




Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#) 

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 20 / 10 / 2023

Dossier complet le : 26 / 12 / 2023

N° d'enregistrement : F-053-23-C-0230

1 Intitulé du projet

Aménagement d'une voie réservée aux transports en commun sur la RN24

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Direction interdépartementale des Routes

Raison sociale

N° SIRET

1 3 0 0 0 1 7 0 4 0 0 5 8 9

Type de société (SA, SCI...)

Administration Etat

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

LECHELON

Prénom(s)

Frederic

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
Aucune.	Il est à noter que le projet n'est pas soumis à une procédure de défrichement, et reste inférieur aux différents seuils déclaratifs de la loi sur l'eau. Egalement inférieur à N6 - b)Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km.

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Aménagement d'une voie réservée aux transports en commun en lieux et place de la bande d'arrêt d'urgence et de l'ancienne piste cycle de la RN24.
Ce projet comprend la démolition des anciennes chaussées, la structuration puis la réalisation en enrobé d'une voie réservée.

4.2 Objectifs du projet

Améliorer la performance des transports en commun desservant la métropole de Rennes depuis l'ouest du territoire. La voie réservée permettra de sortir les transports en commun de la congestion afin qu'ils puissent disposer d'une meilleure régularité et d'un temps de parcours optimisé.
Ce gain en performance a pour objectif d'offrir une alternative attractive à la voiture individuelle.

Cette voie sera réalisée sur l'emprise de la bande d'arrêt d'urgence de l'ancienne piste cyclable. La desserte cyclable reste assurée via la mise en service d'une nouvelle piste cyclable sécurisé, en parallèle de la RN24.

Le projet a également pour objectif de mettre aux normes les dispositifs d'assainissement routier en créant 2 bassins d'assainissement afin que les eaux de ruissellement ne se rejettent plus directement dans la rivière "La Flume" sans traitement préalable.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Démolition des anciennes voiries de la bande d'arrêt d'urgence et de la piste cyclable, ainsi que d'une partie des trottoirs.

Mise en œuvre de matériaux d'apport pour structurer la plate forme, et réalisation de la couche de roulement en enrobé dans l'emprise de l'ancienne infrastructure.

Le chantier permettra également de mettre au norme les dispositifs d'assainissement routier en reliant les fossés enherbés à deux nouveaux bassins d'assainissement.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Durant son exploitation, les chaussées de cette voie seront renouvelées tous les 15 ans. Les matériaux rabotés à cette occasion seront réutilisés dans le cadre d'opérations d'entretien de chaussée ultérieures.

En cas de démantèlement, la déconstruction de cette voirie sera réalisée par rabotage des matériaux en enrobé pour réemploi dans la fabrication d'autres chaussées. Les autres matériaux permettant de structurer la chaussée (grave et empierrement) seront soit laissés sur place afin de limiter l'apport de matériaux de remplacement, soit évacués et stockés pour réemploi en tant que remblais.

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Du fait de son antériorité importante, la création initiale de la RN24 a fait l'objet que d'une DUP dans le cadre des procédures réglementaires du moment.

Au vu des seuils fixés par le code de l'environnement, le projet ne relève pas d'un examen au cas par cas obligatoire ni d'une demande d'autorisation.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Longueur de la voie	1850 m
Superficie de la voie	7400 m ²
Nouvelle surface imperméabilisée (dont bassins)	1852 m ²
superficie des bassins à réaliser	1650 m ²
superficie entre la BAU et la piste	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Point de d'arrivée : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Arrêté préfectoral d'approbation du PPBE - 3ème échéance du 25 juillet 2019
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI du bassin de la Vilaine en Région Rennaise Ille et Illet, aucun PPRT n'est recensé sur les communes concernées par le projet.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI approuvée par arrêté préfectoral du 10/12/2007 , dernière modification le 18/07/2017
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les actuels matériaux ayant servi à la construction de la bande d'arrêt d'urgence et à la piste cyclable seront enlevés pour être remplacés par une structure lourde permettant la circulation des transports en commun. Une partie des matériaux de la chaussée sera réemployée lors de la fabrication des enrobés des couches de roulement. Les déblais non réutilisés seront évacués en centre de stockage.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ensemble des déblais ne pourront être réutilisés en remblai. Il sera nécessaire d'importer des matériaux afin de réaliser la structure de la voie.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Besoin en matériaux de carrière afin de structurer la voie réservée.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La création de la voie se fait sur un espace déjà artificialisé. Certains îlots d'aménagement urbain seront démolis, bien que végétalisés, alors qu'ils sont sur des emprises déjà artificialisées. Les bassins seront réalisés dans les accotements routiers. L'un des bassins sera construit sur une emprise privée de l'Etat actuellement cultivée dans le cadre d'une convention visant à limiter l'entretien des dépendances.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet a pour but d'augmenter l'usage et le nombre des transports en commun afin de limiter le recours à l'utilisation de la voiture individuelle.	
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cette opération qui tend à optimiser le transport de maximum de personnes avec un minimum de véhicules ne devrait pas générer une augmentation du bruit routier de la RN24.	
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les aménagements permettront de mettre en œuvre une couche de roulement limitant les nuisances sonores. Elles seront donc moindres que celles actuelles.	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'objectif de report modal vers les transports en commun devrait permettre de réduire la part des gaz émis par les véhicules individuels.
		Engendre-t-il des rejets liquides ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux de ruissellement de la plate-forme routière seront rejetées dans le réseau d'assainissement avec des bassins équipés de dispositifs de traitement et de confinement en cas de pollution.
		Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ces ouvrages traiteront les eaux pluviales avant leur rejet dans la Flume. Ce cours d'eau est déjà le point de rejet des eaux de la route.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Une étude préalable faune-flore a permis d'identifier les zones à enjeux écologiques (cf annexe 7). Les aménagements seront réalisés en évitant d'impacter ces zones.

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

3 scénarios alternatifs ont été étudiés :

S1) Réaliser une voie bus en site propre et en parallèle de la RN24; S2) Réaliser une voie bus en lieu et place de la BAU et piste cyclable; S3) Réaliser une voie bus en lieu et place d'une des deux voies circulations.

Le projet S3 nécessite moins d'investissement, mais la longueur de la congestion générée par la suppression d'une voie empêcherait la bonne insertion sur cette voie réservée. Le projet aurait alors un impact négatif sur leur temps de trajet et sur la qualité de l'air. Il a donc été décidé de retenir la création d'une voie réservée au transport en commun en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence et de l'ancienne piste cyclable (S2) notamment pour son moindre impact sur l'environnement.

La majeure partie des espaces végétalisés qui seront utilisés dans le projet sont des zones déjà artificialisées, telles que les îlots de carrefour ou la bande végétale entre la piste cyclable et la voie. Les sondages ont permis de voir que ces zones avaient été construites dans le cadre des remblais et déblais de la route.

Une nouvelle voie cyclable, sécurisée, parallèle à la RN24 a été mise en service en 2022. Cela permet d'utiliser l'emprise de l'ancienne piste sans impacter la circulation des deux-roues non-motorisés.

Enfin le projet permettra de mettre en place les équipements de traitement des eaux avant leur rejet dans le milieu naturel. Aujourd'hui les eaux issues de la plate-forme routière sont rejetées directement dans la Flume. La conception des bassins est faite de manière à ne pas impacter les zones boisées et les zones humides.

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.


Au vu de notre étude préliminaire, nous estimons que le projet est dispensé d'une évaluation environnementale. Le projet d'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence et de l'ancienne piste cyclable permet d'optimiser la plate forme routière. Seule la création des dispositifs d'assainissement nécessitera d'utiliser les accotements de la voirie. La phase principale des travaux consiste simplement à remplacer la structure d'une voirie existante afin d'en optimiser son usage. La faible augmentation de la surface imperméabilisée est inférieure au seuil déclaratif des procédures Loi sur l'eau. Ce projet s'inscrit dans une démarche globale consistant à limiter le trafic routier au profit des transports collectifs sur le territoire de la métropole de Rennes. L'évaluation de la mise en œuvre de ce type de voie réservée a permis une hausse de la fréquentation des TC empruntant la voie réservée de 25% de plus que sur les autres lignes.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

 Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Annexe 5 - Plan d'implantation des bassins d'assainissement	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Annexe 6 - Profil en travers type	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Annexe 7 - Diagnostic écologique	<input checked="" type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Nom

Prénom

Qualité du signataire

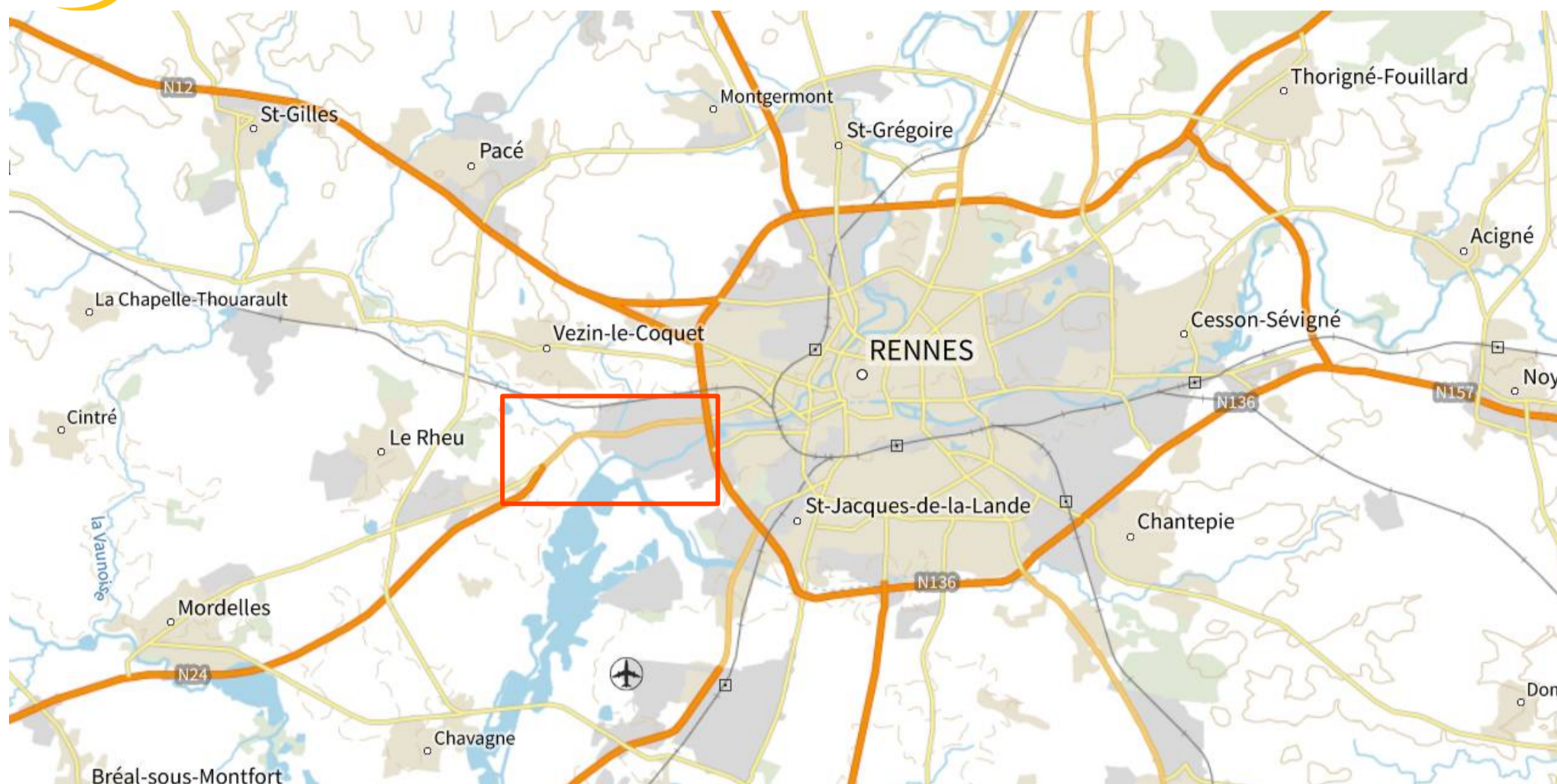
À

Fait le / /



Signature du (des) demandeur(s)

Examen cas par cas VRTC N24 Annexe 2 : Plan de situation



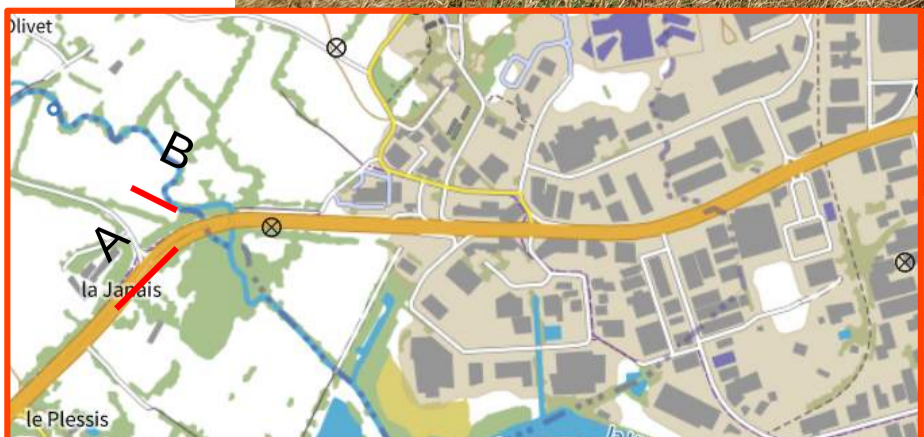
Tracé de la VRTC

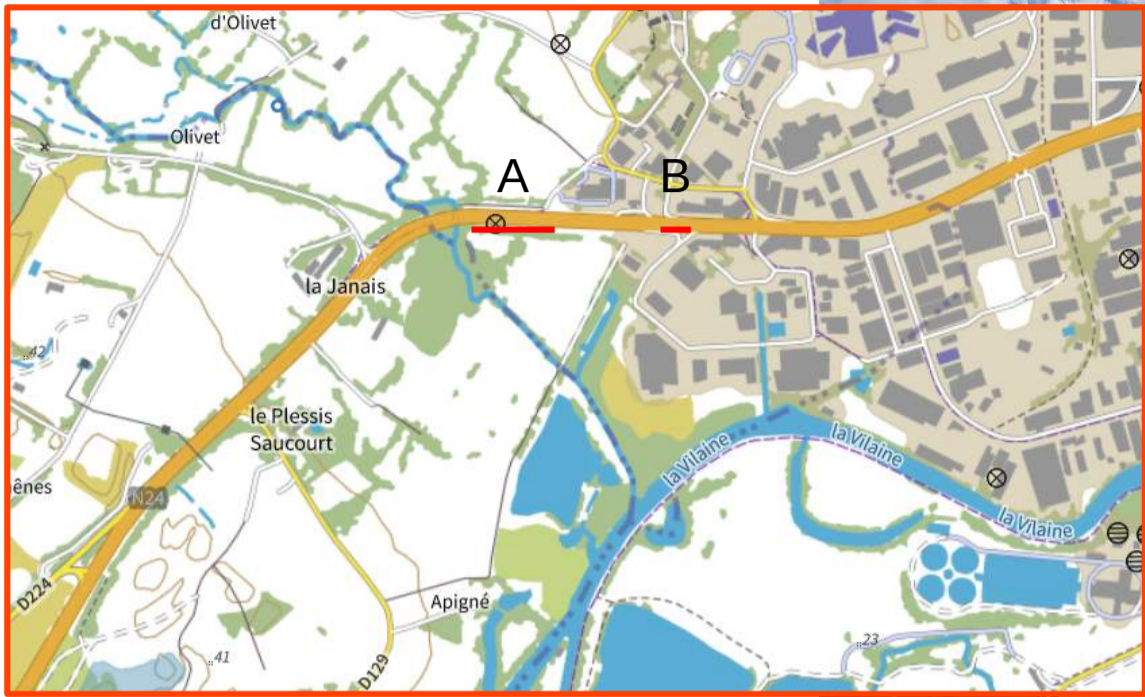
Examen cas par cas VRTC N24 Annexe 3 : Photographies du secteur

DIR
OUEST


Faciliter vos déplacements
au quotidien
et pour demain

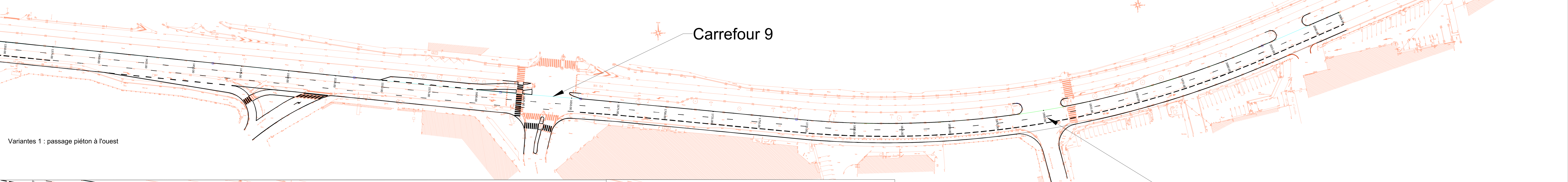
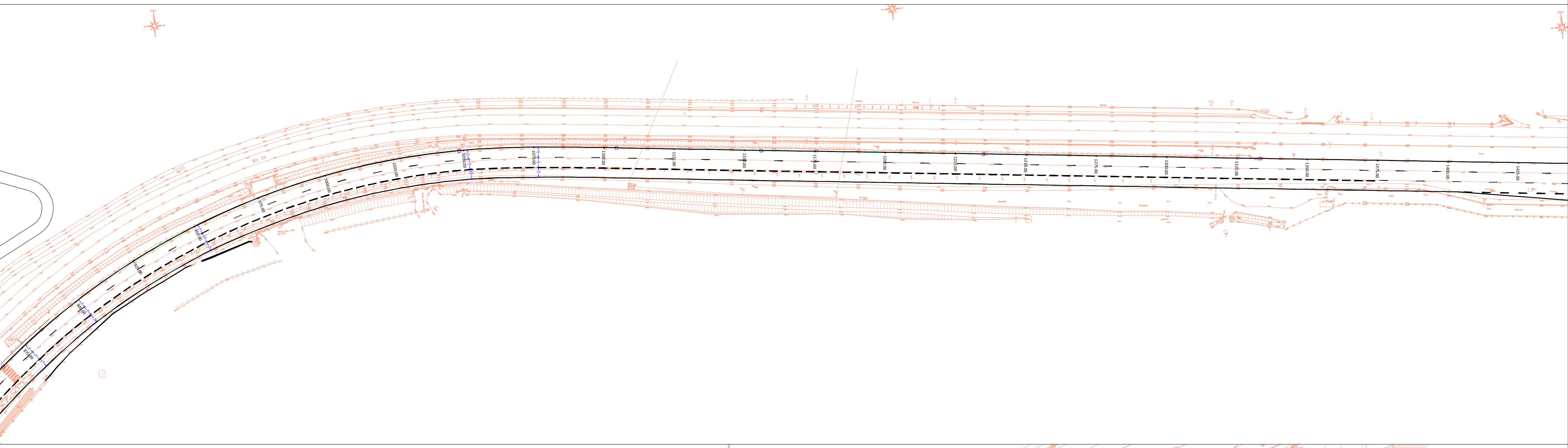
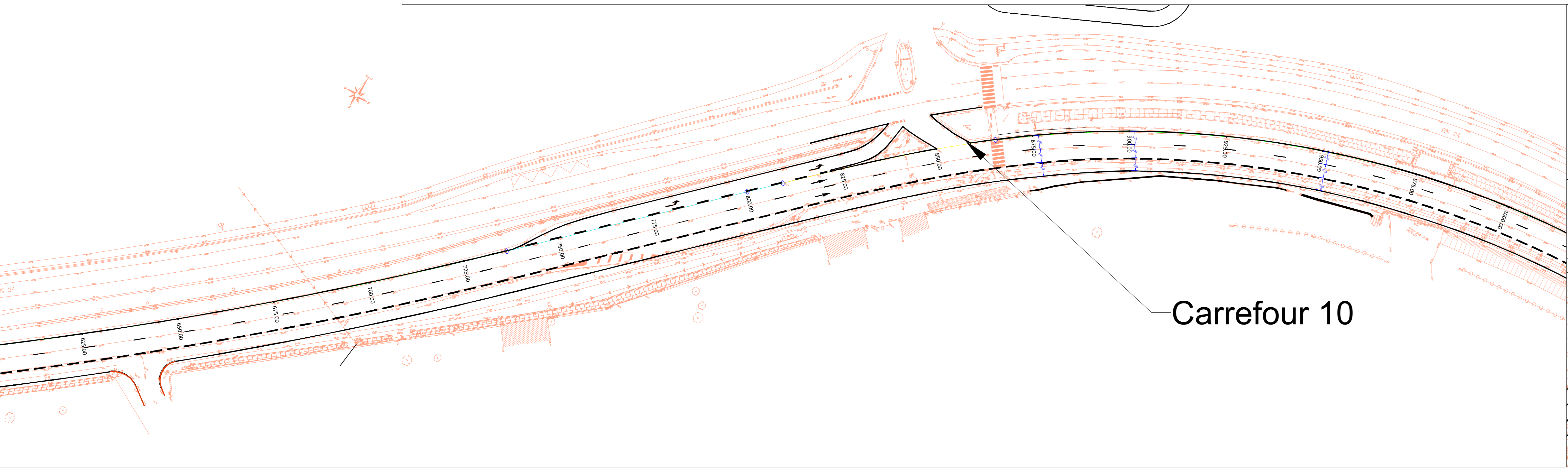
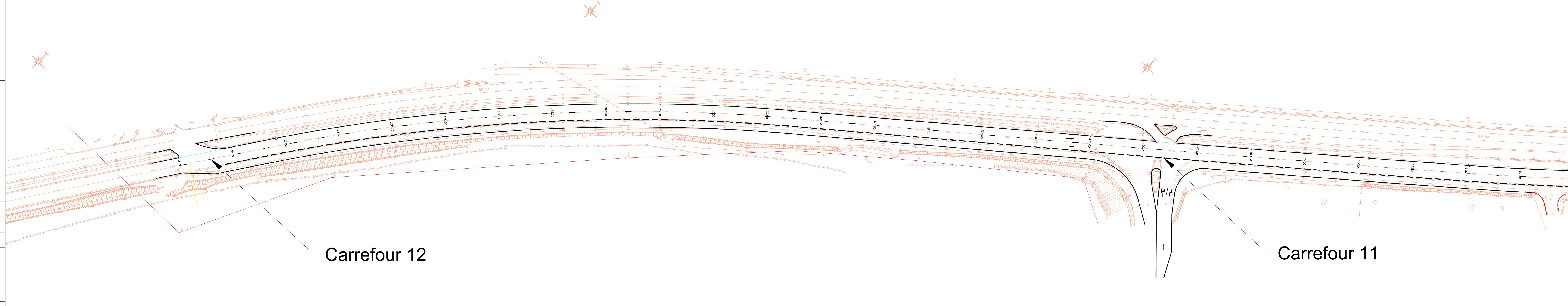




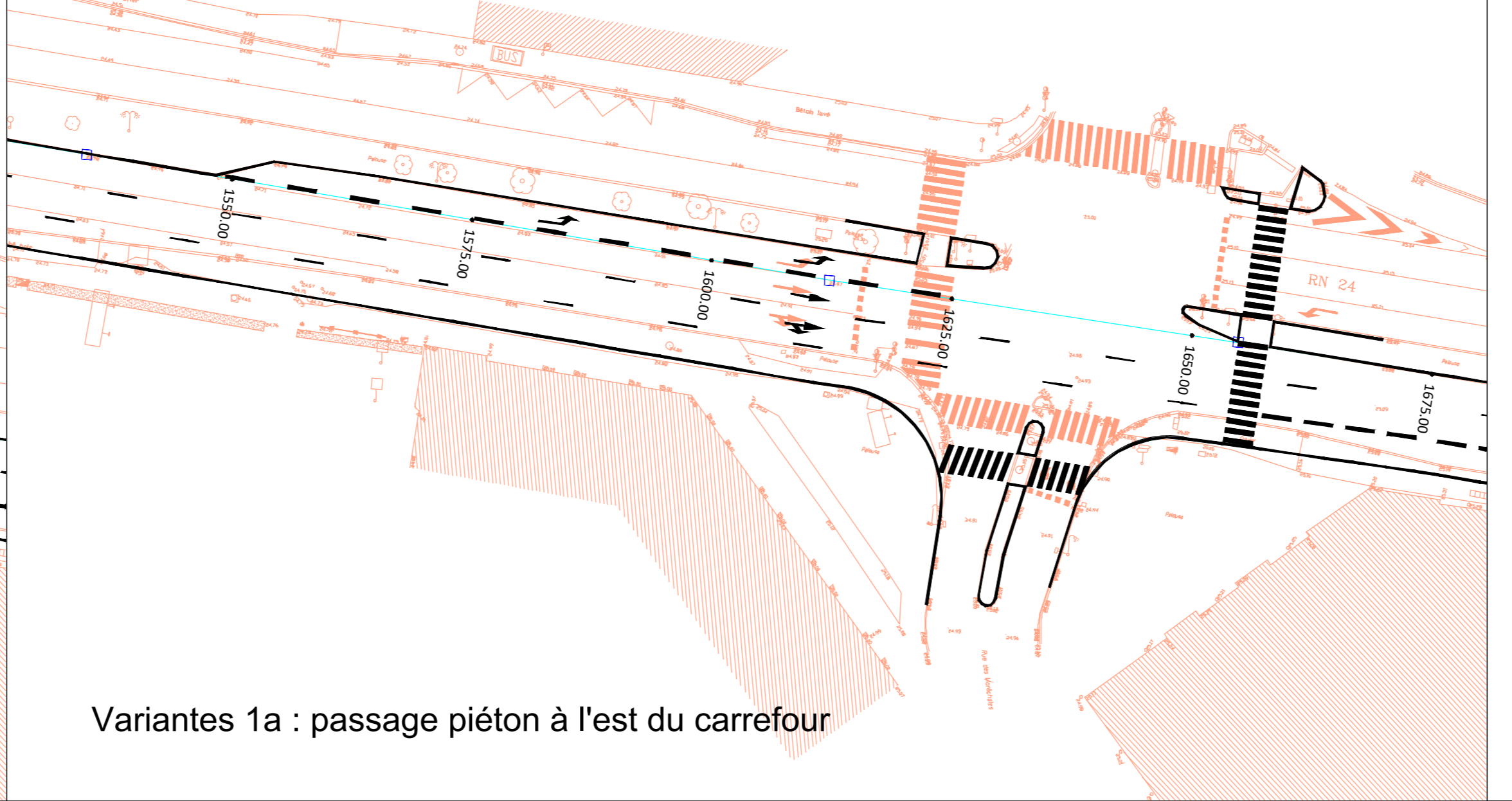
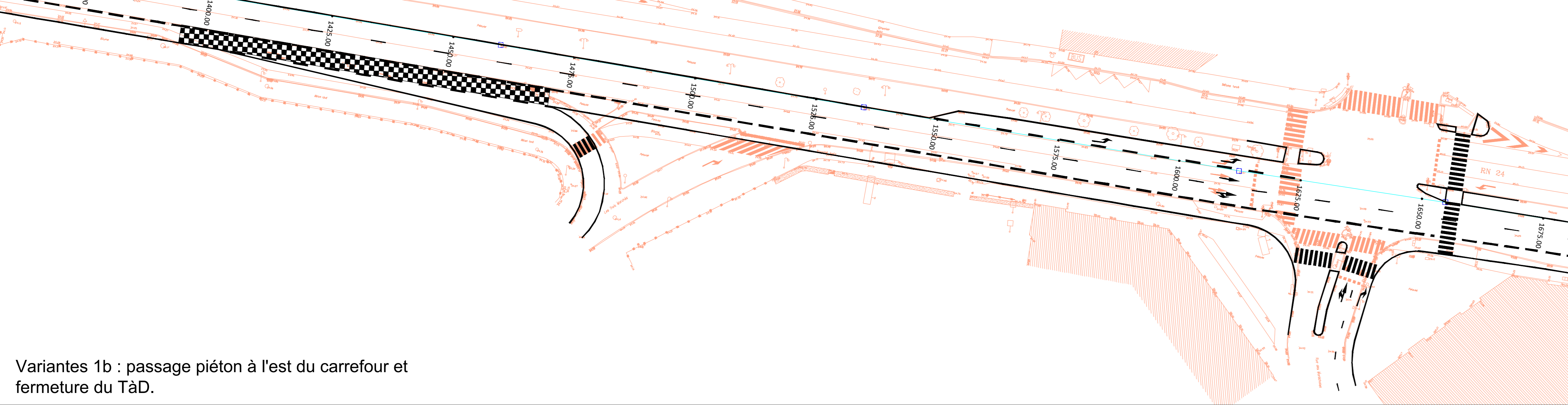




<p>Maitre d'Ouvrage</p>  <p>MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE Liberté Égalité Fraternité</p> <p>Direction Interdépartementale des Routes Ouest Service Mobilité Trafic Pôle Optimisation du Trafic et des systèmes informatiques</p>	<p>Formateur: 19 rue Maurice Fabre CS 63108 35031 RENNES Cedex téléphone : 02 99 33 47 43</p> <p>coordonnées : url: dev.developpement-durable.gouv.fr</p>
<p>RN 24 Aménagement d'une Voie Réservée aux Transports en Commun (VRTC)</p>	
<p>Etudes de Projet</p>	<p>Modification : référence informationnelle: dev-rtc_19c_03_00000004</p>
<p>Variante 1 : maintien des carrefours existants</p>	<p>date: août 2023</p>
<p>Maitrise d'Oeuvre Direction Interdépartementale des Routes Ouest Service d'Ingénierie Routière - Rennes</p>	<p>Le Quersant 19, rue Maurice FABRE C.S. 63108 35031 RENNES cedex téléphone : 02 99 33 46 02 télécopie : 02 99 33 46 37</p> <p>coordonnées : St-Rennes-Dir @developpement-durable.gouv.fr</p>



Variante 1 : passage piéton à l'ouest



Variante 1b : passage piéton à l'est du carrefour et fermeture du TàD.

Variante 1a : passage piéton à l'est du carrefour et fermeture du TàD.

RN 24 - Réalisation d'une VRTC

Dossier cas par cas

Impluvium des bassins

30-06-2023



Impluvium du bassin 1

Impluvium du bassin 2

Bassin 1

Surface active : 2,61 ha
Pente de bassin : 41,50
Fe. entrée : 22,70
Fe. sortie : 22,30
Volume utile : 770 m³
Débit de fuite : 10,5 l/s

26,20

26,20

26,20

26,20

26,20

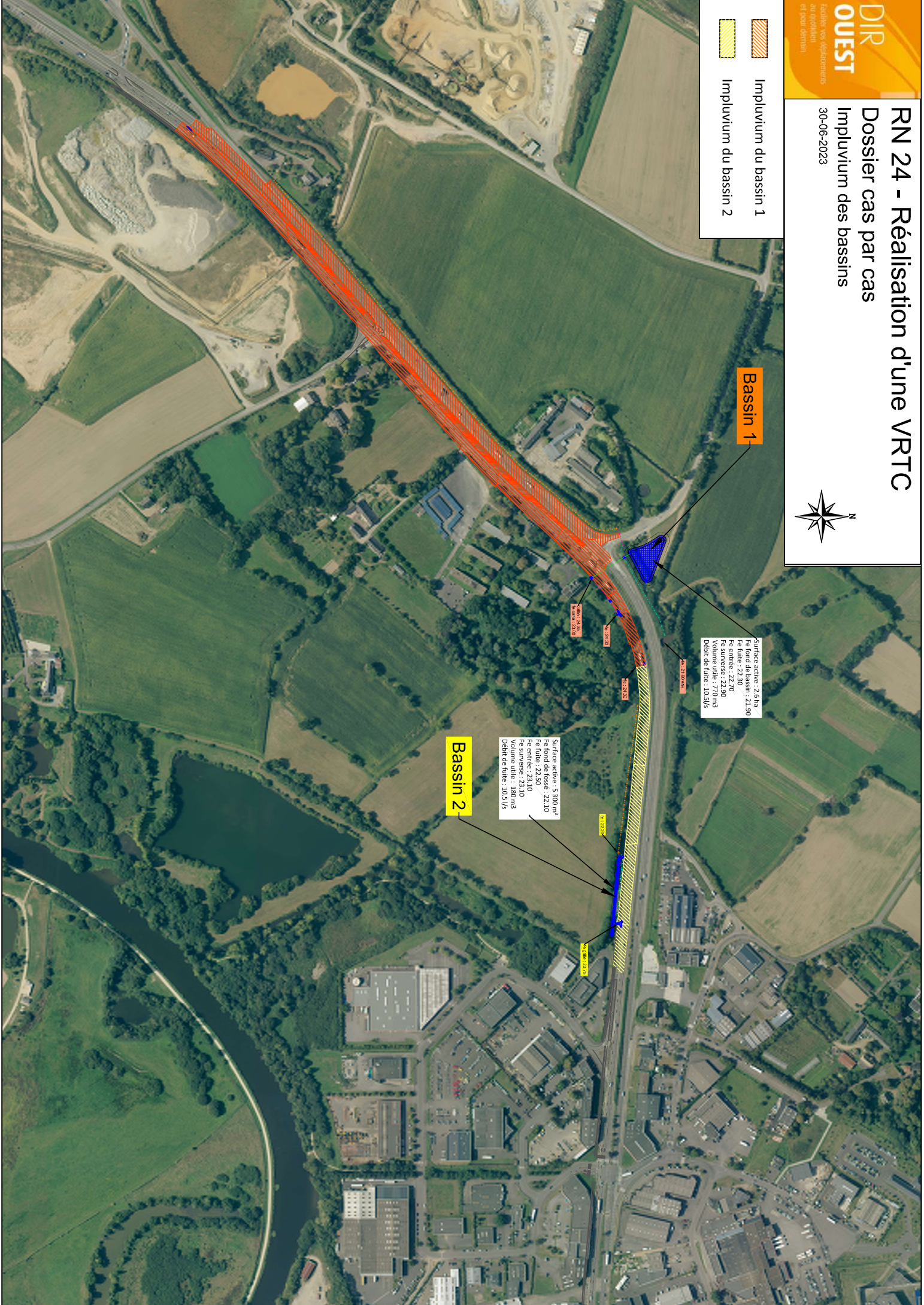
26,20

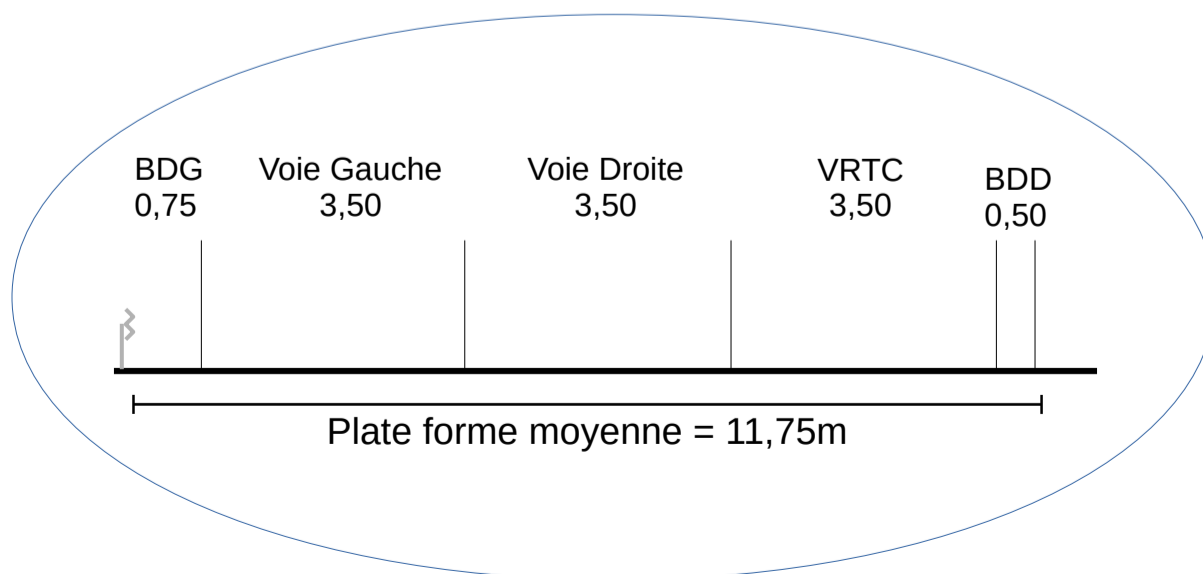
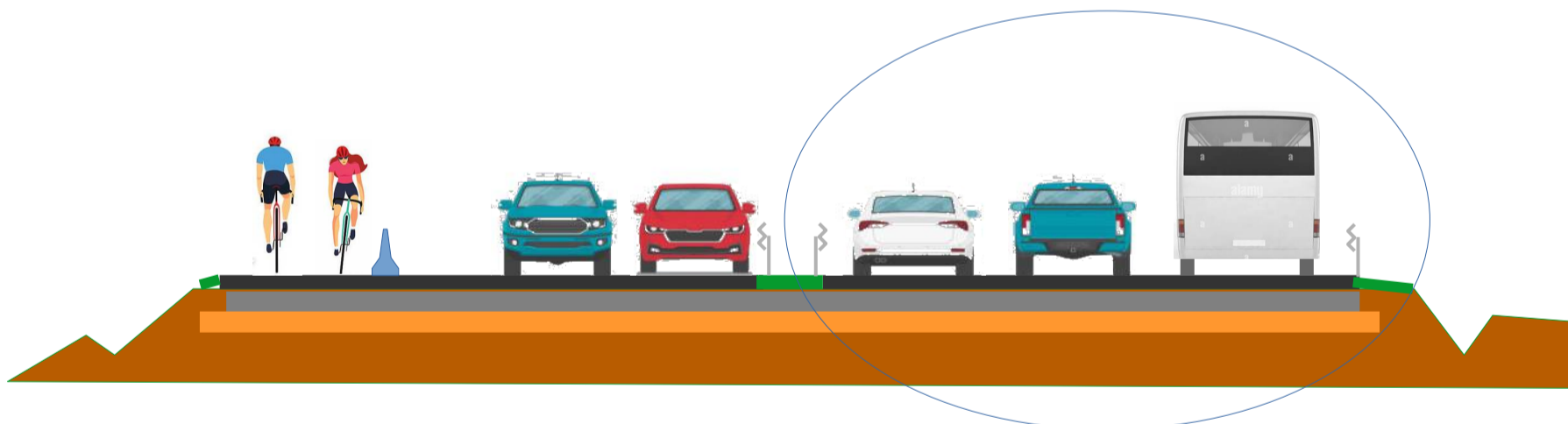
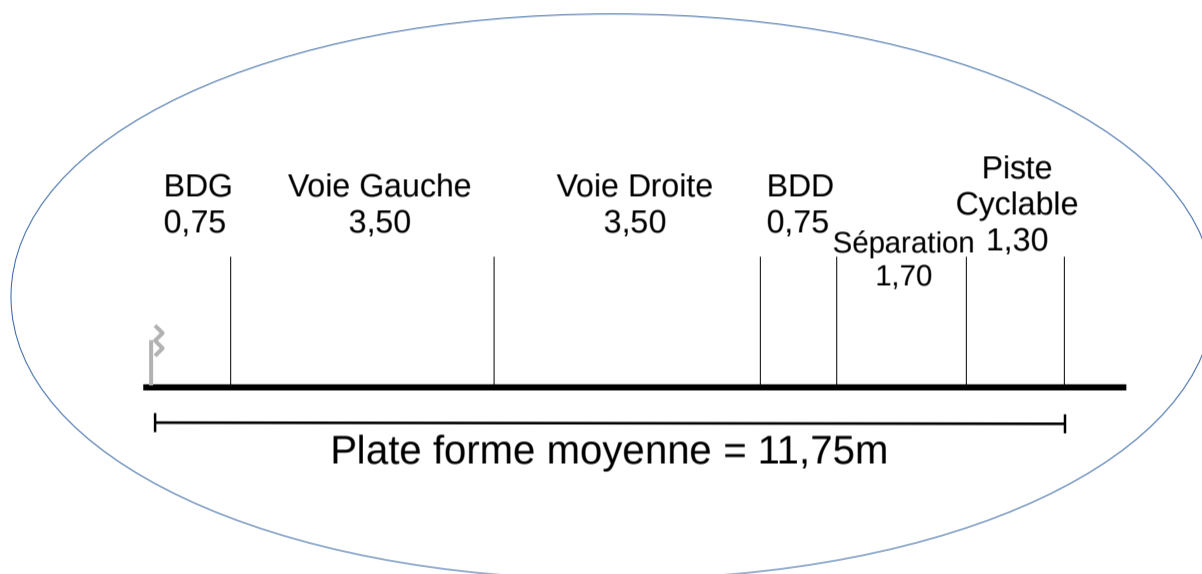
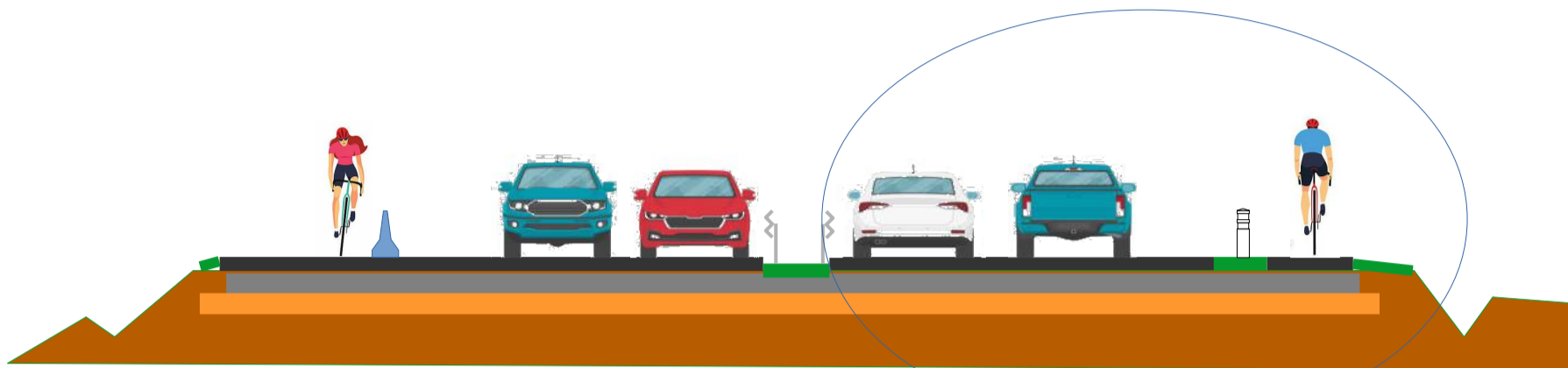
26,20

26,20

Bassin 2

Surface active : 15 300 m²
Pente de bassin : 22,10
Fe. entrée : 22,30
Fe. sortie : 23,10
Volume utile : 180 m³
Débit de fuite : 10,5 l/s





Aménagement d'une VRTC sur la RN24

Diagnostic écologique

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	18/10/23	Création du document

Affaire suivie par

Raphaël CHATEAU - Service Mobilité Trafic
Tél. : 02 72 01 22 04
Courriel : raphael.chateau@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteur

Raphaël CHATEAU - Service Mobilité Trafic - POTSI

Relecteur

Vincent GAUTHIER - Service Mobilité Trafic

Référence(s) intranet

http://

SOMMAIRE

1 - CONTEXTE DE L'ÉTABLISSEMENT DU DIAGNOSTIC.....	4
1.1 - Périmètre d'étude.....	4
1.2 - Réalisation des investigations.....	4
2 - DESCRIPTION DES HABITATS NATURELS PRÉSENTS.....	5
3 - SYNTHÈSE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES.....	6
3.1 - Enjeux écologiques.....	6
3.1.1 - habitats et flore :.....	6
3.1.2 - Faune.....	6
3.2 - Classification des enjeux.....	8
3.3 - Carte des enjeux.....	8
3.4 - PRÉCONISATIONS.....	9
4 - PRISE EN COMPTE DES PRÉCONISATIONS DANS LE PROJET.....	10

1 - Contexte de l'établissement du diagnostic

1.1 - Périmètre d'étude

Les présents éléments constituant l'annexe du diagnostic écologique sont extraits d'un diagnostic initialement réalisé sur un secteur plus important que celui du présent projet.

L'aire d'étude du diagnostic initial s'étend sur 6 kilomètres de part et d'autre de la RN24. Les études de la VRTC ont conduit à déterminer que le projet sera pertinent sur une longueur d'aménagement limitée à 1,8 kilomètre.

La synthèse des enjeux écologique présentée au paragraphe 3 porte sur le périmètre d'étude initial, une zone donc plus large que le périmètre retenu pour la réalisation de l'opération de la VRTC.

1.2 - Réalisation des investigations

Le diagnostic a été réalisé par la société Egis sur une base de documentation bibliographique et de prospections sur le terrain.

Elles se sont déroulées du 28 mars 2022 au 22 février 2023 par une série d'observation nocturne et diurne effectuée par les écologues d'Egis

2 - Description des habitats naturels présents

Cette cartographie est ciblée sur le périmètre retenu pour l'aménagement de la VRTC.



	Eaux mésotrophes : C1.2		Alignement d'arbres x Végétation prairiale rudéralisée : G5.1 x E2.2xE5.1
	Cours d'eau : C2.3		Boisement anthropique : G5.2
	Cours d'eau x Voiles des cours d'eau : C2.3 x E5.41		Bosquet : G5.2
	Prairie de fauche : E2.2		Cultures : I1.1
	Végétation prairiale rudéralisée : E2.2 x E5.1		Friches : I1.53
	Prairies humides atlantiques et subatlantiques : E3.41		Parterre horticole : I2.11
	Zone rudérale : E5.12		Jardins : I2.2
	Fourrés : F3.1		Zone anthropique : J1
	Haies : FA		Routes : J4.2
	Ripisylve : G1.21		Réseaux ferroviaires : J4.3
	Autres bois caducifoliés : G1.A		Lagunes industrielles et bassins ornementaux : J5.31
	Chênaie-charmaie : G1.A1		Bassins de décantation et stations d'épuration : J6.31
	Bois de tilleuls : G1.A5		
	Aulnaie non riveraine : G1.B21		
	Alignement d'arbres : G5.1		

3 - SYNTHÈSE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES

3.1 - Enjeux écologiques

Les enjeux écologiques, sur le périmètre initial incluant le projet de la VRTC, sont les suivants :

3.1.1 - habitats et flore :

- l'ensemble de l'aire d'étude comprend peu d'enjeux du fait d'un contexte urbain, périurbain et agricole ;
 - les enjeux écologiques sont liés en particulier à l'existence de deux habitats d'intérêt communautaire :
 - l'habitat d'intérêt communautaire prioritaire 91E0* « Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) » ;
 - l'habitat d'intérêt communautaire 6510 « Prairies maigres de fauche de basse altitude (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) » ;
 - l'existence d'environ 5,7 ha de zones humides ;
 - la présence de deux espèces végétales patrimoniales : la Sauge des prés (*Salvia pratensis*) et le Potamot nouveau (*Potamogeton nodosus*).

3.1.2 - Faune

- l'avifaune est représentée, au regard du contexte géographique et écologique, par une diversité considérée comme élevée. Elle comprend plusieurs espèces protégées et/ou non protégées d'intérêt patrimonial au niveau national et/ou régional des milieux boisés, ouverts à semi-ouverts, aquatiques et humides, anthropiques présentant des enjeux écologiques modérés à forts :
 - 5 espèces déterminantes ZNIEFF pour la Bretagne : Bécasse des marais, Bruant proyer, Busard des roseaux, Mouette rieuse et Roitelet à triple bandeau) ;
 - Sur la liste rouge nationale des oiseaux nicheurs :
 - 8 espèces classées « Vulnérable (VU) » : Chardonneret élégant, Cisticole des joncs, Linotte mélodieuse, Martin-pêcheur d'Europe, Pipit farlouse, Serin cini, Tourterelle des bois, Verdier d'Europe ;
 - 11 espèces classées « Quasi menacée (NT) » : Alouette des champs, Bouscarle de Cetti, Busard des roseaux, Faucon crécerelle, Fauvette des

jardins, Goéland argenté, Hirondelle rustique, Martinet noir, Mouette rieuse, Pouillot fitis, Tarier pâtre.

- Liste rouge régionale Bretagne des oiseaux nicheurs :
 - 1 espèce classée « Disparue au niveau régional (RE) » : Bécassine des marais ;
 - 4 espèces classées « En Danger (EN) » : Bruant proyer, Busard des roseaux, Héron Garde-boeufs, Pouillot fitis ;
 - 4 espèces classées « Vulnérables (VU) » : Goéland argenté, Grand Cormoran, Pipit farlouse, Rossignol philomèle.

Toutefois, certaines espèces ont pu être contactées qu'à une seule et/ou ne sont pas nicheuses dans l'aire d'étude. Aussi, les enjeux écologiques liés à ces espèces sont à relativiser, comme peuvent l'être ceux d'espèces assez communes à communes en région Bretagne.

- mammifères (hors chiroptères) : les enjeux sont considérés comme faibles (10 espèces recensées et une espèce indéterminée). Une espèce protégée a été recensée, le Hérisson d'Europe ;
- chiroptères : présence de neuf espèces protégées patrimoniales (espèces quasi menacée, vulnérable, en danger vulnérable pour cinq d'entre elles au niveau national et/ou régional). Noter la présence de deux espèces très peu recensées antérieurement dans le secteur autour de Rennes (Pipistrelle pygmée et Grand Rhinolophe). Il est à signaler le recensement de 35 gîtes potentiels arboricoles et bâtis favorables aux chiroptères (arbres avec lierre et/ou cavités, pont en pierres...). L'aire d'étude est fréquentée par les chiroptères pour leur transit/déplacements, la chasse/alimentation et potentiellement l'hibernation, l'estivage, la mise-bas.
- Amphibiens : les enjeux écologiques sont considérés comme modérés. Trois espèces ont été recensées de manière certaine (Crapaud épineux, Grenouille verte/commune, Triton palmé), ainsi que des individus du groupe *Pelophylax* (espèce(s) indéterminé(e)). Elles sont toutes protégées ou partiellement protégées mais ne présentent pas d'enjeux patrimoniaux forts au regard des listes rouges et de la déterminance des ZNIEFF ;
- reptiles : les enjeux écologiques des trois espèces recensées sont considérés comme modérés à forts, en particulier du fait de la présence de la Vipère péliade ;
- insectes : les enjeux sont considérés comme globalement faibles. La diversité entomologique est globalement faible. Les espèces de lépidoptères, d'odonates et d'orthoptères contactées sont communes à très communes. L'existence d'un chêne avec la présence de trous d'émergence de Grand Capricorne est à signaler : toutefois, les cavités n'apparaissent pas utilisées et aucun individu de Grand Capricorne n'a été recensé.
- Faune aquatique : 4 espèces protégées de poissons présentant des enjeux patrimoniaux forts au regard des listes rouges et de la déterminance des ZNIEFF avec : 1 espèce classée « En Danger Critique (CR) » : Anguille d'Europe ;

1 espèce classée « Quasi menacée (NT) » : Loche de rivière et 1 espèce classée « Vulnérables (VU) » : Brochet.

3.2 - Classification des enjeux

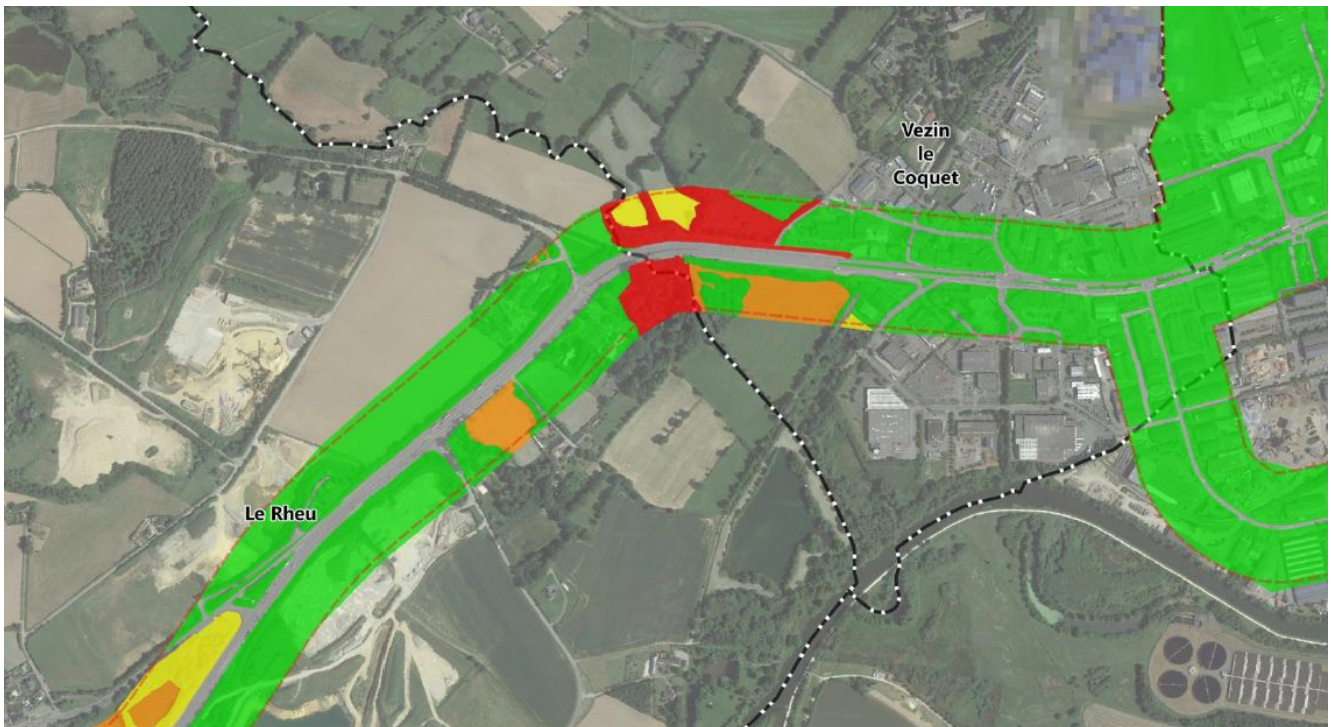
L'évaluation des enjeux écologiques tient compte des enjeux fonctionnels (par exemple zones nodales majeures, corridors écologiques, aires de repos) et des enjeux patrimoniaux (degré de rareté des espèces et/ou statut de conservation). Les enjeux de l'aire d'étude à l'échelle des espèces tiennent compte de leur statut :

- Protection de portée nationale voire communautaire ;
- Statut local des espèces (département et zone biogéographique).

Les enjeux écologiques sont hiérarchisés en cinq catégories. À noter que le critère rencontré le plus élevé a ainsi été retenu pour déterminer l'enjeu théorique des espèces. Par la suite, cet enjeu théorique a été pondéré en fonction de la fonctionnalité du milieu. Ainsi, le niveau d'enjeu a pu être :

- Abaissé si une espèce d'enjeu élevé a été observée dans un habitat en mauvais état de conservation et peu propice à cette espèce ;
- Élevé si une espèce d'enjeu peu élevé a été observée dans un habitat en bon état de conservation propice à cette espèce pour y accomplir tout ou partie de son cycle biologique.

3.3 - Carte des enjeux



Enjeux écologiques

■ Fort	■ Faible
■ Assez fort	■ Nul
■ Modéré	

3.4 - PRÉCONISATIONS

Au regard des enjeux écologiques, des mesures d'évitement seront mises en œuvre lors de la conception du projet afin d'éviter les impacts sur les zones humides et les habitats d'espèces (espèces protégées en particulier) comme par exemple, la définition fine du tracé du projet.

4 - Prise en compte du diagnostic dans le projet.

Au vu du diagnostic, la conception du projet de voie réservé aux transports en commun a été faite de manière à éviter les zones à enjeux écologiques :

- L'aménagement de la voie réservée se fait en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence et de l'ancienne piste cyclable afin de rester dans l'emprise à enjeux écologiques « nul »
- Une dérogation aux normes de conception routière sera appliquée au droit de la Flume. La largeur des voies sera réduite afin de ne pas avoir à reprendre l'ouvrage de franchissement. De ce fait il n'y aura pas d'intervention en zone humide, ni d'impact sur la faune et la flore locale.
- L'emplacement des bassins d'assainissement sera concentré dans des zones à enjeux écologiques faible. La conception de ces bassins évitera les zones boisées.
- Afin de limiter les impacts sur la faune (destruction, perturbation), les travaux de débroussaillage nécessaire à la création des bassins auront lieu en dehors de la période écologique sensible pour la faune qui se déroule de mars à août (période de reproduction).



Direction interdépartementale des routes Ouest
Sous-service

l'Armorique - 10 rue Maurice Fabre – CS 63108
35031 Rennes Cedex

Tél. : 02 99 33 45 55
Fax : 02 99 33 47 03



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Paris, le 2 novembre 2023

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/23/838

Vos réf. :

Affaire suivie par : Gilles Croquette

Tél. : 01 40 81 60 40

Courriel : gilles.croquette@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Examen au « cas par cas » sur la nécessité de soumission à évaluation environnementale du projet d'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun sur la RN24 sur la commune du Rheu (35)

Par envoi reçu à l'Autorité environnementale (Ae) le 20 octobre, vous avez adressé, pour examen et décision au cas par cas, un dossier relatif au projet d'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun sur la RN24 sur la commune du Rheu (35).

L'examen des pièces transmises fait apparaître que des éléments complémentaires sont nécessaires pour permettre le traitement de votre demande.

Les aménagements concernent-ils les deux sens de circulation de la RN 24 ? Sur quelle longueur et entre quels points kilométriques ? Le projet s'inscrit-il dans le cadre d'un programme plus large ?

Comment les zones présentant des enjeux écologiques forts sont-ils évités ? N'y a-t-il aucune opération en dehors des emprises actuelles de la RN24 dans ces secteurs ?

Pour les eaux de ruissellement, il est indiqué qu'il y aura des rejets dans le réseau d'assainissement et des rejets dans la Flume. L'ensemble des eaux sont-elles au final rejetées dans la Flume ?

Il est indiqué que les aménagements permettront de mettre en œuvre une couche de roulement limitant les nuisances sonores. Ceci concerne-t-il uniquement la nouvelle voie ou toute la largeur RN 24 ? S'il ne s'agit que de la nouvelle voie, il est observé que celle-ci n'est pas circulée dans la situation avant réalisation du projet et qu'il n'y aura donc pas de limitation des nuisances sonores.

Monsieur Raphaël CHATEAU

Chef de projet

Direction interdépartementale des routes Ouest

10 rue Maurice Fabre

L'Armorique – CS 63108

35 031 RENNES



Autorité environnementale

Est-il prévu de mettre en place des contraintes pour réduire le trafic des voitures ? Si ce n'est pas le cas, il y aura vraisemblablement à terme une augmentation du trafic routier total (voitures et transports en commun) et des nuisances associées compte tenu de l'augmentation de l'offre de transport. La réduction des nuisances sonores et des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre annoncée dans la demande d'examen au cas par cas n'est pas suffisamment étayée.

Quel est le trafic prévu pour les véhicules de transports en commun ?

Sur quels espaces la nouvelle piste cyclable a-t-elle été créée en 2022 ? Cette piste a-t-elle fait l'objet d'une analyse de ses incidences environnementales ? A-t-elle fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas ?

La date de réception de ces éléments complémentaires sera le point de départ du délai de 35 jours ouvert pour la décision de l'autorité environnementale.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le rapporteur



Gilles Croquette



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction interdépartementale
des routes Ouest**

Rennes, le 22/12/2023

*Service Mobilité Trafic
POTSI*

Le directeur

à

M. Gilles CROQUETTE

Rapporteur

Autorité environnementale

Nos réf. :

Vos réf. : AE/23/838

Affaire suivie par : Raphaël CHATEAU

raphael.chateau@develeoppement-durable.gouv.fr

Tél. : 02 72 01 22 04

Objet : Examen au « cas par cas » sur la nécessité de soumission à l'évaluation environnementale du projet d'aménagement d'une VRTC sur la RN24.

PJ :

Par courrier du 2 novembre 2023, vous avez demandé des informations complémentaires, concernant le dossier d'examen au « cas par cas », cité en objet, que nous vous avons soumis le 20 octobre 2023.

Veillez trouver ci-après les réponses et précisions aux diverses interrogations formulées dans votre courrier.

Ce projet de voie réservée aux transports en commun (VRTC) de la RN24 s'inscrit dans un contexte plus large, effectivement Rennes Métropole conduit une politique des mobilités sur son territoire visant à limiter les congestions et les nuisances (bruit et air) et s'inscrit dans une démarche globale de transition écologique. Cela se traduit notamment par la volonté de diminuer le trafic routier et en particulier en infra-rocade où la place donnée aux transports en commun et aux mobilités douces est privilégiée.

Avec l'État, gestionnaire du réseau routier national (le périphérique et ses radiales), Rennes Métropole souhaite conjuguer les efforts, et mettre en œuvre des mesures cohérentes participant à atteindre ces objectifs communs (réduction des congestions et nuisances), en agissant tant sur le trafic local que celui de transit.

Ainsi, initiées en 2016, les études d'opportunité et l'étude de programme du schéma directeur d'agglomération de gestion du trafic (SDAGT) de Rennes ont été approuvées respectivement

Tél. : 33 (0) 2 99 33 45 55 – fax : 33 (0) 2 99 33 47 03

www.diro.fr

l'Armorique - 10 rue Maurice Fabre – CS 63108

35031 Rennes Cedex

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00-17h00

par décision ministérielle le 24 mai 2018 et le 21 juin 2021. Le SDAGT de Rennes structure les actions à mettre en œuvre pour optimiser le trafic routier.

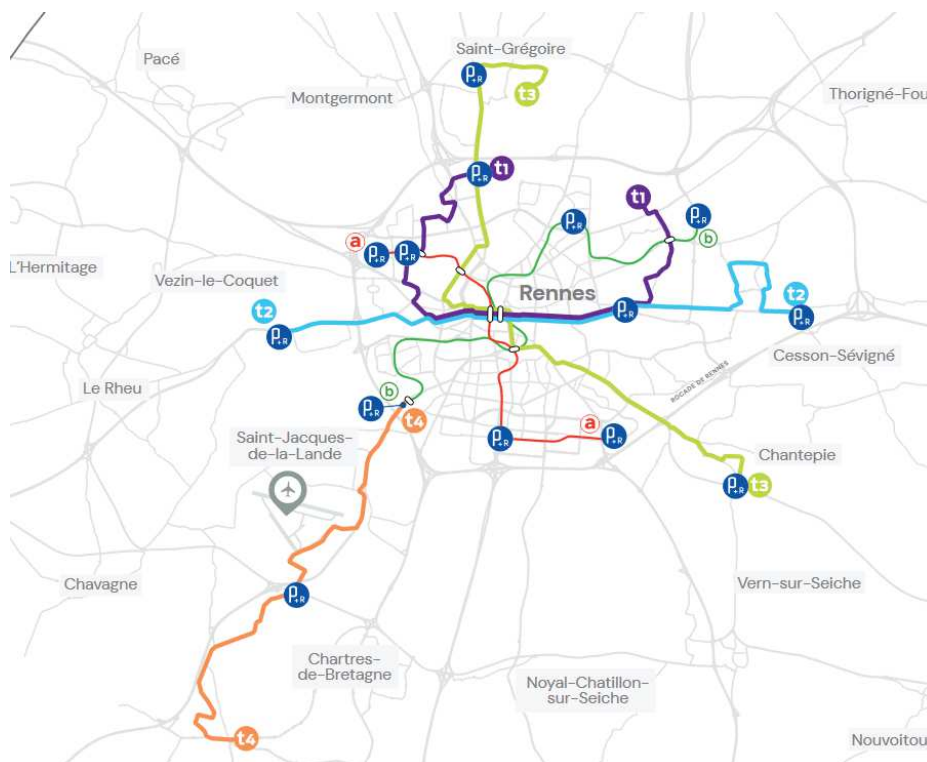
La VTRC de la RN 24, objet du présent dossier, constitue l'une des mesures du SDAGT, comme d'autres aménagements et notamment la VTRC/2+ de la RN 137, des mesures de régulations d'accès, et un programme d'équipements dynamiques.

En parallèle du SDAGT, Rennes Métropole, en sa qualité d'AOM, poursuit ses réflexions et projets, notamment ceux contribuant aux mobilités alternatives au déplacement en voiture, dans le cadre d'un plan de déplacement urbain (PDU) validé en 2015. Il s'agit ainsi du développement :

- des parcs Relais pour faciliter les reports modaux,
- des transports en commun et l'amélioration de leur niveau de service : une 2ème ligne de métro a été ouverte en septembre 2022 et le programme Trambus 2023 prévoit la création de 2 nouvelles lignes de Trambus (les T3 et T4) pour 2030.
- du REV (réseau express vélos) dont le réseau des voies cyclables s'inscrit dans le schéma directeur vélo métropolitain.

C'est ainsi que sur l'itinéraire de la RN24, en complément des actions du SDAGT, Rennes Métropole développe :

- le REV (réseau express vélos) sur un axe Rennes – Le Rheu (6,6 km), **dont 1,5 km aménagé en parallèle de la RN24**, (cf annexe 6 du dossier cas par cas : profil en travers dans le sens sortant de Rennes) :
- la mise en place d'une ligne Trambus (T2 – Cesson-sévigné à Vezin-le-coquet), qui complètera une offre TC existante, et qui sera notamment aménagée sur l'emprise de la voie bus existante de la RN24 dans le sens entrant,
- la création d'un parc relais,



Source : Rennes Métropole, plaquette consultation citoyenne.

Par ailleurs, afin de mettre en perspective les actions engagées et préparer l'avenir, la DREAL Bretagne a engagé une réflexion sur le devenir de l'ouest Rennais via la RN 24 (horizon 2030) : desserte des zones d'activités, amélioration de la porte de Lorient (Rocade / RN24).

C'est dans ce contexte que la VRTC de la RN 24 sera réalisée en amont (à l'ouest) des aménagements du Trambus. Elle se connectera à la voie Trambus afin d'assurer une continuité de la VRTC vers le centre ville de Rennes. La cohérence de ces aménagements participera au déploiement des Cars Express, souhaité par le gouvernement.

Dans le cadre de ses compétences, Rennes Métropole réalise actuellement les études préliminaires de la ligne T2 du Trambus. Ce projet a fait l'objet d'une consultation citoyenne en 2022 et 2023. Une concertation est prévue au printemps 2024.

La section du REV réalisée en 2022, n'a pas fait l'objet d'un dossier cas par cas (non éligible), cependant Rennes Métropole a communiqué pour information aux services de l'État un porter à connaissance.

Les études de trafic de l'aménagement de la VRTC de la RN24 ont permis de conclure que **seul un aménagement en sens entrant (sens Lorient → Rennes) est opportun**. Cette VRTC permettra aux transports en commun d'éviter sensiblement l'impact des points de congestion. L'offre actuelle des transports en commun sera ainsi améliorée grâce à une régularité renforcée (temps de trajet fiabilisé).

La VRTC sera aménagée entre les points repères (PR) 5+040 et 3+065, soit une longueur d'aménagement de 1 850 m. Nous confirmons qu'il est prévu d'effectuer le **remplacement de la couche de roulement sur l'ensemble des voies du sens Lorient-Rennes**, qui intègre donc la VRTC. La nouvelle couche de roulement sera réalisée avec un enrobé limitant les nuisances sonores. Ainsi, de manière empirique, la mise en œuvre de cette nouvelle couche de roulement sur la chaussée permettra de réduire les bruits de roulement du trafic actuel.

Ces travaux vont également permettre de réaliser les équipements de collecte et de **traitement des eaux de ruissellement avant leur rejet dans la Flume**. Lors d'échanges préalables, le service eau et biodiversité de la DDTM 35 a exprimé le souhait, lorsque cela est possible, que l'exutoire des bassins permettent un rejet dans les zones humides situées en amont de la Flume. Ce sera le cas pour le bassin ouest. En outre, toutes les eaux de ruissellement rejetées dans la Flume auront dorénavant préalablement transitées dans un bassin d'assainissement. Enfin comme évoqué avec les services de la DDTM 35, pour limiter de manière optimale l'artificialisation, les fossés de collecte des eaux seront enherbés et permettront une infiltration diffuse.

Les zones à forts enjeux écologiques ont été identifiées lors de l'étude faune-flore environnementale du site (réalisée par la DREAL afin de contribuer aux réflexions sur le devenir de l'ouest Rennais). En dehors des bassins de rétention, l'aménagement de la VRTC sera réalisé sur des emprises déjà artificialisées (la bande d'arrêt d'urgence et l'ancienne piste cyclable). L'implantation et la géométrie des bassins ont été définies spécifiquement pour **éviter les zones à forts enjeux écologiques, dans une logique « ERC »**.

La réduction des émissions de polluants n'est pas quantifiée, elle s'appuie sur le principe du report modal (diminution du nombre de VL). L'objectif de la VRTC est de rendre performants les transports en commun (régularité) et ainsi d'inciter les usagers des VL à se reporter vers l'usage des bus et des cars.

A ce jour, 5 lignes régulières métropolitaine de bus et 1 ligne régulière régionale empruntent la section de la RN24 sur laquelle sera aménagée la VRTC. Cela représente 106 passages de bus ou de cars par jour du lundi au vendredi, dont 33 réalisés durant les heures de pointes du matin et du soir. Le renforcement de l'offre TC n'est actuellement pas programmé a priori par les AOM concernées. Les véhicules utilisés sur ces lignes disposent encore de réserve d'accueil. Des échanges sur ces sujets avec les AOM ne sont pas à exclure.

À titre d'information, l'augmentation de la performance des TC suite à l'ouverture d'autres VRTC en 2022 et 2023 (sur les métropoles de Nantes et Rennes) a permis d'augmenter de près de 30% l'usage des transports en commun. Les premiers éléments d'évaluation ont fait remonter que la majeure partie des nouveaux utilisateurs des transports en commun proviennent d'un report modal et non pas d'une nouvelle demande.

Il n'est pas prévu de mettre en œuvre de nouvelle contrainte de circulation, bien que l'objectif est d'augmenter le trafic des transports en commun. Le trafic lié aux véhicules qui n'empruntent pas la VRTC restera contraint par les aménagements existants. La RN24 dispose de carrefour à feux à chaque intersection. Les diagnostics de trafic ont démontré que la présence de ces feux est l'un des facteurs majeurs de la congestion observée tout au long de la journée, et du fait de leur présence, une augmentation du trafic générera une aggravation de la congestion. La VRTC ne permettra pas aux autres usagers de bénéficier d'amélioration de leur condition de circulation, et la dégradation de conditions de circulation pourrait inciter les usagers des VL à se reporter vers l'usage des bus et des cars, dont l'offre sera rendue plus performante par la voie réservée.

Le Directeur

Frédéric LECHELON

Copie à :

Frédéric
LECHELON
frederic.lechelon

Signé numériquement par Frédéric LECHELON
frederic.lechelon
DN : cn=Frédéric LECHELON, frederic.lechelon,
c=FR, ou=Secrétariat public Développement durable
Logement et Transports, ou#002D132016540,
email=frédéric.lechelon@developpement-
durable.gouv.fr
Date : 2023.12.22 18:33:17 +01'00'