

Préambule

L'autorité environnementale a émis un avis le 12 août 2016 sur le projet de dossier de création modificatif de la ZAC Les Pierrins et son étude d'impact.

Un mémoire en réponse a été envoyé par courrier signé du Maire de Cesson Sévigné le 9 septembre 2016.

Les deux documents ont été mis à disposition du public.

Dans le mémoire en réponse de la collectivité, certaines précisions étaient indiquées comment pouvant être fournies **avec une mise à jour de l'étude d'impact**.

A ce jour, le projet urbain, ses impacts et ses mesures compensatoires n'ont pas été modifiés entre le dossier de création et le dossier d'Autorisation Environnementale Unique. Il n'a donc pas été utile de mettre à jour de l'étude d'impact lors du dépôt du dossier d'Autorisation Environnementale Unique.

Aussi, la liste des questions / réponses devant faire l'objet de précisions dans une version mise à jour de l'étude d'impact sont reprises ci-après :

Les réponses concernées par la proposition de mise à jour de l'étude d'impact :

I. [L'étude d'impact fait état de travaux de mise en sécurité des infrastructures primaires, dont certains ne semblent pas liés à la création de la ZAC des Pierrins mais plutôt à la mise en sécurité des infrastructures concernées, indépendamment de la création de la ZAC]. L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de clarifier ce point en précisant quels éléments de ces travaux doivent être intégrés au projet de ZAC.

Réponse déjà formulée le 9 septembre 2016 :

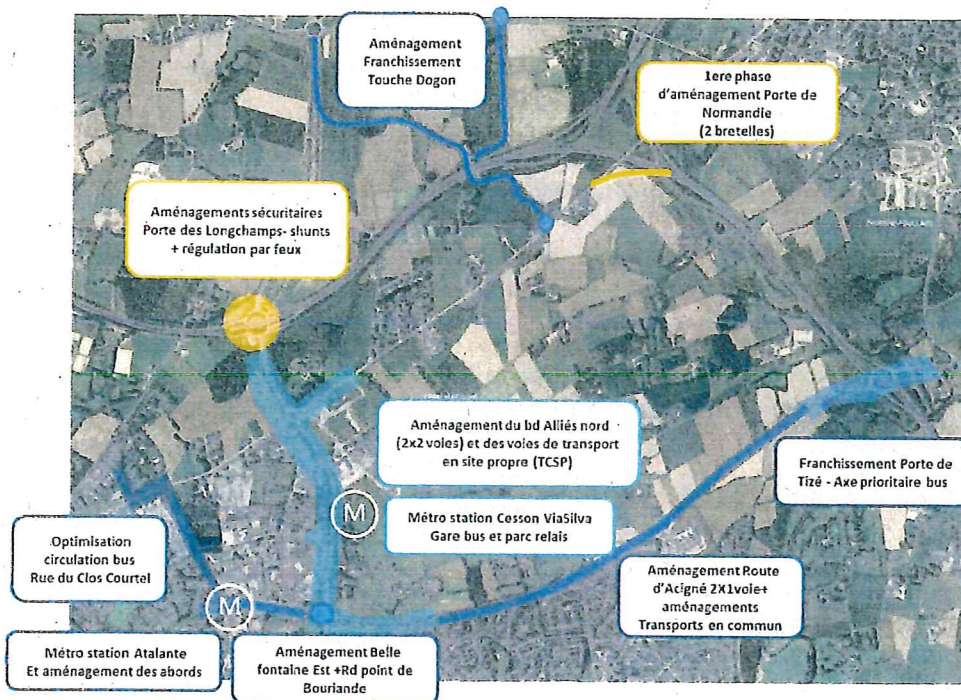
L'étude d'impact présente, en page 311, l'adaptation des voiries structurantes primaires aux trafics générés à la fois par les deux ZAC, mais aussi par le développement de la métropole (hypothèses de la modélisation réalisée par EGIS).

La liste des travaux présentés est la suivante :

Extrait de la page 311 :

In fine, la programmation des travaux à l'échelle des infrastructures primaires prévoit les aménagements suivants (pour rappel tel qu'indiqué dans le chapitre 1) :

- Aménagements sécuritaires de la Porte des Longs Champs (création de shunts et régulation par feux) ;
- Aménagement de la Porte de Normandie (2 bretelles) ;
- Aménagement du franchissement Touche Dogon ;
- Aménagement en boulevard urbain du Bd des Alliés depuis la Porte des Longs Champs jusqu'à Bourlande (incluant le carrefour de Vaux, de la rue du Chêne Germain et de Bourlande) : mise en 2x2 voies au Nord ;
- Aménagement de la route d'Acigné en boulevard urbain ;
- Aménagements pour les transports en commun du Bd des Alliés (voies de transport en site propre pour TCSP), des routes de Fougère et d'Acigné, de la rue du Clos Courtel, et de la Porte de Tizé (axe prioritaire bus) ;
- Création d'une gare de bus et d'un parking relais autour de la station de métro Cesson-ViaSilva ;
- Aménagement des cheminements confortables pour tous modes (cyclistes et piétons notamment) sur le Bd des Alliés et en connexion avec les voies adjacentes.



Parmi les travaux cités, certains sont des travaux de sécurisation de la sortie de la rocade Porte des Longchamps, qui sont nécessaires dès aujourd'hui et qui ne sont effectivement pas dépendants du projet des ZAC, et il est important de le préciser.

Ces travaux de sécurisation, portés par l'Etat, correspondent à la réalisation de **3 shunts de sortie de la rocade, porte des Longchamps**.

Les autres travaux mentionnés sur cette porte des Longchamps (gestion par feux) sont quant à eux des travaux d'adaptation liés à l'arrivée de nouveaux emplois et de nouvelles populations des 2 ZAC, mais aussi au développement de l'agglomération, comme le reste des travaux d'adaptation des voiries primaires (boulevard des Alliés, route d'Acigné etc.) présentés dans le document page 311.

Conclusion modifiée - juillet 2018 :

- Ces éléments n'ayant pas changé, la répartition des travaux portés par la ZAC et les travaux portés par l'Etat reste la même que celle décrite ci-avant. L'étude d'impact n'a pas été mise à jour sur ce point.

En ce qui concerne le terme AVP ainsi que le terme PRO, ils apparaissent en page 366, sans explication effectivement et ces termes de conception de maîtrise d'œuvre auraient pu être écrit « Avant Projet » pour AVP et « Projet » pour PRO.

Conclusion modifiée - juillet 2018 :

- Ces explications lexicales ayant été présentées dans le mémoire en réponse le 9 septembre, l'étude d'impact n'a pas été mise à jour sur ce point.

III. *[l'étude d'impact indique qu'aucun autre projet n'est connu. Or, le projet de la ligne b du métro de Rennes a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale et n'est pas réalisé.] L'Autorité environnementale recommande de rectifier ce point et d'identifier en tant que tels les effets cumulatifs, sans doute largement positifs.*

Réponse déjà formulée le 9 septembre 2016 :

Il existe effectivement une erreur page 344 lorsqu'il est mentionné, au chapitre IV.10.2.3, qu'aucun autre projet connu n'a fait l'objet d'une étude d'impact, puisque le projet de métro ligne b a obtenu un avis sur son étude d'impact.

Cette erreur est toutefois corrigée dans le chapitre suivant (même page) IV.10.3 puisqu'il est mentionné l'extension de la ligne B du métro.

IV.10.2.3. AUTRES PROJETS

Au moment de la rédaction de l'étude d'impact, il n'existe pas de projets connus ayant fait l'objet d'un document d'incidences et d'une enquête et/ou d'une étude d'impact avec avis de l'autorité administrative de l'Etat en matière d'environnement.

IV.10.3. APPRECIATION DES EFFETS DE L'ENSEMBLE DU PROGRAMME

Cette analyse découle directement de l'analyse des effets des projets de ZAC (Atalante Viasilva et Pierrins) issues des études d'impact respectives. Concernant l'extension de la ligne B du Métro, elle s'appuie sur les dossiers dits « Loi sur l'eau » et « CNPN » déposés en 2012 et en 2015.

L'appréciation des effets cumulés est synthétisée dans le tableau ci-après par thématique.

Conclusion modifiée - juillet 2018 :

- Ces explications ayant été présentées dans le mémoire en réponse le 9 septembre, l'étude d'impact n'a pas été mise à jour sur ce point.
-

IV. L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de présenter les éléments liés aux déplacements d'une façon rigoureuse et compréhensible pour le grand public et de préciser les limites du modèle de déplacement utilisé.

Réponse déjà formulée le 9 septembre 2016 :

Les études de déplacement sont complexes et les résultats ont été présentés de façon exhaustives et méthodiques, car il s'agit d'études techniques très poussées où chaque hypothèse influence les simulations de trafic.

La méthodologie est présentée en page 310, et les résultats ont été présentés fidèlement à cette méthode, pour permettre une lisibilité des résultats.

Extrait de la page 310

IV.5.3.1. METHODOLOGIE D'EVALUATION DES EFFETS

Une étude de modélisation du trafic a été menée en 2015 afin d'évaluer les effets des projets de ZAC, d'intégrer les évolutions démographiques de l'agglomération rennaise et de tester plusieurs scénarii d'aménagement des voiries principales. Les hypothèses retenues sont les suivantes :

Les scénarii à horizon futur intègrent :

- Les données sociodémographiques à horizon futur (population, emplois, effectifs universitaires, effectifs scolaires du primaire au lycée, ...) sur le secteur d'étude (2025 et à terme des ZAC) et sur l'agglomération (2025) ;
- Le réseau viaire prospectif (dont le parking relais des Champs blancs) ;
- Le réseau de transports en commun prospectif.

Deux horizons d'étude sont donc présentés : 2025 et ZAC finies.

Les hypothèses théoriques prises pour réaliser les modélisations sont à l'échelle des périmètres des ZAC Les Pierrins et Atalante ViaSilva :

➤ **A HORIZON 2025 :**

- 5 800 emplois,
- 3 450 logements,
- l'urbanisation est concentrée autour du Bd des Alliés

➤ **A HORIZON ZAC FINIES :**

- + 2 800 emplois par rapport à 2025.
- + 2 650 logements par rapport à 2025.

Le modèle a ensuite permis en 4 étapes de :

- Générer la demande de déplacements,
- Distribuer ces déplacements dans le temps et l'espace,
- Répartir ces déplacements selon les différents modes de déplacements,
- Affecter les déplacements sur le réseau viaire et Transports en Commun à la pointe du matin et du soir.

La modélisation utilisée dans les simulations a permis de prendre en compte deux étapes dans l'urbanisation :

- Celle qui permet de simuler une augmentation de trafic à l'horizon dit 2025, en prenant en compte une modélisation déjà faite par Rennes Métropole sur le développement de son agglomération en nombre d'emplois et d'habitants à cet horizon, et l'arrivée de nouveaux habitants et emplois au sein des 2 ZAC (Atalante ViaSilva et Les Pierrins) à cette même date.
- L'autre étape simulée est le « fin des ZAC », où seule l'arrivée des autres habitants et emplois prévus dans le programme des 2 ZAC ont été pris en compte, mais pas le développement de l'agglomération, car ces données statistiques à échéance de 20 ans n'existent pas.

Les résultats sont présentés sous l'angle de l'augmentation de trafic (nombre de véhicules supplémentaires) pour les 2 horizons (entre la situation actuelle et l'étape dite « 2025 », et ensuite à l'horizon ZAC finies). En revanche, la comparaison des temps de trajet n'est faite que le premier

horizon, entre la situation actuelle et « 2025 », car les temps pouvaient être comparés dans un cadre de modélisation qui incluait le développement de l'agglomération.

C'est ainsi que sont identifiés les limites de la modélisation, à échéance de 20 ans : les modèles ne peuvent pas simuler des comportements à cet échéance, qui restent soumis à beaucoup de conditions extérieures et d'aléas.

Néanmoins, ces modèles permettent de dimensionner des voiries, des carrefours, des gestions par feux, et servent aussi pour qualifier l'offre de transports en commun à moyen terme. Un observatoire devra être mis en place, et des simulations régulièrement devront être refaites pour mettre à jour les données.

Conclusion modifiée - juillet 2018 :

Pour le porteur de projet, l'étude d'impact est complète sur ce point, au stade du dossier de création modificatif. Ces explications ayant été présentées dans le mémoire en réponse le 9 septembre, l'étude d'impact n'a pas été mise à jour sur ce point.