

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	RENNES METROPOLE METRO LIGNE B
Numéro du projet :	20130405
Pays :	FRANCE
Description du projet :	Le projet porte sur la construction de la deuxième ligne du métro de Rennes, d'une longueur de 14 km dont 75 % en souterrain avec 15 stations. L'achat du matériel roulant nécessaire pour l'exploitation (19 rames sur pneus) ainsi que la construction d'un nouveau site de maintenance et remisage et de 3 parcs relais sont compris dans le projet.
EIE exigée :	Oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	Non

Synthèse de l'évaluation des incidences environnementales et sociales (principaux problèmes, conclusions et recommandations générales)

Le projet a suivi les procédures réglementaires prévues dans les directives applicables (EIE, SEA, Cadre sur l'eau, Habitats, Oiseaux). Bien que le projet n'impacte pas de site Natura 2000, il a fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation concernant les espèces animales protégées auprès du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) au titre du code de l'environnement français et en application de l'article 16 de la Directive 92/43/CEE. Le risque d'impact sur ces espèces est atténué par des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts proposées par le promoteur et approuvées par arrêté préfectoral. A ce sujet, la Banque demandera l'avis formel du CNPN.

Le projet aura des impacts négatifs à caractère temporaire pendant la phase de chantier (bruit, vibrations, interruptions du trafic) qui seront dûment mitigés. Les impacts permanents seront localisés sur les zones de construction en tranchée couverte et en viaduc qui affecteront des espaces verts et pourraient avoir un impact localisé sur la faune. Ces impacts seront respectivement compensés par un projet paysager qui vise à avoir un bilan végétal global positif sur l'ensemble de la ligne B ainsi que par des mesures spécifiques visant les espèces protégées qui ont été prévues dans le dossier déposé auprès du CNPN. Les impacts sonores à proximité des sections en viaduc ainsi que les niveaux vibratoires transmis aux bâtiments en phase d'opération sont estimés inférieurs aux seuils réglementaires.

D'un point de vue social, l'impact sera positif car la ligne B desservira des Zones Urbaines Sensibles, ainsi que les principaux secteurs existants et futurs d'habitat, d'emploi et d'équipement dans l'axe sud-ouest nord-est de la ville. Suite aux mesures de mitigation et de compensation proposées, le projet a reçu un avis favorable des autorités compétentes. Son impact global peut être considéré comme acceptable, avec des impacts résiduels très localisés.

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Conformité avec la réglementation environnementale: Le projet s'inscrit dans le cadre du plan d'aménagement urbain de l'agglomération (SCOT approuvé en 2014). Il fait aussi partie des actions prévues dans le Plan de déplacements urbains approuvé en 2007. Ces plans ont fait l'objet d'évaluations stratégiques environnementales.

¹

Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 100 000 tonnes de CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Le projet est en accord avec la Directive 2011/92/EU, il a fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact comme prévu par la législation française (Code de l'environnement). Il a obtenu l'avis favorable de l'autorité environnementale et a été déclaré d'utilité publique le 31 août 2012. Le projet a également reçu un avis favorable au titre de la Loi sur L'eau en août 2013. Situé en milieu urbain et pour les deux tiers en souterrain, il présente pour en majorité des impacts négatifs modérés, cependant la section en viaduc engendre des impacts potentiels significatifs sur la faune et la végétation. Le bilan du projet est globalement positif pour l'environnement. Le projet est de nature à encourager le report modal de la route vers le métro en permettant des gains de temps et de sécurité pour les usagers.

- *Localisation et impacts sur zones Natura 2000 et sur la biodiversité:* L'évaluation des incidences du projet sur les zones Natura 2000 a été analysée. Il en résulte qu'aucun site Natura 2000 n'est traversé ni impacté, même indirectement, par le projet. Les trois sites les plus proches du projet se situent à une distance entre 4 et 30 km du point le plus proche du tracé. Le projet a fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation concernant les espèces animales protégées auprès du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP). Le risque d'impact sur ces espèces est atténué par des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.
- *Impacts pendant la phase de chantier:* Compte tenu de la nature du projet, qui se déroule en grande partie en souterrain, les contraintes significatives sur le milieu naturel se situent sur les parties en tranche couverte et en viaduc où la construction affectera des espaces verts et pourrait aussi impacter la faune. D'autres impacts négatifs mais à caractère temporaire sont prévus en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations et d'interruptions du trafic, les mesures de mitigation pour ces impacts sont considérées comme adaptées.

Les effets cumulés du projet de la ligne B avec six autres projets majeurs ont fait l'objet d'une analyse dans l'étude d'impact. Il en résulte que la plus grande contrainte à prévoir sera le stockage des déblais de terrassement. Le maître d'ouvrage pourrait être amené à remplir d'anciennes carrières.

- *Impacts pendant la phase opérationnelle:* Les impacts se situeront au niveau du viaduc qui aura un impact visuel et sonore permanent, même si ce dernier a été jugé modéré en raison des mesures de mitigation mises en place, notamment les garde-corps situés le long du viaduc qui permettront de respecter les normes acoustiques. Selon le maître d'ouvrage, les niveaux vibratoires transmis aux bâtiments dans les sections souterraines seront à peine perceptibles.
- *Atténuation du changement climatique :* Du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs, le projet favorise le transfert modal en diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de polluants et donc sur le changement climatique.

Évaluation des incidences sociales

Le projet a pour vocation d'agir comme élément structurant du développement de l'agglomération, confortant la stratégie urbaine, et permettra de dynamiser les quartiers de Maurepas et de Cleunay. Le métro desservira aussi les principaux secteurs existants d'habitat, d'emploi et d'équipement dans l'axe sud-ouest nord-est de la ville et les sites stratégiques de développement, notamment : ZAC de la Courrouze, projet de requalification du quartier de Cleunay, ZAC EuroRennes et PEM de la gare, Centre de Congrès Jacobins, ZAC Maurepas-Gayeulles et l'Ecocite ViaSilva 2040.

Même si le projet se déroule en grande partie en souterrain, quelques affections foncières seront nécessaires en surface, à caractère temporaire et permanent. Le projet reste globalement positif d'un point de vue social de part une amélioration de la desserte de la ville et de l'offre de transport en commun.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

- Les procédures d'information au public ont été menées par le biais des mécanismes de concertation préalable et d'enquête publique prévues par la législation française. Trois phases de concertation se sont déroulées entre 2003 et 2009, la dernière aux Long Champs par sept réunions de travail avec les représentants des habitants, des entreprises, des universités et des grandes écoles. L'enquête publique s'est déroulée du lundi 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012, soit plus de 30 jours consécutifs.
- A l'issue de ces enquêtes, la commission a établi son rapport relatant le déroulement des enquêtes et les réactions du public. Elle a rendu dans ses conclusions un avis favorable à l'utilité publique assortie de réserves et de recommandations. Une réserve significative a été le prolongement du tracé en tranchée couverte en amont de la station de Beaulieu, adopté par le promoteur afin de réduire les nuisances au niveau du Lycée Chateaubriand et de la rue Mirabeau. Le rapport de la commission d'enquête a été remis le 10 mai 2012 par le Président de la commission au Préfet. Le 12 juillet, le Conseil communautaire a pris en compte les réserves et recommandations émises par la commission. Le 31 août 2012, le Préfet a, par arrêté, déclaré la ligne B du métro d'utilité publique.