



Mission régionale d'autorité environnementale

BRETAGNE

**Avis délibéré de la Mission régionale
d'autorité environnementale de Bretagne sur
l'aménagement de l'îlot C2 de la zone d'aménagement
concerté (ZAC) Atalante-ViaSilva
à Cesson-Sévigné (35)**

n° MRAe 2020-008152

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courrier électronique du 23 juin 2020, la commune de Cesson-Sévigné a transmis pour avis à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne, le dossier du permis d'aménager de l'îlot C2 de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Atalante-ViaSilva, à Cesson-Sévigné (35), porté par la société Legendre Immobilier.

Le projet est soumis aux dispositions du code de l'environnement relatives aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements.

Conformément à ces dispositions, l'Ae a consulté la préfète d'Ille-et-Vilaine au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, ainsi que l'agence régionale de santé (ARS). L'Ae a pris connaissance de l'avis de l'ARS en date du 17 juillet 2020.

La MRAe s'est réunie le 20 août 2020 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet susvisé.

Étaient présents et ont délibéré : Françoise Burel, Alain Even, Jean-Pierre Thibault, Aline Baguet.

En application de l'article 9 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.

Après en avoir délibéré, la MRAe de la région Bretagne rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italiques gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » (Ae) désignée par la réglementation doit donner son avis. Cet avis doit être mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser le projet, et du public.

L'avis de l'Ae ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable ; il vise à permettre d'améliorer le projet et à favoriser la participation du public. À cette fin, il est transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public, conformément à la réglementation. La décision de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser la réalisation du projet prend en considération cet avis (article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

Le présent avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Synthèse de l'avis

La société Legendre Immobilier présente un permis d'aménager sur le territoire communal de Cesson-Sévigné en limite de Rennes. Il concerne une partie de la zone d'aménagement concerté (ZAC) multi-sites Atalante-ViaSilva. L'îlot concerné sera en fait aménagé en deux temps appelant une actualisation de l'étude d'impact du projet : l'étude d'impact présentée est centrée sur la partie sud de cet espace, dénommé îlot C2B.

Le projet y vise, sur une emprise de 1,6 ha, la production de 181 logements sous forme d'habitat collectif, en plusieurs lots.

Le site concerné par ce projet de renouvellement urbain est actuellement peu construit et caractérisé par de nombreux éléments naturels ou paysagers (plan d'eau, espace boisé classé, trame arborée et arbustive, pelouses), occupant 80 % de la superficie concernée. Ses sols sont pollués par l'arsenic et le cuivre. À plus grande échelle, les nuisances pourront provenir de la transformation de son environnement, notamment du fait de l'évolution du trafic routier induit par le développement sur le long terme de l'agglomération rennaise intra-rocade.

Les principaux enjeux identifiés par l'Ae concernent la préservation de l'eau, d'une biodiversité urbaine reliée à une trame verte et bleue sur une échelle plus vaste (sols, habitats naturels, espèces actuelles ou potentielles), la qualité du futur cadre de vie, la santé et la sécurité des populations et la prise en compte de l'impact climatique du projet.

La forme du dossier appelle un effort qualitatif substantiel.

De nombreux aspects du projet apparaissent comme incertains ou ont pu être modifiés depuis la version de dossier qui a été arrêtée notamment ceux qui pourront influencer le cadre de vie et la biodiversité. **Leur confirmation ou prise en compte est donc indispensable pour la démarche de l'évaluation environnementale.**

La cohérence du projet avec les projets et les plans-programmes qui l'encadrent (dispositions propres à la ZAC concernée, au PLUi, au SCoT...), manque de précisions sur les plans de la qualité de l'aménagement local qu'il constitue et de la densité urbaine visée.

Cette adéquation suppose que soit :

- **définie la qualité de l'aménagement (architecture, éléments du cadre de vie...) attendue pour ce projet,**
- **et précisé le degré d'avancement de la réalisation de la ZAC pour mieux situer le contexte évolutif du projet (trame environnante, qualité du cadre de vie, contraintes de gestion des eaux...).**

Elle participe donc de l'élaboration d'un état initial suffisant et permettrait de fonder et enrichir l'examen de toutes les options possibles pour construire le projet de manière optimale sur le plan de l'environnement (organisation des trames paysagères, densité urbaine et type d'habitat collectif retenu).

Au regard des principaux enjeux environnementaux, les points d'amélioration attendus concerneront en particulier l'évolution du trafic routier et l'appréciation de ses conséquences négatives, potentiellement nombreuses (santé, sécurité, nuisances).

Enfin, l'Ae relève que l'appréciation des effets du projet sur le changement climatique devra être renforcée concernant la contribution à la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation d'énergie et de production d'énergies renouvelables pour ce projet recourant à une énergie fossile et susceptible d'amplifier le recours aux transports polluants, et être complétée sous l'angle du coût carbone de la construction afin de situer l'opération d'aménagement par rapport aux ambitions de l'écocité ViaSilva.

Avis détaillé

I - Présentation du projet, de son contexte et de ses enjeux

Présentation du projet et son contexte

Le projet d'aménagement de l'îlot C2, à Cesson-Sévigné, élément de la ZAC multi-sites Atalante ViaSilva, est présenté par Legendre Immobilier. Cette ZAC de 93 hectares, visant une surface de plancher de 575 000 m² (dont pour le logement 210 000 m² soit 36 % correspondant à 3 100 logements) a pour aménageur la Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) ViaSilva¹. Elle est issue de l'ancienne ZAC des Champs Blancs, et fait aujourd'hui partie d'un projet de développement majeur de Rennes Métropole, repris en 2019 par le PLUi sous la forme de 2 ZAC². Le présent projet correspond donc à une réalisation partielle de la zone d'aménagement précitée.



Figure 1: extrait de l'étude d'impact localisant le projet (périmètre rouge en bas à gauche) vis-à-vis des agglomérations voisines et de la rocade de l'agglomération rennaise.

- 1 Legendre Immobilier est l'aménageur du projet, réalisant ainsi ses espaces communs, la viabilisation et la vente des sous-lots aux promoteurs. Pour le dossier présenté, Legendre Immobilier est aussi le promoteur de 2 des 3 bâtiments du secteur C2-Sud.
- 2 La ZAC Atalante ViaSilva et celle des Pierrins, totalisant 200 hectares, sont en fait les premières tranches opérationnelles de l'opération d'aménagement ViaSilva qui couvre les 650 hectares du dernier grand site non construit à l'intérieur des rocades de Rennes.



Figure 2: périmètre du projet (extrait de l'étude d'impact, sans échelle spécifiée).

Localement, le site est bordé par :

- une grande parcelle arborée occupée par l'école centrale « Supélec », à l'Est,
- le boulevard de la Boulaie, au Sud,
- la rue du Clos Courtel et l'institut universitaire de Rennes, à l'Ouest, sur le territoire communal de Rennes,
- le boulevard de Bellefontaine, que suit la nouvelle ligne de métro rennais (ligne B), au Nord.

Le projet est localisé de part et d'autre d'une ligne de partage des eaux. Cette topographie traduit sans doute la présence d'un petit massif granitique. Celui-ci a fait anciennement l'objet d'une exploitation dont la trace prend aujourd'hui la forme d'une pièce d'eau, au sud de la zone C2A. Des limons recouvrent ce substrat, altéré en surface et abritant une nappe. Ils pourront être concernés par la pollution des sols que signale et documente le dossier³.

Le projet, d'une emprise totale de 7,3 hectares, se découpe en deux lots, nord et sud, respectivement dénommé C2A et C2B. Ces deux parties comporteront de l'habitat (avec pour le nord et le sud, respectivement 180 et 181 logements qui occuperont 27 500 m²). La partie nord accueillera des bureaux, représentant une surface de plancher de 16 000 m². Un cheminement doux est prévu afin que les habitants

³ Présences de cuivre et d'arsenic, supérieures au « bruit de fond » géologique.

du lot sud puissent rejoindre la station de métro en passant par l'îlot nord. Le dossier indique la conservation d'un espace boisé classé et celle d'un plan d'eau.

L'occupation actuelle de ces 2 secteurs consiste en des bâtiments (nord), des aires de stationnements et des voiries (nord et sud). Les travaux de construction débuteront par l'îlot sud, les bâtiments et infrastructures au nord devant faire l'objet d'une démolition, vraisemblablement commencée au vu du programme inclus dans la description du projet.



Figure 3: plan de masse de l'îlot C2.

L'îlot sud est constitué de 3 sous-parcelles recevant au total 7 bâtiments d'habitation collective. Son emprise est de 1,6 hectare. Le cheminement piéton précité y sera accompagné d'une noue. Une voirie routière, en sens unique depuis l'avenue de la Boulaie, permettra un débouché sur la rue est (rue du Clos

Courtel). Le stationnement aérien associé à cette voirie représentera 54 places. Le chauffage des bâtiments sera collectif au gaz (une chaudière par bâtiment). Des installations photovoltaïques sont prévues pour l'éclairage des parties communes.



Cesson-Sévigné - Opération d'aménagement de l'îlot C2- Etude d'impact - Indice A



Figure 4: aménagement de l'îlot C2B ou îlot sud (en bleu la voirie routière).

Si le paysage global de la ZAC ViaSilva est celui d'une transition entre ville et campagne, celui de l'îlot est davantage urbanisé, anthropisé, notamment pour sa partie nord avec la nouvelle ligne de métro et ses stations. Cette opposition peut toutefois être nuancée par la proximité de lotissements pavillonnaires et le

voisinage d'immeubles accompagnés d'espaces verts importants. Le secteur peut être affecté par des difficultés de circulation liées aux chantiers environnants et à la congestion de certaines sorties de la rocade rennaise.

La présentation du projet comporte certaines imprécisions, gênant ainsi la lecture de la démarche suivie pour son élaboration et pour la prise en compte de l'environnement :

- la hauteur des constructions n'est pas précisée par le dossier, ni illustré par des photomontages, obligeant ainsi le lecteur à se reporter à l'étude des ombres portées pour se faire une idée des constructions futures. Les modalités d'éclairage au sein du site, sources de nuisances et pollutions lumineuses, capables d'influer sur les espèces nocturnes, ne sont pas renseignées ;
- les éléments relatifs aux espaces verts sont incertains : application du coefficient de biotope inscrit au PLUi, devenir du plan d'eau non arrêté, projet de jardin collectif et de ruchers non certains, mention de terrasses végétalisées sans plus de précision sur leur nature et leur localisation... ils pourraient aussi être contraints par l'équipement multi-sports, envisagé et non détaillé.

De même l'étude d'impact indique par exemple que l'aménagement de la circulation au débouché de l'îlot C2B sur la rue du Clos Courtel n'est pas défini, une étude étant en cours pour la mise en place éventuelle de feux à cet endroit, puis que l'étude a mené à la validation de ce carrefour à feux, alors que le dossier inclut aussi une étude qui conclut à la suffisance d'un carrefour sans feu.

La circulation sur cette rue présente aussi des incertitudes, la vitesse des véhicules y apparaissant limitée à 30 ou bien à 50 km/h et la faisabilité de pistes cyclables n'y étant pas certaine.

De manière plus générale la nature et la certitude de la réalisation de certains aménagements, qu'ils dépendent du seul porteur du projet ou de plusieurs intervenants⁴, devront être précisées.

L'Ae recommande de mieux indiquer les incertitudes du projet et de les prendre en compte dans la définition des alternatives, notamment pour permettre l'appréciation du cadre de vie des futurs occupants.

Procédures et documents de cadrage :

L'emprise de l'îlot C2 est classée en zone U et identifiée comme secteur de renouvellement urbain dans l'actuel plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Rennes Métropole.

L'étude d'impact présentée concerne la partie de l'îlot C2 gérée par Legendre Immobilier. Elle est davantage renseignée pour l'aménagement du secteur sud dénommé C2B. Son actualisation est prévue avec l'achèvement des études qui seront propres au secteur nord (C2A), qui donneront lieu à une nouvelle demande de permis d'aménager.

Principaux enjeux identifiés par l'Ae

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet, ou possibles compte-tenu des lacunes de sa description, des sensibilités environnementales du territoire, les enjeux environnementaux du permis d'aménager de l'îlot C2B de la ZAC multi-sites Atalante ViaSilva sur la commune de Cesson-Sévigné, identifiés comme prioritaires par l'autorité environnementale sont :

- la gestion de l'assainissement des eaux et celle de la ressource en eau potable (pour s'assurer d'un bon phasage entre besoins et moyens) ;

4 Aménagements cyclables, végétalisation des rues avoisinantes, éclairages.

- la préservation d'une biodiversité associée à un cadre marqué par une trame boisée et bocagère ainsi qu'un plan d'eau ;
- la préservation du cadre de vie dans un contexte paysager sensible (éléments semi-naturels, cadre qualitatif de la ZAC, ampleur des chantiers de construction environnants) ;
- la préservation de la santé (pollution des sols) et la maîtrise de la sécurité des déplacements ;
- la contribution à la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation d'énergie et de production d'énergies renouvelables pour ce projet recourant à une énergie fossile et susceptible d'amplifier le recours aux transports polluants.

II - Qualité de l'évaluation environnementale

Qualité formelle du dossier

Le dossier, dans sa version numérique, se présente sous la forme de plus d'une vingtaine de fichiers, la moitié concernant l'étude d'impact, datée d'octobre 2019. Ce découpage, assorti d'un format qui ne permet pas de recherche automatique de termes et d'une qualité de définition insuffisante, gêne la lecture. Le format des illustrations et leur légende, incomplète, participent du même effet⁵. Le choix d'une structuration de l'étude d'impact, cloisonnée selon les différents aspects environnementaux (et non les enjeux), fragmente la réflexion et génère des répétitions. En outre les données du projet ou du contexte sont parfois réitérées au sein d'une même thématique.

Le résumé non technique manque de synthèse, son volume représentant le quart de la suite du dossier.

On relève des coquilles comme le renvoi des eaux pluviales vers la station d'épuration de Cesson-Sévigné (qui a pour vocation à traiter des eaux usées). A l'interface de la qualité du dossier et de celle de l'analyse, les sols sont tantôt considérés comme peu filtrants tantôt comme propices à l'infiltration ; cette contradiction questionne la qualité de l'analyse menée pour la gestion des eaux pluviales du site.

L'Ae recommande de réviser la forme du dossier à l'occasion de sa future actualisation afin de permettre une consultation et une lecture plus aisées et de rédiger dès maintenant un résumé non technique plus concis reprenant la démarche d'évaluation suivie.

Qualité de l'analyse

Le dossier indique qu'il s'est référé aux éléments fournis par l'étude d'impact de la ZAC multi-sites, tout en vérifiant l'absence de lacunes ou le manque d'éléments spécifiques à l'échelle de l'îlot.

- Prise en compte des documents cadres :

Le SCOt du Pays de Rennes identifie le projet de développement nord-est du cœur de Métropole parmi 12 sites stratégiques d'aménagement. Ceux-ci visent notamment une valorisation de la trame verte et bleue. La densité d'urbanisation attendue par le SCOt est discutée ci-après au titre de la perte de sols.

Le PLUi de Rennes Métropole a défini une Orientation d'aménagement et de programmation « ViaSilva » pour le secteur d'ensemble, intercommunal, défini sur les territoires de Rennes, Cesson-Sévigné et Thorigné-Fouillard. Ce projet « ViaSilva » a reçu en 2009 le label Ecocité du ministère de l'écologie, signifiant l'inscription dans une démarche de ville durable avec une attention portée à l'innovation urbaine, la préservation de la trame verte et bleue, aux enjeux d'une économie optimale de l'énergie... Bien que ne disposant pas du statut de plan-programme, le projet d'Ecocité, de par son ampleur, avait fait l'objet d'une évaluation environnementale globale.

5 Échelles ou orientations absentes, noms de rues, représentation du cheminement piéton à l'échelle de l'îlot C2...

Les objectifs de l'EcoCité Via Silva, novateurs à l'origine en 2009, et qui pourraient orienter le projet sont rappelés par l'étude d'impact qui cite ainsi :

- la réduction de la part de la voiture au profit des modes doux de déplacement,
- la prise en compte du « grand paysage » et le respect du patrimoine,
- un renouvellement urbain « caractéristique » de ViaSilva,
- un projet « résilient », le terme étant employé dans le sens de la possibilité de le faire évoluer dans une direction nouvelle selon le devenir du contexte économique,
- l'ambition énergétique à hauteur des techniques disponibles.

D'autres aspects, en lien avec le schéma d'intention du secteur Atalante ainsi que son Cahier des Prescriptions Architecturales, Urbanistiques, Paysagères et Environnementales (CPAUPE), sont présentés, comme la question de la qualité de la connexion entre le site et le campus universitaire de Beaulieu.

Le 2^e et le 3^e item précités (grand paysage et patrimoine, formes urbaines) ne sont pas bien explicités dans l'étude d'impact, compromettant ainsi la démonstration de la cohérence du projet vis-à-vis du CPAUPE et par rapport aux documents de planification concernés qui visent une haute qualité architecturale et environnementale. La trame « verte » présentée pour illustrer le schéma d'intention se présente comme théorique, voire erronée à l'ouest du site et le projet fait référence au PLU de Cesson-Sévigné qui n'est plus en vigueur. Sur le plan quantitatif, le dossier indique que le nombre de logements et de locaux destinés à une activité tertiaire seront en phase avec les objectifs de la ZAC, sans faire état de l'avancement de la réalisation de celle-ci.

L'Ae recommande d'explicitier les prescriptions qualitatives portant sur le cadre du projet (SCOT, site stratégique ViaSilva, ZAC Atalante ViaSilva) et de faire état de l'avancement de la réalisation de cette dernière zone d'aménagement pour justifier la forme que prend l'aménagement de l'îlot C2B.

- Méthodologies propres à l'évaluation, à l'état initial, à l'évaluation des incidences :

Le périmètre de l'étude de trafic ne prend pas en compte l'avenue de la Boulaie : le choix des accès aux véhicules a fait l'objet d'une étude, visant l'aménagement du carrefour au débouché du projet avec la rue du Clos Courtel alors que le flux est plus important sur l'avenue et que les vitesses de circulation n'y sont pas respectées aux heures d'affluence (la vitesse moyenne apparaissant comme comprise entre 60 et 70 km/h). A fortiori, l'étude d'impact ne vise pas non plus une appréciation de la fluidité de la circulation à une échelle qui dépasse celle de l'îlot : la nouveauté du métro et de ses proches stations, les encombrements issus de la rocade, justifieraient une aire d'étude plus large.

La question des périmètres d'étude se pose aussi pour le cadre semi-naturel du site, aspect non étudié dans le cadre de la ZAC malgré les éléments arborés présents sur les parcelles avoisinantes susceptibles de former une trame substantielle. Il en est de même pour la notion d'îlot de chaleur, considérée à l'échelle du seul site mais qui s'inscrit pourtant dans un contexte beaucoup plus large de renouvellement et de densification urbaine. Ces deux aspects, reliés, devraient être mieux pris en compte à l'occasion de l'actualisation prochaine de l'étude d'impact compte tenu du fort taux d'urbanisation de l'îlot nord (C2A).

Sur le plan temporel, la démolition de l'îlot nord se présente comme entamée, dans le contexte de travaux du métro non achevés. L'évaluation ne considère pas les incidences possibles de ces travaux (trafic, nuisances sonores) et devrait à minima les traduire en tant qu'élément de contexte.

- Analyse de l'état actuel de l'environnement et détermination des enjeux :

L'étude d'impact de la zone d'activité multi-sites est fréquemment citée sans que ses données propres soient renseignées et analysées dans le sens de leur applicabilité puisqu'elle recouvre une aire aux enjeux diversifiés, l'îlot C2 plus urbain appelant ainsi une attention différente du point de vue du cadre paysager et

de la nature par comparaison aux autres sites à urbaniser au nord-est où les espaces agro-naturels sont davantage représentés.

L'étude des enjeux de biodiversité est à approfondir, le constat d'absence d'espèces protégées du site ne suffisant pas à conclure à l'absence d'intérêt écologique.

Font défaut à cette étape socle de l'évaluation,

- le rappel de l'évolution du trafic à l'échelle de la rocade rennaise et des échanges entre Cesson et Rennes,
- une présentation complète de l'offre en déplacements (accès aux transports collectifs, pôles d'échange de proximité incitant au covoiturage, aires dédiées, offre en autopartage et vélos, projets de voies cyclables...),
- une présentation de l'évolution prévisible de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore, pour accompagner l'appréciation du cadre de vie et de la santé compte-tenu du développement urbain attendu à l'échelle de ViaSilva, zone de projets nombreux, proche d'espaces potentiellement polluants (rocade et voies de circulation, lieux d'activités...).

L'Ae recommande de compléter l'état actuel de l'environnement par une appréciation générale du cadre de vie (qualité de l'air, bruit, fluidité de la circulation et accès aux mobilités alternatives) et de se référer à l'observatoire dédié à l'écocité ViaSilva pour la mesure de l'évolution du contexte urbain du projet.

- Motivation environnementale des choix réalisés :

Le site de renouvellement urbain n'appelle effectivement pas d'options de localisations géographiques différentes. Deux variantes d'implantations des bâtiments sont conduites.

Malheureusement les arbres supprimés en limite ouest du projet, pour favoriser l'ensoleillement des constructions, sont pour la plupart en très bon état sanitaire.

Au final, l'articulation des enjeux du cadre de vie, relié à celui de la biodiversité, avec les enjeux de l'urbanisation (recherche d'une densité de logements suffisante) ne s'est pas traduite par la présentation d'autres options ou itérations dans le sens d'un impact environnemental minimisé.

L'Ae recommande de présenter et comparer, d'un point de vue environnemental, les solutions alternatives qui ont été étudiées pour la définition du projet d'aménagement, en termes de dimensionnement, de localisation, de densités et formes urbaines.

L'évaluation pourra ainsi effectivement démontrer que les caractéristiques du projet, en apparence vertueuses sur le plan du cadre paysager, sont suffisamment approfondies pour la recherche d'une solution environnementale optimale.

- Évaluation des incidences et mesures d'évitement, de réduction, de compensation (ERC), et de suivi :

Les lacunes de la définition du projet et de l'état de l'environnement (scénario de référence) peuvent affecter la bonne appréciation des effets du projet.

En matière d'effets de cumul, le phasage du projet avec les autres sites de la ZAC, comme le devenir du centre de recherche Orange en particulier, n'est pas documenté.

Les déplacements futurs ne sont pas objectivés au regard des lieux de vie qui pourront être recherchés par les personnes travaillant sur le site nord et des trajets du quotidien possibles (achats de consommation, loisirs...) : la distance aux transports collectifs, de l'ordre de 600 mètres, apparaît ainsi importante pour en espérer une réduction effective de la place de la voiture ; la topographie et la vitesse sur l'avenue de la Boulais aux heures de pointe peuvent aussi, en l'état, décourager la pratique du vélo...

L'Ae recommande notamment, sur la base d'un état initial complété, d'estimer l'évolution prévisionnelle du trafic et des nuisances sonores sur la qualité de vie des futurs occupants et des riverains et d'adapter éventuellement les mesures favorisant un cadre de vie agréable et sûr.

En l'état du dossier, la nature des mesures d'évitement et de réduction retenues est définie ; leurs coûts ne sont pas systématiquement chiffrés. Leur exhaustivité et leur efficacité sont discutées ci-après ainsi que l'ajout possible de mesures de compensation et de suivi.

III - Prise en compte de l'environnement

Préservation qualitative et quantitative des milieux aquatiques et de la ressource en eau

- Besoins en eau potable et gestion des eaux usées

Les besoins du site en matière d'alimentation en eau potable et d'assainissement des eaux usées sont examinés par l'étude d'impact sous l'angle de l'importance du projet au regard des données de l'ensemble de la ZAC Atalante ViaSilva. Cette approche ne prend pas en compte une évolution contextuelle possible pour la charge pesant aujourd'hui sur les outils d'épuration de l'intercommunalité rennaise et pour les besoins de son alimentation en eau potable (hausse des demandes ou consommations, avancement des travaux de renforcement ou d'adaptation de ces réseaux et équipements).

L'Ae recommande de situer les besoins du futur site sur les plans de l'alimentation en eau potable et de l'assainissement de ses eaux usées dans un cadre actualisé, c'est-à-dire qui prenne en compte la bonne articulation entre l'évolution des besoins et celle des équipements concernés.

- Gestion des eaux pluviales

Le Plan de Prévention des Risques d'inondation du bassin de la Vilaine en région rennaise ne définit pas d'aléa sur le projet, distant de la Vilaine. Les niveaux d'imperméabilisation seront plus importants pour le lot nord. L'étude ne détaille que la gestion de ses eaux sur l'îlot sud, dont l'imperméabilisation évoluera de 20 à 30 %.

Des ouvrages de régulation sont calculés pour une pluie décennale et un rejet global de moins de 3 litres par hectare et par seconde. Ce débit régulé sera dirigé vers le réseau de collecte mais le fonctionnement de celui-ci, en contexte topographique pentu, n'est pas décrit. De plus, si la noue prévue pourra avoir un effet de décantation, l'équipement de dépollution des réservoirs enterrés annoncés n'est pas clairement décrit. Enfin, la phase des travaux, qui fait l'objet de mesures d'évitement et d'intervention en cas d'incident polluant, n'est pas décrite comme susceptible de favoriser l'érosion voir l'entraînement de particules de sols pollués, qu'elles proviennent du chantier ou de la pollution actuelle du site.

L'Ae recommande de confirmer une bonne gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales, en :

- ***confirmant l'absence de dysfonctionnement du réseau pluvial en aval du lot C2B,***
- ***précisant la nature des équipements dépolluants des réservoirs enterrés et leurs conditions d'entretien,***
- ***mettant en place un suivi qualitatif des eaux pluviales en phase de chantier du projet.***

Préservation des sols, des habitats naturels et de la biodiversité

- Consommation et préservation des sols

Pour ce site de renouvellement urbain, le SCoT prévoit une densité de logements (ou d'équivalents-logements pour les bureaux) de 60 unités à l'hectare à proximité des pôles d'échanges tels qu'une station de métro. Le projet correspond à une densité de l'ordre de 34 unités par hectare si l'on considère son emprise totale.

L'articulation des enjeux d'un cadre de vie agréable avec l'objectif de « zéro artificialisation nette » fixé au niveau national et régional⁶ devrait être explicitée au regard des alternatives d'aménagement envisagées, sans oublier de préciser la densité de logements obtenue hors espaces verts et équipements divers.

- Préservation des milieux naturels (sols compris) et de la biodiversité

La conservation partielle de la trame arborée et arbustive du site vise à la préservation des habitats existants ainsi qu'à l'installation et au développement des espèces. L'absence de clôtures sur le site constituera effectivement une mesure importante pour la petite faune terrestre.

Toutefois, il convient de garder en vue que :

- l'accroissement de l'imperméabilisation correspond aussi à une perte nette de sols, supports d'expression de la biodiversité,
- à l'occasion des échanges avec le maître d'ouvrage, la suppression éventuelle du plan d'eau du site a été évoquée, alors que celui-ci s'inscrit dans un « vide » de trame bleue de l'ordre de 5 km², situation reconnue par l'étude d'impact,
- le réemploi complet des terres végétales ne se présente pas comme certain au vu de l'ampleur des déblais à gérer,
- la mise en place de plusieurs strates végétales apparaît comme pensée de manière disjointe, séparant les espaces arborés, buissonnants, prairiaux... alors que cette conjonction pourrait permettre une biodiversité plus large (flore et faune) et remplir d'autres fonctions (cadre paysager, réduction des îlots de chaleur, réduction des nuisances sonores),
- la nature et la diversité des futures plantations n'est pas arrêtée à ce stade du projet,
- les conditions d'une trame noire pour les espèces nocturnes ne sont pas précisées,
- plus globalement, la ZAC et son étude d'impact n'ont pas défini de potentiel de nature au cadre urbain de l'îlot C2. L'étude du projet ne corrige pas ce défaut et ne considère pas les connexions d'une trame semi-naturelle au-delà de l'emprise du projet.

Au final, sur ce plan, la démarche ERC n'est pas apparente, et est construite sur un projet non complètement défini : l'évitement et la réduction des impacts sont partiels.

L'Ae recommande de préciser et d'argumenter le devenir du plan d'eau au nord de l'îlot, élément de trame bleue, de confirmer que les plantations et l'éclairage du site seront organisés pour les enjeux d'une biodiversité pensée à une échelle plus large que celle du site et pour les autres enjeux qu'elle peut positivement influencer (paysage, acoustique).

⁶ Qui implique un niveau de densification urbaine important pour permettre, ailleurs, l'absence d'artificialisation.

Qualité paysagère des futurs aménagements

La mise en place d'équipements sportifs, de jardins partagés, de terrasses végétalisées devra être confirmée. L'atténuation des canicules est évoquée par le dossier sans que l'appréciation dépasse le simple constat de la conservation d'éléments boisés et de celle éventuelle du plan d'eau dont l'appréciation est attendue à une échelle plus large.

Le dossier ne renseigne pas l'aspect architectural attendu.

De plus, les principes d'aménagement liés aux formes urbaines pour le secteur Atalante de l'OAP ViaSilva ne prévoient pas d'immeubles à 5 étages. Or le projet en comporte un, en situation topographique sommitale.

L'absence de précision de ce cadre qualitatif peut réduire l'intérêt de la mission de visa sur les permis de construire déposés, confiée par l'aménageur de la ZAC à l'équipe de maîtrise d'œuvre.

L'Ae recommande de faire état, dans l'étude d'impact, des mesures du projet de cahier des recommandations architecturales, paysagères et environnementales qui s'imposeront aux futurs acquéreurs. Des photomontages viendraient utilement illustrer ces recommandations.

Cadre de vie et santé

Sur le plan sonore, le dossier ne comporte pas d'étude acoustique. Le secteur, actuellement peu habité, est davantage fréquenté en journée et bruyant aux heures de pointe au niveau de ses axes de circulation. Le développement de l'habitat amplifiera les déplacements locaux et donc potentiellement les nuisances sonores. Compte tenu de l'absence d'état initial et d'appréciation de l'évolution du cadre sonore à une échelle appropriée, l'Ae note les dispositions présentées⁷ mais ne peut se prononcer globalement et de manière fondée sur cet enjeu qui participe du cadre de vie (cf. recommandation formulée au titre de la qualité de l'analyse).

Le dossier a estimé que l'électromagnétisme de l'antenne-relais attenante à l'îlot, distante de 200 m des futurs lieux de vie ou de travail, restait en deçà des seuils actuellement définis par la réglementation pour la santé des personnes présentes.

Les dispositions constructives des parcs de stationnement souterrains permettront de prévenir tout risque d'accumulation de radon⁸.

Les analyses de sols conduites font état d'une pollution par l'arsenic et le cuivre. La densité de l'échantillonnage apparaît comme satisfaisante. Les conclusions de cette expertise recommandent le recouvrement des sols concernés par une épaisseur de 30 cm de matériaux, pour les terrains faisant l'objet d'aménagements ou d'interventions (à défaut, un maintien in situ est considéré comme possible). Si cette prescription d'ordre général apparaît comme suffisamment étayée, il conviendra d'étudier le risque sanitaire que constitue le projet de jardinage collectif, les cultures pouvant être exposées et contaminées et l'activité biologique des sols⁹ pouvant remonter des polluants en surface.

Dans ce contexte, l'étude d'impact ne considère pas de risque sanitaire pour les entreprises en charge des travaux de construction et notamment des terrassements. Au vu de la nature limoneuse des couches superficielles des sols (tendance à l'envol sous forme de poussières), l'intérêt d'un arrosage de ceux-ci, en période sèche, devrait être discuté pour la protection sanitaire des intervenants.

7 Circulation en sens unique sur une seule voie pour les véhicules motorisés, définition d'un cheminement piétonnier, d'un tracé pour personnes à mobilité réduite...

8 Les stationnements du lot C2B sont en partie souterrains et en partie au niveau du sol, l'aération induite accompagne ainsi les précautions de la construction pour réduire dans les bâtiments et habitations le risque à un niveau non notable d'accumulation de ce gaz radioactif issu des roches granitiques.

9 Ingestion du sol profond par les vers de terre qui libèrent leur déjections en surface.

Ces différents aspects pourront être complétés et passés en revue par un avis définitif de l'ARS, suite à son courrier en date du 15 juillet 2020 demandant la réception des études de la pollution des sols, non joints au dossier¹⁰.

La mise en place d'une diversité végétale, dont l'étude est reportée, devra prêter attention aux espèces allergènes les plus fréquentes ainsi qu'aux essences arborées pouvant attirer des insectes dangereux pour la santé¹¹.

Enfin si l'évolution de la qualité de l'air dépasse le cadre de l'impact du projet, elle doit rester un sujet à porter à l'attention des structures en charge de l'aménagement de l'ensemble des projets « ViaSilva » afin que toutes les parties prenantes à la qualité sanitaire d'un cadre de vie (aménageurs, entrepreneurs, résidents...) soient mobilisées. Le dossier pourra ainsi être complété par la mention des suivis environnementaux et des commissions qui leur sont associées ainsi que par la participation éventuelle de la société porteuse du projet à ces dernières.

Sécurité des déplacements

Le projet favorise les déplacements doux mais dans un contexte d'éloignement aux transports collectifs et d'aménagements qui peuvent réduire la portée de cet effort. En effet, à l'intérieur du site, il n'est pas défini de place dédiée aux cycles en matière de voirie. L'évolution du trafic n'est pas évaluée ni, a fortiori, replacée dans un contexte dynamique et insuffisamment précis.

En l'état des informations fournies, la bonne prise en compte de cet enjeu n'est pas vérifiable. Il conviendra donc de compléter le dossier afin de montrer une réelle ambition pour le développement de la sécurité des déplacements alternatifs (à vélo, à pied...).

Émissions de gaz à effet de serre et changement climatique

Pour mémoire, les objectifs nationaux à l'horizon 2050 correspondent à des réductions par des facteurs 2 des consommations d'énergie (de 2012 à 2050) et 6 pour les émissions de gaz à effet de serre (de 1990 à 2050).

L'impact sur le changement climatique de ce projet qui tient du renouvellement urbain et d'une densification de l'urbanisation, ne fait pas l'objet d'un développement spécifique. Le dossier mentionne seulement les besoins énergétiques pour les consommations liées aux futures constructions, estimées à 288 t de CO₂ par an (valeur correspondant à une puissance électrique de 1 293 000 kWh). Cette valeur tient compte du choix de l'usage du gaz de ville et du label de consommation énergétique envisagé pour l'un des lots (69 logements). L'effet des panneaux photovoltaïque sur le bilan de consommation devrait être négligeable au vu de leur finalité (consommations des parties communes). L'ambition de l'évaluation pourrait être renforcée concernant la contribution à la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation d'énergie et de production d'énergies renouvelables.

Le dossier cite la possibilité de recycler les matériaux issus des démolitions de l'îlot nord sans être complètement affirmatif sur ce réemploi capable de réduire fortement le coût carbone de la construction. Ce point et sa portée environnementale devraient être précisés.

L'Ae recommande que l'appréciation des effets du projet sur le changement climatique soit renforcée et complétée sous l'angle du coût carbone de la construction afin de situer l'opération d'aménagement quant aux ambitions de l'écocité ViaSilva.

10 Rapport de synthèse d'IDRA Environnement (juillet 2019) et le diagnostic de l'état du sous-sol de l'îlot C2 réalisé par HPC Envirotec en 2016.

11 Bouleaux, cyprès pour leurs pollens, pins et cèdres pouvant être colonisés par la processionnaire du pin, aux chenilles urticantes (et nécrosantes).

Le transport est un des principaux facteurs responsables des émissions de gaz à effet de serre (GES). L'arrivée de nouveaux habitants et de résidents « journaliers » va augmenter le nombre de véhicules sur la commune et indirectement engendrer des émissions de GES plus importantes. Inversement, le report du trafic sur des modes alternatifs, dont l'usage de la nouvelle ligne de métro, pourra contribuer à une diminution de ces émissions, dans une proportion restant à déterminer dans un contexte de fort trafic local. La proximité entre les lieux d'habitat, de travail et de services est également un facteur de limitation des déplacements. Malgré la lacune précitée relative à l'évaluation de la hausse des déplacements, l'appréciation de l'effet du transport sur les émissions de GES pourra ressortir du suivi mis en place à l'échelle de l'écocité ViaSilva.

La Présidente de la MRAe Bretagne

Signé

Aline BAGUET