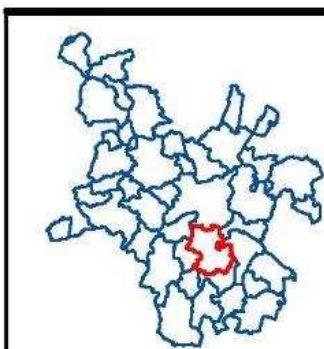


RENNES METROPOLE



Commune de

Saint-Grégoire

**Aménagement et Sécurisation du passage
à niveau PN n°4**

10/06/2022



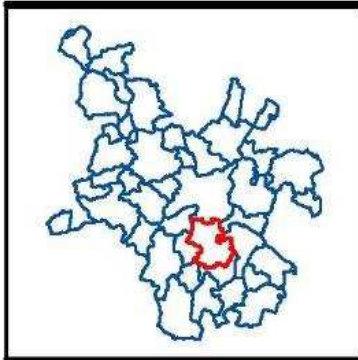
**Opération d'aménagement et de sécurisation
du passage à niveau PN4 à Saint Grégoire**

**Dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
(Article R. 112-5 du code de l'expropriation)**

Composition du dossier :


- 1/ Plan de situation
- 2/ Périmètre des parcelles à exproprier
- 3/ Notice explicative
- 4/ Estimation du coût des acquisitions


RENNES METROPOLE

	Commune de Saint-Grégoire
-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------

**Aménagement et Sécurisation du passage
à niveau PN n°4**

10/06/2022

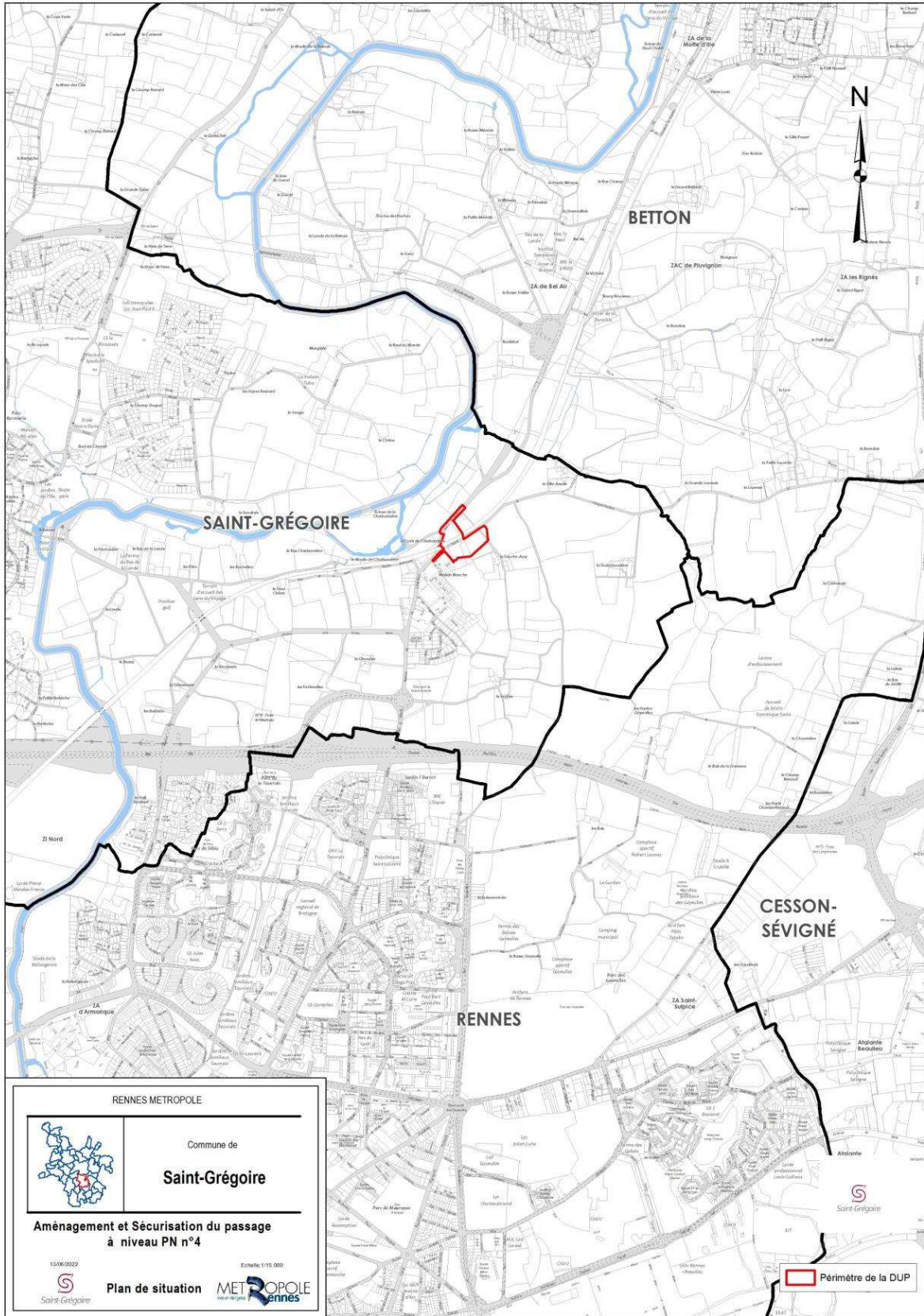

Saint-Grégoire


METROPOLE
vivre en intelligence
DAUH SPEU/UCUF

**Opération d'aménagement et de sécurisation
du passage à niveau PN4 à Saint Grégoire**

**Dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
(Article R. 112-5 du code de l'expropriation)**

1/ Plan de situation



RENNES METROPOLE

Commune de
Saint-Grégoire

Aménagement et Sécurisation du passage à niveau PN n°4

13.06.2022

Echelle 1:15 000

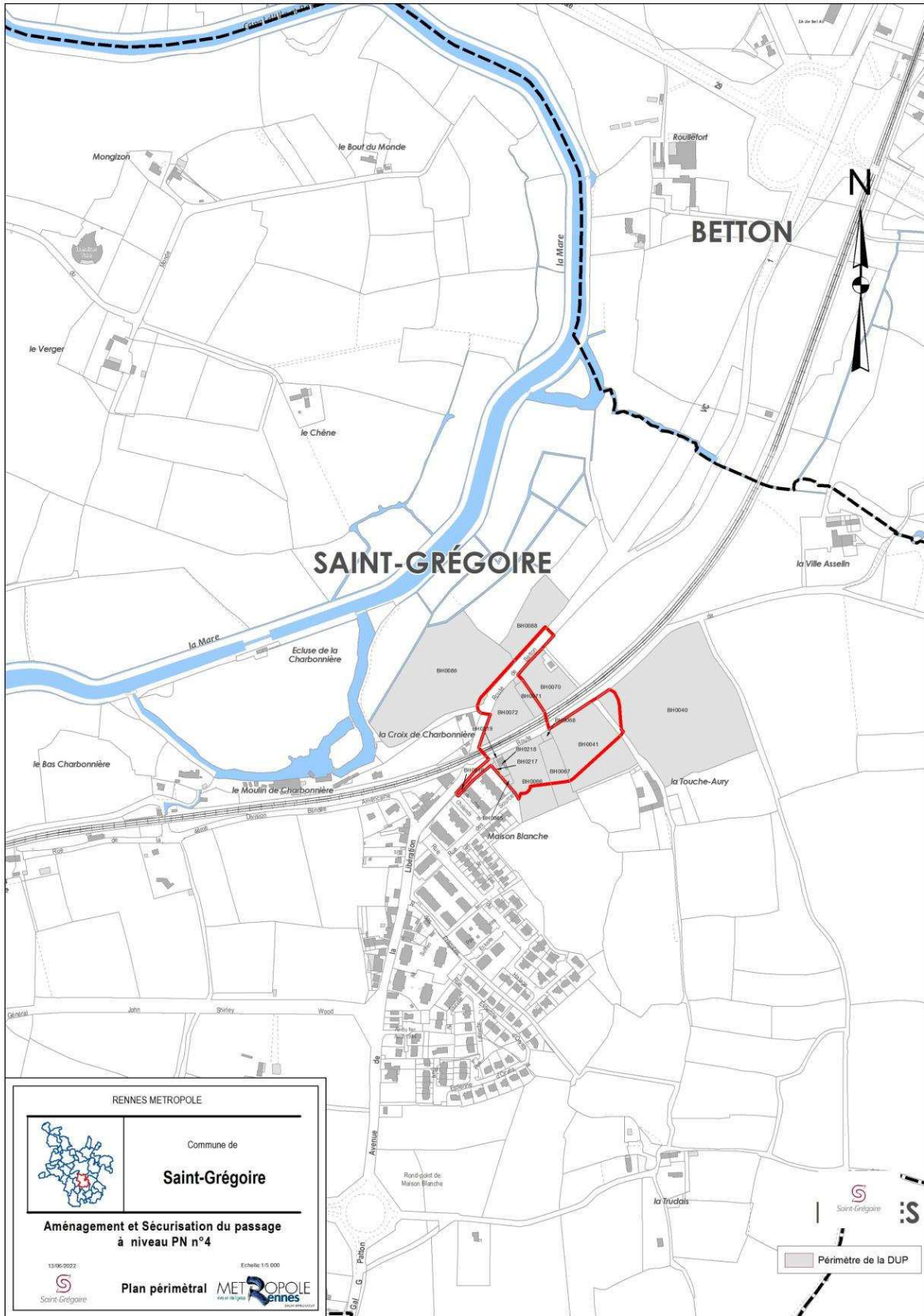
Plan de situation

METROPOLE
RENNES

SAINT-GRÉGOIRE

SAINT-GRÉGOIRE

Perimètre de la DUP



RENNES METROPOLE

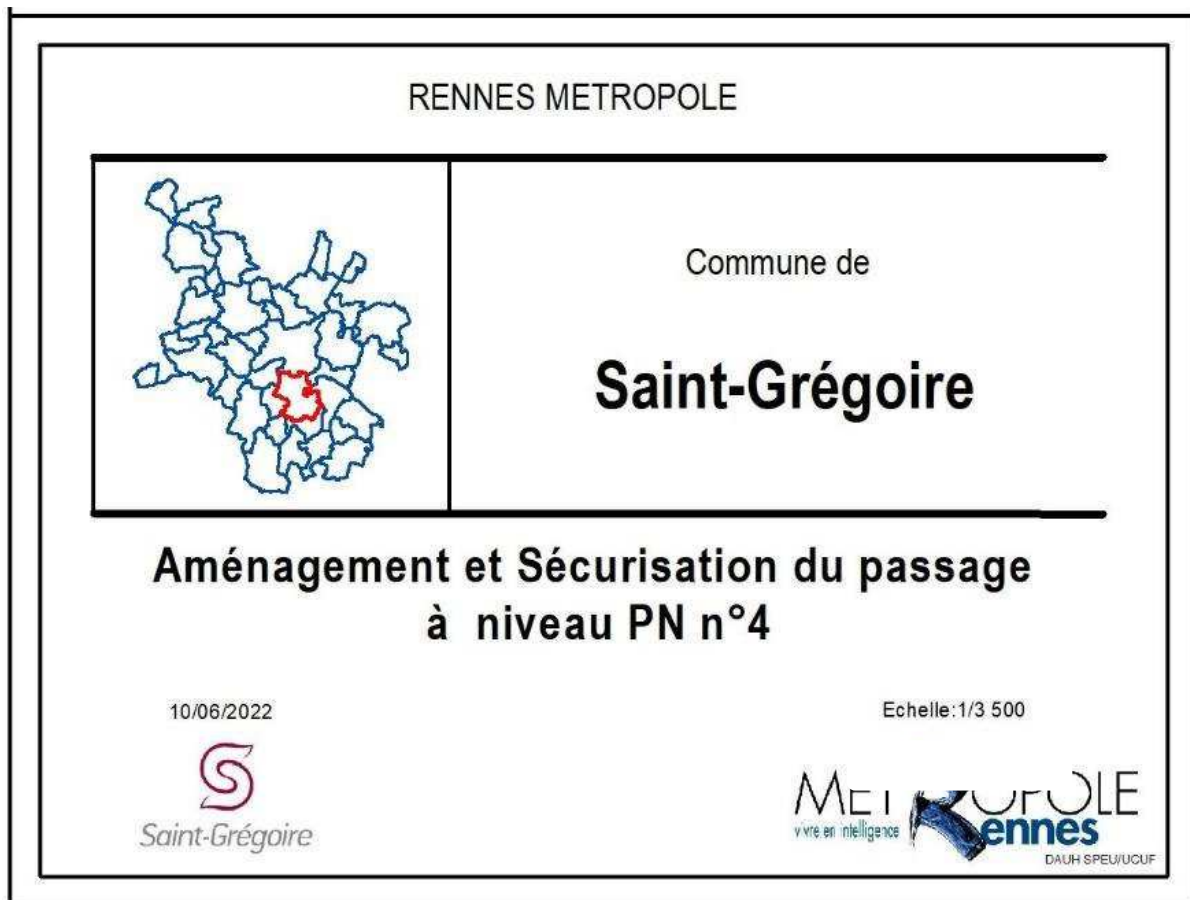
Commune de
Saint-Grégoire

Aménagement et Sécurisation du passage à niveau PN n°4

13/06/2022

Echelle 1:5 000

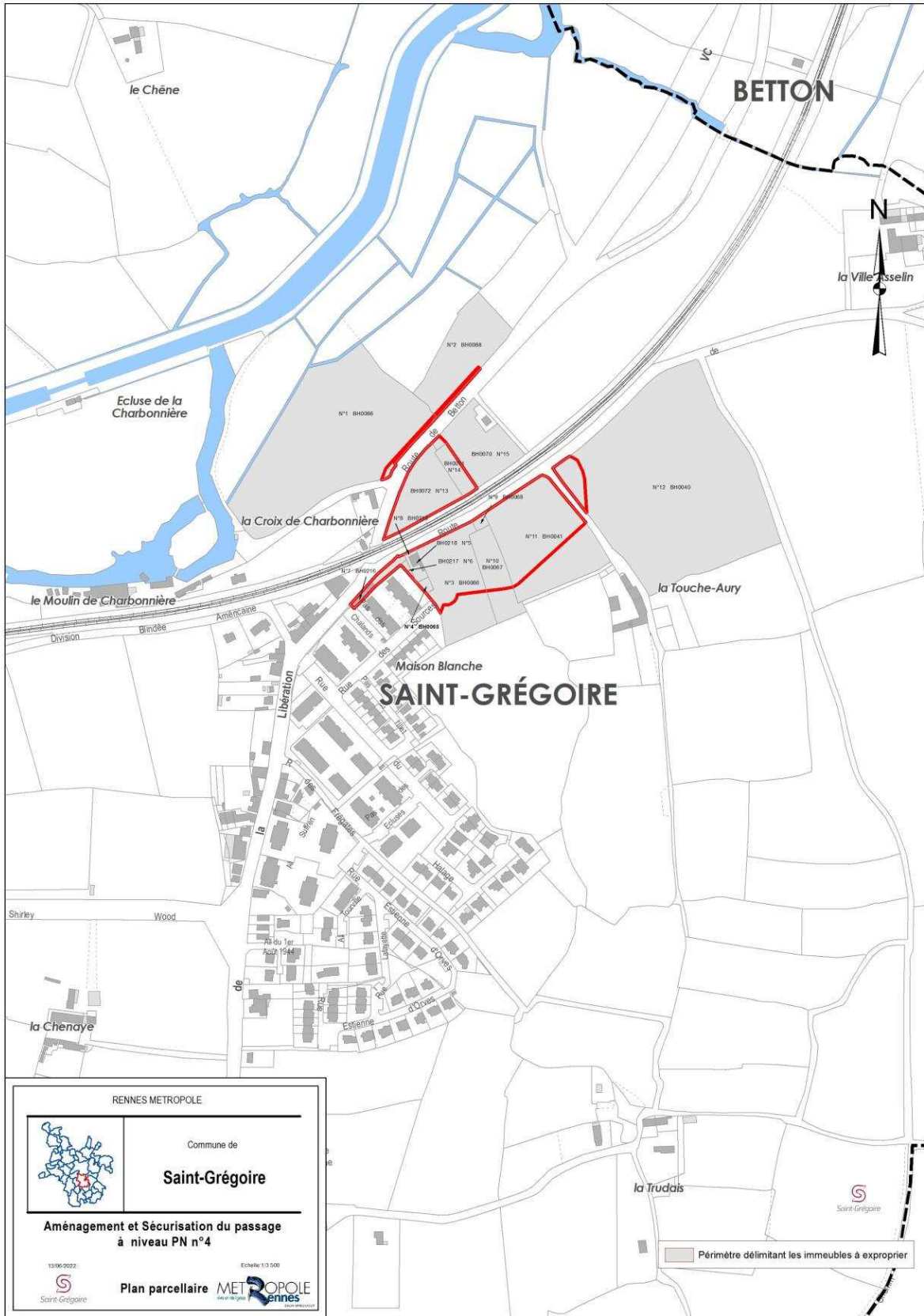
Plan périmétral METROPOLE RENNES

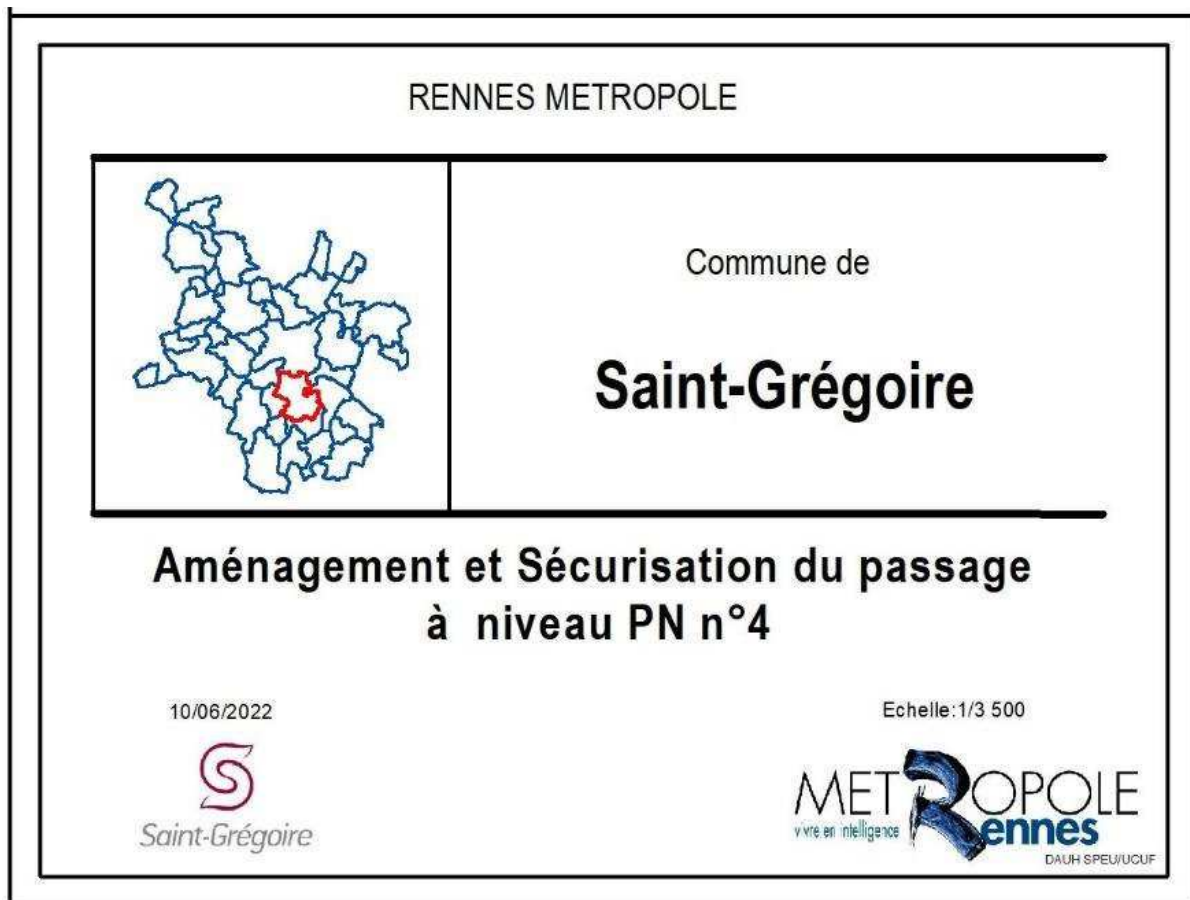


**Opération d'aménagement et de sécurisation
du passage à niveau PN4 à Saint Grégoire**

**Dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
(Article R. 112-5 du code de l'expropriation)**

2/ Périmètre des parcelles à exproprier





**Opération d'aménagement et de sécurisation
du passage à niveau PN4 à Saint Grégoire**

**Dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
(Article R. 112-5 du code de l'expropriation)**

3/ Notice explicative

Table des matières

Préambule	10
1. Composition du dossier.....	11
1.1. La phase administrative.....	11
1.2. La phase judiciaire	12
1. Contexte du projet	12
1.1. Contexte géographique et démographique	12
1.2. Contexte législatif et réglementaire.....	12
1.2.1. Le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité territoriale (SRADDET)	13
1.2.2. Le Schéma régional de cohérence écologique de Bretagne	13
1.2.3. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux et le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux	14
1.2.4. Le plan de gestion du risque inondation	15
1.2.5. Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Rennes	17
1.2.6. Le Schéma d'Aménagement Économique.....	20
1.2.7. Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.....	21
1.2.8. Le droit de préemption urbain	26
1.3. Contexte sécuritaire	27
1.4. Contexte environnemental	27
2. Objet et objectifs de l'opération	28
2.1. Justification du périmètre de l'opération.....	28
2.2. Justification de l'opportunité de l'opération.....	29
2.3. Justification du recours à la procédure simplifiée de DUP.....	29
2.3.1. La réalité d'une opération d'aménagement importante	29
2.3.2. La nature du projet.....	31
2.3.3. La nécessité d'une maîtrise rapide du foncier	33
3. Justification du caractère d'utilité publique de l'opération	34
3.1. La finalité d'intérêt général	34
3.2. L'absence d'alternative	34
3.3. Le bilan coûts avantages	34

Abréviations

DIE : Direction de l'Immobilier de l'Etat

DOO : Document d'Orientation et d'Objectifs

DPU : Droit de Prémption Urbain

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

ESG : Estimation Sommaire et Globale

GES : Gaz à effet de serre

OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLH : Programme Local de l'Habitat

PN : Passage à niveaux

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain (loi du 13/12/2000)

PRÉAMBULE

Le présent dossier d'enquête publique porte sur la réalisation de l'opération d'aménagement et d'urbanisme consistant à la suppression du passage à niveau (PN) n°4, situé à Maison Blanche sur la Commune de Saint-Grégoire. Il a été inscrit au programme de sécurisation nationale en novembre 2012 puisque trois collisions sont survenues au passage à niveau sur les 10 années précédentes.

Rennes Métropole exerce, depuis 2015, de plein droit la compétence voirie sur l'ensemble des voies communales appartenant à ses communes membres (article 5217-2 du Code Général des Collectivités Territoriales).

À ce titre, elle souhaite développer une opération ayant pour but la suppression du passage à niveau et la construction d'un carrefour sur le secteur de Maison-Blanche à Saint-Grégoire. Cette opération est dénommée "Sécurisation du passage à Niveau 4".

Cet aménagement permettra également de sécuriser cette voie structurante dans le cadre des liaisons entre les communes de Rennes, Betton et Saint-Grégoire.

La Commune de Saint-Grégoire est située à 5 Kms au Nord de Rennes et fait partie de Rennes Métropole. Sa population était de 8 279 en 2009 et atteint aujourd'hui 10 135 habitants¹.

La commune de Betton quant à elle est située à 7 Kms au nord de Rennes et fait partie de Rennes Métropole. Sa population était de 10 608 habitants en 2013 et atteint en 2022 12 524 habitants² ce qui en fait la 4^{ème} Commune de l'agglomération.

La commune de Rennes comptait en 2013, 211 373 habitants et atteint en 2018, 217 728 habitants.

Le passage à niveau n°4 accueille la ligne ferroviaire n°44100 reliant Rennes à Saint Malo. Cette opération a pour objectif de dévier l'actuelle intersection entre la route de Betton et la ligne ferroviaire Rennes-St-Malo afin d'assurer la sécurisation de la route de Betton qui est le lieu de nombreux accidents.

Le projet est localisé sur la Voie Communale de la Liberté et est soumis au trafic de véhicules suivant :

Voie traversée	Longueur de la traversée	Largeur de la route	Angle de traversée	Localisation	Nombre de voies ferroviaires
Voie communale Voie de la Liberté	17 m	8 m	130 °	Agglomération	2

Voie traversée	Trafic routier	Vitesse	Trafic ferroviaire	Vitesse
Voie communale Voie de la Liberté	11 000 véh/j dont environ 800 PL	50 km/h	50 trains	140 km/h

Il a également vocation, dans le cadre de ce nouvel aménagement, à fluidifier la circulation sur la voie de la Liberté. Le début des travaux est prévu pour 2024. Il permettra de répondre, dans le cadre d'un projet d'aménagement, aux enjeux de sécurité concernant ce passage à niveau et les nouveaux flux envisagés. En effet, pour 2025 un trafic approximatif de 11 900 véhicules est envisagé.

Par ailleurs, cet aménagement permettra à terme une meilleure desserte du secteur Maison-Blanche, appelé à se développer dans le cadre d'une future Zone d'Aménagement Concerté.

¹ Source mention sur le site internet de la Mairie de Saint-Grégoire

² Source mention sur le site internet de la Mairie de Betton

Rennes Métropole, en partenariat avec SNCF Réseau, a lancé une étude ayant pour vocation de créer un scénario d'aménagement consensuel. Les études étant toujours en cours, mais compte tenu de l'urgence de l'opération, Rennes Métropole doit anticiper l'acquisition des terrains nécessaires au projet.

C'est dans ce but que Rennes Métropole sollicite Monsieur le Préfet d'Ille-et-Vilaine pour faire déclarer d'utilité publique le projet d'aménagement et de sécurisation du passage à niveaux de Maison-Blanche situé sur la commune de Saint-Grégoire.

1. COMPOSITION DU DOSSIER

La composition du présent dossier, qui sera soumis à enquête publique, est régie par l'article R. 112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Il comprend :

- Une notice explicative ;
- Les plans de situation ;
- Le périmètre délimitant les immeubles à exproprier ;
- L'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser ;

L'article R. 112-6 précise que la notice explicative « *indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement* ».

1.1. La phase administrative

Pour déclarer l'utilité publique du projet, le Préfet, conformément aux articles R. 112-8 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, prévoit les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique. Sa durée ne peut être inférieure à quinze jours. L'enquête publique a notamment pour objectifs :

- De permettre au public de prendre connaissance du dossier ;
- De recueillir les observations du public ;
- De répondre à ces observations et de prendre en considération les remarques ;
- De vérifier l'utilité publique du projet

Au cas présent, l'enquête préalable d'utilité publique et l'enquête parcellaire seront conjointes, par application des dispositions de l'article R. 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique selon lesquelles :

« Lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique »

À la fin de l'enquête publique, le commissaire enquêteur chargé de l'enquête transmet le dossier et les registres des remarques émises assortis de son rapport et de ses conclusions au Préfet. Ses conclusions doivent être motivées, et préciser si elles sont favorables ou non au projet. C'est ensuite le Préfet qui se prononce sur l'utilité publique du projet.

En parallèle de cette procédure, des négociations continueront d'être poursuivies sur le secteur concerné afin de procéder en priorité à une acquisition amiable. Ce n'est qu'à défaut d'accord amiable que le juge de l'expropriation sera effectivement saisi pour prononcer le transfert de propriété et fixer les indemnités.

1.2. La phase judiciaire

Sur la base du dossier transmis au juge de l'expropriation par le Préfet, le juge prononce une ordonnance d'expropriation. Cette ordonnance transfère au bénéficiaire de l'arrêté de cessibilité la propriété mais pas la jouissance du bien, qui ne peut intervenir qu'après paiement ou consignation des indemnités.

À défaut d'accord amiable sur les indemnités, le juge de l'expropriation est saisi. Il se prononce, par jugement, à l'issue d'une visite des lieux et d'une audience. Ce n'est qu'une fois les indemnités payées ou consignées que le bénéficiaire de l'ordonnance d'expropriation peut prendre possession des parcelles.

Toutefois, compte tenu de l'urgence à prendre possession rapidement des parcelles afin de réaliser le projet et remédier aux risques pour la sécurité publique, une déclaration d'urgence est sollicitée auprès de Monsieur le Préfet, ce qui aurait pour conséquence de réduire les délais de la phase judiciaire et les conditions de prise de possession, celle-ci pouvant notamment intervenir après paiement d'une indemnité provisionnelle fixée par le juge, dans l'attente de la fixation de l'indemnité définitive.

1. CONTEXTE DU PROJET

1.1. Contexte géographique et démographique

La ville de Saint-Grégoire compte 10 135 habitants et une population active de 13 257 personnes. Elle est implantée le long du canal d'Ille-et-Rance et limitrophe de Rennes. Son territoire couvre une superficie de 1 750 hectares. -

Elle fait partie de Rennes Métropole et est classée 7^{ème} ville la plus importante en termes de population sur les 43 communes qui la compose.

La Ville de Saint-Grégoire est idéalement localisée puisque située à la limite Nord de Rennes, capitale régionale, et entourée des axes Rennes-Saint-Malo et Rennes-Mont Saint-Michel.

Elle fait partie des quatre communes inscrites dans l'aire urbaine rennaise et qui représentent 14% des actifs recensés sur cette aire urbaine. Cette concentration d'emploi sur le cœur de métropole est cohérente avec le poids de la population qui y réside mais génère des flux quotidiens importants.

Entre 2007 et 2012 le Cœur de Métropole hors Rennes (Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint Grégoire et Saint-Jacques) tire fortement la croissance démographique en accueillant 25% de la population nouvelle alors que son poids de population n'est que de 11%.

L'accroissement de la population sur les Communes de Saint-Grégoire, Betton mais également Rennes et le flux qu'elle génère au sein de la commune est en forte croissance, et continuera de croître notamment grâce à la réalisation de la ZAC qui a vocation à créer environ 500 logements.

C'est également dans son contexte que les infrastructures doivent être repensées.

1.2. Contexte législatif et réglementaire

Des documents supra communaux et intercommunaux mettent en œuvre les différentes politiques définies aux échelons régionales, départementales, intercommunales et communales.

1.2.1. Le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité territoriale (SRADDET)

La région Bretagne a définitivement adopté son SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité Territorial) par délibération du Conseil Régional des 17 et 18 décembre 2020.

Ce document décline à l'échelle régionale des axes et objectifs d'aménagement pour l'horizon 2040. Le SRADDET est la synthèse de plusieurs schémas régionaux :

- Schéma Régional de Cohérence Écologique (trame verte et bleue) ;
- Schéma Régional Climat Air Energie ;
- Schéma Régional de l'Intermodalité ;
- Schéma Régional des Infrastructures et des Transports ;
- Plan Régional de Prévention et Gestion des Déchets.

Composé d'un diagnostic et d'orientations, le SRADDET de Bretagne se concrétise au travers de 38 objectifs et 26 règles sur des thématiques transversales reliées aux compétences de la région Bretagne parmi lesquelles : le développement économique et la recherche, la formation et les orientations, l'aménagement du territoire, les transports, l'environnement et l'énergie, le patrimoine et le tourisme.

Parmi les objectifs relatifs à la mobilité le Schéma vise à :

- Améliorer collectivement l'offre de transports publics (Objectif 16) notamment en engageant une coordination des acteurs du territoire et des offres de mobilité afin d'offrir des services au plus près des besoins de mobilité, adaptés aux typologies de territoire ;
- Inventer et conforter les mobilités alternatives à la voiture solo et répondre aux besoins de toutes les typologies de territoire (Objectif 17).

En outre, parmi la définition des règles le schéma indique notamment pour la thématique de la mobilité :

- Une mobilité sans voiture ou décarbonée
- Une intégration des mobilités aux projets d'aménagement
- Une lisibilité et complémentarité des offres de transports
- Un développement des aires de covoiturage

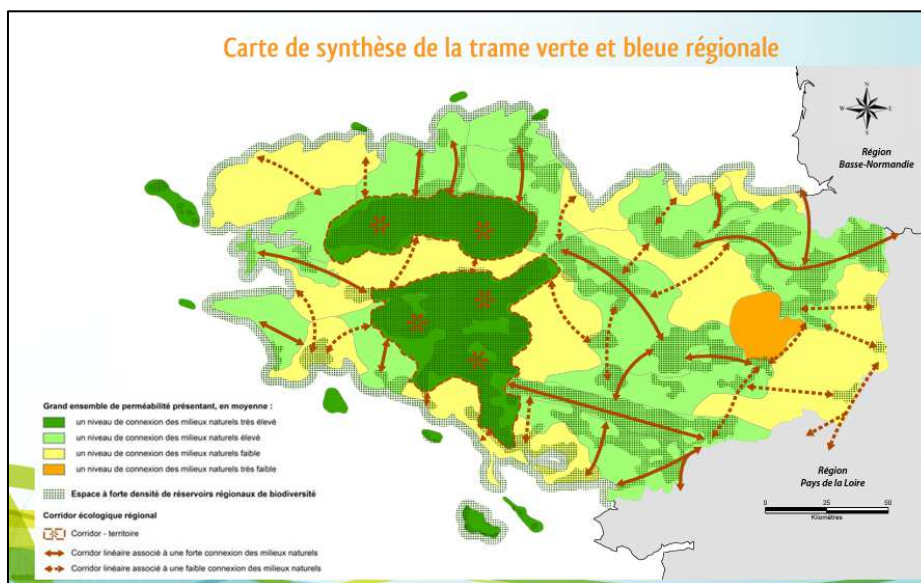
Le projet dans le cadre de la suppression du PN n°4 vise à penser un nouvel aménagement pour permettre une circulation multimodale en proposant une voie de circulation ferroviaire et une voie de circulation pour les véhicules, les vélos et les piétons. Il s'inscrit donc dans ces objectifs.

1.2.2. Le Schéma régional de cohérence écologique de Bretagne

Le Schéma régional de cohérence écologique de Bretagne a été créé le 19 janvier 2016. Il permet de mettre en œuvre à l'échelle régionale une trame verte et bleue.

Il a notamment cartographié les éléments suivants :

- Réservoirs régionaux de biodiversité et des corridors écologiques et régionaux ;
- Les grands ensembles de perméabilité ;
- Les objectifs de préservation ou de remise en bon état de la trame verte et bleue régionale ;
- Les actions prioritaires par grand ensemble de perméabilité.



Extrait Plaquette SRCE de Bretagne – un outil au service de la biodiversité

Il en résulte que pour le bassin rennais, le niveau de connexion entre les milieux naturels est très faible.

1.2.3. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux et le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

Le comité de bassin a adopté le 3 mars 2022 le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) pour les années 2022 à 2027. Il a émis un avis favorable sur le programme de mesures associées. L'arrêté de la préfète coordonnatrice en date du 18 mars 2022 approuve le SDAGE et arrête le programme de mesures. Il contient également la déclaration environnementale qui précise notamment la manière dont il a été tenu compte des avis exprimés par l'autorité environnementale et par le public et les assemblées.

Il est entré en vigueur le 4 avril 2022.

Ce document pose différents objectifs en matière de gestion des eaux qui visent notamment à :

- Repenser les aménagements des cours d'eau dans leur bassin versant ;
- Réduire la pollution par les nitrates ;
- Réduire la pollution organique, phosphorée et microbiologique ;
- Maîtriser et réduire la pollution par les pesticides ;
- Maîtriser et réduire les pollutions dues aux micropolluants ;
- Protéger la santé en protégeant la ressource en eau ;
- Gérer les prélèvements d'eau de manière équilibrée et durable ;
- Préserver et restaurer les zones humides ;
- Préserver la biodiversité aquatique ;
- Préserver le littoral ;
- Préserve les têtes de bassin versant ;
- Faciliter la gouvernance locale et renforcer la cohérence des territoires et des politiques publiques ;
- Mettre en place des outils réglementaires et financiers ;
- Informer, sensibiliser, favoriser les échanges.

Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) a développé les objectifs portant sur les zones humides, les cours d'eau, les peuplements piscicoles, la baie de Vilaine l'altération de la qualité par les nitrates, l'altération de la qualité par le phosphore, l'altération de la qualité par les pesticides, l'altération de la qualité par les rejets de l'assainissement, l'altération des milieux par les espèces invasives ; la prévention des risques d'inondations, la gestion des étiages, l'alimentation en eau potable, la formation et la sensibilisation, l'organisation des maîtrises d'ouvrage et territoires.

Des zones humides sont identifiées dans le périmètre de la DUP. C'est pourquoi des pistes de compensation pour les zones humides impactées sont actuellement à l'étude. Le projet s'attachera à limiter au maximum les impacts sur l'environnement.

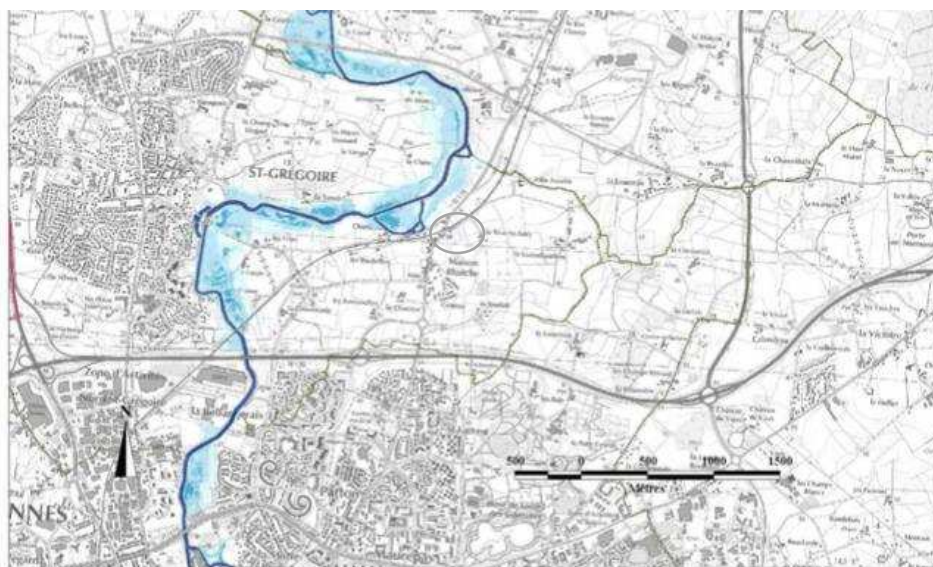
1.2.4. Le plan de gestion du risque inondation

Le plan de gestion des risques d'inondation 2022-2027 du bassin Loire-Bretagne vise à mieux assurer la sécurité des populations, à réduire les dommages individuels et les coûts collectifs, et à permettre le redémarrage des territoires après la survenue d'une inondation. Il comprend des dispositions spécifiques applicables aux 22 territoires à risque important d'inondation.

Il a été arrêté le 15 mars 2022 par la préfète coordonnatrice de bassin Loire-Bretagne, après avoir été soumis à une consultation publique du 1er mars 2021 au 1er septembre 2021. L'arrêté préfectoral a été publié au Journal officiel de la République française du 7 avril 2022.

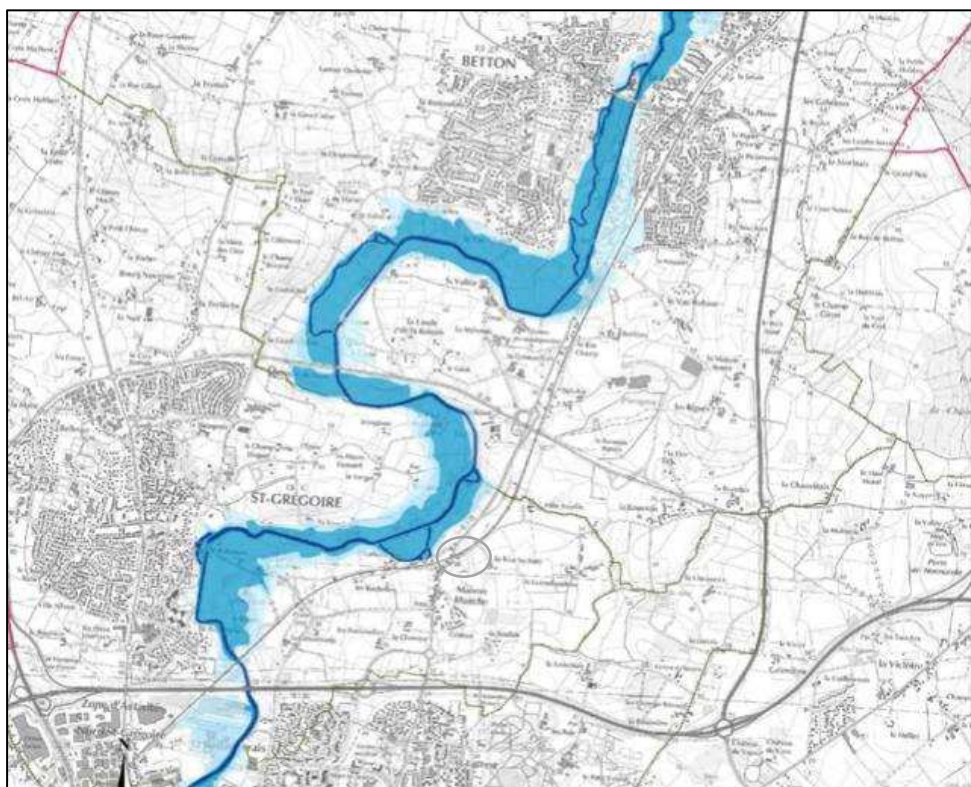
Il décline les objectifs suivants par application des dispositions du code de l'environnement :

- Préserver les capacités d'écoulement des crues ainsi que les zones d'expansion des crues et les capacités de ralentissement des submersions marines ;
- Planifier l'organisation et l'aménagement du territoire en tenant compte du risque inondation ;
- Intégrer les ouvrages de protection contre les inondations dans une approche globale ;
- Améliorer la connaissance et la conscience du risque inondation ;
- Se préparer à la crise et favoriser le retour à la normale dans le cadre des mesures relatives à la surveillance, la prévisions et l'information sur les inondations ;
- Réduire les dommages aux personnes et aux biens implantés en zone inondable ;

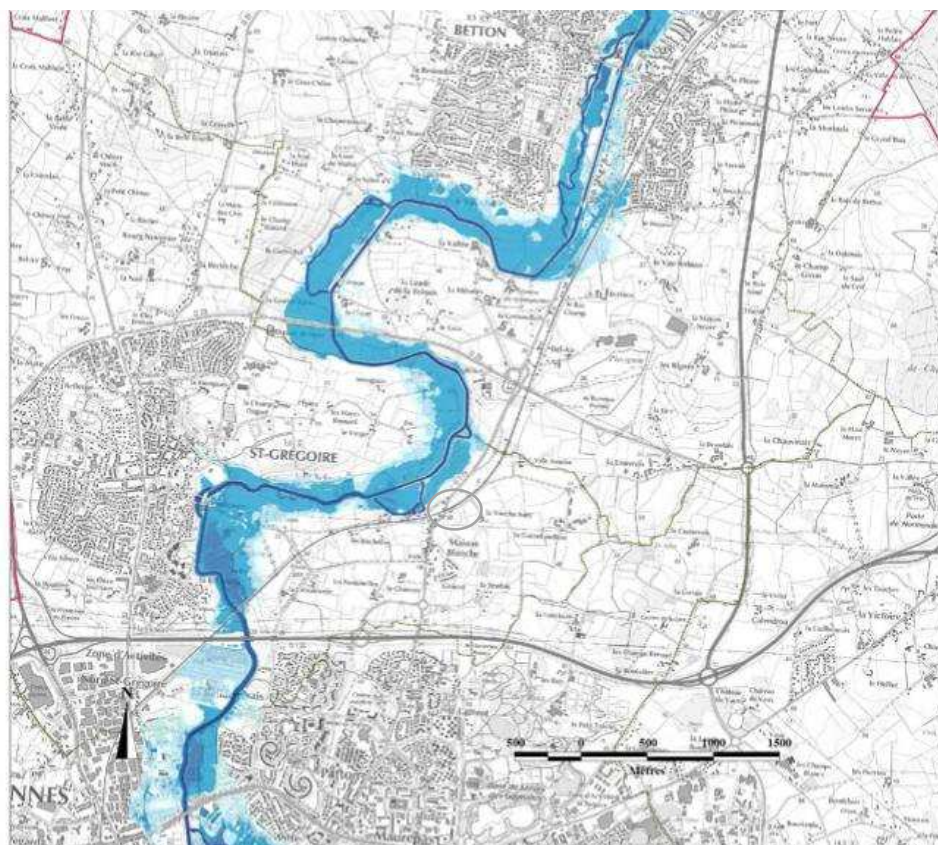


Maîtrise d'ouvrage : DDTM 35 - Elaboration : DREAL Bretagne - Avril 2014
Sources : DDTM 35, DREAL Bretagne, IGN Scan25®

Cartographie des surfaces inondables – Planche n°4 – scénario aléa fréquent



Cartographie des surfaces inondables – Planche n°4 – Scénario aléa moyen



Cartographie des surface inondables – Planche 4- Scénario aléa extrême

Il résulte de ces éléments que le projet n'est pas directement concerné par un risque d'inondation.

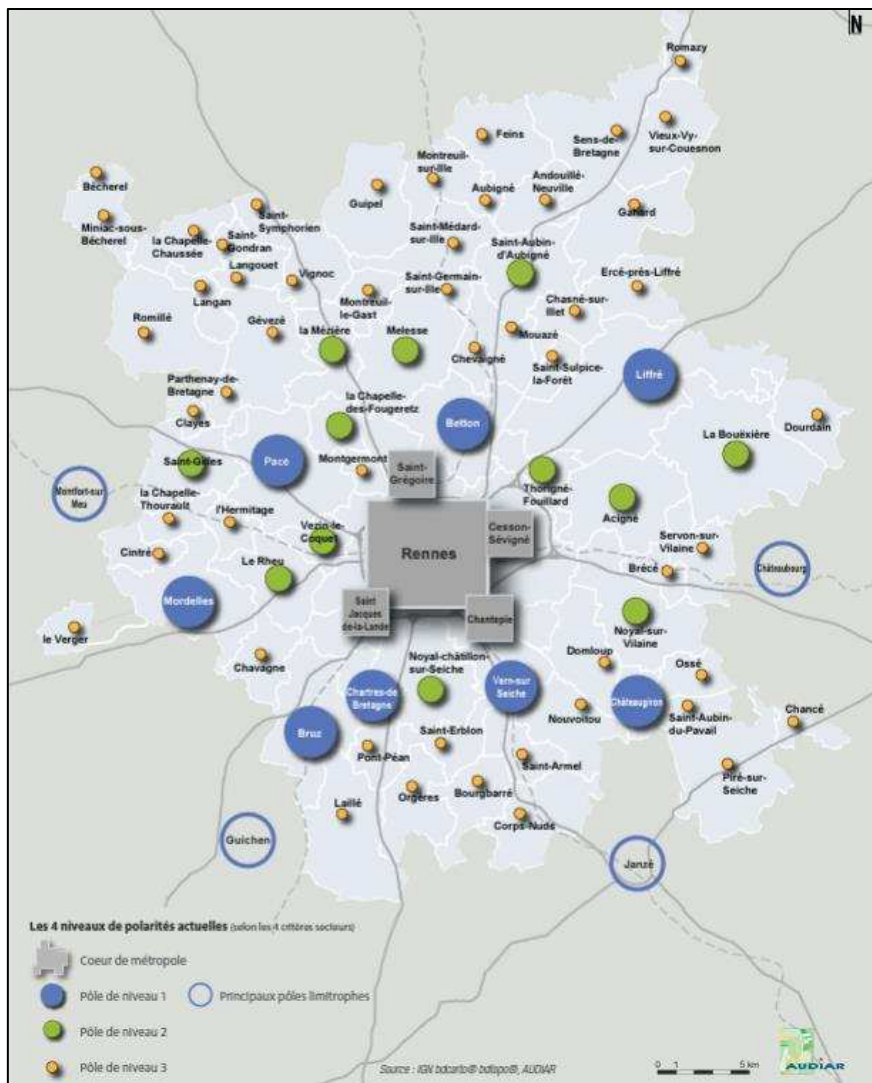
1.2.5. Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Rennes

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Rennes (SCoT) a été approuvé en 2015 et modifié en 2019.



Extrait notice explicative SCoT du Pays de Rennes

Le projet d'armature du SCoT propose une organisation fondée sur quatre niveaux. Le cœur de Métropole est constitué de Rennes et de quatre communes limitrophes : Saint-Grégoire, Cesson-Sévigné, Saint-Jacques de la Lande, Chantepie. Il fournit l'offre principale en logements, services, emplois du Pays de Rennes et assure la fonction spécifique de rayonnement grâce aux grands équipements, aux fonctions métropolitaines et aux commerces.



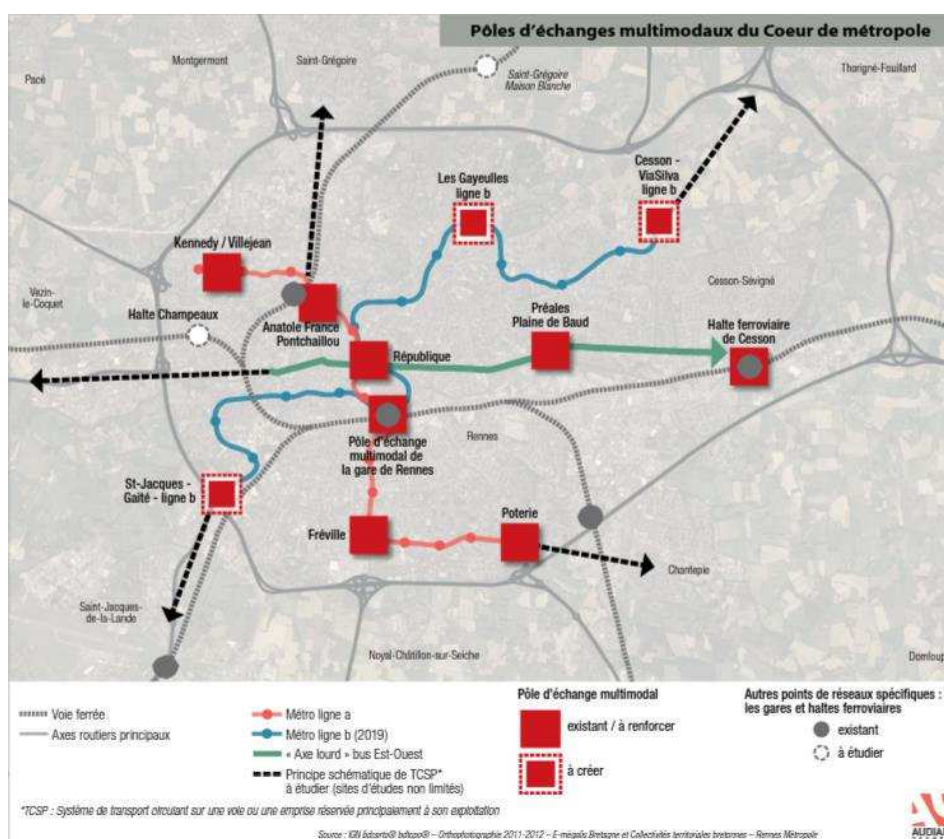
Extrait SCoT Pays de Rennes – diagnostic socio-économique

Les orientations et objectifs du SCoT se regroupent en trois sous partie avec 13 thèmes :

- Thème n°1 : L'organisation de l'armature urbaine ;
- Thème n°2 : L'organisation commerciale du territoire ;
- Thème n°3 : Les sites stratégiques d'aménagement : une volonté partenariale de préserver durablement la qualité d'aménagement de sites portant l'image d'un Pays d'excellence ;
- Thème n°4 : Les principes paysagers de la ville archipel ;
- Thème n°5 : La préservation des espaces agro naturels ;
- Thème n°6 : Biodiversité et capital environnementale ;
- Thème n°7 : Limiter la consommation des espaces agro-naturels ;
- Thème n°8 : L'optimisation des déplacements ;
- Thème n°9 : Vers un territoire « bas Carbone » ;
- Thème n°10 : La préservation des ressources et la prévention des risques ;
- Thème n°11 : L'organisation de l'offre en logements ;
- Thème n°12 : Le développement des activités économiques ;
- Thème n°13 : Le développement des équipements et grands projets d'infrastructure.

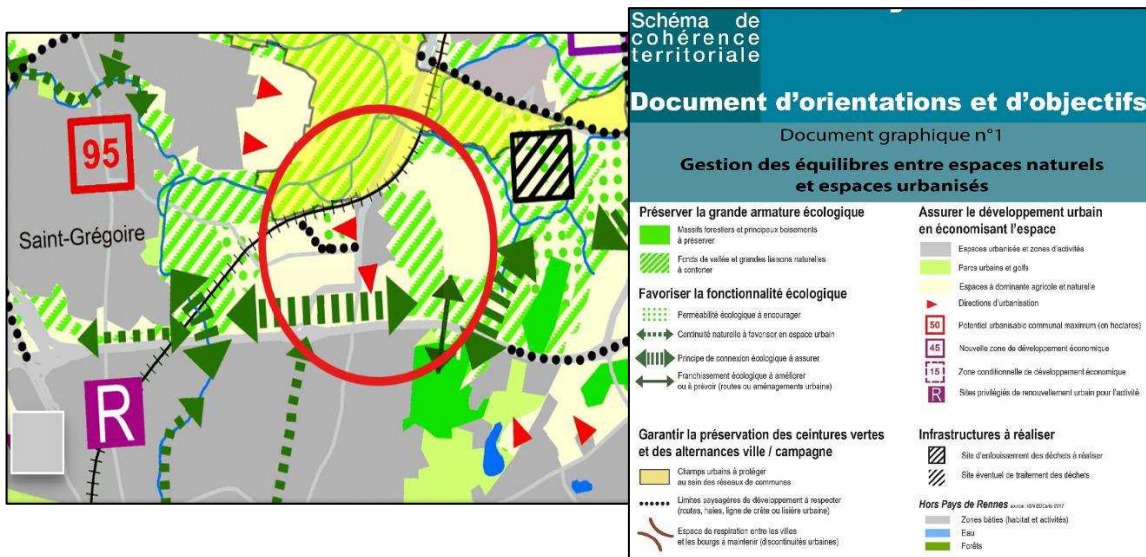
S'agissant du Thème n°8, l'optimisation des déplacements passe par la mise en œuvre de dispositifs de mobilité sobres efficaces et adaptés à la ville archipel. Cette optimisation est envisagée au sein des orientations suivantes :

- Structurer le développement de la ville-archipel en articulant l'armature urbaine et les politiques de transports publics ;
- Organiser l'urbanisation autour des réseaux de transports en commun ;
- Donner la priorité à l'organisation de transports en commun performants ;
- Optimiser la gestion des voiries existantes ;
- Développer une politique de stationnement économe en espaces et articulée aux dessertes en transports en commun et modes actifs ;
- Garantir la cohérence d'un maillage piétonnier et cycle articulé aux réseaux des proximités.



Extrait SCOT – Thème n°8

En outre, le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Rennes prévoit deux "orientations en matière de direction de l'urbanisation", respectivement en direction de l'Ouest de Maison-Blanche (future ZAC à dominante logement) et au Sud (secteur à vocation artisanale) tout en préservant les connexions écologiques d'une part mais aussi les continuités naturelles et paysagères.

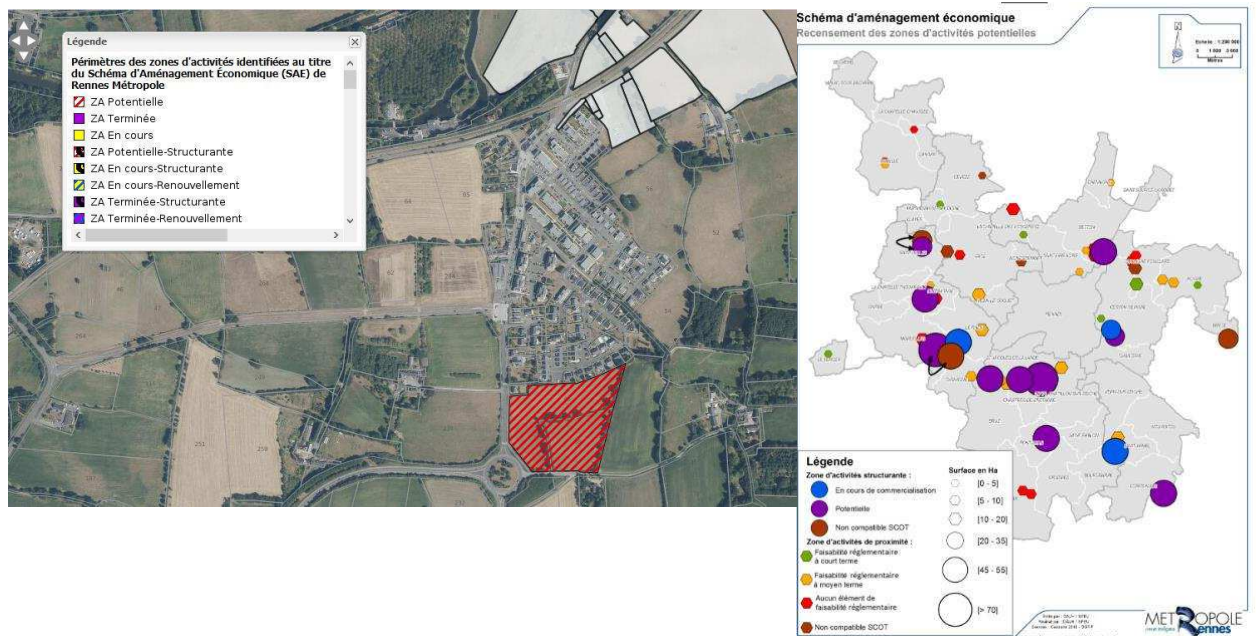


Extrait du Document d'Orientations et d'Objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale

Le projet s'inscrit à la fois dans les orientations et les objectifs du SCoT puisqu'il visera à assurer une liaison multimodale avec notamment la prise en compte des nouveaux projets d'urbanisation sur Maison Blanche tout en proposant une démarche qualitative en matière de préservation des ceintures vertes et des alternances et des armatures écologiques.

1.2.6. Le Schéma d'Aménagement Économique

Il convient de noter que le développement de Maison-Blanche est inscrit au Schéma d'Aménagement Économique (SAE) de Rennes Métropole, adopté le 19 octobre 2017, qui prévoit la réalisation d'une zone d'activités artisanales à long terme, au sud de Maison-Blanche.



Extrait de l'annexe à la délibération du Conseil Métropolitain du 19 octobre 2017 approuvant le Schéma d'Aménagement Économique

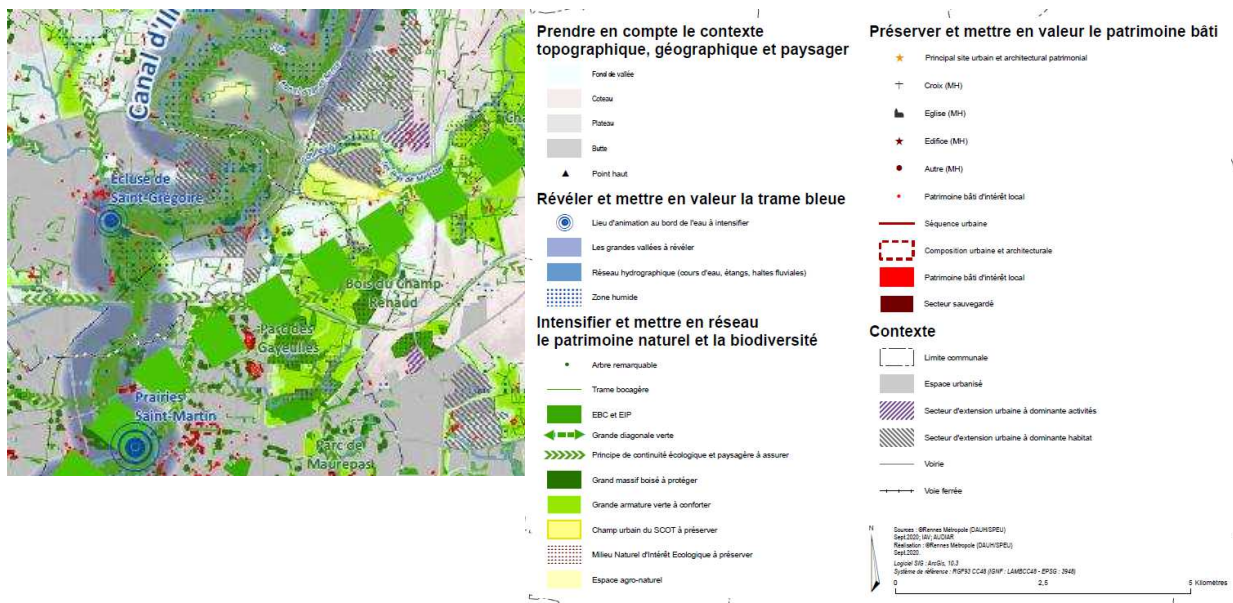
1.2.7. Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Le 1^{er} Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Rennes Métropole a été approuvé par délibération du 19 décembre 2019.

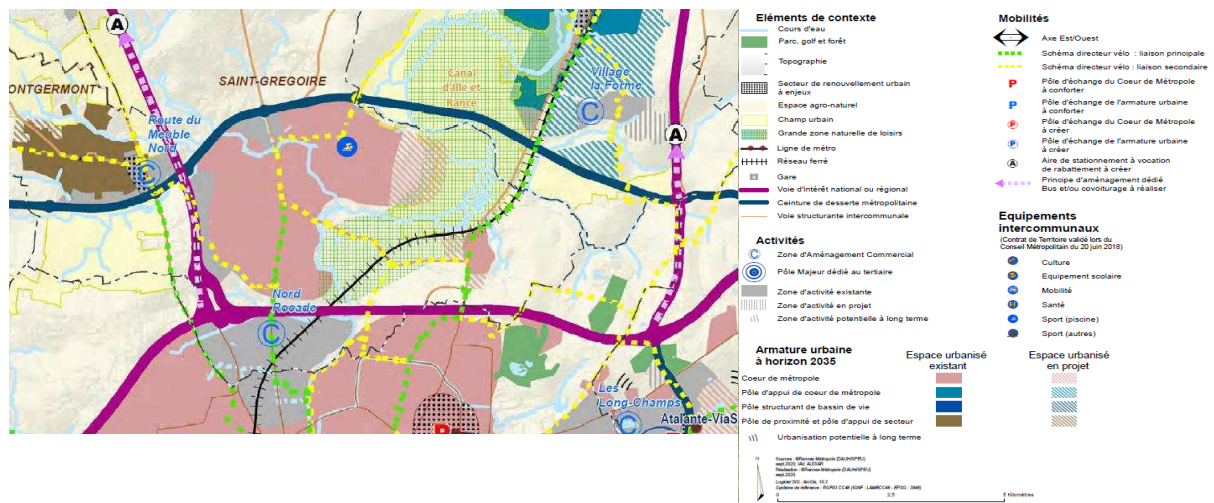
À travers ses Orientations d'Aménagement et de Programmation, le PLUi relève la nécessité de s'appuyer sur l'existant et d'anticiper le développement urbain des quartiers connexes.

En premier lieu, le PLUi est composé d'OAP à l'échelle métropolitaine et intercommunale :

- OAP métropolitaine et intercommunale relative au Projet patrimonial, paysager, trame verte et bleue et les axes de développement de la ville archipel



Extrait OAP – projet patrimonial, paysager, trame verte et bleue



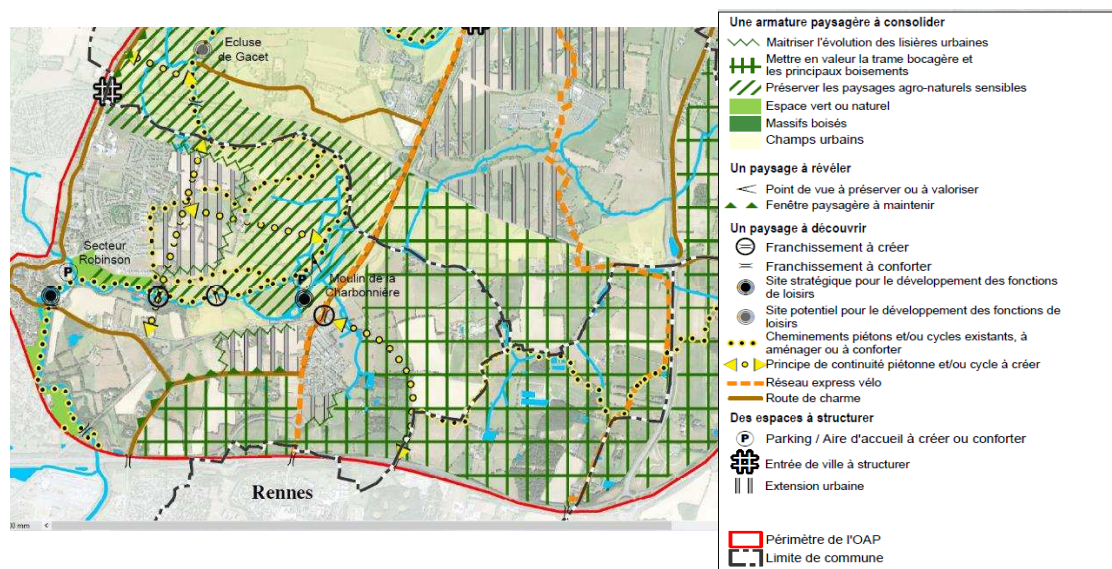
Extrait OAP – Les actes de développement de la Ville-Archipel

À ce titre, la zone sur laquelle la Déclaration d'Utilité Publique est sollicitée, est identifiée comme secteur d'extension et de renouvellement urbain et comme une zone artisanale en projet. La question

de la desserte de Maison-Blanche se pose ainsi que la mise en place d'aménagements facilitant le transit du secteur en assurant la sécurité des automobilistes.

Le projet permettra par la réalisation d'un nouvel aménagement de la voirie de sécuriser la liaison principale du schéma directeur vélo ainsi que la voie structurante intercommunale.

- OAP : les secteurs d'enjeux intercommunaux



Extrait OAP : Canal d'Ille et Rance/ Forêt

Il est mentionné au sein de l'OAP la création d'un franchissement localisé au niveau du PN n°4 dans le cadre du réseau express vélo.

Il résulte également de ces éléments que le secteur d'accueil du projet est considéré comme un plateau avec des espaces urbanisés et des secteurs en extension urbaine à dominante habitat ainsi que du patrimoine bâti d'intérêt local.

Le projet qui a vocation à créer des espaces sécurisés de circulation, et notamment des pistes cyclables, respecte les dispositions de l'OAP.

En second lieu, le PLUi présente des OAP à l'échelle communale. Les orientations d'aménagement et de programmation vise dans le cadre du projet urbain communal à :

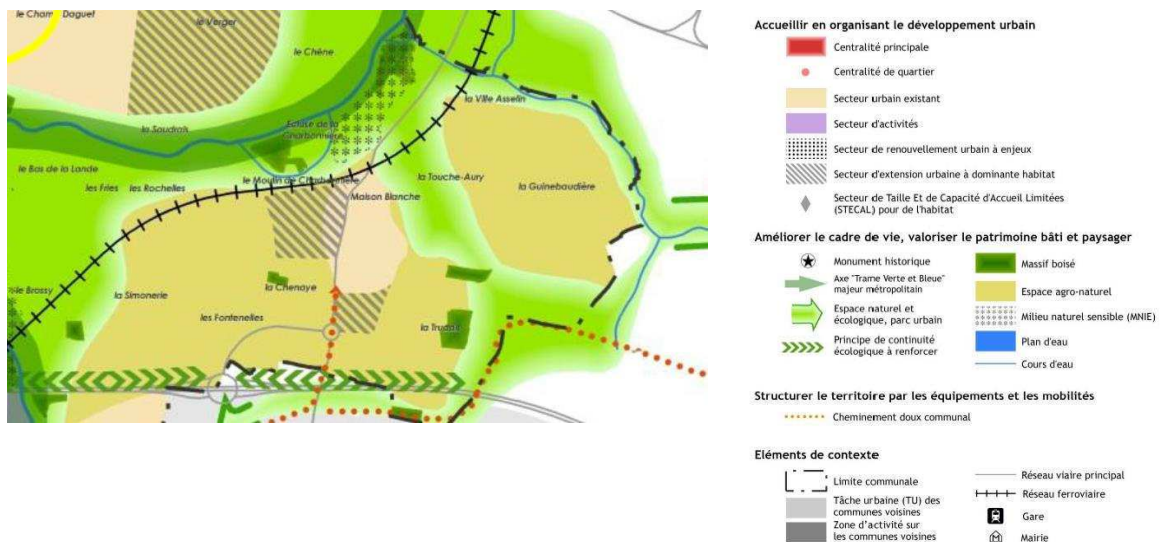
- Accueillir en organisant le tissu urbain ;
- Améliorer le cadre de vie et valoriser le patrimoine ;
- Fédérer et structurer le territoire par les équipements et les mobilités ;

La question de la mobilité est abordée au sein de ces orientations en termes de sécurité puisqu'il est précisé de sécuriser les déplacements et favoriser les modes actifs.

En effet, la Ville de Saint-Grégoire dispose d'un maillage piéton/cycle très avancé sur son territoire en lien avec les communes de Betton, Montgermont ou la Chapelle des Fougeretz et bénéficie d'une liaison piéton-cycle majeure au travers de la présence du canal d'Ille et Rance. L'objectif pour les prochaines années, notamment pour éviter le recours à la voiture particulière pour les déplacements locaux, est double :

- Préserver le maillage développé de chemins ruraux existants en liaison avec les autres communes ;
- Poursuivre le dispositif de maillage piéton/cycle au fur et à mesure des aménagements afin de le connecter aux équipements communaux et aux commerces et services du centre-bourg ;
- Intervenir dans les quartiers existants et poursuivre l'aménagement de l'espace public. Il s'agit d'y améliorer la place des modes actifs, soit par la création de passages en site propre, soit par un partage de la rue (plan de modération de la vitesse).

Il en est de même s'agissant de la sécurisation des modes de déplacement doux avec la volonté d'affirmer une liaison douce entre Maison Blanche, Bout du Monde et Champ Daguet.

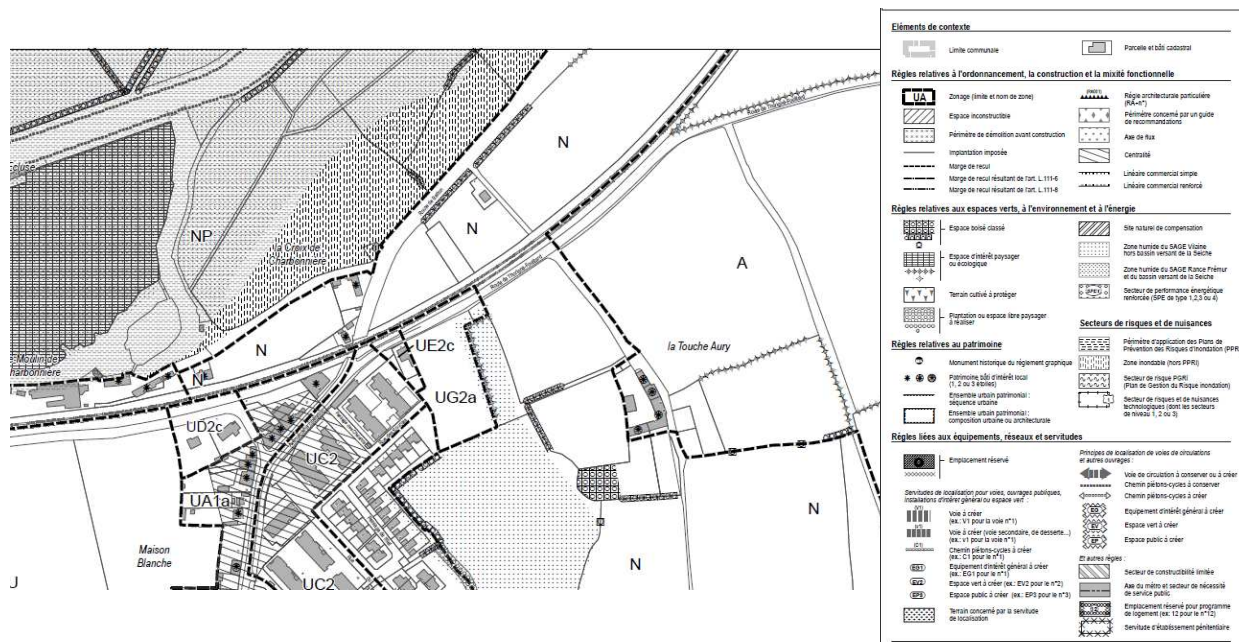


Extrait Commune de Saint-Gregoire Orientation d'Aménagement et de Programmation Communale

Par ailleurs 5 OAP de quartier sont définies, mais qui ne portent pas sur le périmètre de la DUP.

En troisième lieu, le zonage affiché dans le PLUi sur le secteur de Maison Blanche, est le suivant :

- Zonage UG2a
- Zonage A
- Zonage N



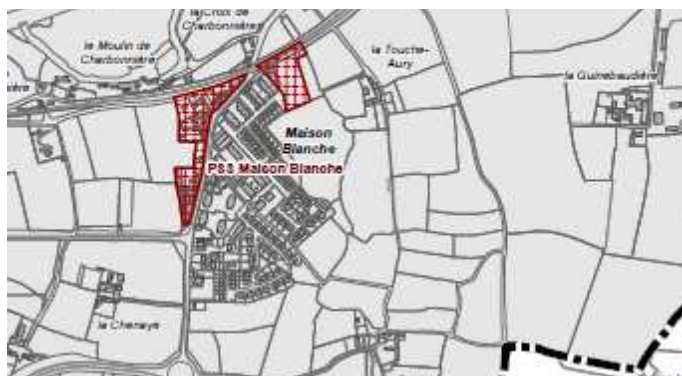
Extrait règlement graphique PLUi – plan de zonage

Enfin, l'emprise du projet est concernée par :

- Le plan de prévention du bruit dans l'environnement 2018-2025 du département d'Ille-et-Vilaine, approuvé le 25 juin 2018, qui classe en catégorie 2, la voie de la Liberté et la voie Ferrée ;
- Un périmètre de prise en considération et un périmètre de sursis à statuer est délimité pour certaines parcelles incluses dans le périmètre de la DUP

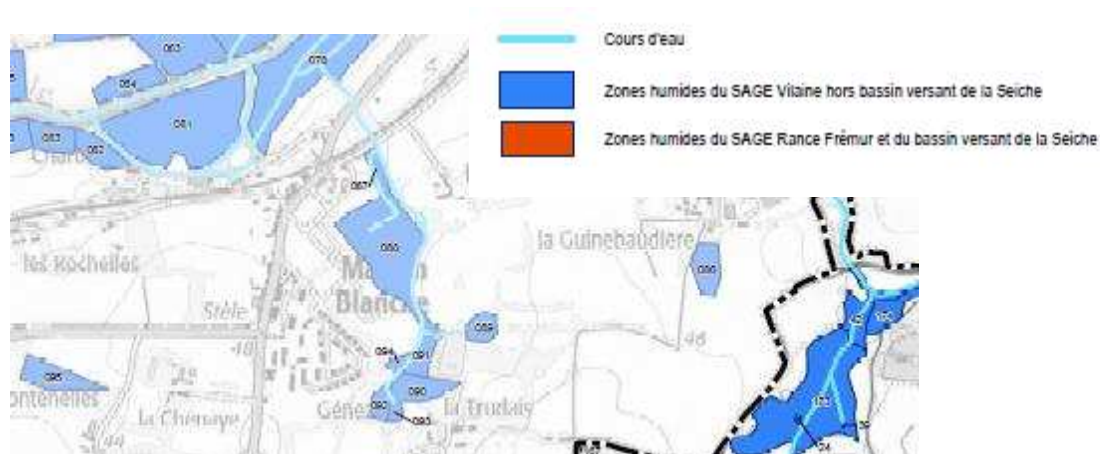


Périmètre de Prise en Considération (PPC) et Périmètre de Sursis à Statuer (PSS)



Extrait annexe PLUi – urbanisme opérationnel et outils fonciers

- La présence de zones humides



Extrait Annexe PLUi- Inventaire des zones humides et des cours d'eaux

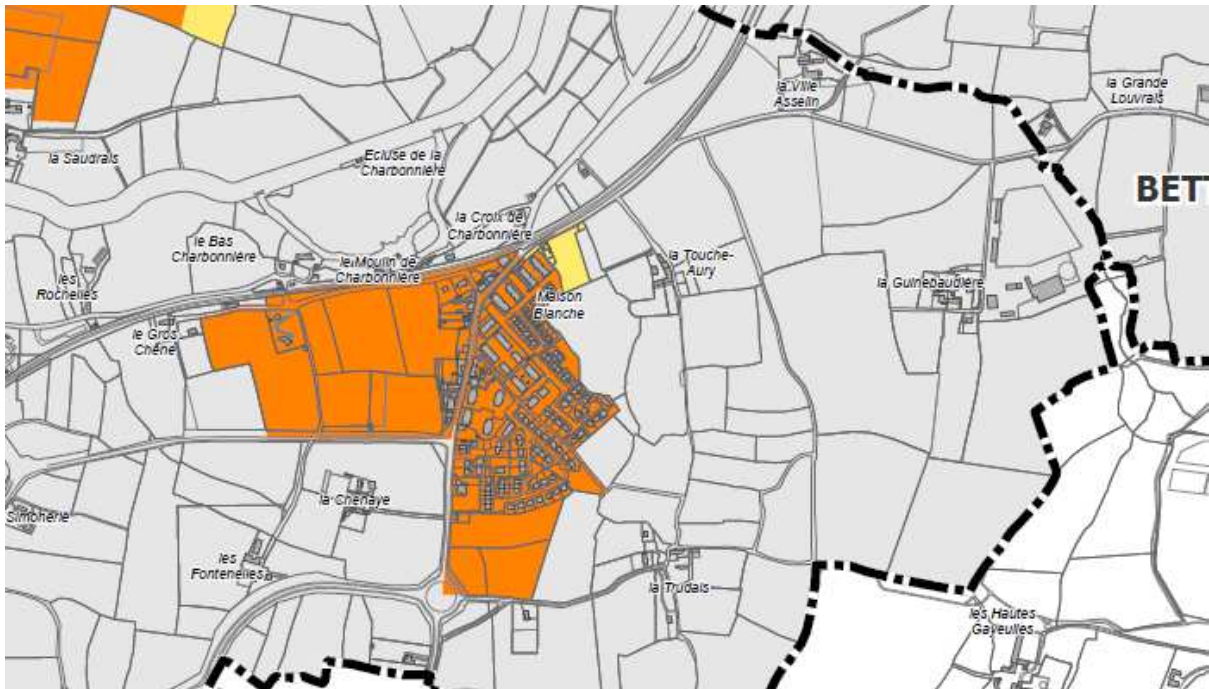
Une attention particulière sera mise en œuvre concernant l'aménagement de cette zone et la prise en compte de la présence d'une zone humide.

L'emprise du projet ne se situe pas dans le périmètre du plan de prévention des risques d'inondation. Néanmoins, un périmètre de zone inondable hors PPRI est identifié.



Extrait annexe PLUi – Zones inondables hors PPRI

1.2.8. Le droit de préemption urbain



Toutes les communes ne sont pas pour autant dotées de toutes ces thématiques sur leur territoire.

- Droit de Préemption Urbain (DPU)
- Droit de Préemption Urbain renforcé (DPUr)

Seule une partie d'une parcelle dont l'acquisition est nécessaire pour réaliser le projet est comprise dans le périmètre d'exercice du droit de préemption urbain.

Ainsi, hors des négociations amiables, Rennes Métropole ne dispose pas d'outils fonciers lui permettant d'acquérir les autres parcelles sauf dans le cadre d'une procédure d'expropriation.

1.2.8.1 Le Plan de Déplacement Urbain

Afin d'atteindre l'ensemble des objectifs définis dans la stratégie du Plan de Déplacement Urbain (PDU), le plan d'actions s'organise autour de quatre priorités. Ces priorités répondent à des enjeux qui peuvent à la fois être ciblés sur certaines thématiques de déplacements ou concernant des actions transversales :

- Priorité A : Provoquer des changements de comportements en matière de mobilité quotidienne par la sensibilisation de tous
- Priorité B : Garantir une mobilité pour tous en contribuant à l'amélioration de la santé publique, notamment par l'amélioration de la qualité de l'air, et à la transition énergétique
- Priorité C : Hiérarchiser et territorialiser les modes de déplacements selon la zone de pertinence de leurs usages, assumer une géographie différenciée des solutions de mobilité
- Priorité D : Renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais par l'émergence d'une culture partagée de la mobilité entre acteurs du territoire. Au sein de ces quatre priorités se

déclinent 26 actions qui reprennent : les objectifs et les principes de mise en œuvre de suivi et le calendrier et les partenaires mobilisés

Dans le cadre de la priorité B, il est proposé comme axe de hiérarchiser les voies pour mettre en sécurité et partager la voirie avec pour action d'améliorer la sécurité routière et la prévention. Afin d'atteindre cet objectif une des actions sur le territoire métropolitain consiste à supprimer le PN n°4.

Par conséquent, il résulte de ces éléments que le projet répond et respecte les différents enjeux et objectifs identifiés à l'échelle régionale, départementale, intercommunale et communale. Une attention particulière sera appliquée dans le cadre de la définition précise du projet et de sa mise en œuvre concernant les questions environnementales comme la prise en compte des zones humides.

1.3. Contexte sécuritaire

Le passage à niveau n°4, dit de Maison Blanche, est situé sur l'avenue de la Libération à Saint-Grégoire. Il fait partie de la liste des passages à niveau (PN) inscrits au programme de sécurisation national du ministère de l'Écologie et du Développement Durable et de l'Énergie en 2012 à la suite trois accidents intervenus sur les dix précédentes années.

Or, le flux de véhicules sur le passage à niveau ne va pas diminuer, notamment au regard de la hausse croissante d'habitants et d'actifs sur la ville de Saint-Grégoire.

Voie traversée	Longueur de la traversée	Largeur de la route	Angle de traversée	Localisation	Nombre de voies ferroviaires
Voie communale Voie de la Liberté	17 m	8 m	130 °	Agglomération	2

Voie traversée	Trafic routier	Vitesse	Trafic ferroviaire	Vitesse
Voie communale Voie de la Liberté	11 000 véh/j dont environ 600 PL	50 km/h	50 trains	140 km/h

Le projet a vocation, dans le cadre de ce nouvel aménagement, à fluidifier la circulation sur la voie de la Liberté, afin notamment d'améliorer la sécurité de la desserte routière des communes de Saint Grégoire, Betton et Rennes. Le début des travaux est prévu pour 2024. Il permettra de répondre, dans le cadre d'un projet d'aménagement, aux enjeux de sécurité concernant ce passage à niveau et les nouveaux flux projetés. En effet, pour 2025 un trafic approximatif de 11 900 véhicules est envisagé.

Compte tenu du caractère accidentogène des lieux et de la nécessité de sécuriser l'usage de la voirie, il est nécessaire que Rennes Métropole puisse intervenir rapidement sur le secteur afin de supprimer ce PN n°4.

1.4. Contexte environnemental

Par un courrier en date du 14 février 2022, Rennes Métropole a sollicité le Président de l'Autorité Environnementale d'une demande d'examen au cas par cas.

Cette demande permet d'anticiper une réalisation cohérente des études en cours et futures afin que Rennes Métropole puisse, lorsque la décision des autorités compétentes permettra au maître d'ouvrage de réaliser le projet, de mener rapidement les opérations.

Par décision du 11 mars 2022, le Président de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable a indiqué que le projet de suppression du PN n°4 est soumis à évaluation environnementale. Cette étude d'impact sera établie avant la

réalisation du projet dans le cadre des demandes d'autorisation pour la réalisation du projet. L'étude d'impact pourra être menée lorsque les caractéristiques précises des ouvrages les plus importants seront connues.

Dans le respect de la politique de gestion des eaux pluviales de Rennes Métropole, le projet doit faire l'objet de futures études hydrologiques dédiées pour la gestion quantitative et qualitative des eaux de ruissellement.

Par ailleurs, le projet impactera des zones humides. C'est pourquoi, des pistes de compensation pour les zones humides impactées sont actuellement à l'étude.

Il est à noter la présence d'une ZNIEFF de type 1 en bordure du Canal d'Ille et Rance mais également la présence de corridors écologiques potentiels de forts intérêts au titre du SCOT. La connectivité des haies bocagères est un enjeu à prendre particulièrement en compte dans le cadre du projet.

Autorisation loi sur l'eau

Concernant l'étude acoustique, le bruit est un enjeu important à prendre en compte dans l'étude des tracés. Des dispositifs/protections anti-bruit pourront être mis en place pour les habitations proches du projet (au Nord de Maison-Blanche). Ces dispositifs seront spécifiquement étudiés.

Enfin, l'ensemble des composantes environnementales et paysagères seront prises en compte dans les études liées au projet, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Le projet s'attachera à limiter au maximum les impacts sur l'environnement, notamment concernant la présence de zones humides, l'occupation des sols et les usages (présence de surfaces agricoles et naturelles), les éléments biologiques et paysagers (présence de linéaires de haies, d'espaces naturels à intérêt fort, etc.). L'objectif sera de limiter, voire d'éviter la destruction de ces espaces.

2. OBJET ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

L'objet de cette opération est la suppression du passage à niveau n°4 dans un objectif de renforcement de la sécurité routière et ferroviaire.

2.1. Justification du périmètre de l'opération

Le périmètre a été pensé afin de permettre à la fois un aménagement cohérent de la voirie dans le cadre de la suppression du passage à niveau n°4 et de la future réalisation de la ZAC et de ses logements.

Rennes Métropole souhaite bénéficier d'une maîtrise foncière complète sur le périmètre de la DUP afin de réaliser le projet d'aménagement susmentionné.

Le périmètre de l'opération porte sur une surface parcellaire de 28 000 m² environ. Le périmètre a pris en compte, outre les voiries publiques concernées, la totalité des parcelles à exproprier, que ces parcelles soient expropriées partiellement ou en totalité. À ce jour le besoin foncier à acquérir pour la réalisation du projet correspond à 22 000 m² arrondi. Les études en cours permettront au besoin d'affiner ce premier périmètre compte tenu de la technicité des travaux qui seront mise en œuvre.

Le périmètre des parcelles à exproprier ne prend en compte que le périmètre nécessaire à la réalisation du projet ce qui explique certaines emprises partielles.

2.2. Justification de l'opportunité de l'opération

Les accidents et incidents constatés par SNCF Réseau au droit de ce passage à niveau ont conduit à son inscription dans la liste des PN préoccupants depuis 1997.

Dans le cadre d'un protocole visant à supprimer les passages à niveau préoccupants en Bretagne, SNCF Réseau et le Département d'Ille-et-Vilaine, en association avec la Région Bretagne et Rennes Métropole, ont étudié la suppression du passage à niveau n°4.

L'accidentalité de ce passage à niveau montre un nombre important d'accidents ou d'incidents (une quinzaine dans les dix dernières années). La mise en place d'une signalisation renforcée s'est avérée insuffisante.

Ce PN est très dangereux en raison de la configuration des lieux. Cette suppression est une priorité afin d'améliorer la sécurité de la circulation, à la fois multimodale et ferroviaire.

Insertion du projet dans l'environnement

Comme évoqué dans la partie relative au contexte environnemental, le projet visera à répondre aux enjeux environnementaux globaux.

Dans le respect de la politique de gestion des eaux pluviales de Rennes Métropole, le projet doit faire l'objet de futures études hydrologiques dédiées pour la gestion quantitative et qualitative des eaux de ruissellement.

Le projet a vocation à éviter et réduire l'imperméabilisation des sols autant que possible. Le projet s'insère dans un contexte environnemental péri-urbain dont les principaux enjeux sont liés à la présence du canal de l'Ille et Rance et ses affluents.

Le projet s'attachera à limiter au maximum les impacts sur l'environnement, notamment concernant la présence de zones humides, l'occupation des sols et les usages (présence de surfaces agricoles et naturelles), les éléments biologiques et paysagers (présence de linéaires de haies, d'espaces naturels à intérêt fort, etc.). L'objectif sera de limiter, voire d'éviter la destruction de ces espaces.

Pour les eaux pluviales, leur gestion respectera la politique de gestion des eaux pluviales de Rennes Métropole, notamment concernant l'élaboration d'études hydrologiques et la méthode des volumes à appliquer à la pluviométrie rennaise.

Concernant les déplacements, la mise en œuvre d'aménagements favorisant les modes doux (vélos et piétons) permettra de réduire l'emprise de la voiture dans le secteur.

L'ensemble des composantes environnementales et paysagères seront prises en compte dans les études liées au projet, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

2.3. Justification du recours à la procédure simplifiée de DUP

2.3.1. La réalité d'une opération d'aménagement importante

Le recours à l'expropriation doit être justifié par la réalisation d'une opération d'urbanisme ou d'aménagement alors même que les caractéristiques précises de ce projet ne sont pas définies à ce jour.

La suppression du PN n°4 répond à la nécessité de sécuriser la voirie compte tenu du caractère accidentogène identifié.

On dénombre 19 accidents sur le passage à niveau n°4 entre 1977 et 2013 :

- Ayant fait 5 victimes : 1 blessé grave et 4 blessés légers,
- 10 accidents avec automobile, 4 accidents avec camion, 1 accident avec piéton et 1 accident avec un deux-roues motorisés,
- 6 collisions avec du matériel ferroviaire roulant, dont 4 concernaient également une automobile. Les deux accidents concernant le piéton et le deux-roues concernaient également du matériel roulant.

La classification au programme de sécurisation nationale a conduit SNCF Réseau à solliciter, en août 2014, la Commune de Saint Grégoire pour engager une étude préliminaire de suppression de ce passage à niveau.

À la suite du transfert de compétence en matière de voirie, au 1^{er} janvier 2015, Rennes Métropole a mené en 2016 une étude de déplacement à l'échelle du secteur d'influence des PN n°4 à 7. En plus d'établir un état des lieux et une analyse prospective, elle a également conclu à la nécessité de supprimer le PN n°4 par une dénivellation et la création d'une voie de contournement de Maison-Blanche.

Un comité de pilotage spécifique a été mis en place et a piloté en 2018/2019 une étude préliminaire de suppression de passages à niveau sur le secteur Betton/Saint-Grégoire. Il a été choisi comme scénarii d'aménagement un scénario de suppression par une trémie.

Le scénario retenu consiste à réaliser à l'EST du passage à niveau actuel un passage sous un pont-rail supportant les voies SNCF via des trémies d'accès. Le raccordement à l'avenue de la Libération sera assuré par un carrefour ou un giratoire et un pont-route. Des itinéraires piétons, PMR et cycles accompagneront cet aménagement.

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre SNCF Réseau et Rennes Métropole.

SNCF Réseau assurera la maîtrise d'ouvrage des études relatives au domaine public ferroviaire dont il a la propriété.

Rennes Métropole conserve la maîtrise d'ouvrage des études et travaux liés aux aménagements d'espaces publics sur le périmètre du projet, à l'exception du pont-route précité, et aux déviements de réseaux métropolitains. Rennes Métropole conduit également l'ensemble des études et procédures relatives à la concertation, aux impacts sur l'environnement, à la loi sur l'eau et aux acquisitions foncières.

Une enveloppe financière prévisionnelle a été adoptée par délibération du Conseil de RM le 27 juin 2019 à hauteur de 10,022 M€HT, soit 12,026 M€ TTC, cofinancée à hauteur de 50% par l'Etat, 30% par la Région Bretagne et 20% par Rennes Métropole. Compte tenu de l'ampleur des travaux il était nécessaire de prévoir une enveloppe prévisionnelle. Néanmoins cette enveloppe n'est que prévisionnelle dès lors que le coût définitif des travaux et notamment des ouvrages les plus importants ne sont pas précisément connus.

Le projet porte sur un périmètre d'environ 28 000 m².

Il ressort de ces éléments que l'importance de l'opération d'aménagement, au-delà de son périmètre, résulte également de l'enjeu majeur de celle-ci pour la sécurité publique, de la difficulté de la maîtrise d'ouvrage entre le partage Rennes Métropole et SNCF réseau, ainsi que la technicité des travaux qui devront être par la suite réalisés. Il est en effet à noter que les travaux nécessiteront une interruption du trafic ferroviaire et doivent à ce titre être programmés sur l'une des courtes périodes de travaux définies plusieurs années à l'avance par SNCF Réseau. La prochaine période définie par SNCF Réseau pour ce tronçon est en 2024. A défaut de respecter cet impératif, les travaux seront repoussés de plusieurs mois voire plusieurs années. La maîtrise foncière des parcelles nécessaires au projet doit donc pour ce motif être obtenue à bref délai, de manière à ce que les travaux puissent débuter début 2024

2.3.2. La nature du projet

Rennes Métropole sollicite la mise en œuvre d'une DUP en vue d'aménager le passage à niveau du secteur Maison-Blanche à Saint-Grégoire.

Par ailleurs, ce permettra d'aménager la voirie afin d'accéder à la future zone qui accueillera à terme 500 logements. Les objectifs généraux de la ZAC validés par délibération en date du 25 juin 2009, et restés inchangés prévoient en effet que *"cette nouvelle opération d'aménagement a pour objectif la réalisation de logements permettant de garantir une mixité urbaine et sociale, en y associant les équipements et les services répondant aux besoins de l'ensemble des habitants du quartier. Les infrastructures existantes devront être adaptées et renforcées, et de nouvelles créées. De vastes espaces naturels seront conservés ou aménagés à l'occasion de ce projet, garantissant la qualité de vie des habitants."*

Par décision du Bureau Métropolitain du 03 décembre 2020, Rennes Métropole a précisé les objectifs auxquels devra répondre l'opération "Aménagement du PN4", à savoir :

1. Supprimer le passage à niveau dangereux :

Depuis 2012, le passage à niveaux de Maison-Blanche dit PN4 est inscrit au programme de sécurisation nationale par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

En juin 2019, un scénario de suppression a été retenu et un programme validé en Conseil de Rennes Métropole. La signature d'une convention de financement fin 2020 a permis l'engagement d'études d'avant-projet portant sur deux scénarios avec chacun des variantes, qui sont considérés comme des esquisses dès lors que le projet n'est pas définitif.

2. Assurer la desserte multimodale du secteur :

En accompagnement du passage des véhicules, le projet prévoit la mise en place d'itinéraires pour les modes doux (piétons, personnes à mobilité réduite) et pour les cyclistes qui disposeront d'un itinéraire sécurisé en site propre le long de l'ouvrage à réaliser.

La desserte des hameaux voisins de la Touche Aury et de la Ville Asselin sera optimisée afin de faciliter les trajets en direction de Saint-Grégoire mais aussi de la commune de Betton.

Cela permettra de fluidifier la circulation sur la voie de la Liberté, qui supporte actuellement un trafic de 10 500 véhicules par Jour avec un trafic prévu en 2025 de 11 900 véhicules par jour et ce, malgré la récente déviation de Betton et Maison-Blanche par la RD 175.

3. Anticiper la réalisation d'une opération d'aménagement à Maison-Blanche :



Par conséquent le projet consiste en :

- La modification de l'infrastructure ferroviaire pour supprimer le passage à niveau n°4
- La réorganisation des flux routiers, cyclables et piétons comprenant :
 - o La création d'une voie nouvelle ;
 - o Le franchissement de la voie ferrée nécessitera la création d'un pont rail et d'un pont-route ;
 - o La création d'un giratoire à quatre branches ou d'un carrefour en T, ces deux variantes d'aménagement étant actuellement à l'étude et soumises à concertation ;
 - o La création d'une noue de récupération des eaux de ruissellement, dont les caractéristiques techniques ne sont pas encore connues.

Enfin, par délibération en date du 3 décembre 2020 le Bureau de Rennes Métropole a approuvé les objectifs et les modalités de concertation. La concertation porte notamment sur la présentation de deux scénarios possibles s'agissant de l'aménagement des espaces publics, dont la voirie, nécessaires au raccordement de la voie de la Liberté.



Premiers éléments d'analyse comparative

SUPPRESSION DU PN4 - SAINT GREGOIRE	
GIRATOIRE	CARREFOUR EN T
Avantages <ul style="list-style-type: none">- Aménagement plus urbain, permettant de dégager plus d'espaces pour paysager l'entrée de Ville et les abords de la voie ferrée et de compenser les zones humides impactées (1720 m²).- Ralentissement des véhicules assuré dans toutes les directions- Insertion des véhicules depuis la Touche Aury facilitée	<ul style="list-style-type: none">- Moins consommateur d'espaces- Parcelle au Sud-Est moins impactée
Inconvénients <ul style="list-style-type: none">- Aménagement plus consommateur d'espace- Parcelle au Sud-Est plus impactée	<ul style="list-style-type: none">- Aménagement moins urbain et laissant moins d'espaces à paysager- Risque de manque de lisibilité et de ralentissement- Difficultés d'insertion pour les véhicules arrivant de la Touche Aury- Zone humide plus impactées (2220 m²)

Extrait réunion publique PN 4 du 10 mars 2022

La concertation s'est déroulée du 11 mars au 10 mai. Un bilan de la concertation doit être réalisé afin de conclure sur les éléments d'analyse comparative présentés.

Par conséquent, le projet vise à :

- Supprimer le PN n°4 ;
- Aménager les espaces publics nécessaires au raccordement de la voie de la Liberté, au nord du PN, à l'avenue de la libération, au Sud du PN, par la création d'une voirie nouvelle supportant des cheminements doux et d'un carrefour giratoire ou d'un carrefour en T.

2.3.3. La nécessité d'une maîtrise rapide du foncier

L'aménagement du passage à niveau de Maison-Blanche, bien que considéré par l'État comme une priorité au regard des enjeux de sécurité, ne peut démarrer. Le début des travaux est prévu au 1^{er} semestre 2024 avec un dévoiement des réseaux existants.

En effet, les terrains ne sont pas maîtrisés. Les négociations amiables pour l'acquisition des biens nécessaires au projet sont en cours mais n'ont pas abouti à ce jour.

Or, ce projet, même si celui-ci n'est pas encore défini dans ses détails, est porté par Rennes Métropole, à travers l'ensemble de ses documents de planification (SCoT, PLUI) ainsi que via les décisions de ses instances.

Compte-tenu de l'urgence à agir, de la dureté foncière apparente, et de la durée particulièrement importante de la procédure de fixation judiciaire des indemnités, il est nécessaire d'anticiper les

contraintes liées à la longueur de la durée de la phase judiciaire de l'expropriation dans le cadre du présent projet.

Aussi, dans l'objectif de la mise en œuvre d'une opération d'aménagement d'intérêt général, répondant à un enjeu de sécurité publique, il est nécessaire de lancer le processus d'acquisition des parcelles avant que le projet n'ait pu être établi.

3. JUSTIFICATION DU CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION

3.1. La finalité d'intérêt général

L'intérêt général de ce projet réside dans la nécessité de sécuriser les déplacements des habitants et des actifs sur la ville de Saint-Grégoire.

Il fait partie de la liste des passages à niveau (PN) inscrits au programme de sécurisation national du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable et de l'Énergie en 2012 à la suite de trois accidents intervenus sur les dix précédentes années.

On dénombre 19 accidents sur le passage à niveau n°4 entre 1977 et 2013 :

- Ayant fait 5 victimes : 1 blessé grave et 4 blessés légers,
- 10 accidents avec automobile, 4 accidents avec camion, 1 accident avec piéton et 1 accident avec un deux-roues motorisés,
- 6 collisions avec du matériel ferroviaire roulant, dont 4 concernaient également une automobile. Les deux accidents concernant le piéton et le deux-roues concernaient également du matériel roulant.

La dangerosité du PN n°4 étant constaté, il est nécessaire afin de répondre à l'impératif de sécurité publique de repenser l'aménagement notamment par la suppression du PN n°4.

Le projet répond également à l'intérêt général dans le cadre de la sécurisation de la voirie et de la mise en œuvre d'infrastructure pour proposer une alternative à l'utilisation de la voiture avec des cheminements doux adaptés.

Ces aménagements apparaissent également nécessaires compte tenu de l'évolution du territoire et des nouveaux flux générés notamment par la réalisation de la ZAC.

3.2. L'absence d'alternative

Il résulte des données du dossier, de la nécessité de maintenir la continuité des voies routières et ferroviaires, que le projet ne peut être réalisée sur d'autres parcelles que celles délimitées. La Métropole ne dispose pas de terrains permettant d'accueillir une telle opération.

Il n'existe pas d'autres fonciers disponibles permettant la réalisation de cette opération.

3.3. Le bilan coûts avantages

Conformément à la théorie administrative du bilan coûts / avantages, « une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente ».

Le recours à la procédure d'expropriation induit nécessairement une atteinte à la propriété privée, mais celle-ci est justifiée par la poursuite d'un projet d'utilité publique et elle sera compensée par le paiement aux propriétaires et titulaires de droits réels et personnels d'une juste et préalable indemnité. Il est important de souligner que des négociations amiables seront menées conjointement. En l'absence d'accord amiable les propriétaires et, le cas échéant, les titulaires de droits réels ou personnels, le juge de l'expropriation fixera les indemnités correspondant aux préjudices directs, matériels et certains résultant de l'expropriation.

Les inconvénients que présente cette procédure, résultant surtout de l'atteinte à la propriété privée, n'excèdent pas les nombreux avantages du projet :

- La sécurisation du PN n°4 inscrit au programme de sécurisation national du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable et de l'Énergie en 2012 ;
- La création et le confortement de cheminements doux permettant de proposer une alternative à l'utilisation de la voiture ;
- L'adaptation des infrastructures à l'évolution du territoire ;
- Une finalité d'intérêt général ;
- Une prise en compte des remarques et observations des habitants dans le cadre de l'enquête publique menée.

CONCLUSION

Rennes Métropole doit répondre aux enjeux de son territoire, et notamment aux enjeux de sécurité routière qui sont importants compte tenu du dynamisme constaté et de l'attractivité de ses communes membres.

L'intervention sur le secteur identifié résulte principalement de l'inscription du PN n°4 au programme de sécurisation national du ministère de l'Écologie et du Développement Durable et de l'Énergie en 2012 mais également de la prise en compte de l'évolution du territoire.

Ainsi le projet permettra à la fois de sécuriser le PN n°4 par la mise en œuvre d'un nouvel aménagement mais également de proposer un nouvel aménagement pour la voirie visant à accueillir véhicules, vélos et piétons.

L'importance du projet est déterminée au regard de sa superficie, des enjeux importants de sécurité pour ce site aujourd'hui accidentogène, de la difficulté de la Maitrise d'ouvrage et de la technicité des travaux envisagés. Ces éléments justifient le recours à la procédure de déclaration d'utilité publique.

Au vu du bilan coûts/avantages favorable du projet, Rennes Métropole sollicite du Préfet d'Ille-et-Vilaine qu'il déclare le projet d'utilité publique et procède à cette fin à l'ouverture d'une enquête préalable d'utilité publique.