérations fonctionnellement liées qu'il s'agisse d'opérations destinées à limiter la congestion de la rocade ou à favoriser l'intermodalité selon les attendus du plan de déplacements urbains. Le périmètre du projet pourra être défini, en s'appuyant par exemple sur le « test du centre de gravité » (en référence à la note de la Commission européenne concernant les travaux associés et accessoires, qui permet d'évaluer les liens fonctionnels entre différentes opérations)⁷, et en respectant les termes du III de l'article L. 122-1-1 : « *les incidences d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation* ». Le cas échéant, il s'agira d'actualiser l'étude d'impact ou les études d'impact existantes dans les domaines en lien avec les voies d'entrecroisement

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.

Le président de l'Autorité environnementale

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Philippe LEDENVIC', written over a light blue horizontal line.

Philippe LEDENVIC

⁷ Note de la Commission européenne ENV.A/SA/sb Ares (2011) 33433 du 25 mars 2011, interprétative de la directive 85/337/EEC modifiée en ce qui concerne les travaux associés et accessoires : « Il convient de vérifier si ces travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante des travaux d'infrastructure principale. Cette vérification devrait être basée sur des facteurs objectifs tels que la finalité, les caractéristiques, la localisation de ces travaux associés et leurs liens avec l'intervention principale ». Cette même note préconise aussi, pour déterminer si de tels travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante de l'intervention principale au regard de l'évaluation environnementale, un test de vérification/évaluation dit « du centre de gravité » : « Ce test du centre de gravité devrait vérifier si ces travaux associés sont centraux ou périphériques par rapport aux travaux principaux et dans quelle mesure ils sont susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux.