

Département d'Ille-et-Vilaine
ZAC MULTISITE COMMUNE DE SAINT-GREGOIRE

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

du 9 novembre (9h30) au 11 décembre 2020 (17h30)

préalable

**à la déclaration d'utilité publique (DUP) et à l'autorisation
environnementale du projet d'aménagement de la ZAC multisite
porté par la commune de Saint-Grégoire**

Arrêté Préfectoral du 13 octobre 2020

L'ensemble des rapports et avis relatifs à la présente enquête conjointe fait l'objet de 2 documents séparés :

- **Document 1 : rapport de l'enquête unique**
- Document 2 : conclusions et avis

**Document 1 : Rapport de l'enquête unique DUP et autorisation
environnementale**

Fait à Rennes, le 15 février 2021

La commissaire enquêtrice



Michèle PHILIPPE

Table des matières

Document 1 : Rapport de l'enquête unique DUP et autorisation environnementale	1
1- PRESENTATION DU PROJET ET DE L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE.....	3
1.1 Le contexte.....	3
1.2 Le Projet	4
1.3 La demande de déclaration d'utilité publique	11
1.4 La demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.....	12
1.5 La demande de dérogation espèces protégées	17
2- ORGANISATION DE L'ENQUETE UNIQUE	19
2.1 Cadre règlementaire	19
2.2 Désignation de la commissaire enquêtrice	19
2.3 Préparation de l'enquête	19
2.4 Arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête unique	20
2.5 Information du public	20
3. DOSSIER D'ENQUETE	22
4. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	23
5. RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS RECUEILLIES ET ELEMENTS FOURNIS EN RETOUR PAR LA COMMUNE ..	25
6. REPONSES DE LA COMMUNE AUX QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE	72
6.1 Questions posées dans le PV de synthèse	72
6.1.1 En compléments des observations du public.....	72
6.1.2 Concernant la justification des choix	74
7 ANALYSES PAR THEMES DES OBSERVATIONS	76
7.1 Résumé des principaux sujets abordés par le public	76
7.2 Détails d'aménagement	77
7.3 Impacts du projet sur l'environnement	77
7.4 La mise en œuvre de la séquence Eviter, Réduire, Compenser (ERC)	87
7.5 La voirie de franchissement du canal.....	91
7.6 Le schéma de circulation retenu pour la liaison entre le secteur du Bout du Monde et le centre-ville	100
8. EXAMEN DES AVIS PORTES AU DOSSIER	101
8.1 Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe)	101
8.2 Avis de la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional d'archéologie.	102
8.3 Avis de l'Agence Régionale de Santé de Bretagne (ARS)	102
8.4 Demande de compléments de la DDTM suite à l'examen du dossier d'autorisation environnementale de la ZAC	102
8.5 Avis du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN)	105
8.6 Arrêté de Rennes Métropole	113
CONCLUSIONS	114
LISTE DES PIECES ANNEXEES AU RAPPORT	114

La présente enquête a été diligentée par la préfecture d'Ille-et-Vilaine qui en a signé, le 13 octobre 2020, l'arrêté d'organisation. Elle se déroule en préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ZAC multisite porté par la commune de Saint-Grégoire et à l'obtention de son autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et de ses dérogations au titre des espèces protégées.

« Le projet d'aménagement de la ZAC Multisite vise à accueillir de l'habitat, des commerces et services, des équipements publics et d'infrastructures en renouvellement urbain pour le site du Centre-Ville et en extension urbaine pour le site du Bout du Monde ainsi que la réalisation d'un ouvrage de franchissement au sud enjambant le canal d'Ille-et-Rance. » (extrait de l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête du 13 octobre 2020).

1- PRESENTATION DU PROJET ET DE L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE

Les éléments de cette présentation sont extraits du dossier d'enquête. Les références à des pièces se rapportent aux documents qui le constituent.

1.1 Le contexte

Le demandeur est la commune de Saint-Grégoire. Son signataire en est le maire.

 <p>Figure 1 : localisation de la commune de Saint-Grégoire (source : notice explicative, pièce 2, p.4)</p>	<p>La commune de Saint-Grégoire est une commune d'Ille-et-Vilaine, qui s'étend sur une superficie de 1 733 hectares. Aujourd'hui, en 2020, la population est estimée à 10 007 habitants.» (source pièce 5, p.1)</p> <p>Saint Grégoire fait partie de Rennes Métropole. Cette collectivité regroupe 43 communes. Elle s'est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), qui a été approuvé par délibération du conseil métropolitain du 19 décembre 2019. Il est en vigueur et opposable depuis le 4 février 2020</p> <p>Saint-Grégoire fait partie, avec 4 autres communes, du « cœur de métropole ».</p>
--	---

Rennes Métropole est également dotée d'un Plan Local de l'Habitat (PLH) établi pour la période 2015-2020 et prolongé jusqu'en 2022 et d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU). La Métropole fait partie du Pays de Rennes qui est doté d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en mai 2015.

1.2 Le Projet

« La Commune de Saint-Grégoire souhaite réaliser un projet d'aménagement sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concertée, sur son territoire, au lieu-dit « Bout du Monde » et au « Centre-Ville ». L'opération projetée répond aux enjeux et objectifs inscrits dans les différents documents stratégiques de planification et plus particulièrement au Plan Local de l'Habitat (PLH), au schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) (source pièce 5, p.1) » ainsi qu'au PLUi et au PDU de Rennes Métropole maintenant approuvés.

« Ce projet multisite s'inscrit dans un contexte global mixte visant à accueillir de l'habitat, des commerces et services, des équipements publics et des infrastructures afin de répondre aux besoins de la population actuelle et future. La ZAC est composée de 3 secteurs : le centre-ville, le Bout du Monde et le secteur du franchissement. » (source pièce 5, p.1)

Le « secteur du centre-ville correspond à une zone bâtie où la ZAC permettra de remodeler l'existant et redynamiser les secteurs économiques et sociaux. Le secteur du Bout du Monde est composé de hameaux et principalement de champs agricoles encadrés par du bocage. Le secteur du franchissement du canal est composé du canal d'Ille-et-Rance, de son chemin de halage et sa ripisylve ainsi que de cultures et milieux semi-naturels. » (source pièce 5, p.1)

Les figures ci-après illustrent la situation des différents secteurs de la ZAC et l'esquisse de sa programmation immobilière et de ses aménagements.

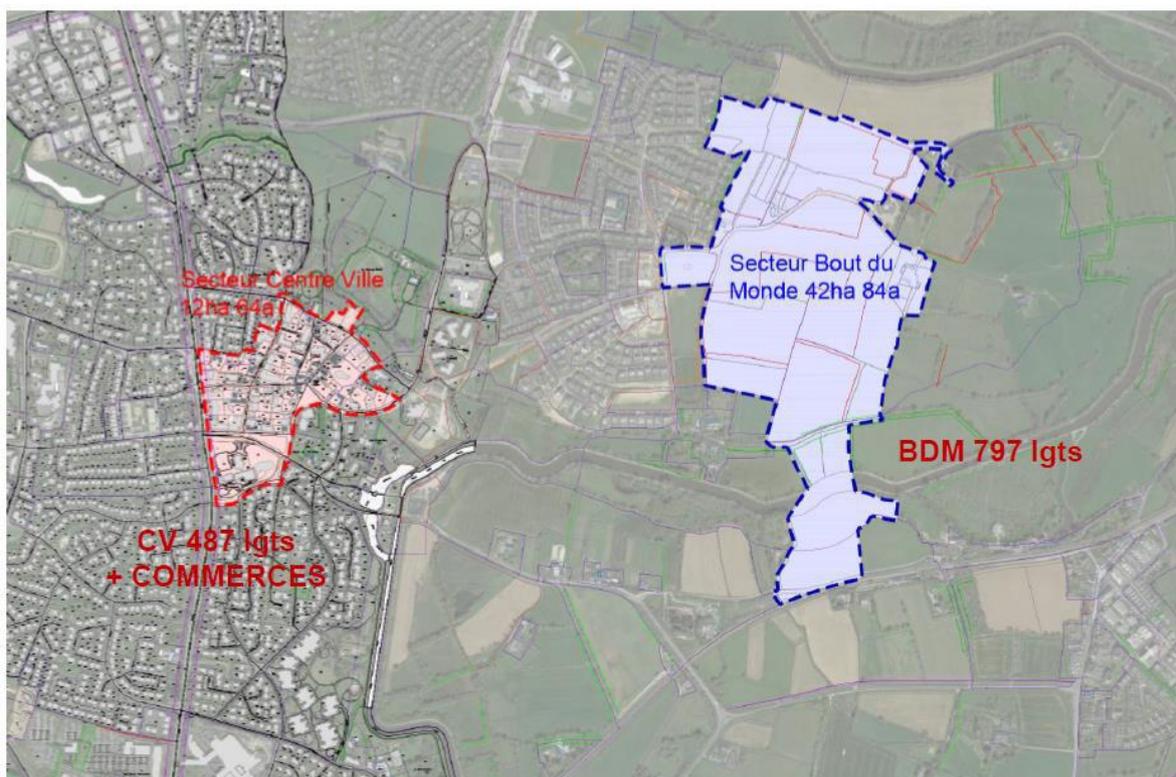


Figure 2 : localisation de la ZAC multisite (source étude d'impact, pièce 2, p.6)

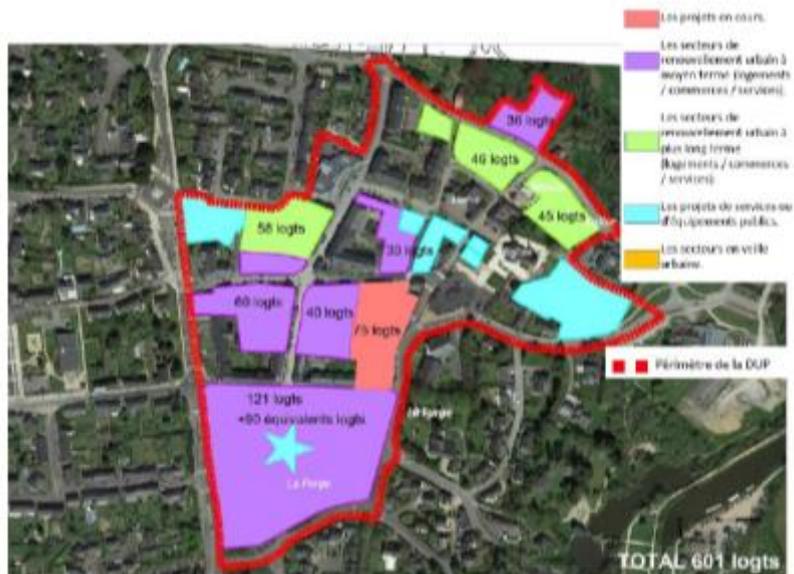


Figure 3 : répartition des logements secteur centre-ville (source : pièce 3, p.8/46)

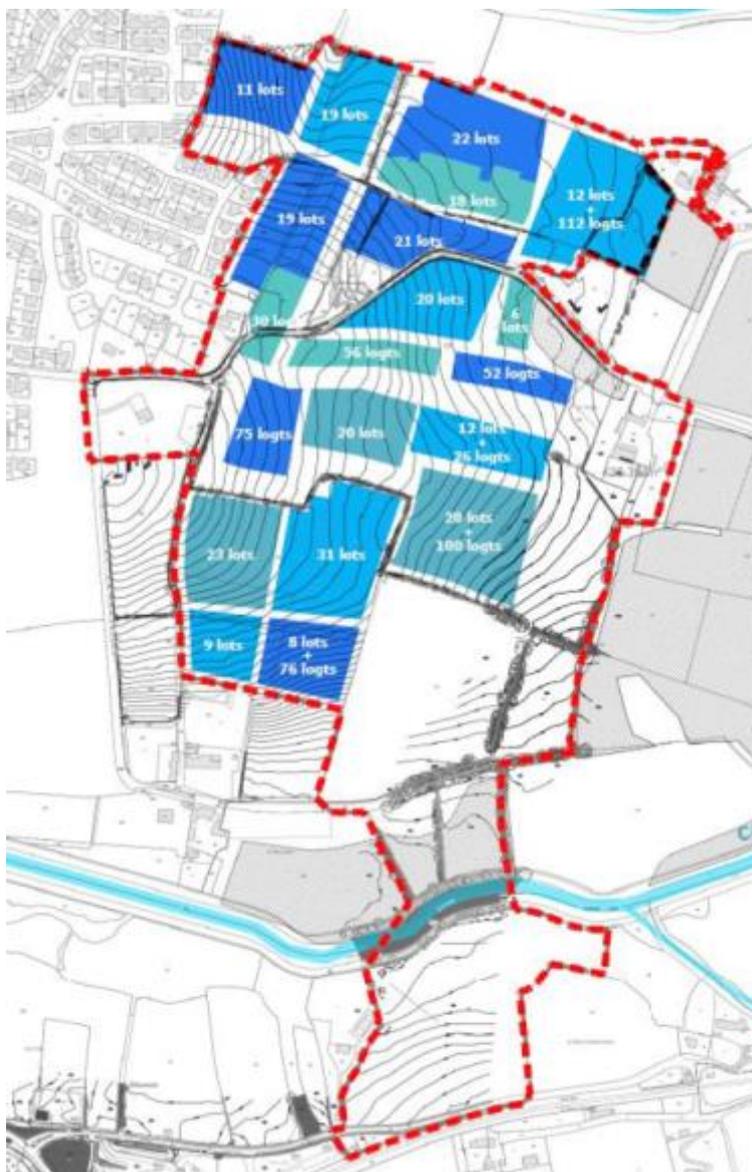


Figure 4 : lots et logements prévus dans la partie Bout-du-Monde (source : pièce 3, p.12/46)

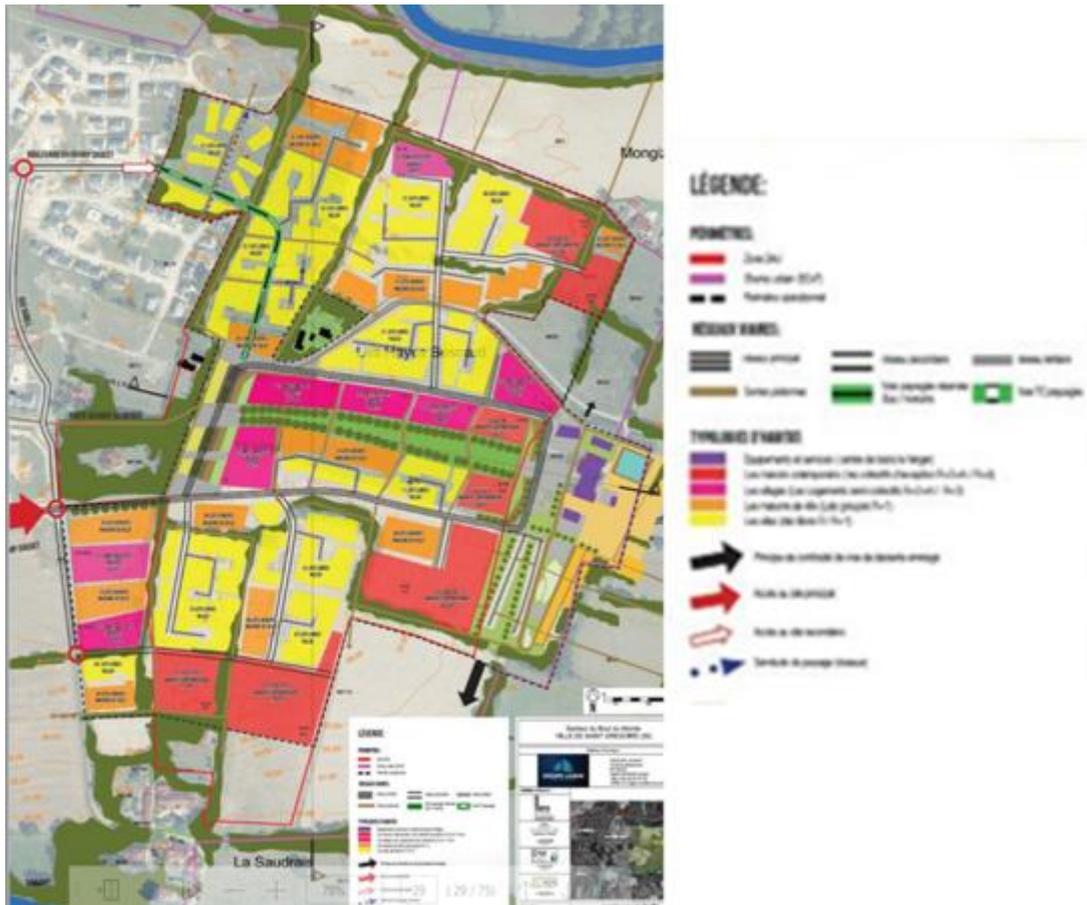


Figure 5 : scénario de principe de l'aménagement retenu (source pièce 2, p.22)¹



Figure 6 : Bout du Monde : aménagement prévu des espaces verts (pièce 3, p.14/46)



Figure 7 : Bout du Monde : hiérarchisation des voiries (source pièce 3, p.16/46)

¹ La faible lisibilité du schéma et de sa légende est aggravée par la réduction opérée ici mais est observable également dans la pièce du dossier.

La commune précise : «Les choix d'aménagement ont été réfléchis afin de limiter au maximum les emprises sur les milieux naturels, d'assurer une valorisation du paysage par la prise en compte de la trame verte et bleue, tout en répondant aux objectifs d'urbanisation. » (pièce 2, p.23).

- **L'aménagement d'une voie de desserte franchissant le canal**

Des aménagements ont été faits au cours des années récentes pour améliorer la circulation au centre-ville. Pour le secteur du Bout du Monde, la commune estime, au regard des simulations de circulation réalisées, que le niveau de saturation du réseau, et particulièrement du centre-ville de Saint-Grégoire, qu'entraînera la construction de la ZAC nécessite la création d'une voie de desserte spécifique enjambant le canal d'Ille et Rance. La commune s'appuie pour en montrer l'intérêt sur une étude de déplacement réalisée en 2017 par le cabinet EGIS. Le terme de desserte s'entend au sens qu'en donne Rennes Métropole : « *Rennes Métropole définit également les voies de desserte, il s'agit d'un « maillage fin de dessertes de proximité intra-quartier ou de desserte rurale (anciennes voies communales de type voies de desserte, voie inter quartier, voie de desserte locale)* ».

Il s'agira d'« une voirie à double sens à vitesse limitée reliant le secteur du Bout du Monde aux divers hameaux de Saint-Grégoire (Maison Blanche, Kerfleury, Charbonnière, Les Fries) ou bien encore au centre-ville de la commune en passant par la voirie de la Duchesse Anne. » (pièce 2, p.29). Sa réalisation nécessitera la construction d'un pont permettant le franchissement du canal d'Ille-et-Rance.

5 scénarios de franchissement ont été étudiés afin de rechercher le tracé de moindre impact au regard de l'environnement (insertion paysagère, zones humides, faune et flore), de la sociologie (proximité des habitations, valeur des propriétés riveraines, maîtrise du foncier), de l'aménagement (cohérence par rapport au plan global urbain, minimiser les infrastructures à aménager, gestion des crues) et du coût du pont. « *L'étude comparative des différents scénarios étudiés a fait l'objet d'une concertation préalable avec la population de Saint-Grégoire. Les solutions les plus dégradantes pour l'environnement et impactant fortement l'aspect social ont pu être écartées et justifiées auprès des habitants de Saint-Grégoire. Par exemple, le tracé choisi est celui qui traverse la plus faible surface de zone humide et traverse également le moins de surface à enjeux naturels.* » (source pièce 2, p.41)



Figure 8 : tracé 3bis modifié retenu pour le franchissement du canal d'Ille-et-Rance (pièce 2, p.41)

Le choix d'un pont en structure de poutrelles enrobées a été retenu car :

- « Il présente une hauteur de structure faible qui lui garantit une protection visuelle par la ripisylve du canal, ce qui limitera fortement son impact paysager,
- Il n'aura pas d'impact sur les écoulements du canal de l'Ille-et-Rance (+ 4 mm de hauteur d'eau en cas de crue centennale) - cf. annexe 3),
- Il sera techniquement facilement réalisable,
- Il permettra de conserver une bande humide d'environ 23 mètres entre les remblais et le chemin de halage, ce qui garantit une continuité de zones humides entre la parcelle de la mesure compensatoire à l'Est et la bande humide existante à l'Ouest,
- Il sera le pont le plus résistant à d'éventuels chocs transversaux par des véhicules hors gabarit »



Figure 9 : exemple de pont à structure de poutrelles enrobées (pièce 2, p.43)

- **Phasage des travaux (source pièce 3, p. 4/46)**

« Le phasage détaillé des travaux sera émis lors du dossier de réalisation de la ZAC. A ce stade de l'étude, il est prévu de réaliser les travaux du Bout du Monde en commençant par une première phase au sud. La réalisation du pont va permettre de créer un accès au chantier qui ne gênera pas les riverains de la ZAC du Champ-Daguet dans un premier temps. Une deuxième phase au nord-est du secteur du Bout du Monde (depuis Boulevard Champ-Daguet) permettra de réaliser un accès au nord. La troisième phase sera constituée de la réalisation du cœur du secteur. Les travaux en zones sensibles, peu importe la phase, ne seront pas autorisés en toute période, ils pourront être mis en œuvre uniquement hors de la période de reproduction des espèces identifiées et lors des périodes d'étiage. La création d'accès aux parcelles agricole (nord du site du Bout du Monde) se fera en même temps que la deuxième phase de travaux.

Les travaux qui concernent le secteur du centre-ville seront également programmés en différentes phases de manière à garantir un minimum de gêne pour les flux de circulation et la vie des usagers de ce site. »

- **Impacts du projet de ZAC (source pièce 2 : notice explicative)**

- **Impacts environnementaux :**

Les principaux impacts affectent le secteur du Bout du Monde et celui du franchissement. Sont cités : la destruction de zones humides (1ha), la destruction de 27 ml de haies et l'artificialisation de 29 ha de terres agricoles ainsi que le dérangement

des populations faunistiques locales. Des mesures de compensation sont prévues. Pour secteur du Centre-ville « *L'impact environnemental ... est jugé très faible compte tenu de l'urbanisation actuelle du secteur* »

○ **Impacts sociaux :**

Les impacts négatifs cités sont le dérangement des habitants lors des travaux et l'atteinte à la propriété privée. Les impacts positifs avancés sont la réponse apportée aux besoins en logements, l'amélioration et la sécurisation de la circulation en centre-ville grâce au franchissement et l'amélioration des circulations douces et actives.

Il est aussi mis en avant en point positif que « *d'un point de vue économique, ... le coût total des acquisitions foncières est de 38 000 000 d'euros. Sur la totalité de ce montant la commune est déjà propriétaire d'un foncier valant 14 600 000 euros, soit prêt de la moitié.* » (pièce 2, p. 49)

La conclusion sur les impacts du projet est énoncée ainsi :

« *Au regard des enjeux du projet exposés ci-dessus sur les aspects sociaux en environnementaux, ainsi qu'au regard des impacts négatifs et positifs engendrés par le projet et de leur compensation, le bilan du projet apparaît positif et confirme l'utilité publique du projet.* » (pièce 2, p. 49).

Le projet de ZAC prévoit d'intégrer une politique de réduction des consommations énergétiques des habitations mises en place. Ainsi, la construction de logements à hautes performances énergétiques est prévue. L'étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables sur les secteurs du centre-ville et du Bout du Monde met en évidence qu'aucune source d'énergie renouvelable ne permet à elle seule de couvrir la consommation d'électricité totale des bâtiments. La création d'un quartier à énergie positive au sens [énergie consommée < énergie produite] ne pourrait donc se faire qu'à partir d'un « **mix énergétique** » combinant des énergies renouvelables qui produisent de la chaleur et d'autres de l'électricité et en réduisant de manière drastique les consommations du quartier.

● **Densité des logements**

La notice indique (pièce 2, p.49) : « *la mise en place de 1 398 logements correspond à une densité de 49 logements/hectare de façon à répondre aux objectifs du PLH et du SCoT... Cette densité minimale imposée permet de justifier le choix d'aménagement retenu (hauteur des bâtiments, types de logements, ...). Sont exclus de ce calcul les espaces verts (haies, parcs), les équipements, les parcelles construites ne faisant pas l'objet de modification, l'emprise du franchissement, les parcelles inscrites en zone naturelle au PLU.* »

Centre ville				
FAISABILITE APPROCHE CAPACITAIRE				
	Nb logements ou équivalent logements		surface au sol en m ² (**)	densité en logts/ Ha
	(hypothèse commerces selon SCOT : 1 logement pour 70 m ² SF)			
lot 3		60	5061	119
lot 4	27+13+75	115	9571	120
lot 10		45	3272	138
lot 11		36	2829	127
lot 12		46	3043	151
lot 14		30	2664	113
lot 17		58	4234	137
lot 1 (La Forge)		121	8260	146
Commerces / services	6303 m ² (*)	90		
TOTAL		601	09ha 89a 34ca	154

(*) 5203 m² du projet La Forge et hypothèse de 1100 m² sur les autres ilots

(**) Voiries exclues

Bout du Monde		
Surface base densité (Conforme aux surfaces exclues par le Pays de Rennes en 2015)		24ha 89a 78ca
Nb logements	surface opérationnelle en m ² (***)	densité en logts / Ha
797	24ha 89a 78ca	32

(***) hors hameaux existants, secteurs non opérationnels, surfaces exclues par le Pays de Rennes en 2015, zones N et champ urbain

Total logements		
Nb logements total y compris équivalent commerces	Surface opérationnelle en m ²	Densité globale à l'échelle de l'opération en logts / Ha
1398	28ha 79a 12ca	49

- **Maîtrise foncière**

La notice explicative mentionne (pièce 2, p.51) : « Le périmètre de la DUP comprenant des copropriétés, la déclaration d'utilité publique prévoira que les emprises expropriées seront retirées de la propriété initiale, en application de l'article L. 122-6 du code de l'expropriation Conformément aux dispositions de l'article R. 311-10 du code de l'urbanisme, l'acte déclarant d'utilité publique le projet sera édicté au bénéfice de la commune de Saint-Grégoire ou de son/ses concessionnaire(s). »

La figure ci-après montre l'état actuel de la maîtrise foncière de la commune (en jaune ses propriétés) dans les 2 secteurs de la ZAC délimités par les tirets rouge.

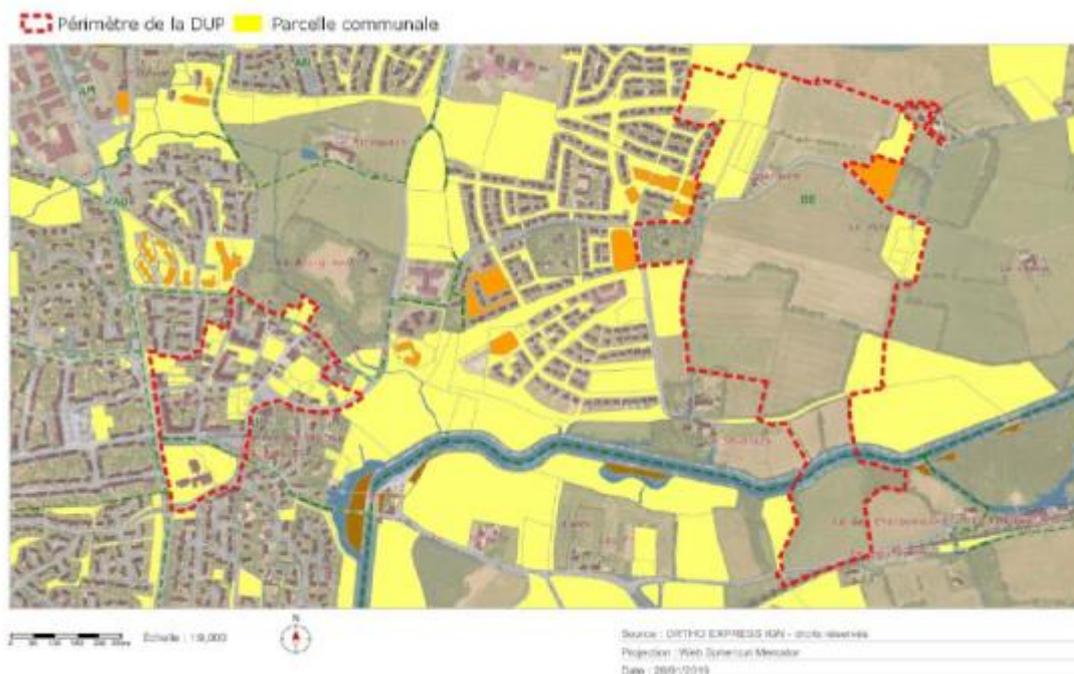


Figure 10 : illustration de la maîtrise foncière de la commune (source pièce 2, p.51)

1.3 La demande de déclaration d'utilité publique

Ce projet multisite s'inscrit dans un contexte global mixte visant à accueillir de l'habitat, des commerces et services, des équipements publics et des infrastructures afin de répondre aux besoins de la population actuelle et future.

La commune justifie son projet de création de ZAC et argumente son utilité publique par :

- **La nécessité de répondre aux besoins en logements nouveaux de la métropole et de la commune en raison de :**
 - L'augmentation démographique à l'échelle de Rennes Métropole et sa prise en compte sous forme de besoins créations de logements nouveaux dans les documents de cadrage (SCoT, PLH)
 - Le développement urbain de Saint-Grégoire : « *La commune de Saint-Grégoire connaît une augmentation régulière de sa population depuis 1980. En 2019, la commune comptait 10 007 habitants pour un taux de variation de près de 2 % par an entre 2000 et 2019. L'évolution du solde migratoire est positive. La croissance démographique de la commune de Saint-Grégoire par rapport aux communes du bassin rennais (source INSEE) est active mais reste plus faible que les communes environnantes (Chantepie, St Jacques de la lande)* » (source : pièce 2, p.9)
- **Une implantation non possible ailleurs et qui répond aux contraintes du territoire en raison de :**
 - La présence de zones N et A au nord de la commune,
 - La présence du captage de la Noë au nord de la commune,
 - La présence de nombreux secteurs d'intérêt (bocage, lentille calcaire, ...),
 - La présence d'une zone fortement urbanisée au sud de la commune et de la mise en place d'une densification du centre-ville,
 - La mention du secteur du Bout du Monde dans les orientations du PLU,
 - La présence d'équipements publics à proximité immédiate du site du Bout du Monde facilitant l'implantation de la ZAC.

- **Un projet d'aménagement qui s'intègre aux contraintes du site**

Les principaux enjeux avancés par la commune sont :

- Créer un quartier à vocation principale d'habitat reliant le centre-ville et le futur équipement de loisirs pour jeunes publics.
- Développer un urbanisme de qualité pour valoriser le paysage par la prise en compte de la trame verte et bleue.
- Arriver à une densité et à une mixité urbaine dans le respect du paysage local et des objectifs du Programme Local de l'Habitat.

La commune met en avant les avantages suivants du scénario retenu :

- Le parc est-ouest est marqué ainsi que les coulées vertes nord-sud et est-ouest.
- Les chambres bocagères organisent les quartiers
- La connexion vers le sud avec le franchissement permet de répondre à la problématique de flux. Des aménagements sont envisagés pour limiter la vitesse, éviter les raccourcis et ne pas permettre de caractériser les voies en voies de transit.
- Les constructions avec les hauteurs les plus importantes sont positionnées en points bas pour limiter l'impact. Il est proposé au niveau du parc quelques constructions de collectifs qui permettent à un plus grand nombre de personnes de profiter de ce parc urbain.

1.4 La demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau

« Compte tenu de la nature des travaux, le projet est concerné par les titres « rejets » et « Impacts sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique » en raison des rubriques 2150, 3220 et 3310 (article R.214-1 du Code de l'Environnement) » (pièce 2, p.53).

A. 1.4.1 La gestion des eaux pluviales

L'étude d'impact prend comme référence Le Schéma Directeur d'Assainissement Pluvial réalisé par la commune en 2015 sur les bases des travaux d'un cabinet dont elle cite certains résultats (pièce 5, p.243 et suivantes). Les principes en sont les suivants : « D'un point de vue général, le zonage a défini les prescriptions suivantes. Le degré de protection à retenir pour le dimensionnement des ouvrages est un épisode d'occurrence décennale avec les données pluviométriques de la ville de Rennes. Dans les nouvelles zones urbanisables, le principe d'un débit de fuite de 3 L/s/ha est à appliquer à toute nouvelle opération. Dans les zones urbanisées avec un projet de densification, le principe à respecter est la compensation de l'imperméabilisation à la parcelle ou à l'opération afin de ne pas remettre en cause le dimensionnement des infrastructures en place. De plus pour certains secteurs, il faudra envisager de compenser plus fortement l'imperméabilisation en raison de la limitation de capacité des certains réseaux existants »

- **Centre-ville :**

L'état initial est décrit ainsi dans le résumé non technique de l'étude d'impact (pièce 5, p.14) : « Le secteur du Centre-Ville est fortement imperméabilisé depuis longtemps car il contient une partie du centre ancien de Saint Grégoire. Le dispositif de collecte et d'évacuation s'est construit au fur et à mesure de l'urbanisation. Il est aujourd'hui totalement constitué de réseau enterré. L'exutoire des réseaux d'évacuation est l'Ille ». **Les incidences potentielles du projet sont évoquées dans l'étude d'impact (pièce 5, p.246).** Cette étude pointait des insuffisances et préconisaient, dans le secteur de la rue A. Milon et de celle de la Duchesse Anne la réalisation de travaux illustrés dans la figure ci-après :



Figure 11 : eaux pluviales Centre-Ville : préconisations de l'étude de 2015 (source pièce 5, p. 247)

Le dossier indique qu'une partie des travaux concernant la rue A. Milon ont été déjà réalisés et que ceux concernant la rue de la Duchesse Anne doivent être traités lors du réaménagement du secteur de La Forge : « Il y aura lieu de trouver la solution optimale entre le renforcement du réseau sur le même parcours (DN 800 mm sur 150 m) ou la mise en place d'un nouveau réseau Chemin du Moulin afin de délester les canalisations existantes (DN 600 mm sur 210 m avec passage d'un point haut en surprofondeur) »

- **Secteur du Bout du Monde et zone du franchissement:**

L'état initial est décrit ainsi dans le résumé non technique de l'étude d'impact (pièce 5, p.14) :
« L'imperméabilisation étant quasiment inexistante sur le périmètre du Bout du monde, le ruissellement pluvial est aujourd'hui dépendant principalement de la saturation en eau des sols. Le secteur du Bout du monde est aujourd'hui drainé par un réseau de fossé positionné en bords des quelques voiries, et entre les parcelles agricoles. Le périmètre d'étude dirige son ruissellement vers 4 exutoires directs avant de rejoindre l'Ille. (cf. carte suivante) ».



Figure 12 : bassins versants et exutoires (source pièce 5, p14)

Le projet constitue dans ce secteur une extension urbaine pour laquelle le dossier indique que les prescriptions retenues comprennent :

- Régulation à 3 l/s/ha,
- Rétention décennale.

Il est précisé que : «Le secteur Bout du Monde ne se situe pas sur l'un des bassins versants à risque pour lequel le niveau de protection a été relevé. » (pièce 5, p.247)

Le principe de gestion des eaux pluviales est détaillé dans le document décrivant les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (pièce 3).

B. 1.4.2 Les impacts du projet sur les zones humides

Le dossier indique que le secteur du centre-ville n'est pas concerné par le sujet des zones humides. Les impacts se trouvent donc dans le secteur du Bout du Monde.

L'état initial est décrit ainsi dans le résumé non technique de l'étude d'impact (pièce 5, p.19 à 21) :

« Le périmètre du secteur Bout du Monde intègre des zones humides :

- Une zone humide en bordure de la route du Bout du Monde. Cette zone humide a pour partie été impactée par des travaux de fouilles archéologiques au cours de l'été 2018 et supposément lors de la réalisation du centre TUBA²,
 - Une zone humide au Nord du canal de l'Ille, alimentée principalement par les apports du bassin versant du site ainsi que par la nappe alluviale,
 - Une zone humide au Sud du canal de l'Ille, alimentée principalement par les apports du bassin versant du site ainsi que par la nappe alluviale.
- ... Les zones humides sont principalement alimentées par la nappe du canal d'Ille-et-Rance ainsi que par les eaux de ruissellements (fossés, ...). »

² Etablissement dédié à l'accueil de personnes handicapées géré par l'association ADMR-TUBA. La maison TUBA (Trait d'Union Bol d'Air) est le fruit d'un partenariat entre cette association et la commune de Saint-Grégoire. Elle accueille des enfants et des adultes ayant des troubles autistiques sévères, ou polyhandicapés (source plaquette de l'association). Elle a été inaugurée en septembre 2017. Son assiette foncière est portée par la ville.

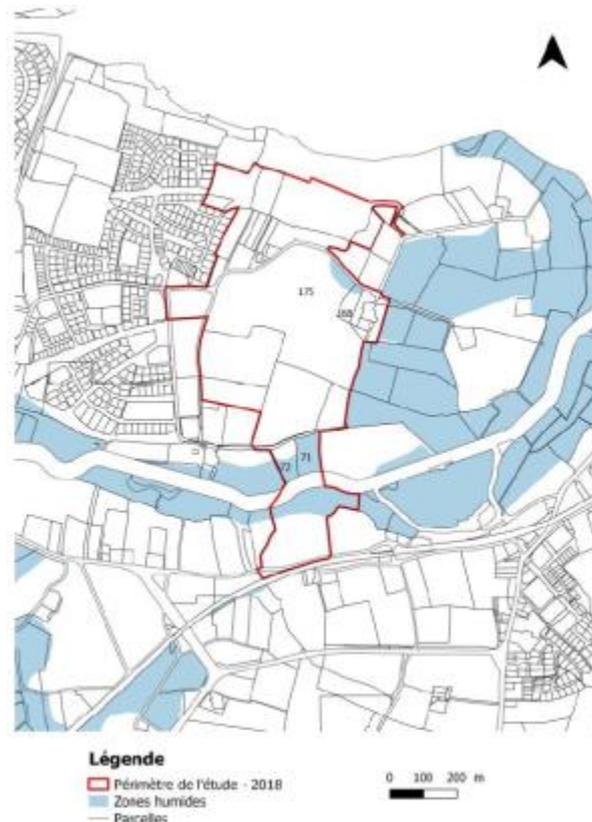


Figure 13 : carte des zones humides, inventaire 2018 (source pièce 5, p.20)

« Les habitats humides restent cependant les supports d'une biodiversité floristique et faunistique localement peu fréquente en zone péri-urbaine. Sur le site, les zones humides sont localisées sur les prairies bocagères 71 et 72 (en incluant le fossé du contre-canal entre ces parcelles et le canal). Le réseau bocager de cette zone comprend aussi un réseau de fossés inondables, beaucoup avec de l'eau courante en juin et liés, pour certains, à la source de la bordure du chemin bocager de la Saudrais. Ce réseau comprend des zones plus profondes retenant l'eau et constitue aussi une voie de circulation pour la faune liée aux milieux aquatiques. A noter que le canal et ses contre-fossés, les haies et la ripisylve forment un maillage de corridor écologique. »

Au niveau des impacts, la superficie des zones humides qui seront détruites par le projet est évaluée à 1ha « formant un fuseau positionné autour du futur tracé de la voirie crée dans le cadre du franchissement du canal » (pièce 5, p.288). Il est noté : « Ce fuseau comprend la largeur de la route et de ses remblais (entre 10 m – route sans les remblais – et 20 m – avec remblai –), ainsi qu'une largeur supplémentaire correspondant à une emprise travaux maximisée afin d'avoir une surface impactée qui représente un impact maximal. La zone humide sur le secteur du Bout du Monde ne fera pas l'objet d'aménagement. Les travaux au niveau du franchissement pourraient également entraîner la dégradation des zones humides adjacentes au projet (par une pollution des sols s'étalant vers les zones humides adjacentes, le passage d'engins, ...). »

Mesures d'évitement et de réduction (pièce 5, p. 289) :

- Les parcelles incluses dans le périmètre de la ZAC qui comprennent des zones humides sur le secteur du Bout du Monde ne seront pas urbanisées ;
- Des mesures de protection des milieux contre les pollutions et autres impacts accidentels seront prises pendant les travaux ;
- Balisage des travaux sur les zones humides par un écologue en début des travaux, définition de zones d'exclusion de chantier, récupération et traitement des eaux usées hors du site ;

- Disposition des remblais à 23 ml des berges du canal pour préserver les zones humides en bordure de canal.

Mesures de compensation (pièce 5, p.32 et 33) :

La mesure compensatoire proposée concerne la parcelle 69. Son objectif « est de redonner son caractère humide à la zone remblayée de la parcelle par suppression des remblais ». «La superficie de zone humide réhabilitée par la mesure compensatoire est de 1,7 hectare. Les remblais seront exportés du site, l'opération de compensation étant réalisée en zone inondable. Cette opération permettra donc également d'augmenter le volume offert aux épisodes de crue de de l'Ille sur environ 29 000 m3. »



Figure 14 : représentation sur plan de la mesure compensatoire (source pièce 5, p.35)

Le bilan fonctionnel de la suppression de zones humides et de la réalisation de la zone humide compensatoire est synthétisé comme suit dans le dossier (pièce 5, p. 34)

**ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35**

Fonctions	Fonction assurée par la zone humide supprimée	Fonction assurée par la zone humide compensatoire
Recyclage et stockage des éléments nutritifs entraînant une amélioration de la qualité de l'eau dans le milieu récepteur		
Stockage des eaux et recharge des nappes souterraines		
Retardement de la propagation des crues		
Influence sur le microclimat local, réservoir de carbone		
Rétention des sédiments		
Ralentissement des ruissellements		
Support de diversité biologique		
Maintien des continuités écologiques		
Accueil d'une faune et d'une flore patrimoniale		
Habitat pour la faune et la flore sauvage communes		

Degré de support de la fonction :

Faible	Moyen	Fort

1.5 La demande de dérogation espèces protégées

Elle concerne les secteurs du Bout du Monde et du franchissement. Les enjeux de conservation du site sont résumés ainsi dans le dossier de demande de dérogation (pièce 10, p. 69) et illustrés par la figure en suite :

- « Le site ne contient pas ou n'est pas proche d'aires protégées ou cartographiées (zone Natura 2000 et ZNIEFF à environ 5,0 kilomètres vers l'est) ;
- L'Ille canalisée, qui borde la ZAC au sud (et sera traversée par la future route), constitue un élément majeur de la trame bleue locale ; les zones bocagères prairiales humides du sud de la ZAC sont des éléments de la trame verte liée à la trame bleue de l'Ille (la trame verte et la trame bleue sont liées par l'intermédiaire d'un réseau de fossés inondables dans les haies) ; les parties de la ZAC éloignées de l'Ille (nord et centre de la ZAC) sont plus isolées et correspondent à un bocage ouvert et cultivé assez dégradé ;
- La flore présente ne contient pas d'espèces protégées ou patrimoniales rares ; les parcelles contenant des zones humides sont colonisées par une plus grande diversité d'espèces constituant un réservoir de biodiversité en bordure de zones péri-urbaines et agricoles bien moins riches ;
- Les habitats agricoles du nord et du centre de la ZAC correspondent à des zones de cultures intensives à la biodiversité réduite. Le bocage mésophile ou humide de la rive nord du canal correspond à des habitats humides plus riches du point de vue biodiversité mais relativement communs ;
- Les espèces animales protégées présentes sont des espèces communes ou assez communes des bocages et zones humides du centre de l'Ille-et-Vilaine : au moins cinq ou six chauve-souris (dont d'importantes activités de trois espèces chassant au niveau du bocage humide de la rive nord du canal), une vingtaine d'espèces oiseaux arboricoles (plus nombreux dans le bocage sud), un reptile et quatre batraciens (localisé au bocage humide sud) et l'insecte Grand Capricorne (bocage cultivé nord). »

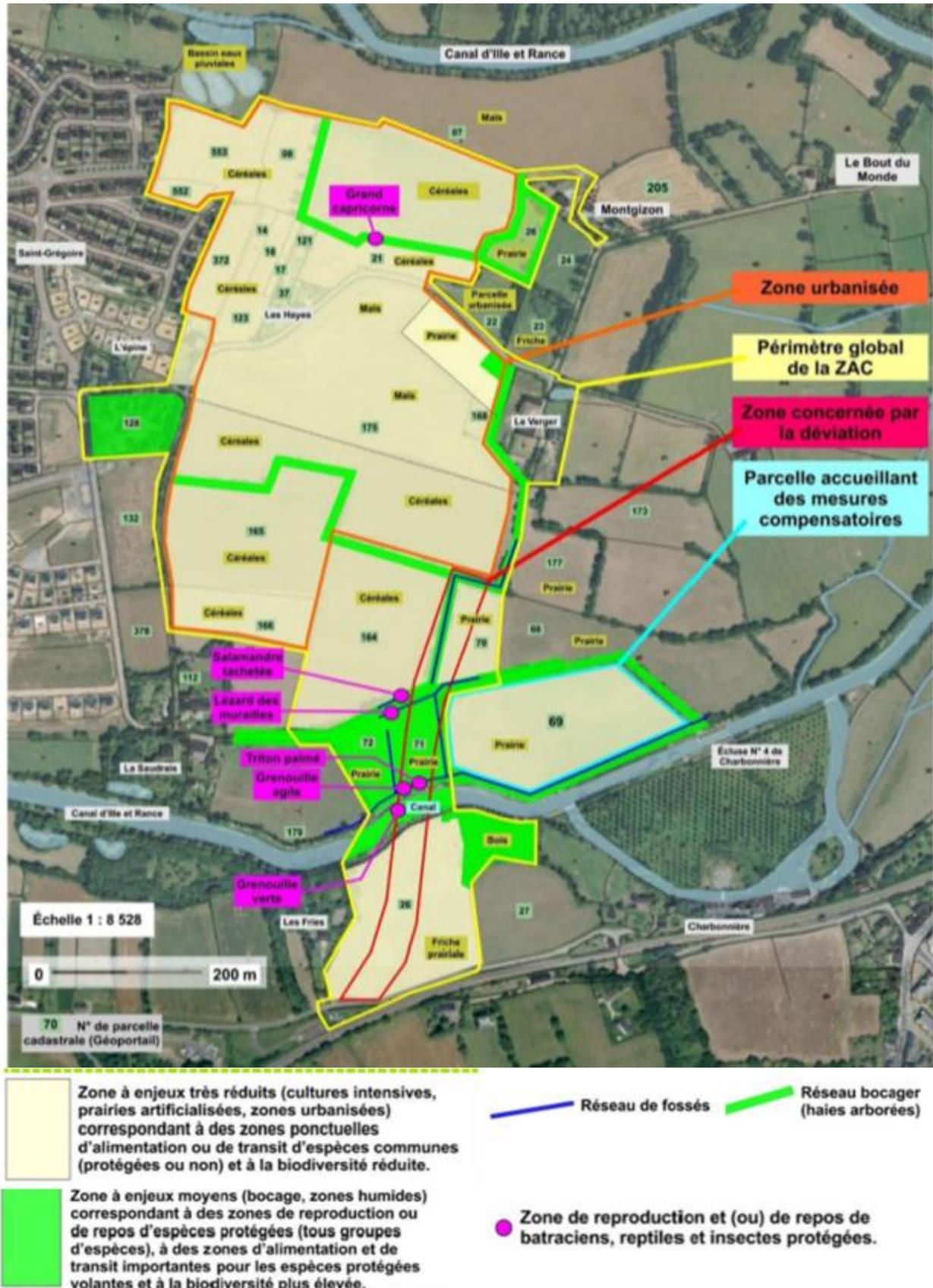


Figure 15 : Synthèse des sensibilités écologiques du site : zones humides à forte diversité floristique, zones de reproductions d'oiseaux protégés, zones utilisées par les autres espèces protégées (alimentation chiroptères, reproduction reptiles, batraciens, grand capricorne) (photo aérienne de fond Géoportail (source pièce 10, p. 71)

2- ORGANISATION DE L'ENQUETE UNIQUE

2.1 Cadre réglementaire

Le cadre réglementaire de la présente enquête unique est présenté dans le dossier d'enquête comme une étape du processus réglementaire permettant la réalisation de la ZAC tel que décrit ci-après (source pièce 8, p.1/20) :

« La réalisation de ce projet de ZAC nécessite l'obtention préalable de plusieurs autorisations :

- Délibérations d'approbation des dossiers de création et de réalisation la ZAC multisite ainsi que du programme des équipements publics.
- Arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet.
- Arrêté de cessibilité des parcelles situées dans le périmètre de la DUP.
- Déclaration de projet
- Autorisation environnementale (au titre de la Loi sur l'eau et valant dérogation espèces protégées)

Le projet de ZAC a fait l'objet en amont d'une phase de concertation qui s'est déroulée du 10 février 2017 au 10 décembre 2018.

La pièce introductive figurant au dossier d'enquête annonce que « Le projet ne nécessitant plus de mise en compatibilité du document d'urbanisme, les dispositions des articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement ne sont pas applicables et le dossier de création de la ZAC ne sera pas soumis à l'enquête publique unique. Le dossier de création de la ZAC fera donc l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique en application des dispositions des articles L. 123-2 et L. 123-19 du code de l'environnement. » (pièce introductive, p.4).

2.2 Désignation de la commissaire enquêtrice

Par décision n°E19000225 /35 du 7 août 2019, le conseiller délégué auprès du tribunal administratif de Rennes a désigné Mme Michèle PHILIPPE pour procéder à une enquête publique concernant projet d'aménagement de la ZAC multi-site à Saint-Grégoire. Le dossier concernait alors une demande de DUP emportant mise en compatibilité du PLU, une enquête parcellaire et une demande d'autorisation environnementale et une demande de dérogation au titre des espèces protégées. Cette dernière demande a été examinée par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) le 3 septembre 2019. Suite à l'avis rendu, la préfecture d'Ille-et-Vilaine a promulgué un arrêté de prolongation du délai de la phase d'examen du dossier de demande d'autorisation environnementale et l'enquête a été retardée. Lorsque ce dossier a été à nouveau « jugé complet et régulier », la préfecture, à l'été 2020, a relancé l'enquête publique et fait confirmer par le tribunal administratif la décision de désignation initiale en adaptant son objet à l'évolution du dossier (dissociation de l'enquête parcellaire initialement conjointe, abandon de la mise en compatibilité du document d'urbanisme suite à l'entrée en vigueur en février 2020 du PLUi de Rennes Métropole qui intégrait les modifications souhaitées par la commune.

2.3 Préparation de l'enquête

Lors de sa désignation en août 2019, la commissaire enquêtrice avait eu un premier entretien avec Mme Frédérique Pourchet, responsable du projet pour la commune de Saint-Grégoire. Elle avait

également pris connaissance du dossier de l'époque et effectué une première visite des lieux.

A la suite de la confirmation de la relance de l'enquête (décision modificative du Tribunal administratif du 3 juin 2020, la commissaire enquêtrice a eu des échanges avec Mme Aurélie Pauchard de la préfecture d'Ille-et-Vilaine (chargée des procédures d'enquête publique à la Direction de la coordination interministérielle et de l'appui territorial, bureau de l'environnement et de l'utilité publique) et avec Mme Pourchet en vue de la préparation de l'enquête.

Une réunion préparatoire entre la commissaire enquêtrice et Mme Pourchet s'est tenue en mairie de Saint Grégoire le 14 septembre 2020. Au cours de cette réunion les évolutions du dossier ont été présentées et les conditions pratiques de tenue des permanences dans le contexte de la pandémie en cours ont été discutées sur les lieux futurs de tenue des permanences. La réunion a été suivie d'une visite des secteurs du Bout du Monde et du franchissement. La commissaire enquêtrice a fait également une visite complémentaire des sites en marge de l'enquête.

2.4 Arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête unique

L'arrêté préfectoral lançant l'enquête a été signé le 13 octobre 2020. Il indique que : *«A la demande de la commune de Saint-Grégoire, il sera procédé à une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ZAC Multisite et à l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et au titre des espèces protégées»*. L'arrêté précise dans son article 9 que le préfet d'Ille-et-Vilaine : *« est l'autorité compétente pour les décisions suivantes pouvant être adoptées au terme de l'enquête :*

- *déclarer ou refuser l'utilité publique du projet d'aménagement de la ZAC Multisite sur le territoire de la commune de Saint-Grégoire ;*
- *accorder ou refuser l'autorisation environnementale. »*

2.5 Information du public

A. 2.5.1 Insertions dans la presse

Les publications de l'avis dans la presse ont été faites dans les rubriques des annonces légales et officielles des journaux suivants aux dates indiquées :

- 1^{ère} publication : «Ouest-France, Ille-et-Vilaine» du 20 octobre 2020 et «7 jours-Petites Affiches » des 23-24 octobre 2020;
- 2^{ème} publication : ««Ouest-France, Ille-et-Vilaine» du 9 novembre 2020 et «7 jours-Petites Affiches » des 13-14 novembre 2020.

B. 2.5.2 Affichage

L'affichage de l'avis d'enquête sur le site a été réalisé par le pétitionnaire en 8 puis, à la demande en tout début d'enquête de la commissaire enquêtrice de 3 panneaux supplémentaires, en 11 endroits autour des 3 secteurs de la ZAC. Elle a pu en constater la réalité lors de ses visites sur le terrain.



Figure 16 : emplacement des panneaux (source mairie) et photos d'illustrations (Michèle PHILIPPE)

C. 2.5.3 Voie électronique

L'enquête était annoncée sur le site internet de la commune et sur celui de la préfecture. Ces annonces permettaient d'accéder au registre dématérialisé.

LA VILLE | MON QUOTIDIEN | MES DÉMARCHES ADMINISTRATIVES | TEMPS LIBRE | Espaces citoyens

Accueil • Temps libre et loisirs • Actualités • ZAC Multisite - enquête publique

ZAC Multisite – enquête publique

Zac multisite

Enquête publique

Documents associés

- 20201013 AP PREF35_Ouverture EP (266,03 Ko, pdf)
- 10-Avis 1 d'enquête publique (95,99 Ko, pdf)

Les modalités d'application du nouveau confinement, et notamment le maintien des services publics, permettent la tenue de l'enquête dans les conditions prévues initialement et dans le respect des gestes barrières. Les personnes souhaitant se rendre aux permanences en mairie devront cocher la case "convocation judiciaire ou administrative et pour se rendre dans un service public" sur l'attestation de déplacement dérogatoire. Il conviendra à chacun de se munir d'un crayon pour remplir le registre des observations le cas échéant. Compte-tenu du contexte, les contributions dématérialisées sont à privilégier et sont possibles comme indiqué ci-dessous.

Figure 17 : publications sur le site de la commune

**ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35**

SAINT GREGOIRE - ZAC Multisite (09 novembre au 11 décembre 2020)

Le dossier est consultable pendant la période d'enquête sur le lien suivant : <https://www.registre-dematerialise.fr/1599>

Des observations pourront être transmises par voie électronique à l'adresse suivante : enquete-oublique-1599@registre-dematerialise.fr

- > 9- avis Rennes Métropole - format : PDF   - 1,19 Mb
- > 3- Information de la MRAe du 07 mai 2019 - format : PDF   - 0,20 Mb
- > 10- AP ouverture d'enquête du 13 octobre 2020 - format : PDF   - 0,27 Mb
- > 10- Avis 1 - format : PDF   - 0,07 Mb

Figure 18 : publication sur le site de la préfecture

D. 2.5.4 Autres

2 courts articles dans Ouest-France ont aussi annoncés le démarrage de l'enquête (parution du 26/10) et sa fin prochaine (9/12).

3. DOSSIER D'ENQUETE

Le dossier mis à disposition du public contenait les éléments suivants :

Le tableau ci-dessous est établi d'après celui figurant dans la pièce 2 (p.7/7). Le tableau d'origine comporte également les références réglementaires des éléments constitutifs des pièces.

Pièce		Autorisation environnementale	DUP
1	Identité du demandeur et note de présentation non technique		
2	Notice explicative - plan de situation		
3	Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.		
4	Plan général des travaux		
5	étude d'impact du projet et de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Grégoire		
5.1	Etudes d'impact-Annexes - Annexe 1 Etude acoustique - Annexe 2 Etude EGIS – Déplacement -Annexe 3 Etude hydraulique – SAFEGE - Annexe 4 Sondages pédologiques – SAFEGE 2019 - Annexe 5 Tableurs ONEMA -Annexe 6 Etude ENERGIE - Polenn		
6	Appréciation sommaire des dépenses		
7	Eléments graphiques		
8	Législations relatives à l'enquête publique		
9	Avis émis sur le projet, bilan de la		

	concertation préalable		
10	Dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées		
10.1	Mémoire en réponse à l'avis du CNPN		
11	Adéquation PLUi et annexes.		

Le dossier comprenait également

- L'information de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe)
- L'avis de la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional d'archéologie
- L'avis l'Agence Régionale de Santé de Bretagne (ARS)
- La demande du 29 avril 2019 de compléments de la DDTM suite à l'examen du dossier d'autorisation environnementale
- L'avis du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN)
- Un arrêté de Rennes Métropole, en date du 16 octobre 2020 suite à la saisine de la préfecture 35. Il contient un avis sur le dossier de la ZAC Multisites de Saint Grégoire - DUP et autorisation environnementale.
- Le bordereau d'envoi du dossier par la préfecture au CLE du SAGE Vilaine
- une note sur le processus d'amélioration et les évolutions du dossier d'enquête publique. Cette note indique en particulier :
 - que les compléments fournis par la commune à la demande de la préfecture lors du premier examen du dossier d'autorisation environnementale sont intégrés dans le dossier et principalement dans les pièces 5 et 10

Remarques de la commissaire enquêtrice

Le déroulement des procédures à mettre en œuvre pour permettre la réalisation de la ZAC projetée a été marqué par des retards et des évolutions qui ont des impacts sur les informations contenues dans le dossier. La mise en conformité du PLU prévue avec la demande DUP en 2019 est devenue inutile suite à l'adoption du PLUi de Rennes Métropole qui a pris en compte les modifications souhaitées. L'avis rendu par le CNPN a conduit à une reprise de la phase d'examen de la recevabilité du dossier. Les évolutions faites sur le volet environnemental pour répondre aux observations du CNPN sont significatives. Elles sont intégrées dans le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées, mais pas dans l'étude d'impact environnemental. Celle-ci doit être actualisée tout au long de la vie du projet. Cela reste à faire.

Le dossier d'enquête unique comportait environ 1500 pages. On comprend que les préoccupations de la commune soient de produire sur le fond et la forme les pièces règlementaires imposées par les procédures et de les mettre à disposition du public lors de l'enquête comme requis. Le dossier contenait ainsi les pièces pour 3 demandes : déclaration d'utilité publique pour un projet de ZAC soumis à évaluation environnementale, autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et dérogation au titre des espèces protégées. Les procédures sont distinctes dans leurs instructions. Il en résulte dans le dossier des répétitions et parfois également des incohérences, les arguments développés pouvant différer sensiblement sur un même sujet d'une pièce à une autre. Les notices explicatives et résumés techniques ne suffisaient pas à rendre le dossier d'enquête unique facilement appréhendable par le public.

Le dossier résultant s'est révélé difficile d'accès tant par sa forme que par son contenu.

4. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête a été ouverte le lundi 9 novembre 2020 à 9h30 et close le vendredi 11 décembre à 17h30. Les 4 permanences se sont tenues aux dates et heures prévues. Le registre papier déposé en mairie de Saint-Grégoire a été clos à l'issue de l'enquête par la commissaire enquêtrice et le registre dématérialisé a été également fermé à l'heure de fin d'enquête.

permanence	Nombre d'entretiens	Nombre de personnes reçues
1 : lundi 9 novembre 2020 de 9h30 à 12h30	1	1
2 : mercredi 18 novembre de 13h30 à 16h30	5	8
3 : samedi 28 novembre de 9h00 à 12h00	7	17
4 : vendredi 11 décembre de 14h30 à 17h30	9	16
Totaux	22	41

La fréquentation des permanences par le public s'est amplifiée dans la 2^{ème} partie de la période d'enquête. Plus des trois quarts des personnes reçues l'ont été lors des 2 dernières permanences.

Au cours de ses entretiens avec le public durant les permanences, la commissaire enquêtrice a fourni des informations sur le projet tel que figurant dans le dossier et sur la procédure d'enquête. Le champ de la présente enquête publique a dû être expliqué à maintes reprises et des éclairages donnés sur la suite du processus. Des entretiens avec la commissaire enquêtrice qui n'ont pas donné lieu à dépôt d'observation écrite, il est ressorti :

- Des attentes en matière de d'information sur les détails des aménagements prévus dans la ZAC ;
- ainsi que sur le calendrier et le phasage de sa réalisation.

Beaucoup de personnes sont venues s'enquérir de détails d'aménagements futurs qui sortaient du champ de la présente enquête. Mme Pourchet, responsable du projet, qui était le point de contact en mairie désigné dans l'arrêté d'enquête publique, a été sollicitée à plusieurs reprises pour des informations ou des prises de rendez-vous. La mairie (Maire et responsable de projet) a répondu favorablement à ces sollicitations.

Les chiffres de consultation du registre dématérialisé font état de 1343 visites et de 1817 téléchargements de documents. La répartition des visites dans le temps est donnée dans la figure suivante. C'est en début et fin d'enquête qu'elles ont été les plus fréquentes.



Figure 19 : visites du registre dématérialisé (source page statistiques de ce registre)

L'accueil de la mairie a pointé 38 personnes venues consulter le dossier papier et/ou déposer une observation en dehors des permanences.

Aucun incident n'a été observé par la commissaire enquêtrice durant cette enquête.

A l'issue de l'enquête la commissaire enquêtrice a remis le procès-verbal de synthèse des observations à M. Pierre Breteau, maire de Saint-Grégoire lors d'une réunion qui s'est tenue en mairie le lundi 21 décembre 2020. A cette réunion participait également Mme Pourchet, responsable du projet et un autre cadre de la mairie. Au cours de cette réunion, la commissaire enquêtrice attiré l'attention des participants sur plusieurs points sensibles à la lumière des observations du public : les fondements de la demande de déclaration d'utilité publique faite par la commune, le sujet du pont de franchissement du canal d'Ille et Rance et l'absence d'information actualisée sur le calendrier de l'opération et son phasage. La commissaire enquêtrice a reçu, par mail, une première version du mémoire en réponse de la commune le 19 janvier 2021 et une version définitive consolidée le lendemain, 20 janvier.

Compte tenu des contraintes, en cette fin d'année 2020, du bureau d'études prestataire de la mairie et des disponibilités plus réduites de chacun en cette période, en lien avec la mairie, la commissaire enquêtrice a demandé à la préfecture un délai pour la remise de son rapport. Un délai d'un mois a été accordé. Compte tenu de divers aléas, ce n'est que le 15 février 2020 que le rapport a été remis.

Remarques de la commissaire enquêtrice

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions en dépit du contexte sanitaire du moment. Elle s'est finalement déroulée pendant le reconfinement de l'automne 2020. Le site internet qui abritait le registre dématérialisé a été visité dès ses débuts. La fréquentation des permanences en mairie et particulièrement celle des 2 dernières a été importante. La question a été posée, en fin d'enquête, par le public de l'opportunité qu'il y aurait eu à en prolonger la durée. C'est une éventualité à laquelle la commissaire enquêtrice avait elle-même réfléchi en tout début d'enquête si l'impact des conditions particulières du moment se faisait sentir. Au vu de la participation constatée, elle l'a ensuite écartée.

5. RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS RECUEILLIES ET ELEMENTS FOURNIS EN RETOUR PAR LA COMMUNE

52 observations ont été déposées au cours de l'enquête : 12 par inscription dans le registre papier avec ou sans dépôt de documents, 2 par email, et 38 par inscription directe dans le registre en ligne avec adjonction ou non de pièces jointes. Elles proviennent de particuliers et également d'associations : Bretagne Vivante (12), Bien Vivre au Champ Daguët(26), Association des résidents des Melliers, de La Forge et du Centre(32), et association gestionnaire de l'établissement TUBA et ses représentants (27, 33, 34).

L'ensemble des observations a été porté, comme le stipulait l'arrêté d'ouverture d'enquête sur le registre dématérialisé ouvert par la commune pour l'enquête. Leur contenu intégral était annexé (sous forme numérique) au PV de synthèse.

Il est à noter que le registre dématérialisé comporte 54 observations mais 2 résultent d'erreurs de

manipulation corrigées par de nouveaux dépôts, d'où le chiffre de 52 annoncé ci-dessus. Les observations restent numérotées comme sur le registre dématérialisé de 1 à 54.

Le récapitulatif ci-après comprend pour chaque observation :

- ses références de dépôt dans les registres d'enquête,
- les références aux paragraphes du mémoire en réponse tels qu'ils figurent dans le tableau 1 de ce document,
- un résumé de l'observation (identique aux corrections près d'erreurs ou d'oublis à celui qui figurait dans le PV de synthèse des observations).
- quand possible, en bleu, les éléments du mémoire en réponse qui paraissent correspondre spécifiquement à l'observation,
- Des remarques éventuelles, en violet, de la commissaire enquêtrice.

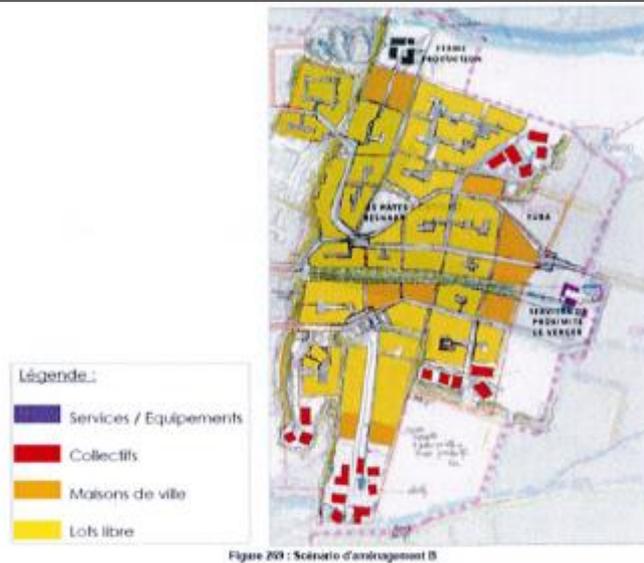
Il s'est avéré difficile, pour nombre d'observations, d'extraire du mémoire en réponse de la commune les éléments qui les concernaient directement. Il est donc recommandé aux auteurs des observations de consulter eux-mêmes les paragraphes donnés en référence par la commune. Le mémoire en réponse est annexé au présent rapport. Il faut toutefois noter que le mémoire renvoie vers des pièces du dossier qui pourraient ne plus être accessibles au public pendant la durée légale de mise à disposition du rapport d'enquête.

référence	Réf. Mémoire	
18/11/20 20 RN1 1PJ Frédéric DUVAL	2.1.1 + 3.1.1	<p>Demande d'information sur le secteur suivant, inclus dans la partie nord-ouest de la partie du Bout du Monde sans précision sur l'aménagement qui y est prévu (illustration extraite de l'observation déposée) et sur le début des travaux</p>  <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.1.1 « il s'agit d'une zone réservée pour la construction de logements individuels. » 3.1.1 « En tout état de cause, les travaux ne débuteront pas avant 2022. »</p>
25/11/20 21 RN2 1PJ Marc GAUTHIE R Cesson Sévigné	2.2.1 à 2.2.3 + 2.3.3.2 & 2.4	<p>Le déposant estime que « la séquence « éviter, réduire et compenser présente dans la loi française depuis 1976 est contournée pour les secteurs non urbains de la ZAC » et que « Le manque de moyens (une personne) et la période (été 2018) pour évaluer les impacts du projet sont d'excellentes techniques pour minimiser les impacts ». Il fournit en PJ une analyse du dossier étayant ses propos.</p> <p>Il fait une proposition : substituer à la parcelle compensatoire prévue la réhabilitation du site de l'ancienne usine Eternit.</p> <p>Extrait du mémoire en réponse : « L'idée évoquée par Bretagne Vivante sur la réalisation d'une mesure compensatoire sur le site d'Eternit permettrait de compenser l'artificialisation du sol due à l'implantation d'une partie de la ZAC sur des terres agricoles et naturelles. Cependant, ce site privé est actuellement en activité, et il est directement situé au droit de la rocade rennaise, de la voie ferrée Rennes - Saint-Malo et d'un centre commercial (éclairage de nuit, forte activité humaine en journée). Il paraît donc peu propice. La commune ne possède pas actuellement de sites anthropisés en déprise (friche industrielle, ...) où il serait possible de mettre en place de telles mesures. »</p> <p>Dans sa PJ, il note en particulier en citant les pièces du dossier concernées :</p> <p>Remarques sur la pièce 5 « étude d'impact »</p> <ul style="list-style-type: none"> • §1.3.1 (PDF p.36) : Les fonctionnalités d'une haie ne sont pas les mêmes en milieu urbain et en milieu bocager. Pour de nombreux groupes d'espèces (oiseaux, chiroptères ...) le changement de milieu signifie une perte d'habitat. De plus, en milieu urbain, le dérangement et la prédation par les animaux domestiques (chiens, chats) affectent les chances de survie de nombreuses espèces. • PDF p.56 : « L'avifaune sera également inventoriée durant les inventaires estivaux » : Ces inventaires doivent être réalisés au printemps avec 3 passages. • §3.3.3.1 Les oiseaux : Les inventaires ne sont pas réalisés aux dates préconisées par le MNHN (entre le 1er et le 31 mars, le 1^{er} avril et le 8 mai, et le 9 mai et le 15 juin). Pour l'inventaire de 2015, la localisation des points d'écoute est précisée mais ni l'horaire ni la durée. Le placement en milieu fermé ne favorise pas la détection des oiseaux (diminution de la distance de détection avec les obstacles visuels et sonores). Sur ce type de milieu, le nombre d'espèces contactées devrait être de l'ordre de 50. Les données opportunistes de faune-Bretagne fournissent déjà des indications pour 9 autres espèces. Pour l'inventaire de 2018, aucune information sur le protocole n'est fournie. Vu l'agrandissement de la zone, des espèces inféodées à l'eau auraient dû être détectées. • PDF p. 185 : La liste d'espèces prises en compte pour ces analyses est trop limitée. Nous ne disposons en Bretagne d'aucune information sur l'évolution de l'abondance de la majorité des oiseaux. • L'atlas des oiseaux nicheurs de Bretagne matérialise sur une carte de la région Bretagne la

	<p>présence de chaque espèce sur la période 2015-2018. Cet atlas n'existe pas ! (cf. remarque pièce 10, annexe 3)</p> <ul style="list-style-type: none">• §4.1.2.2.2 Les habitats, la faune et la flore.<ul style="list-style-type: none">○ (PDF p. 333 et suivantes) : L'inventaire réalisé en 2017 sur le secteur de Robinson comporte nettement plus d'espèces et ce malgré la similitude des milieux. Cette diversité croissante d'espèces sur le secteur de Robinson offre des garanties en termes de source de nourriture pour l'avifaune qui viendrait se reporter sur ce secteur. La majorité des espèces d'oiseaux sont territoriales, le report sur Robinson ne sera au mieux que marginal (passage d'habitat dispersé à immeuble pour nous les humains).○ (PDF p. 503) : La parcelle "mesure de compensation" ne nécessite au plus que deux points d'écoute. Pour Robinson, il faudrait utiliser les points d'écoute de 2017.• §7.3.3 Source de données (PDF p.509) : Ne figurent pas Le SRCE de Bretagne : http://www.tvb-bretagne.fr/consultation. Les données de la Région Bretagne – Direction des Voies Navigables (DVN) avec entre autres : Observations faunistiques sur et aux abords des voies navigables bretonnes gérées par la Région Bretagne. www.faune-bretagne.org. http://www.vigienature.fr avec les données STOC. <p>Extraits du mémoire en réponse</p> <p>§2.2.1 : précisions apportées par la commune sur les inventaires et indication faite de la fourniture du certificat des données brutes de biodiversité</p> <p>§2.2.2 : précisions apportées sur les mesures ERC dont, entre autres, fonctionnalités des haies, proposition de nouvelles mesures de compensations</p> <p>INFORMATION DE LA MISSION RÉGIONALE D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (MRAE) DE BRETAGNE : Ce document réfère à "création d'une zone d'aménagement concerté multisite et mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Saint-Grégoire (35)" reçu le 7 février 2019. Cette instance n'a pas traité ce document !</p> <p>Extraits du mémoire en réponse (p.2/37) :</p> <p><i>« Durant la phase d'instruction du dossier d'enquête publique, la MRAE n'a pas donné d'avis dans le temps réglementaire qui lui était imparti. Néanmoins, elle a pu être associée en amont du dépôt du dossier à des réunions de pilotage avec la maîtrise d'ouvrage pour échanger sur les sujets liés à la biodiversité. »</i></p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : l'information de la MRAE Bretagne en réponse à l'examen d'un dossier de la commune reçu le 7 février 2019, porte sur la création de la ZAC et la mise en compatibilité du PLU. La présente enquête porte sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. La réponse de la commune ne mentionne de contacts préalables avec l'instance que sur le sujet de la biodiversité.</p> <p>Certificat de données brutes de biodiversité à verser à l'INPN : le déposant constate qu'il n'a pas été versé au dossier d'enquête en se référant à une remarque sur le sujet de DDTM.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : « Les données brutes de biodiversité issues des inventaires ont été reversées à l'INPN en amont de l'enquête publique. Le numéro de dossier est le 2718161. Le certificat de dépôt des données brutes de biodiversité est consultable en annexe 1 »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le certificat fourni en annexe fait état d'un dépôt en date du 19/10/2020. L'URL publique du jeu de données mentionnées sur ce certificat ne fonctionne pas (essai du 23/1/2020, 20h00)</p> <p>Pièce 10 : Dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées</p> <p>parcelle compensatoire, PDF page 121. La parcelle proposée est une parcelle naturelle, le changement de gestion ne permettra pas un gain écologique notable (cf. https://www.mnhn.fr/sites/mnhn.fr/files/atoms/files/alerte_mnhn_2019-09_04_impacts-urbanisation-ok2.pdf). Certains aménagements proposés vont contribuer à l'artificialisation du sol (socle des structures artificielles...). En alternative à cette parcelle, la réhabilitation du site de l'ancienne usine Eternit permettrait un vrai gain écologique.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse</p> <p>§ 2.2.2 :</p> <ul style="list-style-type: none">• précisions sur la méthode d'étude employée (« ONEMA, AFB aujourd'hui) pour qualifier l'efficacité de la réhabilitation d'une parcelle de compensation, précisions et compléments apportées également sur l'utilisation en compensation d'une parcelle déjà proposée dans cette fonction pour l'aménagement du groupe TUBA
--	--

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p>Remarques de la commissaire enquêtrice : pas de remarques spécifiques, prise en compte intégrée dans le § analyse par thèmes.</p>
<p>28/11/2020 RN3/RP1 1PJ (9p., DOC1)</p> <p>Familles DESHAYES, HULEUX, LEBARQUE-TURGIS</p>	<p>2.1.2</p>	<p>L'observation concerne les projets de logements collectifs (secteurs entourés en orange dans l'illustration ci-dessous extraite du document déposé) au niveau des lieudits L'Épine et les Hayes Besnard où habitent les 3 familles (secteurs entourés en bleu-noir).</p>  <p>Les personnes indiquent que le plan présenté en p.8/501 de la pièce 5 du dossier n'est pas cohérent avec les affirmations formulées par la mairie lors de la concertation d'un positionnement des constructions les plus hautes aux points les plus bas de la zone. Ils fournissent en appui un schéma extrait de la déclaration d'intention de la mairie de fin 2018 dont ils extraient la figure suivante :</p>  <p>Ils appuient également leur propos par la figure 269 de la pièce 5 (p.407/501).</p>



Ils formulent les demandes suivantes :

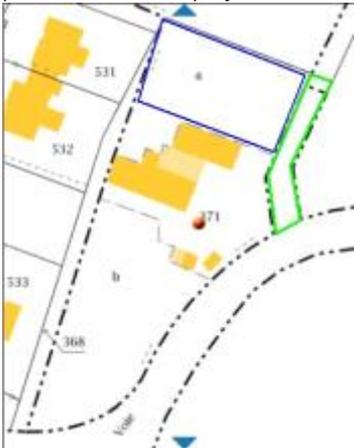
1- remplacement des collectifs situés entre le lieu-dit L'Épine et les Hayes Besnard (mentionnés sur l'extrait ci-dessous de la carte page 8 sur 501 de la pièce 5 de l'enquête publique ; cf. encadré orange) pour laisser place à des « MAISONS DE VILLE » (comme indiqué dans l'encadré vert et dans la légende de l'extrait de la carte page 458 sur 501). Ce remplacement par des maisons de ville mettrait alors le projet en conformité avec ce qui apparaît sur la carte « Scénario d'aménagement retenu » mentionnée en page 458 sur 501 de la pièce 5.



2- disparition du collectif identifié dans l'encadré ci-dessous (en orange) pour laisser la place à de la maison d'habitation en R+1 ou du collectif en R+1 sans vis-à-vis sur la propriété du lieu-dit l'épine et ceci conformément à la carte « Scénario d'aménagement retenu » mentionnée en page 458 sur 501 de la pièce 5 où n'apparaît pas de collectif dans l'encadré vert.



3- revue à la baisse des hauteurs des collectifs en orange sur la première illustration ci-avant pour permettre aux habitations des déposants de profiter du parc urbain, suivant les orientations mentionnées dans la pièce 5 (p.404/501). Les personnes rappellent qu'ils habitent actuellement

		<p>en pleine campagne et fournissent des photos en soutien de ce point.</p> <p>4- Pour les collectifs qui resteraient, mise en souterrains des parkings : uniformité entre « <i>les différents logements collectifs ZAC du Champ Daguet/Zone du Bout du Monde puisque la présence de parkings sous-terrain est déjà la norme pour tous les derniers collectifs construits dans la ZAC mitoyenne du champ Daguet (cf. encadrés bleus sur la vue Google maps ci-dessous)</i> », limitation des nuisances sonores, commodités d'usage.</p>  <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.2 : précisions sur la hauteur des constructions dont : « <i>La morphologie en dôme du site du Bout du Monde a été mise en avant pour maintenir les vues longues sur le grand paysage. La logique d'implantation des collectifs en point bas a été privilégiée pour cette raison. Cependant le parc central étant aussi une composante majeure du plan de composition, celui-ci doit être accessible au plus grand nombre d'usagers, en particulier aux occupants des logements collectifs, qui contrairement aux lots individuels ne disposent pas d'espaces extérieurs privatifs. La disposition de quelques collectifs aux abords du parc a donc été retenue afin que les habitants puissent en profiter aisément. De plus cette implantation permet de panacher les différentes typologies de logements sur les différents secteurs. Un travail sur les implantations et les épandages sera produit afin de s'assurer du maintien des vues sur le paysage environnant à partir du point haut du site dans un gabarit maximal de R+2.</i> »</p>
<p>28/11/2020 RN4/RP2 1PJ (1p., DOC2) Famille LEBARQU E-TURGIS</p>	<p>2.1.3</p>	<p>La famille demande que dans le cadre de l'aménagement du secteur du bout du monde » le chemin communal en vert dans le schéma ci-dessous extrait de leur observation soit aménagé pour desservir leur projet de construction sur le terrain entouré en bleu.</p>  <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : rien trouvé sur le sujet évoqué dans le §2.3 donné en référence par la commune. Le sujet sort du cadre de la présente enquête publique.</p>
<p>28/11/2020 RN5/RP3 1PJ (2p., DOC3) M. LEBARQU E</p>	<p>2.1.3</p>	<p>M. Lebarque rappelle que la mairie s'est engagée dans le dossier (cf. Pièce 5 §5.3) à faire du chemin du Bout du Monde actuel un espace « <i>dédié aux piétons et services</i> » et a déclaré envisager des aménagements « <i>pour limiter la vitesse, éviter les raccourcis et ne pas permettre de caractériser les voies en voies de transit</i> ».</p> <p>Dans ce contexte M. Lebarque demande « <i>que ces engagements se traduisent par une impossibilité matérielle pour tout type de véhicule en dehors des services et riverains (et non un simple panneau « sauf riverains ») d'utiliser cette voie (cf. encadré en bleu sur le plan ci-dessous) pour accéder aux nouvelles constructions projetées dans le projet d'aménagement du Bout du Monde.</i> »</p>

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		 <p>Il documente également dans son observation le trafic actuel sur ce segment de voie et la dangerosité du tournant au carrefour avec le chemin piétonnier.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.3 : « L'ensemble des cheminements doux se fera en dehors de toute emprise privative. Si les plans font apparaître des continuités sur domaine privé, des correctifs seront apportés en ce sens. L'actuel chemin de Bout du Monde sera intégré dans la trame des chemins doux tout en conservant son usage de distribution des parcelles urbanisées. Ce sera le cas pour la parcelle BE 371 (à l'ouest du hameau des Hayes Besnard), pour le hameau des Hayes Besnard, pour l'établissement TUBA par exemple. Des adaptations seront réalisées lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC multisite pour s'assurer du respect de cet objectif. »</p>
<p>28/11/2020 RN6/RP4 Pierre FAUVEL</p>	<p>2.4.4</p>	<p>M. Fauvel demande pourquoi le tirant d'air du pont du franchissement est de 3,5 m alors « qu'il est indiqué pour le canal Ille et Rance 2,50 m et que les ponts en amont et en aval ne permettront pas d'utiliser une hauteur de 3,5 m ». Il précise « à 2,50 m, la pollution, entre autre visuelle, serait nettement moins importante et le coût sûrement moindre ».</p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.4.4 : « Compléments à la pièce 5 (page 222) L'arrêté du 20 décembre 1974 (repris par l'arrêté du 21 octobre 2020) fixe le règlement particulier de police de la navigation sur les canaux, rivières, cours d'eau et plans d'eau domaniaux du canal de l'Ille et Rance. Il détermine notamment la hauteur du tirant d'air minimal réglementaire. De l'origine du canal à Rennes à l'écluse des Brosses à Betton (le futur ouvrage se trouve entre ces deux sites) le tirant d'air au-dessus du plan de flottaison est de 3,50 mètres.</p> <p>En outre, la Région Bretagne, compétente sur les voies navigables de Bretagne prescrit un tirant d'air de 3,15 mètre sur le chemin de halage pour faciliter le passage des engins nécessaires à leur entretien. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : pas de remarques spécifiques au-delà du constat que la commune renvoie vers une réglementation sans donner d'éclaircissements sur son fondement. Oralement lors d'échanges avec la commissaire enquêtrice, la commune a évoqué cette obligation de hauteur libre de 3,5 m comme étant une exigence liée aux travaux d'entretiens des berges.</p>
<p>28/11/2020 RN7/RP5 Marie LEVENEZ</p>	<p>2.1.2 et 2.1.3</p>	<p>Mme Lévénéz demande des précisions sur le devenir dans le projet de La Forge de la voie de la Duchesse Anne. Sera-t-elle montante ou descendante ?</p> <p>Concernant l'actuelle résidence des Romarins, elle souligne que l'aménagement prévu en vis-à-vis dans secteur de la Forge accentuera les nuisances sonores et la pollution pour cette copropriété en raison de la circulation liée aux commerces. Elle indique que la nouvelle construction en face de la résidence pourrait atteindre R+4+combles diminuant pour la résidence des Romarins (2 étages+combles) la lumière et le soleil.</p> <p>Elle indique que « la sortie du garage souterrain des Romarins est déjà dangereuse en raison de la non visibilité à droite et à gauche et en raison de stationnements fréquents et illégaux devant la porte du garage (accès aux distributeurs automatiques des banques).</p> <p>Elle demande Le recul de l'immeuble prévu en vis-à-vis sur le site de La Forge ainsi qu'une réduction de sa hauteur.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.2 : « Sur le secteur du centre-ville, le principe de construction en terrasse développé dans la proposition d'aménagement permet d'offrir des espaces extérieurs généreux au plus grand nombre. Le plan de composition proposé indique ces intentions. L'épannelage sera ajusté pour éloigner les points les plus hauts des immeubles existants rue Anne de Bretagne ou à l'est entre la rue de l'Eglise et la rue du Blavet. Les terrasses proposées sur les constructions recevront à la fois des espaces pour les usages privés mais également pour des plantations. »</p> <p>2.1.4 : « le tracé des voies du Centre-ville et en particulier La Forge sera affiné afin de préserver et sécuriser les accès aux logements existants et d'offrir des espaces de mobilité douce apaisés. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : pas de réponse donnée sur le sens futur de la circulation dans la rue de la Duchesse Anne. Ce point sort toutefois du cadre de la présente</p>

<p>30/11/20 20 RN8 Bertrand DECOOP MAN</p>	<p>2.4.1</p>	<p>enquête.</p> <p>Pour limiter l'impact sur les terres agricoles, l'auteur propose que le franchissement dessertre passe « par le lieudit "Le Chêne" pour rejoindre Maison Blanche avant le passage à niveau au niveau de la voirie existante. » Il précise : « Bien sûr les routes existantes devront être recalibrées. Il s'agirait de déplacer ce projet de pont de 500 m environ plus vers l'est. Cela permettrait aux habitants de Champ Daguet d'avoir un accès plus direct au quartier Patton et à l'université Beaulieu. »</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.4.1 : le paragraphe présente les résultats d'études des nouveaux tracés proposés dans les observations.</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : les tracés alternatif étudiés dans le mémoire en lien avec l'observation RN 8 sont, d'après la figure ci-après et sauf erreur d'interprétation les 5 et 6.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="443 555 861 1064"> <p>Carte IGN (source Géoportail)</p> </div> <div data-bbox="869 555 1428 1108"> <p>Tracés alternatifs dans le secteur de l'observation étudiés dans le mémoire en réponse</p> </div> </div>
<p>30/11/20 20 RN9 Joël BLUTEAU</p>	<p>2.1.3</p>	<p>Le déposant fait référence aux figures 11 et 12 de la pièce 3 du dossier reproduites ci-après</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="462 1198 861 1691"> <p>Extraits Pièce 3</p> </div> <div data-bbox="869 1153 1316 1691"> <p>BOUT DU MONDE</p> </div> </div> <p>Il pose les questions suivantes :</p> <p>« La figure 11 montre que la voie secondaire au sud rejoint la côte de la Saudrais, alors que la figure 12 ne le montre pas. Cette voie secondaire rejoindra t'elle la Saudrais ? Et, si oui, quel sera l'impact sur le trafic de la rue Magellan généré par cette liaison ? »</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.1.3 : précisions sur les circulations, les modes doux et les transports en commun dont : « Sur le secteur Bout du Monde, le bouclage des voies de circulation est prévu. Le tracé sera conforté dans le cadre des études du dossier de réalisation et en particulier fonction de la finalisation des voiries du Champ Daguet. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le mémoire n'apporte pas de réponse spécifique à la question posée qui relève du plan de circulation retenue pour la ZAC</p>

<p>30/11/2020 RN10 Joël BLUTEAU</p>	<p>2.1.3</p>	<p>Le déposant fait référence à la figure 15 de la pièce 3 du dossier reproduite ci-après</p>  <p>Son observation porte sur le croisement entre la voie principale et le chemin actuel du bas de la Saudrais qui est un « lieu de promenade très fréquenté notamment par les familles ».</p> <p>Il demande : « Quel "franchissement" de cette voie principale est prévu pour préserver cet espace boisé et ce lieu de promenade, alternatif au canal, et en évitant une traversée par un passage piéton, toujours risqué pour les promeneurs ? »</p> <p>Il demande que soit envisagé « une passerelle paysagée permettant de garder un passage sécurisé et agréable, et ne pas défigurer encore plus l'unité rurale de ce lieu très prisé des grégoriens et des animaux sauvages : hérons, canards, lapins... »?</p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.3 : précisions sur « Les circulations, les modes doux et les transports en commun » dont : « la future voie d'accès traversant ce chemin, un aménagement permettant la sécurité des promeneurs sera mis en œuvre. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : On trouve aussi (non signalé dans le tableau récapitulatif du mémoire en réponse) au § 2.4.3.3 « apaisement de la circulation dont les abords du chemin de la Saudrais » : « Le chemin de la Saudrais, lieu de promenade privilégié par les Grégoriens, sera traversé par la future voie d'accès. Diverses mesures de sécurisation du passage pour les piétons et cyclistes ont été précisées dans le dossier d'étude d'impact. Afin de les compléter, il est proposé de réduire la vitesse de circulation à 30 km/h au niveau de pont puis du carrefour entre la voirie et le chemin afin de limiter les risques d'incidences entre les usagers. Un panneau STOP sera mis en place dans les 2 sens au niveau de ce carrefour équipé d'un passage piéton. ».</p>
<p>30/11/2020 RN11 Joël BLUTEAU</p>	<p>2.1.3, 2.4.2, 3.1.1</p>	<p>Le déposant demande :</p> <p>« Dans quels documents trouve-t-on -les prévisions de transport en commun ? -le planning prévisionnel de réalisation ? »</p> <p>Références du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.3 : précisions sur « Les circulations, les modes doux et les transports en commun »</p> <p>2.4.2 : précisions sur « les trafics routiers et modes de déplacements doux »</p> <p>3.1.1 : réponse de la commune à la question de la commissaire enquêtrice formulées ainsi : « Ensemble de la ZAC : Quelle est la durée totale prévue de réalisation de la ZAC ? Quel est le plan de développement de son aménagement (lots, phasage, calendrier, modes) pour chacun des secteurs ? »</p>
<p>30/11/2020 RN12 1 PJ de 8 pages à entête de Bretagne Vivante S'exprime au nom de Bretagne Vivante :</p>	<p>2.2.1 à 2.2.3 + 2.3.1 à 2.3.3 + 2.4</p>	<p>Bretagne Vivante signale que « l'étude d'impact et les mesures compensatoires présentent de nombreux défauts ». Elle « relève un manque de rigueur dans la réalisation des inventaires naturalistes, résultant de cela une minimisation des impacts du projet. La méthode d'inventaire de la faune et de la flore ne permet pas d'évaluer la richesse réelle du secteur « Le bout du Monde » et « Le Verger ». Les mesures de réduction et d'évitement n'ont pas été approfondies. Les mesures compensatoires sont insuffisantes pour prétendre restaurer ce qui sera détruit. »</p> <p>Elle joint à son observation un document de 8 pages qui étaye son constat elle en fait la synthèse suivante :</p> <p>« - Le projet de franchissement ne semble pas relever d'un intérêt public majeur et pourrait être retiré du projet pour limiter l'impact sur les zones humides.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.3.1 « raison impérative d'intérêt public majeur » : dans ce paragraphe la commune met en avant que « Le projet de ZAC multisite de Saint Grégoire est issu de plusieurs obligations dont les</p>

**ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35**

<p>Joseph Villiermet Pauline Guillaume au Et Tony Mougeno t (vice - président 22 et 35)</p>	<p><i>objectifs visent à accueillir de nouveaux habitants ».</i></p> <p>2.3.2 : « Recherche du lieu d’implantation de la ZAC multisite » : ce paragraphe contient l’élément suivant concernant le projet du franchissement : « La connexion vers le sud avec le franchissement permet de répondre à la problématique de flux. Des aménagements sont envisagés pour limiter la vitesse, éviter les raccourcis et ne pas permettre de caractériser les voies en voies de transit. »</p> <p>2.3.3 : « recherche d’évitement de l’impact du projet sur l’environnement » : le sous-paragraphe 2.3.3.2 contient les éléments suivants sur l’impact du secteur du franchissement :</p> <p>- « Lors de l’étude des incidences du projet sur l’environnement au sens large (impact sur la biodiversité mais aussi sur l’humain), le bureau d’étude EGIS a pu déterminer qu’il existe actuellement une saturation des voies routières d’accès au centre-ville de Saint-Grégoire (RD29, Alphasys, ...). EGIS a également modélisé le trafic futur envisagé à l’horizon 2027 en prenant en compte la création de la ZAC multisite de la commune. La création de logements sur le secteur du Bout du Monde pourrait engendrer une saturation du trafic routier au cœur de Saint-Grégoire à l’horizon 2027 si aucun aménagement pour l’endiguer n’était prévu. Cette saturation aura un fort impact sur le niveau de vie des habitants de la ville (pollution sonore et de l’air, risques d’accident entre les usagers véhiculés et entre usagers piétons et véhiculés, accessibilité moindre aux commerces, ...).</p> <p>Ainsi, pour éviter ce fort impact, la commune a étudié la possibilité de mettre en place une nouvelle voie d’accès franchissant le canal d’Ille-et-Rance à usage de desserte du quartier du Bout du Monde. Les résultats des modélisations futures incluant un franchissement du canal d’Ille-et-Rance reliant le secteur du Bout du Monde au sud de la boucle du canal ont conclu que l’ouvrage était nécessaire pour réduire l’impact de l’urbanisation du Bout du Monde sur le centre-ville et garantir une qualité de vie élevée aux habitants de la ville. Cette voie de desserte permettra de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Désengorger le trafic routier du centre-ville en offrant une alternative aux habitants du Bout du Monde au passage par le centre-ville, • Etablir un lien inter-quartiers entre le Bout du Monde actuellement enclavé dans la boucle du canal, et le quartier de Maison-Blanche où les habitants sont aujourd’hui contraints de transiter par le centre-ville pour rejoindre les équipements publics de Champ-Daguet et le futur équipement du Bout du Monde (salle de sport de la Ricoquais, groupe scolaire Jean Paul II, école Notre-Dame, piscine, ...), • Créer une alternative aux modes de transports véhiculés individuels par le développement d’une voie liée aux modes de déplacement doux et par l’étude d’un passage pour les transports en commun. » <p>Les sujets sont détaillés dans les sous-paragraphe 2.3.3.2.1 « Désengorgement du centre-ville », 2.3.3.2.2 « Liens inter-quartiers » et 2.3.3.2.4 « Localisation de l’ouvrage »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le sujet de l’opportunité du franchissement au regard des éléments disponibles est intégré dans l’analyse par thèmes des observations.</p> <p>- Les mesures de réduction et d’évitement ne sont pas suffisamment approfondies et justifiées. - Certaines habitations du secteur du Bout du monde” sont trop proches des zones vertes et bleues : nécessité de diminuer le nombre d’habitations. - Les mesures compensatoires sont très insuffisantes: nécessité d’ajouter des parcelles de compensation, restaurer des habitats anthropisés, laisser des secteurs en libre évolution pour les espèces inféodées aux friches (Tartier pâtre. Vipère péliade. Linotte mélodieuse...).</p> <p>Mémoire en réponse : dans son paragraphe 2.3.3 la recherche faite d’évitement de l’impact du projet sur l’environnement est rappelée et des exemples de mesures ERC sont citées (p. 22/37) pour le secteur du Bout du Monde : « Consciente des enjeux liés à ces espaces, la commune a missionné des bureaux d’études pour évaluer précisément les enjeux écologiques du site du Bout du Monde afin d’éviter au maximum l’impact de son projet sur l’environnement. Ainsi, comme évoqué dans la pièce 5 du dossier d’Autorisation environnementale, des mesures d’évitement ont été entreprises. Par exemple, les zones humides situées dans le périmètre du secteur du Bout du Monde ont été exclues de tout programme d’urbanisation ou encore les haies présentes sur le site ont fait l’objet de mesures de conservation et de renforcement. A noter que le maintien de ces milieux naturels est également considéré comme positif pour les futures populations puisqu’ils rendent de nombreux services écosystémiques (découverte, sentiment de bien-être, ...).</p> <p>Pour réduire l’impact sur la faune sur le site du Bout du Monde, la phase de travaux prendra en compte les périodes de reproduction de ces espèces en évitant de faire des travaux sur certains secteurs proches de milieux naturels et agricoles. De même, la construction de ce secteur a été</p>
---	--

	<p><i>réfléchi afin de le rendre le plus transparent possible pour les espèces animales qui le fréquenteront. »</i></p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le sujet des mesures ERC est intégré dans l'analyse par thèmes</p> <p>- <i>La méthode d'inventaire et la sous-estimation de la richesse en espèces : une expertise plus poussée serait nécessaire pour confirmer ou infirmer la présence des espèces protégées identifiées par l'association.</i></p> <p>- <i>La minimisation du statut des espèces : nécessité de se baser également sur les listes rouges nationales et les espèces déterminantes ZNIEFF pour dégager des enjeux de préservation plus approfondis.</i></p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.2.1 « inventaires » :</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le sujet des mesures ERC est intégré dans l'analyse par thèmes</p> <p>- <i>L'absence de certaines dérogations pour la destruction d'espèces protégées. »</i></p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.2.1 « inventaires » : « <i>A noter que les espèces prises en compte dans le dossier CNPN étant celles dont les habitats de reproduction et de repos sont directement impactés par le projet, les espèces prises en compte en priorité dans les inventaires sont celles nichant (chanteurs ou individus montrant des preuves de nidifications) dans les haies impactées. Les espèces reproductrices sont essentiellement des passereaux et des pics présents dans les haies très proches ou détruites par le projet d'urbanisation (en particulier sur la zone correspondant à la création de la route d'accès sud). Les rapaces observés sont ici des espèces de passage en chasse sur le site et c'est donc au titre des espaces de repos détruits ou perturbés qu'ils sont pris en compte. Les espèces d'apparitions rares sur le site et de passage sans pose (par exemple Martin-pêcheur sur le canal ou autres rapaces tels que la Buse variable, le Faucon crécerelle ou les chouettes) ou hivernants de passage, ne sont pas prises en compte dans le dossier CNPN.» (p.9/37)</i></p> <p>Plus en détail L'association indique que les secteurs concernés par la ZAC ont fait l'objet d'inventaires faunistiques réguliers et donne un tableau des espèces observées entre le 22/2/2018 et le 17 octobre 2020 sur les secteurs du Bout du Monde et du franchissement (72 espèces d'oiseaux appartenant aux 2/3 environ à des espèces protégées et pour 13 d'entre elles à des espèces menacées, autres espèces recensées : 4 reptiles/amphibiens ; 5 mammifères, 8 libellules, 15 papillons). Elle estime que ces inventaires, bien que non exhaustifs sont, en ce qui concerne l'avifaune « <i>un bon indicateur de qualité des milieux</i> ».</p> <p>Elle constate en comparaison que les inventaires Faune Flore réalisés par le bureau d'études prestataire de l'étude d'impact figurant au dossier d'enquête ont recensés moins d'espèces d'oiseaux et ne mentionne pas le niveau de protection de certains. La critique faite des inventaires présentés portent à la fois sur le choix des dates d'inventaires peu propices : mi-juin et fin juillet 2018, période où de nombreuses espèces ont cessé de chanter et de nidifier. Pour la flore cette période ne permettait pas non plus de repérer l'éventuelle présence de 2 espèces d'orchidées sauvages présentes sur le secteur proche (1km) de Robinson. L'association évoque l'existence d'autres inventaires « <i>non retenus (mais détaillés dans l'étude d'impact)</i> » qui élargissent le champ connu des espèces présentes. Elle indique que l'ensemble de ses lacunes est mentionné dans l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) du 3/9/2019. Des détails sont donnés sur les espèces non prises en compte dans le dossier. La non considération d'espèces « patrimoniales » est également regrettée. Bretagne Vivante estime 29 espèces protégées manquant dans l'étude d'impact.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.2.1 : « Périodes d'inventaires : « <i>Concernant les inventaires de 2018, identifiables dans le dossier CNPN, l'étude concerne les terrains (et surtout les haies) directement impactables par le projet d'urbanisation. L'étude correspond à l'observation (et l'écoute) de tous les individus présents sur la zone urbanisable le matin, l'après-midi et au crépuscule/début de nuit (journées du 15 juin et du 23 juillet). A noter que cette période d'inventaire tardive permet de recenser de nombreuses espèces en reproduction (deuxième couvée en cours de nourrissage pour le moins) et de nombreux chants territoriaux indicatifs des nicheurs locaux ont pu être identifiés.</i> <i>Au sujet des amphibiens, des visites nocturnes (et donc une écoute) du site ont été effectuées avec des recherches intensives des larves ou têtards dans les fossés impactés. En juin seules les grenouilles vertes vocalisent (canal). Aucune rainette ou crapauds accoucheurs n'ont été repérés</i></p>
--	--

sur le site et les autres espèces (grenouille brunes ou crapauds) ne vocalisent qu'en début de printemps. Il faut souligner que les zones de reproduction impactées sont très limitées (essentiellement un fossé avec triton palmé et grenouille agile et une source avec salamandre).» (p.9/37)

Remarques de la commissaire enquêtrice : le sujet des inventaires naturalistes est intégré dans l'analyse par thèmes

L'association indique ensuite que : « Le projet de ZAC prévoit de s'implanter sur des milieux naturels riches et peu communs au nord de Rennes. Cela engendrerait notamment la dégradation irréversible d'une zone humide et provoquerait la destruction de nombreux amphibiens protégés (groupe d'espèces le plus menacé)

« La construction d'une route et d'un pont sur le secteur du franchissement créerait une rupture de continuité dans le réseau de zones humides. Les services écosystémiques rendus par ces milieux ne pourraient donc plus être garantis (prévention des crues hivernales...), et la trame verte et bleue serait interrompue par des obstacles infranchissables pour la faune : la route et le pont causant une forte mortalité par écrasement. »

L'association, rappelle que « Le projet de construction de lotissements sur le secteur du « Bout du monde » présente de trop nombreuses habitations en limite des zones vertes et bleues de l'Ille. Cela aurait un impact sur les habitats naturels ainsi que sur les espèces inféodées au bocage, aux prairies et aux zones « Bretagne

L'association rappelle également que pour bénéficier de dérogation pour la destruction d'espèces protégées : « le projet doit être justifié par une raison impérative d'intérêt public majeur et il ne doit pas y avoir d'autres solutions satisfaisantes. »

L'association regrette ensuite qu'«il n'existe pas dans l'étude d'impact de cartes détaillées des enjeux liés à la faune, la flore ou aux habitats naturels. Il aurait été souhaitable que des cartes de ce type aient été réalisées, au minimum pour chaque groupe d'animaux, la flore et les habitats. Cela aurait permis de révéler les différents enjeux et ainsi de choisir le scénario le moins impactant. Dans l'étude, seule la figure 111 en montre quelques aspects, mais elle ne couvre pas tous les enjeux. »

Elle demande ensuite pourquoi une option qu'elle trace, dans le schéma ci-après) en surimpression (trait noir) sur la figure 274 de l'étude n'a pas été étudié malgré la potentialité d'impacts environnementaux moindres. Elle en fait la proposition.

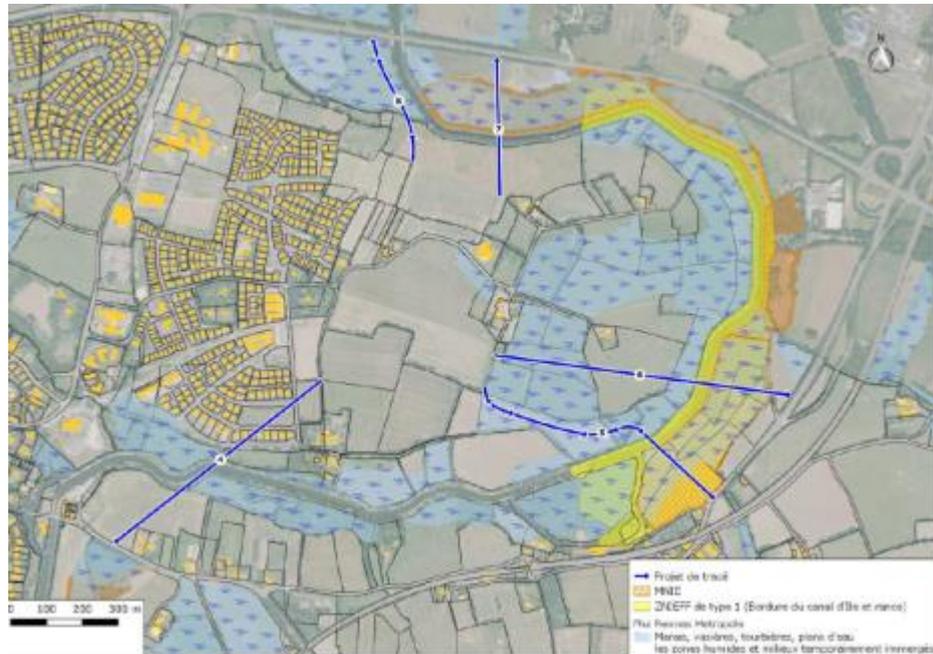


Les arguments avancés en support sont, en référence au SCoT, que : « Situées plus à l'ouest, ces infrastructures traverseraient des milieux naturels un peu moins connectés entre eux. Enfin, ce secteur se trouve dans le périmètre du "champ urbain" identifié dans le DOO du SCoT pour la

qualité de ses paysages et de son environnement naturel. Faire passer la route plus à l'ouest permettrait d'éviter cette zone importante pour les urbains. Cependant, le « motif d'intérêt public majeur » concernant ce projet reste douteux et peu justifié. »

Extraits du mémoire en réponse

2.4.1 Etude de nouveaux tracés : le mémoire reprend le tracé ci-dessus et le référence en n°4 dans son étude



Enfin l'association estime les mesures compensatoires prévues insuffisantes et critique le choix de la parcelle 69 comme zone de compensation car « cela reviendrait à détruire ce milieu naturel « prairie » et les espèces qui y vivent pour le remplacer par un autre, avec les incertitudes liées à la bonne mise en place de cette compensation. »

Elle rajoute :

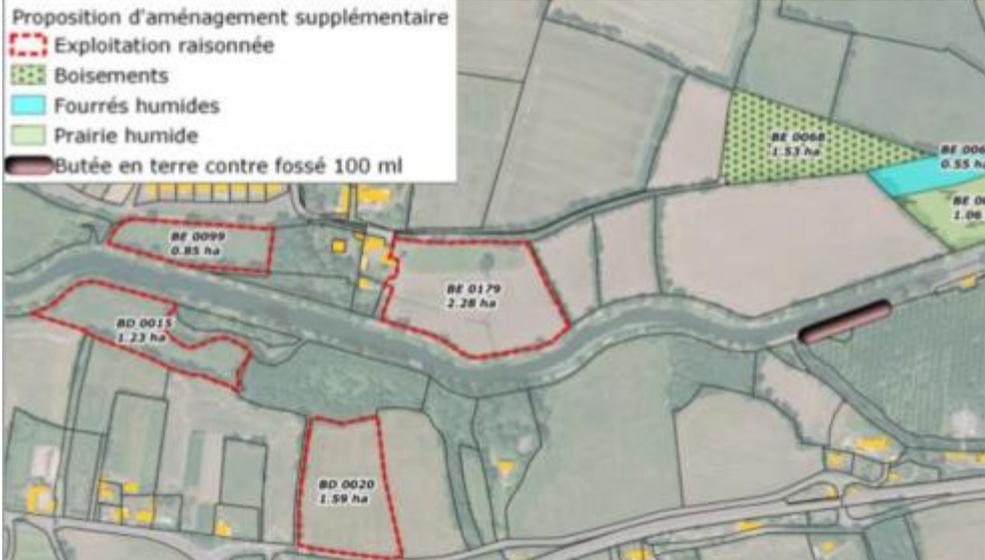
« quoiqu'il en soit, la surface de la parcelle 69 est insuffisante et il faudrait le double pour compenser la perte de ces secteurs. **Concernant les milieux terrestres. 42 ha seront détruits pour seulement 0.7 ha de surface compensée. De plus, cette parcelle accueille déjà les mesures compensatoires d'un aménagement précédent (projet du centre TUBA). D'autres compensations ont été prévues mais ne permettent pas de compenser la perte d'habitats des espèces du bocage ou des friches.** Par exemple: l'installation de nichoirs est inutile puisque les oiseaux les plus impactés sont des espèces exigeantes et spécialistes qui ne s'adapteront pas à la présence de lotissements, et n'utiliseront pas ces installations. La mise en place de "bac à boues" pour Hirondelles s'avère d'autant plus inutile du fait que les zones de chasse auront fortement diminué. De plus, les habitations modernes ne disposent pas d'anfractuosités suffisantes permettant l'installation de nids d'Hirondelles. De plus, en cas de réussite de succès de nidification, il est probable que les déjections soient mal accueillies par les habitants de ces pavillons neufs, pouvant causer une destruction des nids. »

Extraits du mémoire en réponse :

»

Afin de prendre en compte les observations de Bretagne Vivante, il est proposé de nouvelles mesures favorables à l'implantation des espèces citées par l'association. La figure suivante présente la localisation de parcelles propriété de la commune (BE68, BD15 et BD20) ou en cours d'acquisition (BE99 et BE179) qui feront ainsi l'objet d'une mesure. Elles sont toutes actuellement exploitées, certaines dans le cadre d'un bail rural (valables encore 7 ans). Comme indiqué précédemment, ces zones cultivées, bien qu'étant perçues comme des réservoirs de biodiversité, sont soumises à des pressions anthropiques plus ou moins fortes selon leur gestion et regroupent une diversité d'espèces moindre qu'un milieu naturel non géré ou géré de façon douce. Ainsi, un changement de leur exploitation actuelle permettra à de nombreuses espèces

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p>actuellement absentes de s'y installer durablement.</p> 
<p>1/12/2020 RN13 Jean-Pierre LEBAS</p>	<p>2.1.2 et 2.1.3</p>	<p>Le déposant trouve excessif le niveau R+4 dans la partie centre-ville. Il s'inquiète de l'augmentation induite sur la circulation passant par le quartier des Melliers qu'il juge déjà très importante.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.2 « Les hauteurs des constructions » (p. 7/37) : « Sur le secteur du centre-ville, le principe de construction en terrasse développé dans la proposition d'aménagement permet d'offrir des espaces extérieurs généreux au plus grand nombre. Le plan de composition proposé indique ces intentions. L'épannelage sera ajusté pour éloigner les points les plus hauts des immeubles existants rue Anne de Bretagne ou à l'est entre la rue de l'Eglise et la rue du Blavet. Les terrasses proposées sur les constructions recevront à la fois des espaces pour les usages privés mais également pour des plantations. »</p> <p>2.1.3 « Les circulations, les modes doux et les transports en commun » (p.8/37) : « Des dispositifs seront mis en place aux abords de La Forge afin de dissuader l'utilisation d'itinéraires de dégagement par les rues des Melliers et du Pressoir-Godier. Ces équipements seront de type chicane, réducteurs de voirie ou encore des passages de politesse...autant d'éléments qui contraindront les trajets. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le sujet de la hauteur des constructions qui composeront l'aménagement ne rentrent pas dans le champs de la présente enquête car il a déjà fait l'objet au niveau de la détermination des hauteurs maximales d'une enquête publique pour la validation récent PLUi de Rennes Métropole et que la réalisation qui en est faite dans l'aménagement de la ZAC relève de la consultation ouverte le 26/1/2021 en vue de la création de la ZAC. Le sujet de la circulation sera pris en compte dans l'analyse par thème.</p>
<p>3/12/2020 RN14 Brice DESHAYES</p>	<p>2.1.3</p>	<p>Le déposant demande la sanctuarisation de la route du Bout du Monde « pour les piétons et les vélos, ne laissant l'accès que pour quelques riverains » en raison de son rôle essentiel pour les grégoriens. Il indique : « Plus qu'un simple axe, elle représente un poumon essentiel pour le bien-être de tous. ». Il estime « être la voix d'une majorité silencieuse qui ne fera pas la démarche de déposer une observation ».</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.1.3 : « L'actuel chemin de Bout du Monde sera intégré dans la trame des chemins doux tout en conservant son usage de distribution des parcelles urbanisées. Ce sera le cas pour la parcelle BE 371 (à l'ouest du hameau des Hayes Besnard), pour le hameau des Hayes Besnard, pour l'établissement TUBA par exemple. Des adaptations seront réalisées lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC multisite pour s'assurer du respect de cet objectif. »</p>
<p>3/12/2020 RN15/RP 6 Marie-France CHEVALIER</p>	<p>2.4.3.1 & 2.4.2 à 2.4.3.</p>	<p>L'observation porte sur le secteur du franchissement du pont vers la route des Fries/Bas Charbonnière/Les Rochelles. Elle contient les demandes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour le merlon : une hauteur minimum de 2,50m sur toute la longueur - une limitation de la vitesse à 40 km/h avec pose de ralentisseurs (type Bas de la Lande » - des plantations côté sud entre la nouvelle voie et les « Bas Charbonnières » pour des raisons esthétiques et pour préserver la faune et la flore : des arbres et pour atténuer le bruit des herbes hautes (type système camarguais, des bambous. <p>La personne demande également :</p> <p>« de refaire des mesures sonores, une fois la route en service, afin de déterminer ou non des</p>

**ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35**

« Les Rochelles »		<p><i>mesures compensatoires si la perturbation sonore est avérée. »</i></p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>paragraphe 2.4.2 «<i>Trafics routiers et mode de déplacement doux</i> » : pas d'éléments spécifiques trouvé dans ce paragraphe cité en référence par la commune.</p> <p>Paragraphe 2.4.3 «<i>Mesures acoustiques</i> » : «<i>En phase d'exploitation, des mesures acoustiques au droit des habitations futures (Bout du Monde) et existantes en bordure de projet (Les Fries, Bas Charbonnière, la Saudrais, les Hayes Besnard, Montgizon, le Bas de la Landes, TUBA, ...) seront effectuées afin de déterminer si les mesures d'atténuation du bruit provoqué par l'activité humaine (déplacement en véhicules, ...) sont suffisantes au regard des seuils réglementaires et des modélisations effectuées dans le dossier d'étude d'impact en pièce 5. En cas de résultats démontrant des valeurs sonores élevées, des mesures complémentaires d'atténuation du bruit à la source seront détaillées par le maître d'ouvrage.</i></p> <p><i>A noter qu'au sud du canal, une haie sera formée le long du côté Est de la parcelle BD26. Cette haie est identifiable sur la cartographie précédente relative aux ORE. Elle permettra de tamponner une partie des émissions sonores liées aux passages routiers sur la future voirie en direction de Bas Charbonnière. Rappelons qu'un merlon paysager planté d'espèces locales arbustives sera mis en place sur le côté est de cette voirie dans le même but. Ainsi, ce double rempart (haie et merlon planté) répondra aux demandes des habitants de Bas Charbonnière qui souhaitaient que des mesures soient prises pour limiter l'impact sonore de la future route sur leur vie quotidienne. Ces mesures induisent également la préservation de l'aire de chasse pour les rapaces (prairie ouverte) sur la parcelle BD26. »</i></p>
5/12/2020 RN16 Hugo THOMAZE AU	Préambule + 2.2.2 + 2.3.3.2 + 2.4	<p>L'observation porte sur le secteur de franchissement. Les parties désignées sont «<i>la pénétrente</i> » et la «<i>création du pont</i> ». Le déclassement, pour faire passer la route, dans le nouveau PLU de la haie de chêne du chemin de la Saudrais lui paraît anormal. Le déposant demande des nouvelles de l'avis défavorable du CNPN et signale l'absence d'avis de la MRAE. Il demande également pourquoi le dernier tracé du franchissement n'a pas fait l'objet d'une nouvelle étude sonore. Il trouve le projet surdimensionné pour desservir 2000 personnes «<i>car il ne s'agira pas d'une voie de transit</i> ».</p> <p>Il souhaiterait que soit «<i>augmenté le temps d'échange et de concertation</i> »</p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>Préambule :</p> <ul style="list-style-type: none"> «<i>La demande de dérogation « espèces protégées » a été examinée par le CNPN qui a donné un avis consultatif. Cet avis a pour but de relever les sensibilités du projet sur l'environnement et la pertinence des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de l'impact sur les espèces protégées ou leur habitat. Au regard de cet avis, la maîtrise d'ouvrage a formulé le souhait d'y répondre par un mémoire en réponse. Ce mémoire ne fait pas l'objet d'un second passage au CNPN puisque son premier avis est uniquement consultatif. La DDTM a été consultée pour évaluer la pertinence des éléments apportés dans le mémoire en réponse. Cette évaluation a permis d'ajuster ce mémoire pour satisfaire les réserves du CNPN. »</i> «<i>A noter que durant la phase d'instruction du dossier d'enquête publique, la MRAE n'a pas donné d'avis dans le temps réglementaire qui lui était imparti. Néanmoins, elle a pu être associée en amont du dépôt du dossier à des réunions de pilotage avec la maîtrise d'ouvrage pour échanger sur les sujets liés à la biodiversité. »</i> <p>Paragraphe 2.2.2 «<i>Mesures ERC</i> »: pas d'élément de réponse spécifique trouvé</p> <p>Paragraphe 2.3.3.2 : «<i>Recherche d'évitement de l'impact du projet sur l'environnement/Secteur du franchissement</i> » : «<i>Lors de l'étude des incidences du projet sur l'environnement au sens large (impact sur la biodiversité mais aussi sur l'humain), le bureau d'étude EGIS a pu déterminer qu'il existe actuellement une saturation des voies routières d'accès au centre-ville de Saint-Grégoire (RD29, Alphasis, ...). EGIS a également modélisé le trafic futur envisagé à l'horizon 2027 en prenant en compte la création de la ZAC multisite de la commune. La création de logements sur le secteur du Bout du Monde pourrait engendrer une saturation du trafic routier au cœur de Saint-Grégoire à l'horizon 2027 si aucun aménagement pour l'endiguer n'était prévu. Cette saturation aura un fort impact sur le niveau de vie des habitants de la ville (pollution sonore et de l'air, risques d'accident entre les usagers véhiculés et entre usagers piétons et véhiculés, accessibilité moindre aux commerces, ...).</i></p> <p>2.4 «<i>Franchissement</i> » : pas d'élément de réponse spécifique trouvé</p>
5/12/2020 RN17 (email)	2.1.3 + 2.3.3.2 + 2.4.2 & 2.4.3	<p>L'observation porte sur le secteur du franchissement. Les personnes illustrent leurs demandes par les figures suivantes commentées par leur soin.</p>

Familles
GENDROT
,
CHEVALIE
R,
ROUAULT
-
SOUQUET
,
OZANNE,
FELIOT et
VIVIER
SAULNIER

Pièce 5 : Etude d'impact
Projet de développement Urbain - ZAC multisite

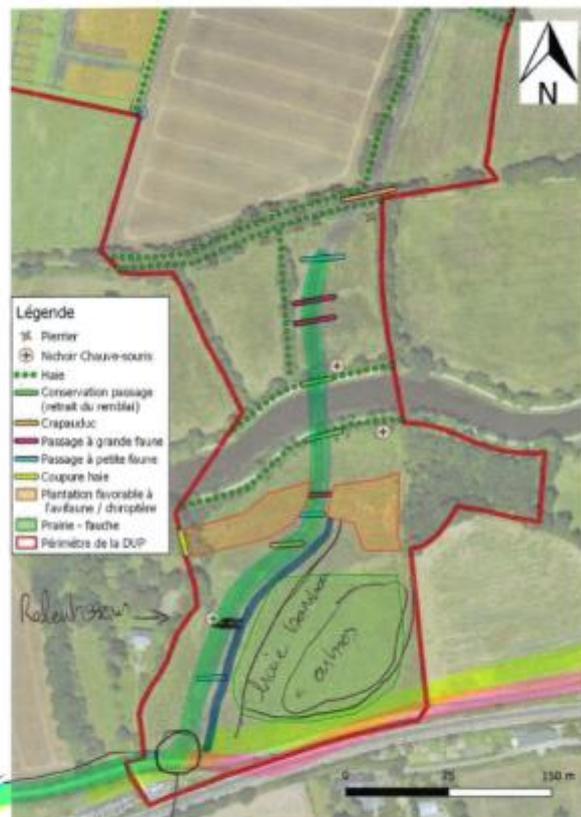
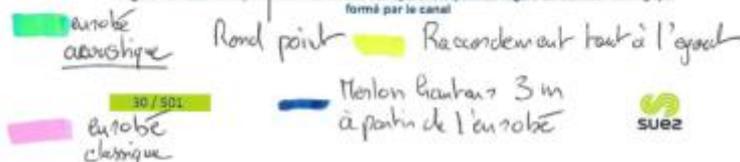


Figure 18 : Eléments permettant de rendre transparent le pont au regard du corridor écologique formé par le canal



2.3 Secteur du franchissement

La figure suivante présente le tracé de la voirie envisagé à ce jour pour relier le secteur du Bout du Monde à la route des Fries (il est possible d'aller en direction de Saint-Grégoire ou de Remire depuis cette route).



Figure 19 : Tracé de la voirie

Dans le corps de leur observation ils récapitulent leurs demandes :

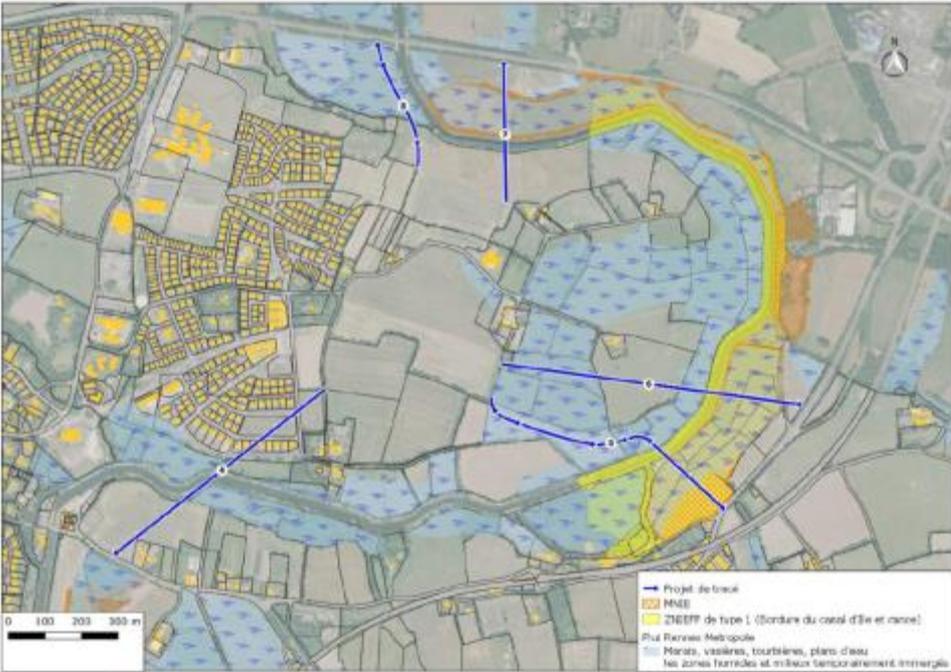
- « Pose d'un enrobé *phonique* avec un entretien suivant le cahier des charges.

		<ul style="list-style-type: none">• Pose d'un merlon d'une hauteur minimum de *3m*.• Planter une haie de bambou et des arbres entre la route et les habitations.• Limiter la vitesse à 40 km/h maximum• Refaire des mesures sonores une fois la route terminée afin de déterminer des mesures compensatoires si les nuisances sonores sont malgré tout trop importantes et génèrent une moins-value immobilière.• Pose d'un ralentisseur* comme celui de la ferme du bas de la lande* entre le bas du pont et la route du bas charbonnière• Transition par un *grand* rondpoint entre la route du pont et celle du bas charbonnière afin de faciliter la sortie des riverains. Celui-ci devra être suffisamment large pour éviter un passage trop aisé et ainsi ralentir la circulation venant du pont.• Création d'une piste cyclable *sécurisée* reliant la route de la duchesse Anne et celle du bas charbonnière.• Réfection de la route du bas charbonnière en *enrobé*.• Raccordement du bas charbonnière au tout à l'égout.• Rappel d'une signalisation "voie sans issue" et *pose d'un ralentisseur* avant l'arrivée dans le hameau du bas charbonnière.• Nettoyage régulier de la route pendant les travaux et aménagements pour faciliter la circulation des riverains. » <p>Extraits du mémoire en réponse : Paragraphe 2.1.3 et 2.3.3.2 : pas d'éléments spécifiques trouvés paragraphe 2.4.2 «Trafics routiers et mode de déplacement doux » : pas d'éléments spécifiques trouvés dans ce paragraphe cité en référence par la commune. Paragraphe 2.4.3 « Mesures acoustiques » : « En phase d'exploitation, des mesures acoustiques au droit des habitations futures (Bout du Monde) et existantes en bordure de projet (Les Fries, Bas Charbonnière, la Saudrais, les Hayes Besnard, Montgizon, le Bas de la Landes, TUBA, ...) seront effectuées afin de déterminer si les mesures d'atténuation du bruit provoqué par l'activité humaine (déplacement en véhicules, ...) sont suffisantes au regard des seuils réglementaires et des modélisations effectuées dans le dossier d'étude d'impact en pièce 5. En cas de résultats démontrant des valeurs sonores élevées, des mesures complémentaires d'atténuation du bruit à la source seront détaillées par le maître d'ouvrage. A noter qu'au sud du canal, une haie sera formée le long du côté Est de la parcelle BD26. Cette haie est identifiable sur la cartographie précédente relative aux ORE. Elle permettra de tamponner une partie des émissions sonores liées aux passages routiers sur la future voirie en direction de Bas Charbonnière. Rappelons qu'un merlon paysager planté d'espèces locales arbustives sera mis en place sur le côté est de cette voirie dans le même but. Ainsi, ce double rempart (haie et merlon planté) répondra aux demandes des habitants de Bas Charbonnière qui souhaitaient que des mesures soient prises pour limiter l'impact sonore de la future route sur leur vie quotidienne. Ces mesures induisent également la préservation de l'aire de chasse pour les rapaces (prairie ouverte) sur la parcelle BD26. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêteur : des éléments de réponse sont fournis pour certains sujets mais l'aménagement du ou des carrefours qui relieront la voie de franchissement au réseau viaire existant n'est pas traité. La faisabilité de la voirie de franchissement dépend de la faisabilité de son raccordement sécurisé au réseau viaire existant. La figure ci-dessous extraite du mémoire en réponse le confirme.</p>
--	--	--

		 <p>Figure 6 : Illustration des modèles actuels et futurs inter quartiers</p> <p>24 / 37</p>
<p>8/12/2020 RN18 Jean-Yves PERAN</p>	<p>2.4.2 & 2.4.3</p>	<p>L'observation concerne la liaison routière vers le nouveau quartier et l'ouvrage d'art du franchissement. Son auteur indique appuyer ses propos par son expérience professionnelle et personnelle. Il indique :</p> <p>« OUVRAGE D'ART –pont-route sur le canal : La solution adoptée (tablier de type poutrelles enrobées) est un bon choix de part:-son épaisseur réduite limitant la hauteur (et donc l'emprise) des remblais,-sa technique ayant fait ses preuves avec peu de répercussions en phases travaux sur la circulation fluviale et le passage des piétons sur les chemins de halage. Il faudra toutefois veiller à appliquer, sur les faces inférieures des poutrelles, un anti corrosion performant de type C3ANV ou C3ZNV »</p> <p>« VOIE DE LIAISON. Les documents graphiques de cette enquête relatifs à cette nouvelle chaussée routière font état d'une chaussée à deux sens de circulation de 6m et d'une voie piétons + cyclistes en double sens de 3m de large. »</p> <p>Le déposant estime que compte tenu de la fréquentation et des usages attendus sur la voie (toutes mobilités de la voiture au piéton) qu'il détaille dans son document la largeur de la voie douce ne sera pas suffisante pour assurer la sécurité de toutes les catégories d'usagers et des aménagements spécifiques seront également nécessaires. Il précise : « Pour ce genre de liaison, le CEREMA préconise pour des pistes uniquement cyclables et bidirectionnelles une largeur de 3m (2,50 m mini) permettant de se croiser et de se doubler. Lorsqu'un usage piétons est prévu, il y a lieu d'élargir cette infrastructure et de prévoir une délimitation physique (essentielle pour les malvoyants) voir un revêtement de chaussée différent. Enfin des pictogrammes de rappel (piétons –vélo) doivent être peints sur la chaussée tous les 20 m. Les arbres, plantés à proximité ne doivent pas générer des déformations de la chaussée qui devra être régulièrement balayée. » Il ajoute : « Si l'infrastructure n'est pas réalisée suivant ces préconisations, les cyclistes ne se sentiront pas en sécurité et, comme le leur permet le code de la route, ils emprunteront la voie routière. » et précise : « Il faudrait soit élargir la voie piétons + cyclistes prévu soit en réaliser une de chaque côté. » Il cite en référence des aménagements réalisés récemment dans les communes de Cesson Sévigné (territoire de Rennes Métropole), La Mézière et Liffré et la solution technique retenue : « une voie piétons + cyclistes de 4 m de large (1,50 m pour les piétons et 2,5 m pour la piste cycliste bidirectionnelle).</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.2.2.1 : « Dans le cadre de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC, la commune rééditera les données de modélisation en prenant en compte les objectifs de la France en matière de trafic</p>

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p>automobile (-30% du trafic en moyenne). Cela permettra de mieux prendre en compte les évolutions récentes des modes de vies engendrant une variation dans le nombre de déplacements journaliers par personne. Cette étude identifiera les flux routiers de la commune de manière encore plus précise et permettra d'affiner l'usage de l'ouvrage de franchissement et sa route d'accès à plusieurs horizons en fonction de l'évolution des modes de déplacements (utilisation routière, pour les cycles, à double sens ou voirie unique, ...).»</p> <p>2.4.2. 2 « Le gabarit de l'ouvrage et la largeur dédiée aux cyclistes et piétons, seront étudiés sur la base de la réédition des données de modélisation du trafic futur, cité précédemment.»</p>
<p>8/12/2020 RN19 Anonyme</p>	<p>Préambule + 2.2.1 à 2.2.3 + 2.3.1 à 2.3.3 + 2.4.1</p>	<p>Le déposant demande que soit pris en compte l'avis du CNPN figurant dans le dossier et de l'observation de Bretagne vivante (RN12).</p> <p>Il indique ensuite : « le tracé du franchissement de l'Ille doit être révisé. Il impacte trop la faune et risque d'interrompre la trame verte et bleue. Les mesures d'évitements alternatives doivent être privilégiées par rapport aux mesures compensatoires. Il existe des alternatives qui permettront de respecter la législation française. Les bords du canal sont une richesse pour Saint-Grégoire. Ce serait dommage d'abîmer ce secteur. »</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : voir l'observation RN16 pour l'avis CNPN et l'observation RN12 de Bretagne Vivante</p> <p>2.3.3.2.4 « localisation de l'ouvrage » : «La localisation de l'ouvrage a fait l'objet d'une étude de différents tracés dans l'étude d'impact. Son positionnement a fait l'objet de commentaires déposés sur le registre de l'enquête publique. Afin d'y répondre, d'autres tracés ont été étudiés. Ceux-ci sont consultables dans le chapitre suivant « Franchissement ».</p> <p>2.4.1 : « Etude de nouveaux tracés » : « Plusieurs remarques déposées sur le registre en mairie durant l'enquête publique évoquent d'autres tracés de franchissement du canal d'Ille-et-Rance à étudier</p> <p>...</p> <p>après étude des divers tracés proposés dans le registre de l'enquête publique, il apparaît que le tracé 3bis reste à privilégier. Ce choix s'inscrit dans une démarche globale d'évitement et de réduction des impacts envers l'environnement (au sens large, en incluant les incidences sociologiques). »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : l'observation mentionne des alternatives mais ne les cite pas. La commune indique avoir étudié celles qui ont été décrites dans les observations</p>
<p>8/12/2020 RN20/RP7 Jean-Michel ROUAULT Le Bas Charbonnière</p>	<p>2.1.3 + 2.3.3.2 + 2.4.2 & 2.4.3</p>	<p>Mêmes demandes que RN17 plus enterrer la ligne téléphonique du Bas Charbonnière</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : voir éléments de réponse extraits pour RN17</p>
<p>6/12/2020 RN21/RP8 PJ1 (1p., DOC5) Mme HECQUET Rue Alphonse Milon et rue de La Duchesse ANNE</p>	<p>2.1.3</p>	<p>L'observation concerne le secteur de La Forge. La personne demande</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un toit plus bas et végétalisé pour la salle de la Forge • Laisser un arbre sur deux • Une sortie garage plus accessible tant sur la rue de la Duchesse Anne que sur la rue Alphonse Milon. <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.3 « les circulations, les modes doux et les transports en commun » : « De même le tracé des voies du Centre-ville et en particulier La Forge sera affiné afin de préserver et sécuriser les accès aux logements existants et d'offrir des espaces de mobilité douce apaisés. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le contenu de l'observation concerne des détails de l'aménagement futur. Il sort du champ de la présente enquête.</p>
<p>9/12/2020 RN22 Famille</p>	<p>2.1.3 + 2.3.3.2. 4. + 2.4.1</p>	<p>L'observation porte sur le secteur du bout du monde et plus particulièrement sur les conséquences de son urbanisation sur la circulation automobile.</p> <p>Les déposants notent que le projet de ZAC va accroître les nuisances sonores, la pollution et les</p>

LUCQ		<p>risques liés de la circulation (vitesse excessive) sur le boulevard de la Ricoquais déjà en forte augmentation.</p> <p>Ce projet de développement et notamment l'urbanisation du secteur du bout du monde va énormément accroître les nuisances liées à la circulation à Saint Grégoire, notamment sur le boulevard de la Ricoquais.</p> <p>Demande est faite pour que des mesures soient prises « pour amener les véhicules à ralentir (par exemple des dos d'âne bitumés et longs à l'exclusion de ralentisseurs de type coussin berlinois qui ne feraient qu'ajouter des nuisances sonores) ».</p> <p>Ils ajoutent : « De plus nous constatons maintenant des allers et retours incessants de camions de terrassement qui semblent se rendre dans la zone du bout du monde. Il apparaît évident que l'infrastructure routière n'est pas adaptée pour permettre les développements envisagés et que l'urbanisation du secteur du bout du monde sans accès direct au nord avec la D29 aura des conséquences catastrophiques pour les riverains du boulevard de la Ricoquais, sans oublier les risques additionnels pour les usagers (piétons, ..) »</p> <p>Ils précisent : « Le préalable à ce projet d'urbanisation devrait donc être l'ouverture de nouveaux accès routiers permettant l'accès à la zone du bout du monde pour les entreprises de travaux et à terme pour les futurs habitants.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.3 « Les circulations, les modes doux et les transports en commun » : rien trouvé concernant les observations faites</p> <p>2.3.3.2.4 : « (secteur du franchissement) localisation de l'ouvrage » : « A noter que sa localisation est également un sujet dès la phase travaux puisqu'en fonction de son positionnement, il pourrait servir d'accès au chantier en étant réalisé lors de la première phase de travaux. Cela permettrait de réduire l'impact d'une circulation d'engins de chantier à travers le quartier de Champ-Daguet. »</p> <p>2.4.1 : Franchissement « Etude de nouveaux tracés » : la suggestion d'un accès direct au nord avec la D29 est évoqué dans ce paragraphe où 2 tracés alternatifs de ce type sont étudiés (n°7 et 8 de la figure ci-après extraite de ce paragraphe)</p>  <p>Source mémoire en réponse p. 28/37</p> <p>Le résultat présenté conduit la commune à conserver comme meilleur tracé le 3bis retenu dans le dossier en précisant que « Ce choix s'inscrit dans une démarche globale d'évitement et de réduction des impacts envers l'environnement (au sens large, en incluant les incidences sociologiques). »</p>
9/12/202	Préamb	La personne fait 3 observations. Dans la première, elle note que « la Direction Départementale

<p>0 RN23 Agneta FORSLUN D</p>	<p>ule + 2.2.2. + 2.3.1 à 2.3.3. + 2.4.1</p>	<p><i>des Territoires et de la Mer (DDTM) indique dans son courrier de mise à l'enquête publique de 10 septembre 2020, que le dossier de demande d'autorisation environnementale pour le projet ZAC multisite a fait l'objet d'un examen auprès de la MRAE.». Elle demande : « Qu'en est-il ? Pour un projet de telle ampleur (environnementale, écologique, économique et sociale, ...), il paraît essentiel que les Grégoriens puissent connaître également l'avis de la MRAE sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. »</i></p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p><i>Préambule : « A noter que durant la phase d'instruction du dossier d'enquête publique, la MRAE n'a pas donné d'avis dans le temps réglementaire qui lui était imparti. Néanmoins, elle a pu être associée en amont du dépôt du dossier à des réunions de pilotage avec la maîtrise d'ouvrage pour échanger sur les sujets liés à la biodiversité. »</i></p> <p><i>La seconde porte sur la parcelle prévue pour la compensation : « Dans le premier courrier de la DDTM daté du 29 avril 2019, celle-ci demande des compléments d'informations notamment par rapport à la parcelle BE69 qui est proposée comme mesure compensatoire pour destruction de zone humide. La DDTM indique que cette parcelle est déjà retenue pour des compensations zones humides liées au projet « TUBA » sur Saint-Grégoire et précise que le pétitionnaire doit proposer un nouveau site de compensation des zones humides qui soit différent. Pourtant cette parcelle apparaît également dans la mémoire en réponse au Conseil National de Protection de la Nature (CNP) (datée de mars 2020) comme la parcelle compensatoire de zone humide. Qu'en est-il ? Quelle est finalement la parcelle qui accueille les mesures de compensation pour la destruction de zones humides du projet ZAC multi-site et non pas du projet « TUBA » ?</i></p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.2.2 ERC :</p> <p><i>- zones humides (p.10/37) «La parcelle de compensation arrêtée dans le cadre de la ZAC multisite englobe le site compensatoire relatif à l'aménagement du groupe TUBA, situé à proximité immédiate du périmètre de la ZAC multisite. Cette mesure de compensation n'étant pas, à ce jour, effectuée, il a été conclu avec les services de l'Etat que le projet de compensation de la perte de zones humides liée à la réalisation de la ZAC multisite pourrait s'étendre sur l'intégralité de la parcelle. Afin de permettre la compensation de la destruction de zones humides sur le périmètre du projet du groupe TUBA, il est proposé au groupe d'utiliser la parcelle BE68 directement en continuité de la parcelle de compensation BE69 liée à la ZAC multisite. Les paragraphes attenants au point suivant « proposition de nouvelles mesures » permettent de cibler cette parcelle, propriété communale, et sont force de propositions d'aménagements écologiques pouvant compenser la perte de zone humide sur le périmètre de TUBA. A noter que la parcelle BE68 offre une superficie plus grande en matière de compensation que ce qui été proposé dans le dossier d'incidence TUBA (proposition de compensation sur 0,27ha sur la BE69). »</i></p> <p><i>- autres mesures (p.14/37) : « Une autre mesure de compensation concerne la parcelle BE68. « En prolongement de la parcelle de compensation initiale BE69, elle est actuellement constituée d'une prairie humide encadrée par un système bocager. Il est proposé d'améliorer la richesse spécifique de cette parcelle. Pour ce faire, un secteur ne fera l'objet d'aucune mesure de gestion afin de laisser se développer naturellement une zone de fourrés humides (la dynamique des prairies humides tend notamment à une fermeture du milieu par la pousse de ligneux constituant les fourrés). Cet habitat de 0,55 ha sera encadré par une prairie humide (1,06 ha) actuellement en place au droit du canal et par un boisement humide alluvial (1,53 ha). Ce reboisement permettra de renforcer la ripisylve au nord de l'écluse de Robinson. Rappelons que le département d'Ille-et-Vilaine est le 9^{ème} département le moins boisé de France (moins de 10% de sa superficie est recouvert de forêt). Ce petit périmètre est primordial pour conserver la faune associée à ce milieu qui se réfugie au niveau du canal et, à défaut de parcelle boisée sur le Bout du Monde, au droit des haies. Les espèces plantées devront être similaires à celles identifiées (arbres associés à la ripisylve) dans l'état initial afin de garantir une continuité des populations sur ce site ainsi qu'une cohérence écologique du milieu. Toute plantation monospécifique sera proscrite. Ce type d'habitat ne nécessitera que très peu d'entretien. Malgré le fait que la parcelle BE68 soit déjà considérée comme humide (cf. état initial), l'inscription de celle-ci dans le mémoire en réponse permettra de sécuriser son devenir. Il n'y aura pas d'opération de génie écologique entreprise, seule une opération de gestion de cette prairie humide sera réalisée pour limiter la propagation naturelle du fourré vers elle. Cette opération de gestion prendra une forme contractuelle entre la commune et un prestataire (association, bureau d'étude, ...) définie en amont des travaux de réalisation de la ZAC. Rappelons que cette prairie humide pourra s'intégrer dans le programme de compensation du groupe TUBA. »</i></p>
--	--	--

		 <p>Source mémoire en réponse : extrait de la figure 2 p.13/37</p> <p>La troisième concerne l'avis de la CNPN : « Est-ce que l'avis défavorable du CNPN sur le projet de franchissement du canal a évolué suite au mémoire de réponse de la commune ou reste-t-il sur le même avis ? Le cas échéant, comment cet avis défavorable du CNPN est-il pris en compte dans le projet par la commune ? La réponse faite au CNPN semble en effet rester sur le résumé du projet initial (« la solution de moindre impact ...») sans considérer d'autres options que celles déjà proposées ? »</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : Préambule : «La demande de dérogation « espèces protégées » a été examinée par le CNPN qui a donné un avis consultatif. Cet avis a pour but de relever les sensibilités du projet sur l'environnement et la pertinence des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de l'impact sur les espèces protégées ou leur habitat. Au regard de cet avis, la maîtrise d'ouvrage a formulé le souhait d'y répondre par un mémoire en réponse. Ce mémoire ne fait pas l'objet d'un second passage au CNPN puisque son premier avis est uniquement consultatif. La DDTM a été consultée pour évaluer la pertinence des éléments apportés dans le mémoire en réponse. Cette évaluation a permis d'ajuster ce mémoire pour satisfaire les réserves du CNPN. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : rien trouvé de spécifique relatif aux observations dans les paragraphes 2.3.1 à 2.3.3 et 2.4.1 donnés en référence dans le mémoire en réponse.</p>
<p>9/12/2020 RN24 Jean-Charles MENARD 28, rue Fernand De Magellan</p>	<p>2.4</p>	<p>L'observation porte sur le secteur du franchissement. Le déposant indique : « Suite au déplacement géographique du pont passant à proximité de la Saudrais, une nouvelle étude acoustique a-t-elle été faite ? Pourquoi avez-vous déplacé et rapproché le passage de cette déviation proche des habitations existantes ? Comment va-t-on pouvoir accéder au canal ? »</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : Paragraphe 2.4.3 « Mesures acoustiques » : « En phase d'exploitation, des mesures acoustiques au droit des habitations futures (Bout du Monde) et existantes en bordure de projet (Les Fries, Bas Charbonnière, la Saudrais, les Hayes Besnard, Montgizon, le Bas de la Landes, TUBA, ...) seront effectuées afin de déterminer si les mesures d'atténuation du bruit provoqué par l'activité humaine (déplacement en véhicules, ...) sont suffisantes au regard des seuils réglementaires et des modélisations effectuées dans le dossier d'étude d'impact en pièce 5. En cas de résultats démontrant des valeurs sonores élevées, des mesures complémentaires d'atténuation du bruit à la source seront détaillées par le maître d'ouvrage. A noter qu'au sud du canal, une haie sera formée le long du côté Est de la parcelle BD26. Cette haie est identifiable sur la cartographie précédente relative aux ORE. Elle permettra de tamponner une partie des émissions sonores liées aux passages routiers sur la future voirie en direction de Bas Charbonnière. Rappelons qu'un merlon paysager planté d'espèces locales arbustives sera mis en place sur le côté est de cette voirie dans le même but. Ainsi, ce double rempart (haie et merlon planté) répondra aux demandes des habitants de Bas Charbonnière qui souhaitaient que des mesures soient prises pour limiter l'impact sonore de la future route sur leur</p>

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p><i>vie quotidienne. Ces mesures induisent également la préservation de l'aire de chasse pour les rapaces (prairie ouverte) sur la parcelle BD26. »</i></p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : La réponse fournit des précisions sur la prise en charge de l'impact sonore. Ce sujet sera pris en compte dans l'analyse par thème. Le paragraphe 2.4 ne comprend pas d'éléments spécifiques. Les raisons du choix du tracé final ne sont pas ré-exprimées.</p>
<p>10/12/2020 RN25 Anonyme</p>	<p>2.3.1 à 2.3.3</p>	<p>Le déposant critique le projet d'aménagement et au-delà la politique d'urbanisation de la métropole rennaise qu'il estime peu respectueuse de l'environnement. Il fait en particulier des constats qui portent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur la poursuite de l'artificialisation des sols alors qu' « aucune compensation n'est possible - on ne créé pas une surface équivalente ailleurs alors que la surface de la terre est finie » ; • La faiblesse des recensements d'espèces faits par le bureau d'étude ; • Les conséquences à terme de la poursuite de l'urbanisation au-delà de la ZAC en projet ; • Les impacts pour les actuels habitants qui seront concernés par les procédures d'expropriation. <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.3.1 « <i>Rappel réglementaire</i> » : le paragraphe rappelle les obligations qui conduisent à élaborer le projet de ZAC et conclut ainsi : « <i>Le choix de l'urbanisation du secteur du Bout du monde répond aux axes de développement retenus dans les documents de planification et de contraintes du territoire. L'implantation de la ZAC répond par sa surface et sa proximité avec les secteurs déjà urbanisés, aux objectifs d'urbanisation affichés au PLUi.</i> »</p> <p>2.3.2 « <i>Recherche du lieu d'implantation de la ZAC multisite</i> » le paragraphe rappelle le contexte qui a conduit la commune à sélectionner le site de la ZAC en projet.</p> <p>2.3.3 : « <i>Recherche d'évitement de l'impact du projet sur l'environnement</i> » le travail fait dans ce domaine est rappelé dans ce paragraphe :</p>
<p>10/12/2020 RN26 PJ 1 (3p) Association Bien Vivre au Champ Daguet</p>	<p>2.1.2 + 2.1.3 + 2.3.3.2 + 3.1.1</p>	<p>L'association a déposé ses observations via un document de 3 pages dans lequel elle exprime de façon détaillée</p> <p>- sa satisfaction sur les modalités de concertation mises en œuvre par la mairie, sur la qualité du dossier d'enquête publique et le respect des parts pris d'urbanisme concernant « <i>la petite coulée verte entre Le Champ Daguet et le Bout du Monde</i> » et « <i>le principe de réalisation des immeubles collectifs dans les points bas de la zone</i> ». « <i>L'association constate cependant que la réalisation de 78 logements en R+3 sur un point haut du secteur n'est pas conforme à ce parti pris d'urbanisme.</i> »</p> <p>- les demandes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Phasage de l'aménagement du Bout du Monde : elle demande que celui figurant dans le dossier (construction du pont de franchissement puis de l'accès depuis le boulevard du champ Daguet au nord puis du cœur de secteur) soit respecté tout en rappelant son opposition à la réalisation du franchissement « <i>dans un secteur de grande qualité environnementale</i> » ; • Réalisation des logements : rythme de livraison ne dépassant pas les 100 logements par an ; <p>- Des interrogations nombreuses concernant la gestion de la circulation et le stationnement qui portent sur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les limitations de circulation sur la route du Bout du Monde • Les équipements dissuasifs nécessaires pour rendre effectif les limitations de circulation ou en apaiser d'autres (quartier et franchissement). Des inquiétudes sur la gestion de la circulation dans la rue Nobel sont en particulier énoncées. • Les parkings et les espaces communs prévus pour les habitants des futurs immeubles. <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.2 « <i>Les hauteurs des constructions</i> » : « <i>La morphologie en dôme du site du Bout du Monde a été mise en avant pour maintenir les vues longues sur le grand paysage. La logique d'implantation des collectifs en point bas a été privilégiée pour cette raison. Cependant le parc central étant aussi une composante majeure du plan de composition, celui-ci doit être accessible au plus grand nombre d'utilisateurs, en particulier aux occupants des logements collectifs, qui contrairement aux lots individuels ne disposent pas d'espaces extérieurs privatifs. La disposition de quelques collectifs aux abords du parc a donc été retenue afin que les habitants puissent en profiter aisément. De plus cette implantation permet de panacher les différentes typologies de logements sur les différents secteurs. Un travail sur les implantations et les épannelages sera produit afin de s'assurer du maintien des vues sur le paysage environnant à partir du point haut</i></p>

**ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35**

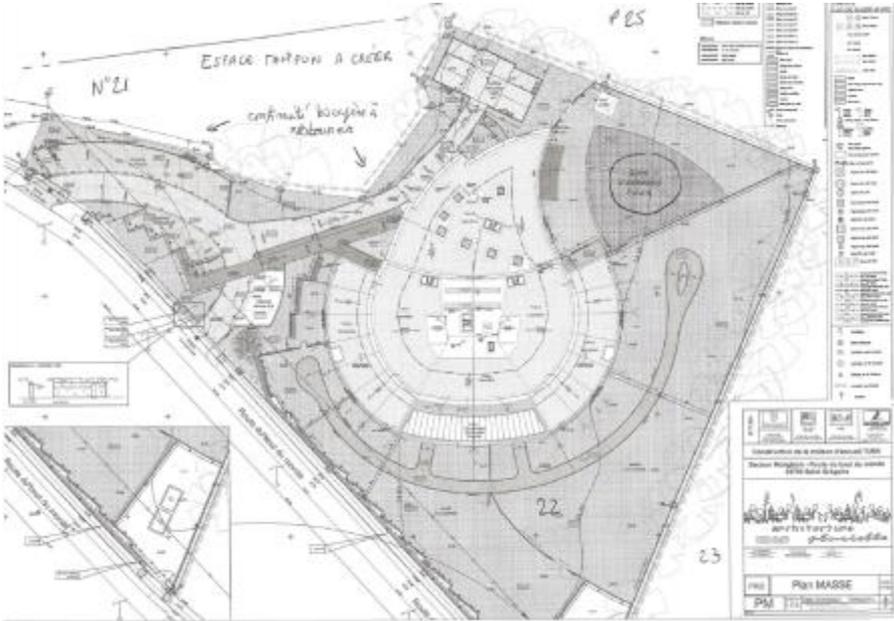
		<p>du site dans un gabarit maximal de R+2.»</p> <p>2.1.3 : « Les circulations, les modes doux et les transports en commun » : « Sur le secteur Bout du Monde, le bouclage des voies de circulation est prévu. Le tracé sera conforté dans le cadre des études du dossier de réalisation et en particulier fonction de la finalisation des voiries du Champ Daguet. Les voies de circulation seront aménagées afin de réduire la vitesse de circulation des véhicules. A ce stade, ces aménagements spécifiques ainsi que les tracés précis ne sont pas encore arrêtés et le seront au cours des études du dossier de réalisation. Les entrées des hameaux et les croisements entre les voies de circulation et les cheminements seront particulièrement étudiés afin de privilégier les mobilités douces et assurer la sécurité des usagers. »</p> <p>2.3.3.2 : « Recherche d'évitement de l'impact du projet sur l'environnement, secteur du franchissement » : « La commune a étudié la possibilité de mettre en place une nouvelle voie d'accès franchissant le canal d'Ille-et-Rance à usage de desserte du quartier du Bout du Monde. Les résultats des modélisations futures incluant un franchissement du canal d'Ille-et-Rance reliant le secteur du Bout du Monde au sud de la boucle du canal ont conclu que l'ouvrage était nécessaire pour réduire l'impact de l'urbanisation du Bout du Monde sur le centre-ville et garantir une qualité de vie élevée aux habitants de la ville. Cette voie de desserte permettra de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Désengorger le trafic routier du centre-ville en offrant une alternative aux habitants du Bout du Monde au passage par le centre-ville, • Etablir un lien inter-quartiers entre le Bout du Monde actuellement enclavé dans la boucle du canal, et le quartier de Maison-Blanche où les habitants sont aujourd'hui contraints de transiter par le centre-ville pour rejoindre les équipements publics de Champ-Daguet et le futur équipement du Bout du Monde (salle de sport de la Ricoquais, groupe scolaire Jean Paul II, école Notre-Dame, piscine, ...), • Créer une alternative aux modes de transports véhiculés individuels par le développement d'une voie liée aux modes de déplacement doux et par l'étude d'un passage pour les transports en commun. » <p>3.1.1 : extraits de la réponse à une question de la commissaire enquêtrice : - « Concernant le Bout du Monde : le planning envisagé devrait permettre la livraison annuelle d'environ 70 logements à compter de 2023, puis 110 logements en moyenne par an les années suivantes. » -« La réalisation du franchissement se fera en 1ère phase de travaux afin de créer un passage vers le site du Bout du Monde et rendre ainsi ce site accessible aux engins de chantier. Cela permettra de limiter l'impact sonore, routier, visuel envers les habitants du centre-ville, mais aussi de la ZAC du Champ Daguet et préservera la sécurité des nombreux enfants et jeunes qui y fréquentent les équipements sportifs et établissements scolaires à proximité immédiate. En effet, les deux projets (Forge et Bout du Monde) ont, pour respecter les objectifs du PLH et de la loi SRU, un calendrier de démarrage simultané. Concentrer en cœur de ville le passage des engins nécessaires à la réalisation de ces deux chantiers d'envergure n'est donc pas possible. En outre, le phasage des travaux de La Forge prévoit la réalisation simultanée du bâtiment A (nord-ouest du secteur) et du nouvel équipement culturel (nord-est du secteur au croisement des rues de l'Eglise et de Duchesse Anne), ce qui impactera les conditions de circulation sur ce site. A moyen terme, c'est-à-dire lorsque La Forge sera terminée (horizon 5 ans), environ 120 logements seront occupés et le centre commercial en activité complète. Le trafic incessant d'engins lourds pourrait remettre en cause l'apaisement et la sécurisation de la circulation envisagés sur ce site, qui malgré l'afflux de nouveaux habitants ainsi généré, est un des objectifs du projet d'aménagement retenu. Ainsi, il n'est pas prévu de faire passer des engins à cet endroit. Pour ce qui relève d'un éventuel accès par le nord, les voies existantes aujourd'hui passent entre des établissements scolaires et des plateaux sportifs fréquentés par plus de 1000 jeunes. Le passage continu pendant 15 ans d'engins de chantier est incompatible avec la sécurité qui leur est due. C'est pourquoi nous confirmons que la réalisation d'un franchissement, telle que prévue en premier, est un impératif pour démarrer les travaux et garantir le respect des obligations légales qui s'imposent à la commune (PLH / SRU).»</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : pas de remarques spécifiques au-delà du fait que la place de la rue Nobel dans le schéma de circulation future n'est pas évoquée dans le mémoire en réponse. Le sujet de la circulation sera pris en compte dans l'analyse par thèmes.</p>
<p>10/12/2020 RN27 Claude ERB</p>	<p>2.1.1 + 2.2.2</p>	<p>L'observation concerne les abords de l'établissement TUBA dans la partie Bout du Monde de la ZAC. La demande suivante est faite :</p> <p>« Un espace sur la parcelle 22 dont la configuration se prête à l'aménagement d'un jardin permettrait de constituer un espace tampon avec la ZAC. Les représentants de l'association TUBA souhaitent pouvoir en disposer sous une forme juridique à convenir. Sont envisageables dans ce cadre: la restauration de la continuité bocagère par la plantation des chênes manquant,</p>

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p>apportant un rafraîchissement sur cette zone du bâtiment en été, et régulant les niveaux d'humidité, sécurisation des accès (pas de clôture à ce jour), plantations arbustive. Le renforcement des haies bocagères est aussi une chose importante et prioritaire pour l'association qui souhaite préserver les résidents des nuisances sonores et des impacts de la future zone ».</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.1.1 « plan de composition » : « A ce stade des études, le plan de composition de l'ensemble de la ZAC est un plan d'intention qui sera affiné au stade des études de réalisation dans le respect des orientations d'aménagement. Dans ce cadre les remarques apportées sur la possibilité de créer un espace tampon en frontière ouest de l'établissement Tuba seront prises en compte. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : l'observation faite relève majoritairement de détails d'aménagements qui sortent du cadre de la présente enquête. Pas d'éléments en lien avec l'observation trouvée dans le §2.2.2 donné en référence.</p>
10/12/2020 RN28 Joël BLUTEAU	2.1.3	<p>L'observation porte sur la voie principale de la ZAC du bout du monde : pièce 3, figure 11.</p> <p>« Le choix actuel qui prévoit 1 seule entrée/sortie pour la "voie principale" pour cette nouvelle zone (Bd Surcouf) impactera fortement LA seule partie sud/Saudrais de la zone du Champ Daguet et donc les flux vers le rondpoint "carré" pour rejoindre le centre, les écoles ou la D29. Il semblerait beaucoup plus équilibré d'ajouter une connexion avec le Bd du Champ Daguet et donc de permettre un double flux pour cette nouvelle zone : entrée/sortie avec Bd Surcouf et Bd Champ Daguet. En effet, les flux majeurs devant sans doute se diriger principalement vers les écoles, le Spadium, ou la D29, le choix actuel ne semble pas cohérent. »</p> <p>La suite de l'observation suggère que le schéma d'aménagement de la circulation retenu dans le projet favorise les habitants de la partie nord du Champ Daguet.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.1.3 : « Les circulations, les modes doux et les transports en commun » : « Sur le secteur Bout du Monde, le bouclage des voies de circulation est prévu. Le tracé sera conforté dans le cadre des études du dossier de réalisation et en particulier fonction de la finalisation des voiries du Champ Daguet. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le sujet évoqué ne trouve pas directement de réponse dans les éléments fournis dans le §2.1.3. le sujet de la circulation sera intégré dans l'analyse par thèmes.</p>
10/12/2020 RN29 Anonyme	2.1.3	<p>L'observation est faite en suite de celle de l'association « Bien vivre au Champ Daguet ». Elle attire l'attention sur la représentativité de cette association qu'elle indique plutôt limitée aux habitants de la partie nord du secteur. Elle précise :</p> <p>« La voie principale d'accès au Bout du Monde qui est prévue de passer uniquement par le boulevard Surcouf (ce qui par conséquent amène tous les flux directs vers le centre-ville qu'on voudrait désengorger) pénalise ainsi surtout les habitants du Champ Daguet sud et tous les enfants de ce quartier qui traversent cette route (où les voitures roulent déjà vite malgré quelques mesures prises pour essayer de les ralentir) pour se rendre à l'école Notre Dame, au collège et au Spadium. »</p> <p>Et conclut en indiquant que : « Cette question créant déjà des désaccords entre les habitants des différents quartiers, il paraît difficile de conclure rapidement à l'intérêt public majeur de ce projet. L'organisation d'une réunion publique pour débattre du projet serait la bienvenue. »</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.1.3 : « Les circulations, les modes doux et les transports en commun » : « Sur le secteur Bout du Monde, le bouclage des voies de circulation est prévu. Le tracé sera conforté dans le cadre des études du dossier de réalisation et en particulier fonction de la finalisation des voiries du Champ Daguet. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le sujet évoqué ne trouve pas directement de réponse dans les éléments fournis dans le §2.1.3. le sujet de la circulation sera intégré dans l'analyse par thèmes.</p>
10/12/2020 RN30 Nathalie ROUSSEL	2.3.1 à 2.3.3	<p>Par son observation la personne loue le cadre de vie actuel à Saint-Grégoire et manifeste son opposition à la réalisation du franchissement.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : 2.3.2 : «La connexion vers le sud avec le franchissement permet de répondre à la problématique de flux. » 2.3.3.2 : Les résultats des modélisations futures incluant un franchissement du canal d'Ille-et-Rance reliant le secteur du Bout du Monde au sud de la boucle du canal ont conclu que l'ouvrage était nécessaire pour réduire l'impact de l'urbanisation du Bout du Monde sur le centre-ville et</p>

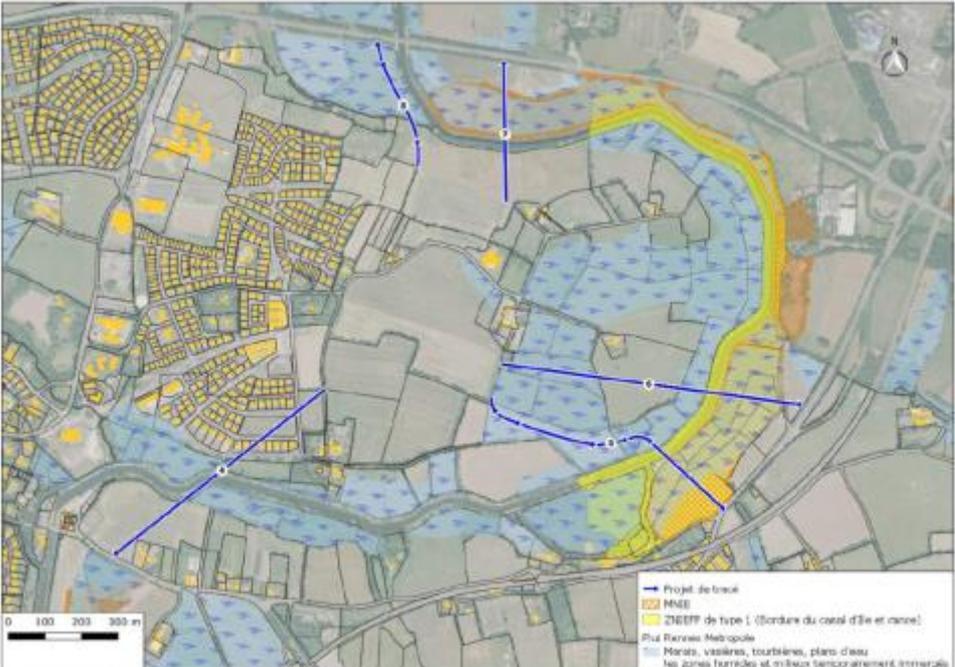
ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p>garantir une qualité de vie élevée aux habitants de la ville. Cette voie de desserte permettra de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Désengorger le trafic routier du centre-ville en offrant une alternative aux habitants du Bout du Monde au passage par le centre-ville, -Etablir un lien inter-quartiers entre le Bout du Monde actuellement enclavé dans la boucle du canal, et le quartier de Maison-Blanche où les habitants sont aujourd’hui contraints de transiter par le centre-ville pour rejoindre les équipements publics de Champ-Daguet et le futur équipement du Bout du Monde (salle de sport de la Ricoquais, groupe scolaire Jean Paul II, école Notre-Dame, piscine, ...), <p>Créer une alternative aux modes de transports véhiculés individuels par le développement d’une voie liée aux modes de déplacement doux et par l’étude d’un passage pour les transports en commun.</p>
<p>10/12/2020 RN31 Anonyme</p>	<p>2.3.1 à 2.3.3 + 2.2.1 à 2.2.3</p>	<p>Le déposant s’associe aux observations déposées par Bretagne Vivante (RN19) et exprime son attachement au secteur du Bout du monde tel qu’il lui apparaît actuellement : « <i>Tout l’intérêt est qu’il n’y a RIEN à voir ni à faire au Bout du Monde</i> » et manifeste ses craintes sur les conséquences de l’urbanisation de la zone sur un espace naturel jusqu’ici préservé.</p> <p>mémoire en réponse pas d’éléments spécifiques à extraire.</p>
<p>11/12/2020 RN32 2 PJ PJ1 (5p.) PJ2 (1p.) Association des résidents Melliers, de la Forge et du Centre</p>	<p>2.1.1. + 2.1.2 + 2.1.3</p>	<p>Dans son premier document l’association fait des remarques et formule des demandes sur les aménagements prévus pour le secteur de La Forge. Elles sont détaillées dans le document.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de consolidation des « <i>pourcentages de type de logements prévus dans le cadre des orientations de mixité sociale comme décrit dans le PLUi</i> » (chiffres cités) • Demande de la fourniture d’ « <i>une maquette volumétrique du projet, afin de faciliter la compréhension de l’insertion dans le site</i> » • Demande de réduction à R+3 de la hauteur des bâtiments « <i>au niveau de l’ilot est le long du parking de 42 places côté accès rue des Melliers</i> » • Demande d’un accès au parking en sous-sol par la Duchesse Anne permettrait de soulager le carrefour d’accès aux MELLIERES et une seule entrée au parking par la Duchesse Anne serait à privilégier pour éviter tout conflit de flux avec les MELLIERES et BLAVET.  <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.2 « <i>les hauteurs des constructions</i> » : « <i>Sur le secteur du centre-ville, le principe de construction en terrasse développé dans la proposition d’aménagement permet d’offrir des espaces extérieurs généreux au plus grand nombre. Le plan de composition proposé indique ces intentions. L’épannelage sera ajusté pour éloigner les points les plus hauts des immeubles existants rue Anne de Bretagne ou à l’est entre la rue de l’Eglise et la rue du Blavet. Les terrasses proposées sur les constructions recevront à la fois des espaces pour les usages privés mais également pour des plantations.</i> »</p> <p>2.1.3 : « <i>Les circulations, les modes doux et les transports en commun</i> » : « <i>Sur le secteur Centre-ville, le maillage des continuités douces est renforcé et favorise les cheminements à travers les ilots. De plus la restructuration de La Forge permet le développement d’une grande esplanade piétonne. Des dispositifs seront mis en place aux abords de La Forge afin de dissuader l’utilisation d’itinéraires de dégagement par les rues des Melliers et du Pressoir-Godier. Ces équipements seront de type chicanes, réducteurs de voirie ou encore des passages de politesse...autant d’éléments qui contraindront les trajets.</i> »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le mémoire ne fournit pas de réponse à la question posée sur les pourcentages de type de logements prévus</p>
<p>11/12/2020 RN 33 4 PJ dont 1 de 2</p>	<p>2.1.1 + 2.1.3</p>	<p>Les pièces jointes à l’observation complètent et précisent l’observation RN27. Il s’agit d’un retour du Conseil d’administration du 9 novembre 2020 qui fait part des observations suivantes concernant le projet :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) L’aménagement d’un espace tampon à l’ouest de l’établissement qui sera mitoyen de la ZAC du Champ Daguet. Un espace sur la parcelle 22 dont la configuration se prête à l’aménagement d’un jardin permettrait de constituer un espace tampon avec la ZAC

<p>pages et 3 identiques d'1 page Claude ERB Vice-président de l'association TUBA</p>		<p>2) Les mobilités et les parkings à améliorer. Plusieurs pistes sont à étudier et à combiner: dans l'immédiat, extension des capacités en parking vert et végétalisé pour voitures et vélos sur le site, dans l'avenir, amélioration des dessertes TC et des pistes vélos, parkings relais sur la ZAC...</p> <p>3) Liaisons douces. L'aménagement de la ZAC doit s'accompagner de l'aménagement de liaisons douces accessibles aux personnes handicapées en toute sécurité. Et du schéma ci-dessous qui illustre les demandes</p> 
<p>11/12/2020 RN34 2 PJ de même contenu (4p chacune) ADMR-TUBA Claude ERB vice-président et Michel LALANNE, président</p>	<p>2.1.1 + + 2.1.2. + 2.1.3 + 2.2.2</p>	<p>L'association indique : « A la lecture du dossier, les impacts du projet sur la vocation et le fonctionnement de notre établissement n'ont pas été, ou très insuffisamment, pris en compte et nécessitent quelques inflexions... qui ne bouleversent pas l'équilibre global du projet dans le secteur »</p> <p>L'association expose dans son document et met en exergue les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'étude d'impact est difficile à appréhender ; • L'établissement TUBA a un statut particulier (classement de la parcelle 1AUG au PLU) correspondant au type de public qu'il accueille ; • Une extension du bâtiment actuel est prévue. <p>L'association indique : « La plupart des personnes accueillies sont sensibles aux bruits, aux mouvements imprévus et à la proximité des regards. De ce fait, il est indispensable de disposer d'espaces tampons suffisants pour garantir les protections nécessaires à ces personnes très vulnérables. A l'ouest comme au nord du bâtiment, des marges suffisantes entre les constructions programmées devraient être prescrites. Or, aucun élément du dossier ne le laisse envisager. Au contraire, les quelques éléments précis du dossier (Plan de composition p.19-8/501 ; figure 37 p. 61/501 ; figure p. 70/501, figure 45 p.77/501) laissent supposer des constructions importantes, voire très importantes, sur les parcelles de la ZAC bordant la Maison TUBA sur parcelle N°22 : N°21 à l'ouest, N°7 et N°25 au nord. Alors que d'autres indications pp. 70/501, 456/501 et 457/501, sont partagées, avec une concentration des logements collectifs en limite Est de la parcelle 7, tandis qu'aucune construction ne semble prévue sur la parcelle N°25. »</p> <p>En conséquence l'association détaille dans son document les observations et demandes résumées ici :</p> <ul style="list-style-type: none"> • demande de création d'un jardin sur la parcelle 21 qui permettrait de constituer un espace tampon avec la ZAC, « restauration de la continuité bocagère par la plantation des chênes manquants apportant un rafraîchissement sur cette zone du bâtiment en été, et régulant les

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p><i>niveaux d'humidité » et « sécurisation des accès avec des parkings adaptés à revêtements perméables et des plantations arbustives ».</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • les constructions prévues sur la parcelle n°25 entre le hameau de Mongizon et la maison TUBA au sud constituent une incohérence au plan urbanistique et paysager et auraient des conséquences sur le fonctionnement de la Maison TUBA : <i>« L'urbanisation dense de la parcelle N°25, comme celle de la frange à l'ouest de la parcelle 7, par des collectifs de type R+ 3, condamnerait l'extension prévue au nord de la Maison TUBA dite 3ème aile (voir Plan Masse). En l'absence de marges de recul suffisantes, il serait aussi nécessaire de protéger les aires de jeux des vues plongeantes sur le site sans compter d'autres nuisances possibles. »</i> • les infrastructures de stationnement sont à calibrer pour répondre aux besoins de l'établissement TUBA et des futures constructions dans le secteur. <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p><i>2.1.1 : « Les remarques apportées sur la possibilité de créer un espace tampon en frontière ouest de l'établissement Tuba seront prises en compte. On peut également insister sur la volonté générale du projet qui est bien de conserver autant que possible et renforcer les haies bocagères existantes et végétaliser le secteur Centre-ville en accompagnement des cheminements doux et espaces publics. De ce fait les haies à proximité de l'établissement Tuba seront conservées voire renforcées »</i></p> <p><i>2.1.3 : « L'actuel chemin de Bout du Monde sera intégré dans la trame des chemins doux tout en conservant son usage de distribution des parcelles urbanisées. Ce sera le cas pour la parcelle BE 371 (à l'ouest du hameau des Hayes Besnard), pour le hameau des Hayes Besnard, pour l'établissement TUBA par exemple. Des adaptations seront réalisées lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC multisite pour s'assurer du respect de cet objectif »</i></p> <p>Concernant le groupe TUBA on trouve également mais sans lien direct avec l'observation : 2.2.2 <i>« La parcelle de compensation arrêtée dans le cadre de la ZAC multisite englobe le site compensatoire relatif à l'aménagement du groupe TUBA, situé à proximité immédiate du périmètre de la ZAC multisite. Cette mesure de compensation n'étant pas, à ce jour, effectuée, il a été conclu avec les services de l'Etat que le projet de compensation de la perte de zones humides liée à la réalisation de la ZAC multisite pourrait s'étendre sur l'intégralité de la parcelle. Afin de permettre la compensation de la destruction de zones humides sur le périmètre du projet du groupe TUBA, il est proposé au groupe d'utiliser la parcelle BE68 directement en continuité de la parcelle de compensation BE69 liée à la ZAC multisite. Les paragraphes attenants au point suivant « proposition de nouvelles mesures » permettent de cibler cette parcelle, propriété communale, et sont force de propositions d'aménagements écologiques pouvant compenser la perte de zone humide sur le périmètre de TUBA. A noter que la parcelle BE68 offre une superficie plus grande en matière de compensation que ce qui été proposé dans le dossier d'incidence TUBA (proposition de compensation sur 0,27ha sur la BE69). »</i></p> <p><i>- « Malgré le fait que la parcelle BE68 soit déjà considérée comme humide (cf. état initial), l'inscription de celle-ci dans le mémoire en réponse permettra de sécuriser son devenir. Il n'y aura pas d'opération de génie écologique entreprise, seule une opération de gestion de cette prairie humide sera réalisée pour limiter la propagation naturelle du fourré vers elle. Cette opération de gestion prendra une forme contractuelle entre la commune et un prestataire (association, bureau d'étude, ...) définie en amont des travaux de réalisation de la ZAC. Rappelons que cette prairie humide pourra s'intégrer dans le programme de compensation du groupe TUBA. »</i></p> <p>enfin l'établissement TUBA est aussi évoqué au §2.4.3 : <i>« En phase d'exploitation, des mesures acoustiques au droit des habitations futures (Bout du Monde) et existantes en bordure de projet (Les Fries, Bas Charbonnière, la Saudrais, les Hayes Besnard, Montgizon, le Bas de la Landes, TUBA, ...) seront effectuées afin de déterminer si les mesures d'atténuation du bruit provoqué par l'activité humaine (déplacement en véhicules, ...) sont suffisantes au regard des seuils réglementaires et des modélisations effectuées dans le dossier d'étude d'impact en pièce 5. En cas de résultats démontrant des valeurs sonores élevées, des mesures complémentaires d'atténuation du bruit à la source seront détaillées par le maître d'ouvrage »</i></p>
<p>11/12/2020 RN35 1PJ (3p.) Anonyme</p>	Préambule + 2.1.3 + 2.2 + 2.3.1 à 2.3.3 +	<p>La personne regrette de ne pas avoir bénéficié d'une durée d'enquête plus longue. Elle développe ses observations dans son document joint.</p> <p>Elle indique que la création de logements pour accueillir de nouveaux habitants à saint Grégoire lui paraît être <i>« une raison impérative d'intérêt public majeur du projet de ZAC multi site ».</i></p> <p>Elle soulève ensuite en les argumentant les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La commune a jusqu'à présent <i>« privilégié quasi exclusivement le modèle pavillonnaire »</i> facteur, entre autres <i>« d'étalement urbain et de consommation foncière</i>

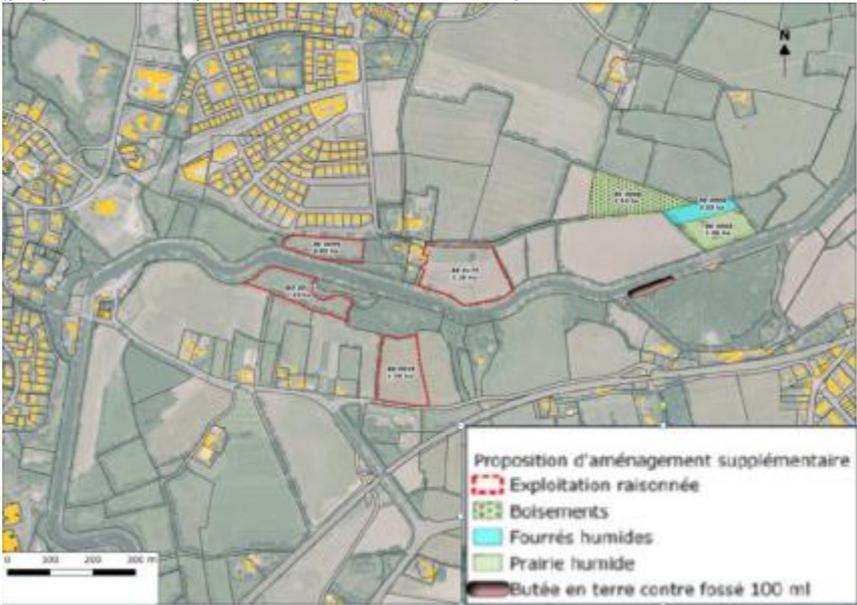
<p>2.4</p>	<p><i>excessive</i> » et « <i>au profit de catégories de population aisées voire très aisées</i> »</p> <ul style="list-style-type: none"> • La commune a également souvent privilégié « le développement urbain favorable aux déplacements motorisés et à contribuer à saturer son réseau de circulation par ses choix d'accueil commerciaux (entreprises à effectif important, centres commerciaux) • « <i>la commune est en retard en matière de logements sociaux</i> » et ses efforts de rattrapage ne semblent pas inspirés par de véritables objectifs de mixité sociale. <p>La personne salue le démarrage du renouvellement urbain au centre-ville regrette que la commune en soit maintenant réduite à développer un nouveau quartier dans le « cul-de-sac de la boucle du canal d'Ille et Rance ». Elle déplore « <i>l'absence de vision moderne et innovante</i> » du nouveau développement urbain envisagé. Elle souhaiterait une ouverture « <i>à des conceptions plus modernes et réellement ambitieuses en matière de respect de l'environnement et de lutte contre le réchauffement du climat</i> ». A son avis c'est là que serait « <i>la vraie raison impérative d'intérêt public majeur</i> ».</p> <p>La personne critique ensuite les options d'aménagement.</p> <p>Au niveau de la circulation automobile, la personne interroge la ville sur la rationalité du schéma de circulation retenu. Pour elle : « la ZAC du Champ Daguet comporte deux boulevards (Surcouf et Champ Daguet) dont la prolongation prévue vers l'est pouvait raisonnablement laisser penser qu'un bouclage entre eux s'effectuerait à terme au sein du futur quartier du Bout du Monde ».</p> <p>La personne s'interroge ensuite sur la réalité des mesures compensatoires proposées et sur leur poids au regard du préjudice créé à l'environnement dans le secteur du franchissement. Elle demande pourquoi d'autres tracés n'ont pas été étudiés : « <i>Quid de solutions de franchissements alternatifs, au sortir de Maison Blanche depuis la Voie de la Liberté ou au nord du site du Bout du Monde (tels que proposés "par principe" dans l'ancienne carte du PADD du PLU de 2015)? Les conditions qui ont conduit à ce choix de départ du franchissement (Les Fries) ne sont pas exposées</i> ».</p> <p>Elle estime au final que « <i>l'intérêt public majeur du projet de ZAC multi-site tel qu'il est envisagé avec le franchissement du canal est contestable et n'est pas justifié</i> »</p> <p>Mémoire en réponse : les paragraphes du mémoire en réponse auxquels la commune fait référence rappellent ou précisent les choix et orientations de la commune pour le développement de la ZAC. Ils traitent :</p> <p>2.1.3 : « <i>Les circulations, les modes doux et les transports en commun</i> »</p> <p>2.2 : « <i>Biodiversité</i> » (Inventaires ; mesures ERC ; suivi du chantier, des mesures compensatoires et leur gestion)</p> <p>2.3.1 à 2.3.3 : Raison impérative d'intérêt public majeur (rappel réglementaire, recherche du lieu d'implantation de la ZAC, recherche d'évitement de l'impact du projet sur l'environnement)</p> <p>2.4 franchissement : ce paragraphe comprend les résultats de l'étude complémentaire menée par la commune sur les tracés alternatifs de franchissement proposés au cours de l'enquête</p> 
------------	---

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p>Source mémoire en réponse p. 28/37</p> <p>Le résultat présenté conduit la commune à conserver comme meilleur tracé le 3bis retenu dans le dossier en précisant que <i>«Ce choix s'inscrit dans une démarche globale d'évitement et de réduction des impacts envers l'environnement (au sens large, en incluant les incidences sociologiques).»</i></p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : différents points de cette observation seront évoqués lors de l'analyse par thèmes.</p>
<p>11/12/2020 RN36 1PJ (3p.) Frédérique et Bernard Pouliquen</p>	<p>2.2. + 2.3.1 à 2.3.3 + 2.4</p>	<p>Les personnes observent que <i>« la période d'enquête publique s'opère dans un temps bref en période de confinement, n'offrant pas ainsi la possibilité d'une large consultation ».</i></p> <p>Leurs observations détaillées dans leur document portent sur le secteur du Bout du Monde et le franchissement du canal. Ils jugent</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que l'emplacement de la partie Bout du Monde de la ZAC est discutable et le franchissement destructeur et inutile. Il estime que si le dimensionnement du projet oblige à construire le franchissement, ce dimensionnement <i>« est totalement déséquilibré en termes de rapport coût avantage ».</i> Ils rappellent que ce franchissement avait déjà été envisagé lors l'urbanisation du Champ Daguet et que sa non réalisation n'a pas créé les embouteillages annoncés. Ils estiment que le trajet résultant n'induirait pas de gain de temps majeur et que la circulation qu'il portera ne sera pas réellement douce et locale puisque qu'elle concernera aussi des bus. • Que le projet porterait atteinte à une zone remarquable par sa situation particulière dans une boucle du canal et les usages qu'elle abrite (lieu de silence et de promenade la richesse de sa faune, zones agricoles actives). • Que la zone de compensation prévue est étriquée (0,7ha pour 42 ha urbanisés) et illusoire (déjà utilisée pour le centre TUBA) • Que le projet porterait atteinte à une zone écologique à préserver (zones de constructions en limite de trames vertes et bleues et à 100m d'une parcelle (1STG) décrite dans le SCoT du Pays de Rennes comme une zone à protéger. • Que les inventaires écologiques réalisés pour l'étude d'impact sont lacunaires et sous-estiment le nombre d'espèces et leur niveau de protection. <p>Ils estiment que le <i>« projet fait montre d'une logique «classique» reposant sur une «consommation» toujours plus importante de terres agricoles, naturelles ou sauvage, contribuant à l'artificialisation croissante débouchant sur des dégâts écologiques toujours plus grands et irréversibles, sur des modèles constants de construction et de transports individuels qui ne sont pas en phase avec les exigences de l'époque qui nécessite une vision disruptive et en accord avec les citoyens, d'un mode d'habitat en développement durable respectueux des équilibres et de la nature. »</i></p> <p>En conclusion, ils s'associent <i>« à l'avis réservé du CNPN sur le projet de lotissement et défavorable sur le projet de franchissement »</i>, et soulignent le caractère insuffisant ou illusoire des remédiations proposées en réponse.</p> <p>Ils souhaitent que soit rendu <i>« un avis défavorable et d'annulation du projet de franchissement et un avis défavorable ou à tout le moins de réduction de superficie du projet de lotissement. »</i></p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.2.1 inventaires <i>« Les méthodologies d'inventaires pour chaque cortège d'espèce ou milieu sont identifiables en annexe 1 de la pièce 10 (inventaires de 2018), en chapitre 7 de la pièce 5 (inventaires de 2012 à 2016) ou bien encore directement dans le corps de texte de la pièce 5 (chapitre de l'état initial) pour certaines thématiques. Les inventaires datant de 2017 (Robinson, sud canal) ont été réalisés avec la même méthodologie que les inventaires datant de 2018.</i></p> <p>...</p> <p><i>A noter que les espèces prises en compte dans le dossier CNPN étant celles dont les habitats de reproduction et de repos sont directement impactés par le projet, les espèces prises en compte en priorité dans les inventaires sont celles nichant (chanteurs ou individus montrant des preuves de nidifications) dans les haies impactées.</i></p> <p><i>Les espèces reproductrices sont essentiellement des passereaux et des pics présents dans les haies très proches ou détruites par le projet d'urbanisation (en particulier sur la zone correspondant à la création de la route d'accès sud). Les rapaces observés sont ici des espèces de passage en chasse sur le site et c'est donc au titre des espaces de repos détruits ou perturbés qu'ils sont pris en compte.</i></p> <p><i>Les espèces d'apparitions rares sur le site et de passage sans pose (par exemple Martin-pêcheur sur le canal ou autres rapaces tels que la Buse variable, le Faucon crécerelle ou les chouettes) ou hivernants de passage, ne sont pas prises en compte dans le dossier CNPN. »</i></p> <p>...</p>

	<p>Concernant les inventaires de 2018, identifiables dans le dossier CNPN, l'étude concerne les terrains (et surtout les haies) directement impactables par le projet d'urbanisation. L'étude correspond à l'observation (et l'écoute) de tous les individus présents sur la zone urbanisable le matin, l'après-midi et au crépuscule/début de nuit (journées du 15 juin et du 23 juillet).</p> <p>A noter que cette période d'inventaire tardive permet de recenser de nombreuses espèces en reproduction (deuxième couvée en cours de nourrissage pour le moins) et de nombreux chants territoriaux indicatifs des nicheurs locaux ont pu être identifiés. Au sujet des amphibiens, des visites nocturnes (et donc une écoute) du site ont été effectuées avec des recherches intensives des larves ou têtards dans les fossés impactés. En juin seules les grenouilles vertes vocalisent (canal). Aucune rainette ou crapauds accoucheurs n'ont été repérés sur le site et les autres espèces (grenouille brunes ou crapauds) ne vocalisent qu'en début de printemps. Il faut souligner que les zones de reproduction impactées sont très limitées (essentiellement un fossé avec triton palmé et grenouille agile et une source avec salamandre).</p> <p>Sur les inventaires également Pour rappel, les inventaires ayant eu lieu sur le périmètre du projet ont été nombreux puisqu'une pression d'inventaires a eu lieu entre 2012 et 2018. Les inventaires de Bretagne Vivante, portant sur un périmètre plus large que celui du projet de ZAC multisite, identifient certaines espèces non mentionnées dans le dossier d'étude d'impact. Parmi ces espèces on note notamment la présence d'espèces d'oiseaux à très fort intérêt patrimonial (comme le Bouvreuil pivoine, la Linotte mélodieuse, ...) ou encore des lépidoptères (papillons).</p> <p>Au sujet des espèces d'oiseaux, qui représentent manifestement un enjeu majeur sur le périmètre de la ZAC et plus largement sur la boucle du canal, les espèces non inventoriées par les bureaux d'étude et identifiées par Bretagne Vivante sont majoritairement associées à des milieux composés de fourrés (zones d'habitats) et de prairies ouvertes (zones de chasses). D'autres espèces sont plutôt inféodées aux milieux arborés (Gobemouche gris, ...). Quelques-unes d'entre elles sont inféodées aux milieux aquatiques (martin-pêcheur). L'inventaire des habitats dans l'étude d'impact relève la quasi-absence de zones de fourrés dans le périmètre de la ZAC, ce qui pourrait expliquer le non-contact avec certaines espèces inventoriées par Bretagne Vivante.</p> <p>Concernant le martin-pêcheur, celui-ci n'a pas été contacté sur le périmètre du site bien que sa présence sur la boucle du canal soit signalée. Au droit du futur pont, les berges sont composées d'engraissements non propices -au contraire des talus en terre- à la nidification du martin-pêcheur. »</p> <p>2.2.2 ERC « Efficacité des mesures :</p> <p>« Zones humides :</p> <p>L'efficacité de la réhabilitation de la parcelle de compensation en zone humide, actuellement majoritairement composée d'une prairie mésophile, a été étudiée au regard de la méthode ONEMA (AFB aujourd'hui). Cette méthode permet de statuer bien plus en profondeur que par l'application de cette méthode, sollicitée par la DDTM en avril 2019, permet aux services de l'Etat de s'assurer à minima de l'équivalence fonctionnelle entre la zone humide détruite et la zone humide compensée. Cette notion n'était autrefois que surfacique, avec la mise en application de la méthode ONEMA elle devient également qualitative. La réalisation de la mesure de compensation s'accompagne de mesures de suivi pour évaluer au cours du temps si cette mesure est un succès ou non. En cas d'échec ou d'efficacité moindre par rapport aux attentes, le suivi permet d'apporter des variantes d'ajustement de gestion (coupe des saules par exemple), ou bien d'envisager auprès des services de l'Etat de nouvelles mesures de compensation. Le choix de la localisation de cette mesure de compensation résulte d'une réflexion autour de la continuité « bleue » formée par la boucle du canal. Bien que localisée sur une parcelle semi naturelle agricole, la formation d'une zone humide sur celle-ci conduira à offrir un continuum humide sur l'intégralité de la boucle du canal. Ce continuum permettra d'éviter l'isolement de populations d'espèce inféodées aux milieux humides comme par exemple les amphibiens. Rappelons que le franchissement a été conçu, à la suite de l'avis du CNPN, de façon à ne pas être un ouvrage de rupture de ce corridor (cf. mémoire en réponse à l'avis du CNPN). Les services de l'Etat (DDTM – service biodiversité) ont notamment souligné l'importante réflexion apportée à ce sujet.</p> <p>A noter qu'une zone humide de bord de cours d'eau regroupe traditionnellement davantage d'espèces et d'individus par espèce qu'une prairie mésophile soumise à une pression agricole.</p> <p>La parcelle de compensation identifiée dans l'étude d'impact est une zone prairiale de fauche sans habitats utilisables pour la reproduction des oiseaux arboricoles (sauf haie marginale). Elle peut donc accueillir de nombreux couples d'espèces liées aux haies après plantations. Ce changement de nature de l'habitat parcellaire va donc permettre d'accueillir de nouvelles espèces de la petite faune et de nouveaux individus pour les espèces déjà présentes sur le site. La parcelle</p>
--	--

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p>de compensation arrêtée dans le cadre de la ZAC multisite englobe le site compensatoire relatif à l'aménagement du groupe TUBA, situé à proximité immédiate du périmètre de la ZAC multisite. Cette mesure de compensation n'étant pas, à ce jour, effectuée, il a été conclu avec les services de l'Etat que le projet de compensation de la perte de zones humides liée à la réalisation de la ZAC multisite pourrait s'étendre sur l'intégralité de la parcelle.</p> <p>Afin de permettre la compensation de la destruction de zones humides sur le périmètre du projet du groupe TUBA, il est proposé au groupe d'utiliser la parcelle BE68 directement en continuité de la parcelle de compensation BE69 liée à la ZAC multisite. Les paragraphes attenants au point suivant « proposition de nouvelles mesures » permettent de cibler cette parcelle, propriété communale, et sont force de propositions d'aménagements écologiques pouvant compenser la perte de zone humide sur le périmètre de TUBA. A noter que la parcelle BE68 offre une superficie plus grande en matière de compensation que ce qui été proposé dans le dossier d'incidence TUBA (proposition de compensation sur 0,27ha sur la BE69). »</p>  <p>Propositions de mesures de compensation supplémentaires (source mémoire en réponse figure 2 p13/37)</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : les paragraphes cités par la commune représentent plus d'une vingtaine des 37 pages du mémoire en réponse. Quelques éléments ont été extraits ci-avant mais plus de détails pourront être trouvés via la lecture du mémoire complet. Des sujets abordés dans l'observation sont intégrés dans l'analyse par thème.</p>
<p>11/12/20 20 RN37 Anonyme</p>	<p>Hors procédure DUP et AE</p>	<p>Le déposant formule des recommandations concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les choix à faire pour permettre une meilleure intégration dans le paysage du pont du franchissement ; - la pertinence du dimensionnement du réseau Gaz compte tenu des objectifs de la RE 2020 ; - la vigilance à avoir sur « le parti pris d'aménagement (clôtures, chromatique...de la limite sud de la partie urbanisée du secteur du Bout du Monde qui sera fortement perceptible depuis le halage » ; - pour le secteur centre-ville « l'élaboration conjointe avec l'UDAP d'un cahier de prescriptions/recommandations architecturales » <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : Les sujets évoqués sortent largement du cadre de la présente enquête au-delà de l'impact du pont sur le paysage.</p>
<p>11/12/20 20 RN38 Consorts Barbier</p>		<p>Le document en PJ qui doit contenir les observations n'est pas joint. Son envoi a été fait ultérieurement et fait l'objet d'une des observations ci-après (RN41).</p>
<p>11/12/20 20 RN39 2 PJ identique</p>	<p>2.3.3.2. + 2.4.</p>	<p>L'observation porte sur des demandes précises d'aménagement de la partie sud du secteur du franchissement identiques à celles figurant dans l'observation RN17.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : voir observation RN17</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le : des éléments de réponse sont fournis pour certains sujets mais l'aménagement du ou des carrefours qui relieront la voie de franchissement</p>

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

<p>s (2p.) Françoise SOUQUET</p>		<p>au réseau viaire existant n'est pas traité. La faisabilité de la voirie de franchissement dépend de la faisabilité de son raccordement sécurisé au réseau viaire existant. La figure ci-dessous extraite du mémoire en réponse le confirme.</p>
<p>11/12/2020 RN40 1PJ (4p.) Agneta FORSLUND</p>	<p>2.1.3 + 2.2 + 2.3 + 2.4</p>	<p>La personne indique : « <i>Ce projet ZAC multi site, et en particulier le projet de franchissement de canal apparaît décalé par rapport aux préoccupations actuelles en termes de climat, d'environnement et de crise sanitaire, et dépassé dans le cadre des politiques climatiques et environnementales européennes et françaises actuelles, notamment celles adoptées ces toutes dernières années.</i> »</p> <p>Dans le document joint, elle fait des observations sur « <i>la dimension du projet par rapport à ces engagements, ainsi que sur l'évaluation d'impact du projet sur le climat et l'absence de mesures de compensation valables.</i> »</p> <p>Son observation 1 porte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sur les prévisions de trafic figurant dans le dossier et sur la déclinaison au niveau des métropoles et des territoires des engagements pris par la France en matière de réduction des Gaz à Effet de Serre (GES). Elle indique notamment : « <i>Les prévisions de trafic du présent projet réalisées en 2017 et qui servent de base à la justification de la nouvelle voie d'accès ainsi que la dimension du pont, ne devraient-elles pas être re-estimées à un horizon post 2030 (en comptant 10 ans de travaux) en prenant explicitement en compte ces nouveaux engagements et objectifs pour 2030 ? Cela semble essentiel pour que le projet de franchissement et le dimensionnement du pont qui impactent une nature jusque-là préservée autour du corridor écologique qui est le canal, soit bien en cohérence avec les orientations nationales et européennes actuelles.</i> » <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.4.2.1 « <i>Modélisation des trafics futurs liés au gabarit de l'ouvrage</i> » (p.30 à 32/27) « <i>Les modélisations d'EGIS sont basées sur un accroissement général du trafic d'1,5% qui correspond à un accroissement à l'échelle du pays. Plusieurs remarques constructives signalent que les calculs de modélisation des trafics routiers futurs (avec et sans pont) réalisés et présents dans le dossier d'étude d'impact ne prendraient pas en compte :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>L'évolution future théorique des modes de transports doux ou en commun contribuant à réduire le trafic routier global,</i> - <i>L'évolution des modes de travail : sur la période de la rédaction de ce rapport, le virus COVID-19 a fait évoluer le monde du travail, notamment avec une augmentation conséquente du télétravail, limitant également les trafics routiers,</i> - <i>Le respect des engagements de la France pour réduire de 40% les émissions de GES à l'horizon 2040 incluant une réduction de 10 à 20% des déplacements par personne et de 30% de part modale de la voiture individuelle d'ici 2030 (à noter que ces engagements n'étaient pas prononcés à l'époque de l'étude EGIS).</i> <p><i>Pour autant, malgré le choix de mettre en avant les moyens de déplacements en commun et les déplacements doux sur la ZAC multisite avec une réelle et importante réflexion sur les liaisons cyclables, et des déplacements en communs, il est difficile de contester la nécessité de mettre en place un franchissement du canal au regard de l'augmentation du trafic motorisé à l'échelle de l'agglomération rennaise qui s'imposera également au secteur du Bout du Monde.»</i></p> <p><i>« Même en réduisant de 30% les prévisions futures d'EGIS, une saturation aura lieu en centre-ville de Saint-Grégoire. Certains axes comme celui du Général de Gaulle seraient moins engorgés que ce que prévoyaient les prévisions d'EGIS, cependant une saturation générale persisterait. Dans le cadre de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC, la commune rééditera les données de modélisation en prenant en compte les objectifs de la France en matière de trafic automobile (-30% du trafic en moyenne).</i></p> <p><i>Cela permettra de mieux prendre en compte les évolutions récentes des modes de vies engendrant une variation dans le nombre de déplacements journaliers par personne. Cette étude identifiera les flux routiers de la commune de manière encore plus précise et permettra d'affiner l'usage de l'ouvrage de franchissement et sa route d'accès à plusieurs horizons en fonction de l'évolution des modes de déplacements (utilisation routière, pour les cycles, à double sens ou voirie unique, ...).</i></p> <p><i>A noter qu'il est actuellement impossible de statuer sur la pérennisation du télétravail et de son impact sur les usages de la voiture. »</i></p>

		<ul style="list-style-type: none"> sur l'utilité publique du projet : « <i>Le tableau Eviter, réduire & compenser (page 445, pièce 5) fait état d'un impact fort de la construction du franchissement du canal sur la biodiversité & milieu et très fort sur les zones humides avec des mesures compensatrices révélant de nombreuses lacunes afin de desservir le Bout du monde (<2000 personnes), le projet insistant sur le fait que la nouvelle voie ne sera pas utilisée comme voie de transit. Dans ce contexte, l'intérêt public majeur (au-delà de ces 2000 personnes) ne réside-t-il pas plutôt dans la préservation du canal, de sa nature environnante et ses services écosystémiques, plutôt que la construction de cette voie d'accès, qui paraît justifiée surtout par la saturation de la circulation autour de Saint-Grégoire et son centre-ville ? Pour désengorger le centre-ville de la circulation automobile il est surtout nécessaire de développer les voies de circulations douces.</i> » <p>Mémoire en réponse : cf. paragraphe 2.1.3</p> <p>Dans son observation 2 elle montre via un calcul détaillé des éléments constitutifs du bilan GES du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> que l'estimation figurant dans l'étude d'impact est minimisée. La dégradation y est estimée infime dans le contexte de Rennes Métropole (pièce 5, p.438). et qu'il en est de même de l'impact du projet sur le réchauffement climatique tel qu'évalué dans la pièce 5 (p.445). En suite de ses évaluations, elle estime que « <i>l'impact sur le «réchauffement climatique» ne peut donc pas être considéré comme nul/négligeable et nécessiterait des mesures d'évitement, ou a minima, compensatoires, mesures qui sont actuellement absentes du projet.</i> » <p>Elle indique également que « <i>l'étude a omis l'impact des émissions de GES induites par les changements d'usage des sols du projet</i> ».</p> <p>Elle conclut cette partie en indiquant : « <i>A défaut de mesures d'évitement et de réduction, il faut donc compter une émission nette de gaz à effet de serre liée au projet de la ZAC à la fois liée au trafic supplémentaire, aux nouveaux logements et surtout les changements d'affectation des sols induits par le choix de localisation du projet. L'impact sur le climat ne peut par conséquent pas être considéré comme nul/négligeable, il devrait donc être réévalué et le projet devrait proposer de vraies mesures d'évitement alternatives, de réduction ou de compensation allant au-delà de la création de la zone humide de 1,71 ha (mesure qui en effet ne permettrait pas même de compenser la perte de stockage de la zone humide et de la prairie supprimées).</i> »</p> <p>Mémoire en réponse : Dans le mémoire en réponse la commune propose un éventail plus large de mesures compensatoires (voir le document pour les détails)</p> <p>Dans son observation 3, elle estime que l'impact du projet sur le milieu humain a été minimisé et énonce pourquoi (pollution et utilisation du franchissement pour le passage des camions lors des travaux en particulier).</p> <p>Elle estime que « <i>Le canal avec son chemin de halage constitue une richesse patrimoniale et écologique pour la commune de Saint-Grégoire qui devrait être préservée pour nos enfants et les générations futures.</i> »</p>
<p>11/12/2020 RN41 1 PJ (3p.) Email Consorts Barbier La Saudrais</p>	<p>2.1.3. + 2.2.2</p>	<p>Suite de l'observation 38 où la PJ était absente. Le document comprend 3 demandes ou suggestions argumentées. Elles portent sur</p> <ul style="list-style-type: none"> assurer la continuité de la continuité de l'ensemble haie et fossé de la trame bocagère au Sud de la zone qui sera construite tel qu'indiqué par l'ellipse E2.

Figure 258 de la pièce 5
(Etude d'impact)



Figure 258 - Préservation et renforcement des champs bocagères dans le cadre du projet
(secteur Boul du Monde)

- suppression des 3 passages matérialisés par les ellipses E1, E2 et E3 positionnés sur nos terrains privés pour lesquels il n'existe ni chemin préexistant ni possibilité et/ou servitude de passage.

Figure 237 de la pièce 5
(Etude d'impact)



- « Le plan des réseaux eaux usées et eaux pluviales de la pièce 5 (Etude d'impact) repris ci-dessous mentionne l'implantation d'une évacuation d'eaux pluviales indiquée par l'ellipse E6 au travers de la parcelle n°164 de la section BE du plan cadastral de Saint Grégoire. Nous nous sommes interrogés sur la nécessité de cette implantation sachant l'existence du réseau (que nous supposons de fossés puisque des haies sont/seront présentes) indiqué par les ellipses E7, E8 et E9. En tout état de cause, si cette implantation s'avère absolument nécessaire, nous aimerions alors que le moment des travaux soit optimisé au regard du calendrier culturel de cette parcelle. »

		 <p>Extrait du plan des réseaux Eaux usées et eaux pluviales de la pièce 5 (Etude d'impact)</p> <p>Remarques de la commissaire enquêteurice : le contenu de l'observation concerne des détails de l'aménagement futur. Il sort du champ de la présente enquête.</p>
<p>11/12/2020 RN42 1 PJ (3p.) Katia FAURE</p>	<p>Préambule + 2.1.3 + 2.3.3.2 + 2.4</p>	<p>Après consultation de l'étude acoustique figurant au dossier, la personne demande quel tracé a été retenu au final pour le franchissement et, si une nouvelle étude d'impact acoustique est prévue au cas où il serait différent de ceux figurant dans le rapport initial. Ce serait le cas pour le 3bis. Proposition d'enrobé phonique de la voie faite pour diminuer l'impact sonore.</p> <p>Concernant le trafic moyen journalier annuel estimé pour la prochaine ZAC, la personne indique reprendre les estimations faites dans l'étude acoustique (800 logements, 5 déplacements journaliers 4000 véhicules/j). Elle demande si une actualisation ne serait pas à faire compte tenu des impacts potentiels de la crise sanitaire sur les habitudes de mobilité de la population (accroissement du télétravail évoqué), de la déclinaison à faire par les collectivités de la politique nationale de réduction de l'émission de Gaz à effet de serre et en étendant le périmètre à la ZAC du Champ Daguet. La personne demande « <i>quelles sont par ailleurs les perspectives de développement des transports en commun et espaces de covoiturage ?</i> »</p> <p>Au niveau du projet de franchissement, concernant le chemin piéton du bas de La Saudrais, la personne relève la rupture de continuité qu'entraînera la route de franchissement (passage piéton évoqué, réduction possible de la vitesse à 30km/h également). Elle demande au-delà :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « <i>la piste piéton-cycle étant dissociée de la chaussée pour véhicule, comment les cyclistes accèdent-ils au pont dans les 2 sens ?</i> » ; • « <i>Quel est l'avis du CNDPN en suite au mémoire en réponse fourni par le bureau d'études ?</i> » <p>Elle demande ensuite, en lien avec un projet de création d'un rond-point et d'un pont rail dans le secteur de Maison Blanche (en bleu dans l'illustration ci-après) si l'hypothèse d'un accès plus direct pour un franchissement 500m plus à l'est (en rouge dans l'illustration ci-après) a été étudiée ?</p>  <p>La personne après consultation de l'arrêté de Rennes Métropole figurant au dossier d'enquête pose les questions suivantes :</p>

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p>« L'arrêté de Rennes Métropole en date du 16/10/2020, signé par Mme Appéré émet un avis favorable mais précise que certains points pourront être consolidés afin de mieux préciser les impacts du projet mais également d'améliorer la performance environnementale globale du projet. Qu'en est-il de la réponse de la commune? Il faut noter par ailleurs que l'arrêté évoque le projet du centre -ville et celui du Bout du Monde, sans faire référence au troisième axe concernant le projet de franchissement du canal. Pourquoi n'est-il pas mentionné alors que le projet se décline sous 3 axes bien distincts au sein de l'enquête publique? Ce projet de franchissement fait-il l'objet d'un autre arrêté? »</p> <p>La personne fait également des remarques sur la nécessité de sécuriser le boulevard Surcouf dans le contexte de son utilisation pour les travaux et de sa configuration. Elle aurait par ailleurs souhaité que la durée de l'enquête soit prolongée et s'enquière des modalités de retour d'information sur les réponses de la commune aux observations de l'enquête publique.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>- « La demande de dérogation « espèces protégées » a été examinée par le CNPN qui a donné un avis consultatif. Cet avis a pour but de relever les sensibilités du projet sur l'environnement et la pertinence des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de l'impact sur les espèces protégées ou leur habitat. Au regard de cet avis, la maîtrise d'ouvrage a formulé le souhait d'y répondre par un mémoire en réponse. Ce mémoire ne fait pas l'objet d'un second passage au CNPN puisque son premier avis est uniquement consultatif. La DDTM a été consultée pour évaluer la pertinence des éléments apportés dans le mémoire en réponse. Cette évaluation a permis d'ajuster ce mémoire pour satisfaire les réserves du CNPN. »</p> <p>-« Le trajet des bus de transport en commun desservira le quartier du Bout du Monde et celui du Centre-ville et permettra au plus grand nombre de l'utiliser. Le tracé sera confirmé en lien avec Rennes Métropole dans la cadre du dossier de réalisation. Une liaison inter-quartier sera également mise en place, elle permettra la connexion entre le Bout du Monde et Maison Blanche. Ce transport en commun utilisera la nouvelle voie d'accès qui sera aussi support des modes actifs. »</p> <p>Remarque de la commissaire enquêtrice : il n'y a pas de réponse pour tout mais certains autres éléments de réponse sont évoqués dans la partie analyse du rapport.</p>
11/12/20 20 RN43 Françoise JANVIER	2.1.3 + 2.3.3.2. + 2.4	<p>La personne s'interroge sur la largeur prévue de la traversée du canal et sur son intégration paysagère, sur la prise en compte des circulations douces et sur le devenir de la route du Bout du Monde.</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : la lecture du mémoire en réponse donne certains éclairages sur ces sujets.</p>
11/12/20 20 RN44 1PJ (1p.) Valérie ONNO	2.1.3. + 2.2 + 2.3 + 2.4	<p>La personne s'inquiète du devenir de l'impact sur les piétons fréquentant le chemin de la Saudrais de la voie de franchissement. Elle indique « <i>Il faut garder ce chemin de campagne intact : il fait partie des poumons de St Grégoire !</i> ».</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : « <i>pour la continuité du chemin de la Saudrais : la future voie d'accès traversant ce chemin, un aménagement permettant la sécurité des promeneurs sera mis en œuvre.</i> »</p>
11/12/20 20 RN45 Anonyme	2.1.3	<p>La personne s'inquiète de l'impact négatif du projet sur le boulevard de La Ricoquais.</p> <p>Mémoire en réponse : le paragraphe 2.1.3 donné en référence traite des sujets de circulation.</p>
11/12/20 20 Frédéric LE MOUNIER RN46	2.1.3	<p>La personne s'inquiète de l'impact négatif du projet (risques et pollution) sur le boulevard de La Ricoquais dans un contexte de limitation de vitesse déjà non respectée (demande pour une réduction à 30km/h et la mise en place de dispositifs de ralentissement).</p> <p>Mémoire en réponse : le paragraphe 2.1.3 donné en référence traite des sujets de circulation.</p>
11/12/20 20 RN47 1 PJ (13p.) Erwan DIVERREZ	Préamb ule + 2.2 + 2.3 + 2.4	<p>La personne demande si l'on ne pourrait pas « <i>rassembler les grégoriens sur un projet à moindre impact environnemental</i> ».</p> <p>Elle critique l'option retenue pour le pont (voie vélos et piétons d'un seul côté obligeant à traverser).</p> <p>Elle demande si le carrefour marqué par ses soins dans l'illustration ci-après sera aménagé.</p>



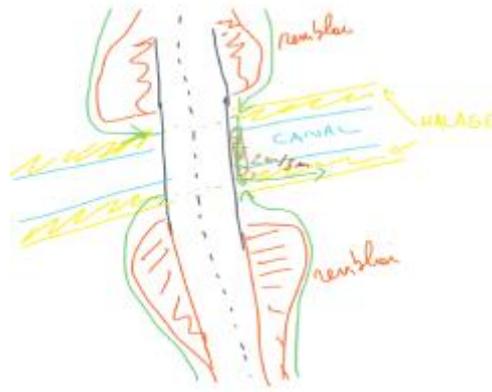
et si le pont existant près du golf sera aménagé avec une voie cyclable de chaque côté. Dans le schéma ci-après il compare les trajets à vélo entre l'arrêt de bus SURCOUF et Maison Blanche dans la situation actuelle (en vert) et projetée (en bleu).



Il estime que « le nouvel accès ne favorisera pas l'accès des vélos entre Maison Blanche et Saint Grégoire (+2carrefours/traversées dangereuses) » ; voir détails dans le corps de l'observation. Il se demande comment les piétons emprunteront le pont pour passer d'une rive à l'autre et craint que ce ne soit via un détour de 400m (voir illustration ci-après)?



Il propose de pallier le problème en ajoutant un pont léger entre les 2 berges.



Extraits du mémoire en réponse :

2.3.3.2.3 « Alternatives aux modes de transports véhiculés individuels »

« L'aménagement de cet ouvrage sera construit de manière à faciliter l'accès au canal par des moyens de déplacements doux piétons, cyclistes, ...). Comme évoqué dans le dossier d'Autorisation environnementale, il sera lié à un important réseau de mode de déplacement doux au sein du secteur du Bout du Monde. De nombreux Grégoriens utilisent le canal pour se rendre à leur lieu de travail à vélo à Rennes. La création de cette nouvelle voie d'accès sera donc très utile à l'encouragement de l'utilisation de ces modes de transports au détriment de l'usage individuel des voitures ou d'autres véhicules motorisés. Au-delà de l'aspect « réduction des GES » favorisée par l'utilisation des transports doux, le pont sera d'intérêt public puisque tout un chacun (piéton, cycle et voiture) pourra l'utiliser. »

2.4.2.2 : « Concernant les modes de déplacements doux, tous les axes de la ZAC (primaires, secondaires, tertiaires) seront adaptés aux déplacements à vélo ou à pieds. Un axe piéton et cycliste sera mis en place au droit du futur pont permettant de le traverser en sécurité. Il offrira une alternative à celui de Robinson plus en aval et sera notamment utilisable pour les cyclistes en provenance de Betton ou de Saint-Grégoire, ou bien de Rennes Est en sens inverse. Le développement de ces axes sécurisés pour les cyclistes et piétons s'inscrit dans la création d'une ZAC moderne qui laisse une place forte à ces modes de déplacements.

Le gabarit de l'ouvrage et la largeur dédiée aux cyclistes et piétons, seront étudiés sur la base de la réédition des données de modélisation du trafic futur, cité précédemment. »

Il propose également de pour pacifier la circulation et favoriser les évolutions de comportement en matière de mobilité de faire un pont à voie unique avec un feu.

La personne pense que le franchissement sera donc utilisé pour du transit. Suite à ses observations de temps parcours, il indique : « La création d'un pont favorisera de façon certaine le transit des non grégoriens à travers Saint-Grégoire et les quartiers nord de rennes (Belangerais/Patton), car le centre ville de Rennes est la voie la plus rapide pour rejoindre les centres d'affaires, écoles, lycées à Beaulieu/Cesson. »

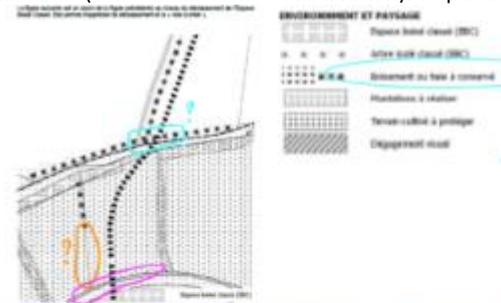
Il pose dans le contexte de l'accès aux transports en commun les questions suivantes :

- « Qu'est-il prévu pour rejoindre la station de métro la plus proche? »
- Est-ce envisageable ...de mettre en place une navette et un parking relais ainsi que des parkings vélos sécurisés. Ceci dans le but d'acheminer les travailleurs aux heures de pointe de Saint Grégoire (embranchement 4 voies, parking des écoles publiques et privées), jusqu'au métro ligne 2 via Silva. »
- Les impacts de la crise sanitaires sur les modes travail (télétravail cité) ne justifieraient-ils pas une réévaluation du trafic automobile ?

Il regrette que certains arbres centenaires aient été abattus et demande que les entreprises s'engagent par contrat à conserver les arbres existants. Pour cela il préconise une consignation des arbres présents. Il illustre son propos par la figure suivante :

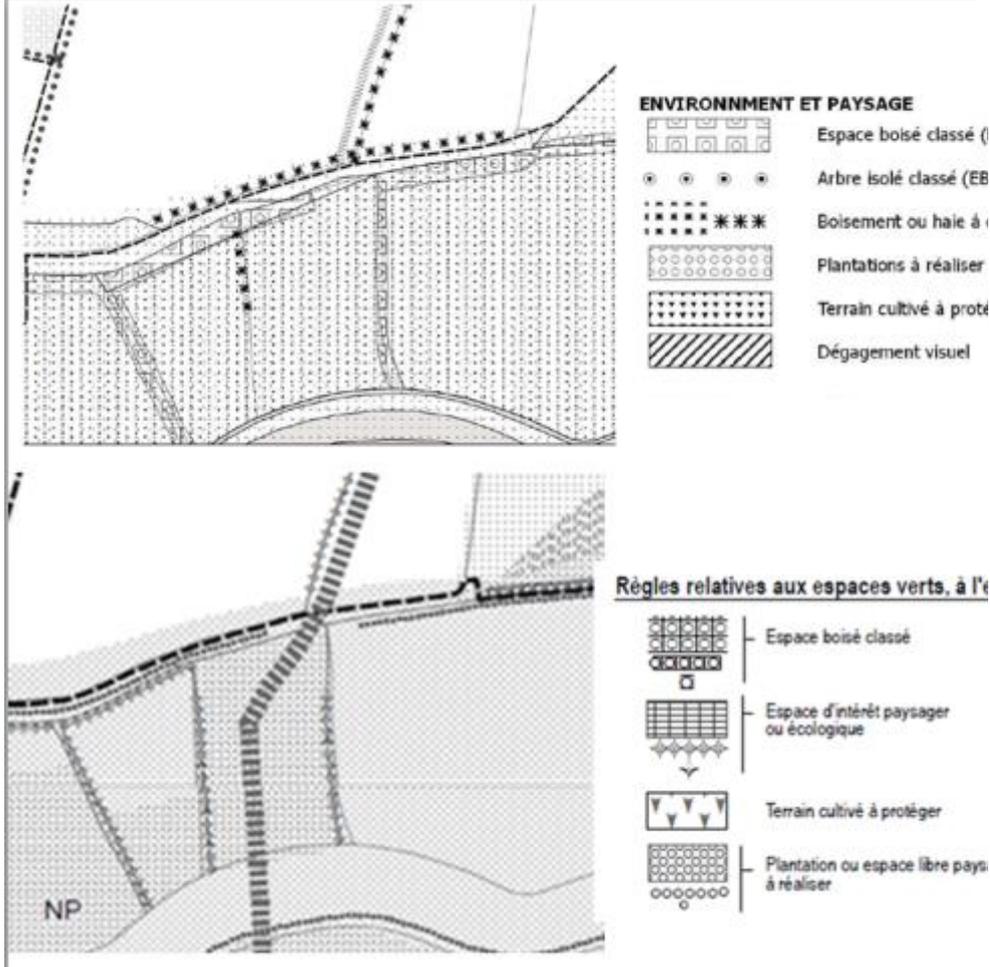


En comparant différentes pièces du dossier, il trouve des incohérences sur l'importance du projet de franchissement sur les boisements existants (voir détails dans l'observation). A partir des



illustrations ci-après annoté par ses soins,

Il indique : « En comparant ces documents administratif, il semble que l'impact sur les arbres soit plus étendu que la seule haie déclassée de la Saudrais. Cela mériterait un inventaire précis et un engagement pour mesurer le réel impact sur le paysage et la biodiversité. »

		 <p>»</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : dans le mémoire en réponse (p11/37) l'impact du franchissement sur les haies est estimé à 27 ml. On ne trouve pas dans le dossier de schéma explicitant cette évaluation ; 3 haies sont potentiellement impactées, dont une au bord de la rive nord du canal qui ne semble pas protégées dans le PLUI. La voie fera environ 10 m de large elle traversera au moins 3 haies</p> <p>Il demande enfin si un plan de reboisement en chênes en centre-ville n'est pas envisageable pour compenser « l'envergure de la ZAC ».</p>
<p>11/12/2020 RN48 Laure GUERIN</p>	<p>2.1.1 + 2.1.2 + 2.1.3</p>	<p>L'observation porte sur le secteur de La Forge. Les demandes qu'elle contient portent</p> <ul style="list-style-type: none"> sur la conservation d'au moins certains des arbres actuels du site et de la borne de la Voie de la Liberté qui est présente rue de La Duchesse Anne ; sur la place des bus dans le projet (réseau, arrêt) ainsi que des vélos ; <p>Le rond-point carré à la place des feux lui paraît susceptible de compliquer la circulation et en particulier celle des bus.</p> <p>L'observation indique également :</p> <ul style="list-style-type: none"> « lorsqu'on voit le projet de La Forge, le couloir en haut de La Forge pour les voitures rue de la Duchesse Anne entre les immeubles actuels et un futur immeuble R+3 semble bien étroit. Pourquoi ne pas espacer plus les immeubles ? Pourquoi mettre la circulation des voitures et des bus juste aux niveaux des habitations où les gens vivent et dorment 24h/24 alors que l'on sait que la pollution aux nanoparticules, nocives pour la santé, vient principalement des voitures. » « Il faut revoir l'emplacement de cet immeuble (immeuble R+3 donnant sur la rue de la Duchesse Anne) en l'éloignant des habitations actuelles (qui auront besoin de voir le ciel), d'inclure le réseau Star et de revoir ce rond-point carré si nécessaire, de faire figurer les emplacements des arrêts de bus (il pleut souvent dans nos régions), des pistes cyclables sur

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

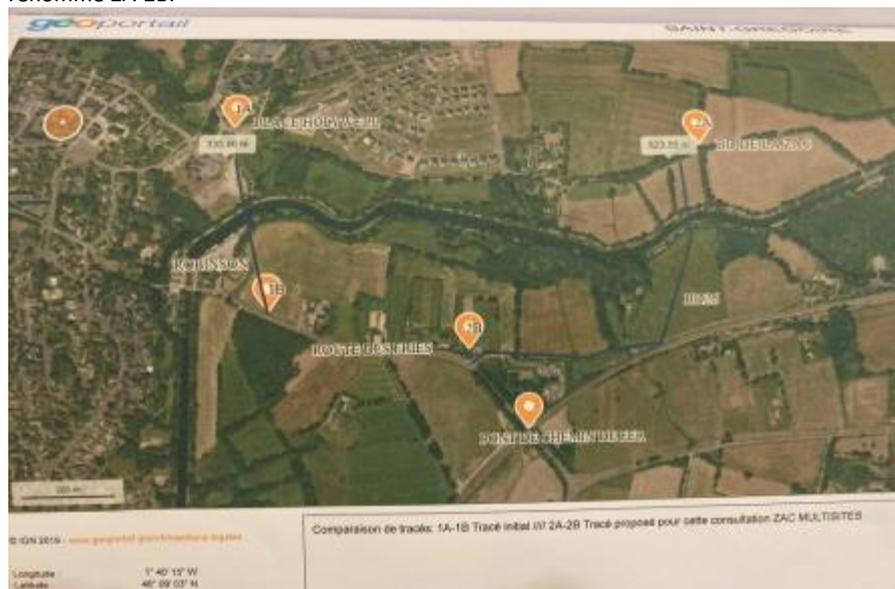
		<p align="center"><i>les plans pour montrer leur prise en compte. »</i></p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.1 : « <i>Plan de composition</i> » : rappels des orientations des aménagements futurs</p> <p>2.1.2 : « <i>hauteur des constructions</i> » : le paragraphe indique «<i>Sur le secteur du centre-ville, le principe de construction en terrasse développé dans la proposition d'aménagement permet d'offrir des espaces extérieurs généreux au plus grand nombre. Le plan de composition proposé indique ces intentions. L'épannelage sera ajusté pour éloigner les points les plus hauts des immeubles existants rue Anne de Bretagne ou à l'est entre la rue de l'Eglise et la rue du Blavet. Les terrasses proposées sur les constructions recevront à la fois des espaces pour les usages privés mais également pour des plantations.</i> »</p> <p>2.1.3 : « <i>Les circulations, les modes doux et les transports en commun</i> » Le paragraphe indique « <i>Le trajet des bus de transport en commun desservira le quartier du Bout du Monde et celui du Centre-ville et permettra au plus grand nombre de l'utiliser. Le tracé sera confirmé en lien avec Rennes Métropole dans la cadre du dossier de réalisation. Une liaison inter-quartier sera également mise en place, elle permettra la connexion entre le Bout du Monde et Maison Blanche. Ce transport en commun utilisera la nouvelle voie d'accès qui sera aussi support des modes actifs</i> »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : la majorité des points évoqués relèvent de détails d'aménagement qui sortent du cadre de la présente enquête. Le sujet de la circulation sera toutefois évoqué dans l'analyse des observations par thèmes.</p>
11/12/2020 RN49 Anonyme	Préambule	<p>La personne indique que « <i>l'information est manifestement insuffisante car plusieurs personnes m'ont indiqué ne pas être informées.</i> »</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : La commune indique que la procédure de publicité a été respectée et renvoie la personne vers le préambule du mémoire en réponse.</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : Le bilan de la publicité faite figure dans le présent rapport d'enquête.</p>
11/12/2020 RN50/RP9 M. et Mme JOUAN et M. HERVE	2.3.3.2 + 2.4.2	<p>Les personnes demandent des précisions sur la connexion de la voie de franchissement avec le réseau existant (déjà saturé) ou sur un autre projet qui serait envisagé.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : les éléments fournis sur le sujet de la voie de franchissement figurant aux paragraphes du mémoire cités en référence, reprennent ceux sur le sujet figurant dans le dossier d'enquête.</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : le mémoire en réponse ne fournit pas d'information sur la connexion de la voie de franchissement avec le réseau existant au-delà de son débouché sur le chemin du bas Charbonnières.</p>
11/12/2020 RN51/RP10 Mme VIDELOUP	2.1.2	<p>La personne habitant la résidence des Romarins, rue de la Duchesse Anne, demande que les nouveaux immeubles qui seront construits dans le secteur de la Forge en vis-à-vis direct soient plus éloignés que ce qui apparaît dans le plan qui figure au dossier (pièce 3, p.9)</p> <p>Extraits du mémoire en réponse : le paragraphe 2.1.2 traite des hauteurs des constructions. Il indique : « <i>Sur le secteur du centre-ville, le principe de construction en terrasse développé dans la proposition d'aménagement permet d'offrir des espaces extérieurs généreux au plus grand nombre. Le plan de composition proposé indique ces intentions. L'épannelage sera ajusté pour éloigner les points les plus hauts des immeubles existants rue Anne de Bretagne ou à l'est entre la rue de l'Eglise et la rue du Blavet. Les terrasses proposées sur les constructions recevront à la fois des espaces pour les usages privés mais également pour des plantations</i> »</p> <p>Remarque de la commissaire enquêtrice : l'observation faite relève de détails d'aménagements qui sortent du cadre de la présente enquête.</p>
11/12/2020 RN52 Jean-Yves TEXIER		<p>Suite à un problème de dépôt de PJ sur le site numérique, l'observation figure de façon complète à la référence RN53</p>
11/12/2020 RN53/RP11 1 PJ (21 pages) Jean-Yves TEXIER	Préambule + 2.2 + 2.4.1	<p>Le déposant fournit des informations sur la création de la ZAC du champ Daguet : délibération municipale du 30 janvier 2001 et un extrait du PLU de l'époque portant indication de l'emplacement prévu alors du franchissement (1A-1B dans la figure ci-dessous extraite de l'observation :</p>

La Grisonnerie Indiqué par erreur « anonyme » lors de la 2^{ème} opération de dépôt



Il indique que ce tracé ne correspond pas à celui présenté comme initial dans la pièce 2 du dossier d'enquête (p.35)

Après avoir donné des informations sur l'approche écologique des paysages, il compare le tracé initial 1A-1B présenté ci-dessus au tracé 3bis retenu dans le projet soumis à enquête qu'il renomme 2A-2B.



Il indique :

« - TRACE: 1A-1B (original) De la place Holywell à la route des Fries: 346 mètres de long.
- TRACE: 2A2B (3 Bis) Du bd de la ZAC à la route des Fries: 835 mètres de long.
Ces deux tracés convergent sur la même route des Fries et la distance entre ces deux points 1B et 2B n'est que de 452 mètres. A noter que ces deux points se situent avant le pont de chemin de fer en allant vers Maison Blanche et Kerfleury.

Le Tracé 1A-1B : En agglomération, il nécessite la construction d'un pont et d'une voirie de 356 mètres de long. Ce tracé présente beaucoup d'avantage, pas d'incidence écologique et coûte beaucoup moins cher. Il évite la circulation par le centre-ville et élimine le transit. Le pont a été programmé sur la ZAC du champ Daguet à l'origine, on peut s'interroger de connaître la destination de son financement...

Le Tracé 2A-2B : Situé hors agglomération, il nécessite la construction d'un long pont et d'une voirie de 835 mètres de long. Ce tracé présente d'énormes contraintes, destruction de milieu d'intérêts écologiques, rupture importante du corridor biologique, placé dans un beau méandre du canal, importants travaux de déblai et remblai de zones humides, de bassins tampons, de mesures compensatoires..., entretien futur..., pour un coût très élevé et probablement avec des dérives financières... On peut s'interroger sur l'orientation du dossier:

- "...le tracé choisi est celui qui traverse la plus faible surface de zone humide et traverse également le moins de surface à enjeux naturels." (Pièce 2, page 41/68)
- On peut douter de la sincérité du tableau 1 (Pièce 2, page 38/68). Tracé 3 bis ayant obtenu la meilleure note de l'objectif atteint et fonctionnalités optimales.

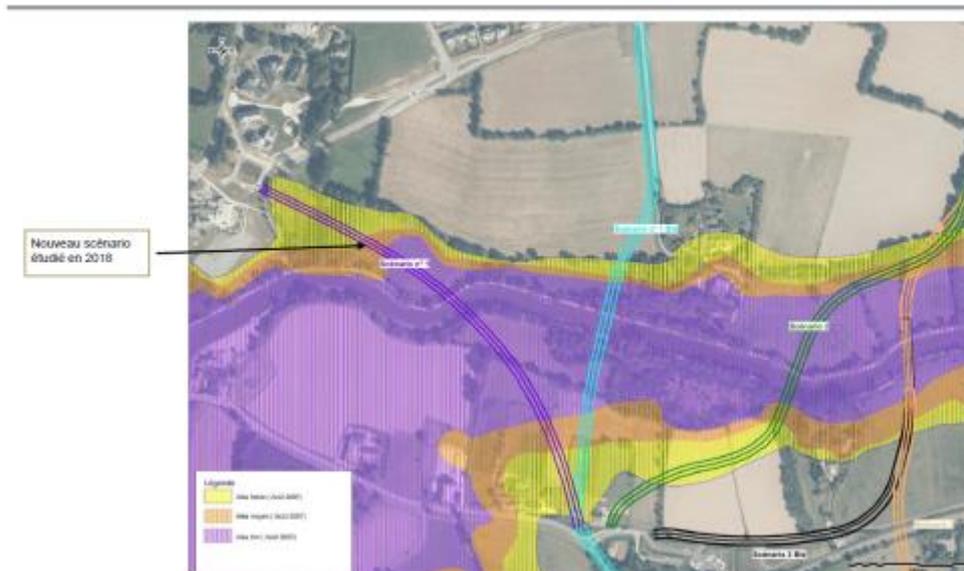
. inviter les habitants de Kerfleury, Maison Blanche, Bas Charbonnière, les Fries à emprunter ce tracé pour se rendre aux écoles, aux centres sportifs, à la piscine me paraît quelque peu déplacé. (Pièce 2, page 30/68). En effet, le trajet le plus court est bien celui qui passe par le 1A-1B (700 mètres en moins...)

Extraits du mémoire en réponse : les scénarios réévalués suite aux observations du public figurent au §2.4.1 du mémoire»

Remarques de la commissaire enquêteur : la remarque du déposant porte sur la figure 18 de la p. 35 de la pièce 2 (« Etude des différents tracés en fonction des enjeux écologiques du territoire »). Le scénario 1 pris en compte y est bien indiqué comme étant celui qui « était initialement prévu lors de la création de la ZAC du Champ Daguet ».

La présentation faite par la commune au public lors de la concertation en 2018 (disponible sur le site web de la commune) introduit différemment ce scénario 1 et les résultats des études 2011 : « Une première étude sur un franchissement réalisée en 2011 avait analysé plusieurs scénarii de tracé, à l'époque un tracé 3bis avait été jugé le plus pertinent. A la demande des riverains, une nouvelle étude a été réalisée en 2018 pour étudier un scénario plus à l'ouest. ». le schéma d'appui est le suivant :

Localisation des scénarios de franchissement



31

Carte des aléas d'inondation (PPRI Bassin rennais)

Il y a apparemment une erreur dans la pièce 2. Au-delà, la commune dans son mémoire en

		<p>réponse n'a pas pris en compte dans son étude complémentaire de tracé le 1A/1B décrit dans l'observation. <i>"Le projet prévoit cependant de renforcer le réseau bocager existant sur environ 4100 ml; il intègre également une mesure compensatoire (parcelle de 4 hectares, actuellement en friche)" (Pièce 2: impact sur environnement, 3.3.1 page 47/68)...»</i></p> <p>Concernant cette parcelle (cadastrée BD26), le déposant qui en est propriétaire s'inscrit en faux sur nombre d'affirmations qui la concerne dans le dossier d'enquête (voir détails dans l'observation).</p> <p>Pièce 5 p.147/501 : La parcelle BD26 est aussi une prairie sèche mais en début d'enfrichement (évolution vers la catégorie Corine Biotope 87.1 « Terrains en friche »)</p> <table border="1" data-bbox="464 577 1433 801"> <tr> <td data-bbox="464 577 1118 680">81.1 « Prairie sèche améliorée » et 38 et 38.1 « Prairie de fauche et pâtures mésophiles » EUNIS E2.61 et EUNIS E2.1 et E2.1</td> <td data-bbox="1118 577 1433 680">Au nord : petites portions d Au sud : 70, 69 et 26 (en</td> </tr> <tr> <td data-bbox="464 680 1118 801">31.8D « Broussailles forestières décidues » ; 84.3 « Petits bois, bosquets » et 31.8112 « Fruticées atlantiques à <i>Prunus spinosa</i> et <i>Rubus fruticosus</i> » EUNIS G5.61 ; G5.2 et EUNIS F3.1112</td> <td data-bbox="1118 680 1433 801">Bois de la paroi</td> </tr> </table> <p>Pièce 5 p. 158/501 « Le bois situé dans la parcelle BD26 (à l'extrême Est de cette parcelle) est une zone de catégories 84.3 « Petits bois, bosquets » et 31.8112 « Fruticées atlantiques à <i>Prunus spinosa</i> et <i>Rubus fruticosus</i> », la zone humide de cette parcelle (initialement en prairie à Jonc diffus) a fait l'objet d'une plantation de jeunes arbres en 2018.»</p> <p>Pièce 5 p.162/501 : comme mentionné précédemment, sur la parcelle BD26, juste au Sud de la ripisylve, une plantation d'arbrisseaux a été mise en place peu de temps après l'inventaire. De ce fait, il n'a pas été revu la <i>Lathyrus nissolia</i>. »</p> <p>Pièce 5 181/501 : inventaires 2017 : « Sur la rive gauche, la parcelle BD26 est parsemée de taupinières, habitat de la Taupe (<i>Talpa europaea</i>). Des excréments de renard roux ont également été identifiés. Les zones de cultures des parcelles 26 et 270 abritent des lapins de garennes (<i>Oryctolagus cuniculus</i>) et des campagnols. »</p> <p>Pièce 5 p.182/501 : Sur la rive gauche (parcelle BD26), l'inventaire réalisé par l'écologue P. Fouillet met en lumière la présence de : Canards colvert (1 couple), Corneille noire (entendue), Coucou gris (1 couple) protégé par l'arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection, Fauvette à tête noire (2 c.) protégée, Gallinule poule d'eau (0,5 c.), Geai des chênes (entendu), Hirondelle rustique (0,5 c.) protégé, Martinet noir (0,5 c.) protégé, Merle noir (1 c.), Pie bavarde (entendue), Grand cormoran (0,5 c.) protégé, Pigeon ramier (1 c.), Pinson des arbres (1 c.) protégé, Pouillot véloce (2 c.) protégé, Troglodyte mignon (1 c.) protégé.</p> <p>Il s'interroge enfin sur plusieurs points dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quel sera le mode d'aménagement : « ZAC concédée à des organismes privés, ZAC en convention avec des opérateurs privés ou des sociétés d'économie mixte ou ZAC en régie communale ? » <p>Extraits du mémoire en réponse (p.35/37) : « Une procédure de consultation en vue de l'attribution d'une concession d'aménagement a été initiée par délibération du CM en date de 14 décembre 2020 pour le secteur Bout du Monde. Pour le secteur de La Forge, le choix du mode de gestion n'a pas encore été arrêté. »</p> <p>Remarques de la commissaire enquêtrice : les éléments ci-dessus fournis par la commune en réponse à une question de la commissaire enquêtrice répondent en partie à la question de l'auteur de l'observation. Les délibérations municipales du 14/12/2020, accessibles via le site internet de la commune (N°V_DEL_2020_098 et 099) ouvrent la voie à une consultation en vue de l'aménagement du secteur du Bout du Monde. Elles en précisent le cadre : « la municipalité envisage que la future zone d'aménagement concertée Multisite soit réalisée pour le secteur du Bout du Monde selon le mode de la concession d'aménagement, en application des dispositions des articles L.300-4 et suivants et R.300-4 et suivants du code de l'urbanisme. Ce mode de réalisation permet à la collectivité de concéder la maîtrise d'ouvrage des travaux et</p>	81.1 « Prairie sèche améliorée » et 38 et 38.1 « Prairie de fauche et pâtures mésophiles » EUNIS E2.61 et EUNIS E2.1 et E2.1	Au nord : petites portions d Au sud : 70, 69 et 26 (en	31.8D « Broussailles forestières décidues » ; 84.3 « Petits bois, bosquets » et 31.8112 « Fruticées atlantiques à <i>Prunus spinosa</i> et <i>Rubus fruticosus</i> » EUNIS G5.61 ; G5.2 et EUNIS F3.1112	Bois de la paroi
81.1 « Prairie sèche améliorée » et 38 et 38.1 « Prairie de fauche et pâtures mésophiles » EUNIS E2.61 et EUNIS E2.1 et E2.1	Au nord : petites portions d Au sud : 70, 69 et 26 (en					
31.8D « Broussailles forestières décidues » ; 84.3 « Petits bois, bosquets » et 31.8112 « Fruticées atlantiques à <i>Prunus spinosa</i> et <i>Rubus fruticosus</i> » EUNIS G5.61 ; G5.2 et EUNIS F3.1112	Bois de la paroi					

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

		<p><i>équipements concourant à l'opération prévus dans la concession, ainsi que la réalisation des études et missions nécessaires à leur exécution. Le mode de la concession garantit en outre à la collectivité la maîtrise et le contrôle de l'opération jusqu'à son terme</i> ». Elles décrivent également les missions de l'aménageur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • « La parcelle référencée BE 0164 au cadastre, ne figure pas dans l'urbanisation de la ZAC du secteur Bout du Monde. Quelle est la volonté de la commune dans la classification future de ce terrain » ? <p>Extraits du mémoire en réponse : « L'étude agricole annexée au mémoire en réponse de la commune indique (p.28/48) : « Le périmètre retenu pour le Bout du Monde est de 43 ha, mais seuls 24 sont dédiés à l'urbanisation. La parcelle BE164 (3,8 ha), incluse dans le périmètre pour permettre à l'origine le passage de la voirie menant vers le franchissement, ne sera pas impactée et sera aussi maintenue en zonage N au PLUi. Le choix du tracé du franchissement et des voiries connexes est ainsi réfléchi pour minimiser le morcellement des parcelles afin de ne pas remettre en cause leur exploitation. »</p> <p>Remarque la commissaire enquêteur : L'auteur de l'observation indique être le propriétaire de la parcelle BD26 sur laquelle la commune projette de faire passer la voirie du franchissement.</p>
<p>11/12/2020 RN54/RP12 Jean BEDOYER E 6 impasse du Vieux Bourg</p>	<p>2.1.1</p>	<p>Le déposant souhaiterait avoir plus de renseignements sur les projets de construction dans son quartier. Il demande que les logements anciens qui font le charme de la ville ne soient pas démolis. Il cite en exemple une maison qui a été détruite près des feux de la Forge, ce qui lui apparaît regrettable au regard de la préservation du patrimoine de la ville.</p> <p>Extraits du mémoire en réponse :</p> <p>2.1.1 « plan de composition » : concernant le secteur centre-ville, les éléments patrimoniaux existants seront pris en compte comme par exemple la Croix du 15^{ème} siècle aux abords de l'église (périmètre de protection apparaissant sur le plan nommé «243500139_AnnexeSUP_autres_plan08_20201127 » du PLUi) ou la Borne de la Voie de la Libération rue de la Duchesse Anne. Les projets grégoriens, en particulier dans le centre-ville, préservent le patrimoine communal. Le PLUi identifie d'ailleurs ces éléments à travers le « ville, préservent le patrimoine communal. Le PLUi identifie d'ailleurs ces éléments à travers le « Patrimoine Bâti d'intérêt Local » et sa classification d'une à trois étoiles.</p> <p>Remarques de la commissaire enquêteur :</p> <p>La protection du patrimoine fait partie des éléments constitutifs de l'environnement du projet de ZAC. Le PLUi contient effectivement, au-delà de l'annexe servitude traitant du périmètre de l'église (monument historique), une liste des bâtiments d'intérêt patrimoniaux inventoriés et ils figurent dans des listes et fiches. Ils sont également marqués sur les plans du règlement graphique par des étoiles. A l'expérience, l'accès à ces informations est très difficile pour le public via le site de Rennes métropole. Le site de la mairie de Saint-Grégoire ne met pas à disposition ces informations pour la commune. A noter que l'étude d'impact du projet ne fait pas référence aux mesures de protection du patrimoine contenues dans la PLUi mais à l'inventaire du patrimoine breton de la DRAC.</p>

6. REPONSES DE LA COMMUNE AUX QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE

6.1 Questions posées dans le PV de synthèse

6.1.1 En compléments des observations du public

- **Q1 : Ensemble de la ZAC : Quelle est la durée totale prévue de réalisation de la ZAC ? Quel est le plan de développement de son aménagement (lots, phasage, calendrier, modes) pour chacun des secteurs ?**

Réponse (mémoire p. 35/37) : La durée totale prévue pour la réalisation de la ZAC Multisite est d'environ 15 ans. Une procédure de consultation en vue de l'attribution d'une concession d'aménagement a été initiée par délibération du CM en date de 14 décembre 2020 pour le secteur Bout du Monde.

- **Pour le secteur de La Forge**, le choix du mode de gestion n'a pas encore été arrêté. Sur ce site particulier, environ 5 ans de travaux sont prévus selon le phasage proposé dans le projet retenu.
- **Pour le reste des ilots du centre-ville**, les travaux d'infrastructure ont été réalisés et figurent dans le programme des équipements publics, chaque îlot fera l'objet d'un phasage propre en fonction d'une temporalité à court (< 2 ans), moyen (2 à 6 ans) et long terme (6 à 15 ans).
- **Concernant le Bout du Monde** : le planning envisagé devrait permettre la livraison annuelle d'environ 70 logements à compter de 2023, puis 110 logements en moyenne par an les années suivantes. Le début des travaux est quant à lui soumis à l'obtention des différentes autorisations objets de la présente enquête (DUP et AE), à la suite des procédures liées à la création de la ZAC, ainsi qu'au calendrier de la future consultation visant à désigner un aménageur pour le secteur Bout du Monde. En tout état de cause, les travaux ne débiteront pas avant 2022.

Remarques de la commissaire enquêtrice : Ces éléments apportent des éléments de réponse au public qui s'était interrogé sur ces sujets. A noter que le conseil municipal a depuis la fin de l'enquête délibéré sur certains sujets et que le dossier mis en ligne dans le cadre de PPVE apporte aussi d'autres éclaircissements

- **Q2 : Un plan des services, des équipements et des principaux commerces de proximité de la commune existants ou en projet pourrait-il être fourni ?**

En réponse un de ville reprenant les principaux services et équipements est fourni en annexe 2 du mémoire en réponse. Le mémoire indique également : « Au centre commercial de La Forge qui y est matérialisé, il convient de rajouter l'existence de commerces au Champ Marqué (secteur Médiathèque) et notamment d'une pharmacie, ainsi que le long de la rue Millon jusqu'à la Poste (fleuriste, poissonnerie, traiteur, épicerie fine, boulangerie) et de la rue de Brocéliande. Sur Maison Blanche, une Boulangerie, un traiteur, un institut de beauté.

Remarques de la commissaire enquêtrice : la question n'était sans doute pas bien rédigée, car l'information donnée se limite à l'existant.

- **Q3 Questions sur le secteur du franchissement :**
 - **Q3a les observations contiennent des propositions de tracés différents de ceux examinés dans le dossier (option envisagée lors de la construction de la ZAC du Champ Daguet, passage plus à l'est, ...), leur analyse est demandée ;**
réponse « La commune a souhaité que soient étudiés avec la même rigueur et la même méthodologie l'ensemble des scénarios pour n'en privilégier aucun à priori. Cette analyse des différents tracés est reprise dans le chapitre 2.4 du présent mémoire. »
Remarques de la commissaire enquêtrice : un tableau d'analyse est bien présenté dans le mémoire en réponse. La méthode d'évaluation et les choix des critères et de leur pondération ne sont pas explicités.
 - **Q3b. Le franchissement est caractérisé comme une voie de « desserte ». Quels seront les quartiers (actuels et ou à développer) concernés ?**
Réponse : « Les quartiers concernés sont Bout du Monde et une partie du Champ Daguet. Des équipements publics de type enfance jeunesse situés à l'est du Bout du Monde pourront aussi concerner des quartiers comme Maison Blanche et Kerfleury. A défaut de franchissement, tel qu'il est envisagé, ces deux quartiers ne peuvent accéder à ce secteur, et ce quel que soit le mode de transport (transport en commun, véhicule léger, mode actif), qu'en passant par le centre-ville. Outre le fait que ce flux est peu compatible avec le projet La Forge, il triplerait a minima le temps de transport nécessaire et découragerait l'utilisation des modes actifs ou du transport en commun au bénéfice de la voiture. »
Remarques de la commissaire enquêtrice : oralement la commune a fait état de la construction éventuelle d'une école sur le site du Verger. Cette information ne se retrouve pas dans le dossier et donc ne ressort pas non plus du mémoire en réponse. Le trafic induit dépend forcément de la nature « des équipements de type enfance jeunesse » qui seraient réalisés. Au-delà la répon
 - **Q3c. Le phasage du projet figurant au dossier prévoit que le franchissement sera construit en premier afin de permettre la desserte des travaux, est-ce confirmé ?**
Réponse : « La réalisation du franchissement se fera en 1ère phase de travaux afin de créer un passage vers le site du Bout du Monde et rendre ainsi ce site accessible aux engins de chantier. Cela permettra de limiter l'impact sonore, routier, visuel envers les habitants du centre-ville, mais aussi de la ZAC du Champ Daguet et préservera la sécurité des nombreux enfants et jeunes qui y fréquentent les équipements sportifs et établissement scolaires à proximité immédiate. En effet, les deux projets (Forge et Bout du Monde) ont, pour respecter les objectifs du PLH et de la loi SRU, un calendrier de démarrage simultané. Concentrer en cœur de ville le passage des engins nécessaires à la réalisation de ces deux chantiers d'envergure n'est donc pas possible. En outre, le phasage des travaux de La Forge prévoit la réalisation simultanée du bâtiment A (nord-ouest du secteur) et du nouvel équipement culturel (nord-est du secteur au croisement des rues de l'Eglise et de Duchesse Anne), ce qui impactera les conditions de circulation sur ce site. A moyen terme, c'est-à-dire lorsque La Forge sera terminée (horizon 5 ans), environ 120 logements seront occupés et le centre commercial en activité complète. Le trafic incessant d'engins lourds pourrait remettre en cause l'apaisement et la sécurisation de la circulation envisagés sur ce site, qui malgré l'afflux de nouveaux habitants ainsi généré, est un des objectifs du projet d'aménagement retenu. Ainsi, il n'est pas prévu de faire passer des engins à cet endroit.

Pour ce qui relève d'un éventuel accès par le nord, les voies existantes aujourd'hui passent entre des établissements scolaires et des plateaux sportifs fréquentés par plus de 1000 jeunes. Le passage continu pendant 15 ans d'engins de chantier est incompatible avec la sécurité qui leur est due. C'est pourquoi nous confirmons que la réalisation d'un franchissement, telle que prévue en premier, est un impératif pour démarrer les travaux et garantir le respect des obligations légales qui s'imposent à la commune (PLH / SRU). »

- **Q3d.** La nécessité du franchissement s'appuie des hypothèses de circulation. Celles-ci apparaissent à la fois anciennes compte tenu de l'évolution des contextes (PDU de Rennes Métropole, crise sanitaires, autres projets d'urbanisation de la commune et des autres voisines) et limitées car effectuées pour l'horizon 2027. Sont-elles actualisables ?

Réponse : *« Il convient d'abord de rappeler que le franchissement est compatible avec le PDU de Rennes Métropole :*

- *Car il s'agit d'un franchissement de desserte de quartier et en aucun cas d'une infrastructure de transit (qui serait incompatible avec les orientations du PDU).*
- *Il vise à favoriser aussi l'utilisation des transports en commun et des vélos et autres modes actifs pour rejoindre rapidement la station de métro ligne B via Maison Blanche (cf. figure 4).*
- *Comme évoqué précédemment, il permettra aussi aux habitants de Kerfleury et Maison Blanche d'accéder plus rapidement au Bout du Monde. Si l'ambition de réduire la part modale des voitures est présente dans le PDU, l'effet conjugué d'un report trop faible et de projets d'urbanisation dans les communes alentour confirme que les flux de circulation continueront à augmenter.*

Pour ce qui relève de l'urbanisation des autres communes et donc des flux, ils sont basés sur des objectifs quantitatifs du PLH qui n'ont pas évolué à la baisse depuis la réalisation de nos études.

Cependant, afin de calibrer un ouvrage (nombre et taille des voies) le plus respectueux du site, une actualisation des flux de circulation sera réalisée. (cf. chapitre 2.4.3.1). »

Remarques de la commissaire enquêtrice : pour le franchissement, la réponse confirme que c'est par lui que démarreront les projets sur la ZAC. Cette réponse fait état du trafic incessant *« du passage continu pendant 15 ans d'engins de chantiers »* et de leur *« passage continu »*.

6.1.2 Concernant la justification des choix

- **Q1.** Quels objectifs prioritaires la commune poursuit-elle en demandant la déclaration d'utilité publique de la ZAC multisite ?

Réponse : *« L'objectif prioritaire est à la fois réglementaire et social. Le respect des obligations légales et réglementaires (loi SRU et PLH) qui s'imposent à la commune nécessite d'avoir la maîtrise foncière des sites de projet.*

Cette maîtrise pourrait nécessiter le recours à la procédure d'expropriation aux fins

d'acquérir l'ensemble du foncier concerné. Cette procédure requiert au préalable l'obtention d'un arrêté préfectoral visant à déclarer d'utilité publique le projet, ainsi que l'édition d'un arrêté de cessibilité visant à déterminer les parcelles et les propriétaires, titulaires de droits réels et autres personnes concernées.

Remarques de la commissaire enquêtrice : Le dossier ne donne pas non plus d'informations sur les expropriations envisagées. Il pourra être difficile d'évaluer leurs impacts sur la propriété privée dans le bilan coûts avantages de l'instruction de la demande de DUP. Le caractère « règlementaire » pour un projet à échéance de 15 ans du PLH sera analysé plus loin.

- **Q2. L'urbanisation de la partie Bout du Monde impacte une importante surface de terres agricoles. Le dossier fait état d'une étude et d'un avis de la CDPENAF les concernant. J'en demande la communication.**

Réponse : Les documents sont fournis en annexe 3 et sont disponibles sur le site de la préfecture.

- **Q3. Les données concernant les besoins en logements de la ville s'appuient sur le PLH de Rennes Métropole pour la période 2015-2020. Ces données peuvent-elles être actualisées : logements construits ou en construction sur la période du PLH (neufs et en renouvellement), rythme annuel de production prévu sur la durée de développement de la ZAC dans son périmètre et en dehors (neuf et renouvellement) ?**

Réponse. « L'actualisation des objectifs PLH relève de la compétence métropolitaine et ils seront donc revus par cette instance. L'avenant que vous trouverez en annexe 4, confirme les objectifs fixés dans le PLH précédent. »

Remarques de la commissaire enquêtrice : l'avenant fourni en appui en annexe 4 indique : « Sur cette troisième et dernière période, l'objectif minimum défini pour la Ville de Saint-Grégoire est de 280 logements livrés entre le 01/01/2021 et le 31/12/2022. Comme il a été acté dans le cadre de la délibération relative au bilan à mi-parcours et aux ajustements du P.L.H. du 19 décembre 2019, cet objectif correspond à l'objectif annuel moyen de livraison défini dans la convention de contractualisation PLH initiale, multipliée par les deux années supplémentaires de mise en œuvre du P.L.H. »

Dans le tableau qui y est annexé les opérations concernées ne sont pas citées

Objectif de production	Livrables 2021 - 2022 (1)	280	140
	En %	100%	
Prospectives des livraisons 2015-2022		1 117	

(1) La déclaration des livraisons de cette nouvelle période biennale se fera, dans la mesure du possible, suivant les règles programmatiques du PLH pour la commune. Si les tables révisées par type de financement ne permettent pas cet équilibre, ou si la contractualisation initiale identifie une programmation particulière liée à un contexte spécifique, la déclaration se fera suivant la réalité opérationnelle de ou des projets en cours, dès lors qu'elle aura fait l'objet d'une validation dans le cadre du conventionnement PLH.

Cet avenant concerne des logements livrés d'ici le 31/12/2022. Il n'intègre donc pas en l'état la livraison de logements issus de la ZAC.

- **Q4. Comment le choix du tracé du franchissement s'inscrit-il dans la trame des infrastructures routières de Rennes Métropole et dans ses perspectives d'évolution ? Pourquoi une desserte en direction de la D29 telle qu'esquissée par le passé n'est-elle plus étudiée ?**

Réponse : S'agissant d'un ouvrage de desserte locale, (à terme, environ ¼ des logements de la commune), le franchissement ne s'inscrit pas dans la trame des infrastructures routières de Rennes Métropole. Il s'inscrit en revanche pleinement dans les objectifs du PDU (respect des différents modes de transport (VL/TC/Actifs) en fonction des parts modales de chacun).

Remarques de la commissaire enquêtrice : la question était de savoir pourquoi une desserte en direction de la RD29 via des rues d'accès existantes n'avait pas été envisagée et pas de créer un nouvel accès à cet RD29.

7 ANALYSES PAR THEMES DES OBSERVATIONS

7.1 Résumé des principaux sujets abordés par le public

Un premier aperçu des sujets évoqués par le public dans ses observations a été donné par la commissaire enquêtrice dans le procès-verbal de synthèse des observations. Il est repris ci-après :

Les observations portent majoritairement des secteurs précis de la ZAC : partie La Forge du centre-ville, Bout du Monde ou franchissement. Une seule observation se rapporte au secteur Centre-ville hors La Forge.

Concernant la partie La Forge du secteur Centre-ville, les préoccupations du public concernent des points des aménagements détaillés prévus tels qu'exposés dans le dossier d'enquête : demandes de révision de la hauteur de certains bâtiments, de conservations d'arbres, de révisions de certains aspects de circulation et de stationnement, etc.

Sur la partie Bout du Monde, certains points abordés concernent également des détails d'aménagement mais les principes généraux sont également interrogés. Le sujet des impacts de la ZAC sur la circulation des quartiers existants et des moyens de les gérer est très souvent évoqué de même que la préservation des cheminements doux ou limités actuels et de leurs usages de loisirs. Ses impacts environnementaux font l'objet d'observations argumentées. Des questions sont posées sur la nécessité de construire autant de logements dans un secteur de la commune jusqu'ici utilisée pour des usages agricoles et de loisirs dans un environnement naturel considéré par certains comme patrimonial.

Le secteur du franchissement suscite plusieurs types d'observations :

- les résidents des habitations situées dans sa zone sud fournissent de façon isolée ou groupée un ensemble de prescriptions destinée à les protéger des impacts visuels et sonores de la nouvelle voie
- D'autres déposant critiquent l'utilité publique du franchissement et/ou le choix qui a été fait de son tracé. Les impacts environnementaux sont jugés trop grands au regard d'un bénéfice pour la circulation que certains estiment non avéré ou mal servi par les choix faits.
- Certains demandent à ce que le franchissement ne se fasse pas, d'autres font des propositions de tracés alternatifs.

Tous secteurs confondus le sujet de la circulation tant des automobiles que des cyclistes et des piétons mobilise beaucoup et divise. Des questions sont également posées l'intégration des choix de la commune dans ceux de Rennes Métropole en particulier dans le domaine des mobilités.

Certaines observations mentionnent un temps d'enquête jugé trop court et la nécessité de nouvelles concertations. Certains déposants, mais également nombre de personnes reçues en entretien, souhaiteraient disposer d'un calendrier actualisé et détaillé de la suite de la définition et du déploiement de la ZAC.

7.2 Détails d'aménagement

24 observations (1, 3, 4, 6, 7, 10, 13, 15, 17, 18, 20, 21, 22, 26, 27, 32, 33, 34, 37, 39, 41, 42, 48, 51) portent au moins partiellement sur des détails d'aménagement de la ZAC. Les points soulevés sont généralement hors du champ de la présente enquête publique. Quand des éléments d'information ont été apportés par la commune dans son mémoire en réponse, ils ont, dans la mesure où il a été possible de les identifier dans ce document, été portés dans le tableau récapitulatif des observations.

Remarques de la commissaire enquêtrice :

Ces observations émanent de résidents des quartiers riverains qui estiment risquer d'être directement impactés par les projets de la commune.

Une part importante du public reçu pendant les permanences est, elle aussi, venue se renseigner sur des aménagements de détail de la ZAC même sans déposer d'observation. La commissaire enquêtrice a aiguillé les personnes qui désiraient discuter de ces sujets vers les services de la commune. Elle a pu observer que les agents et élus se mettaient largement à la disposition du public pour les renseigner.

La présente enquête porte sur la demande de DUP et l'autorisation environnementale. Elle est intervenue à une période où la concertation préalable à la création de la ZAC était achevée depuis 2 ans (décembre 2018) et où la consultation électronique du public sur cette création n'était pas encore lancée, ni même annoncée. Avant le lancement de l'enquête publique le site web de la commune ne fournissait pas de données sur la ZAC actualisées depuis la fin de la concertation. Il n'est pas étonnant dans ce contexte que le public ait tenu à faire entendre ses préoccupations et demandes sans se limiter au strict champ de l'enquête. La commune a ainsi pu en prendre connaissance dans la perspective de la création de la ZAC non encore réalisée lors de la présente enquête.

7.3 Impacts du projet sur l'environnement

28 observations portent entièrement ou en partie sur les impacts environnementaux du projet et sur la façon dont ils sont appréciés et gérés tels que documentés dans le dossier d'enquête. Une observation (12) émane de l'association Bretagne Vivante. D'autres s'y réfèrent.

Les réactions du public portent sur la qualité des inventaires naturalistes et l'impact du projet sur la biodiversité, sur les atteintes du projet sur les haies et boisements et sur les zones humides, sur la mise en œuvre de la séquence ERC. Les sujets de l'impact sur le paysage, le patrimoine ainsi que sur l'artificialisation des terres, les nuisances induites par le projet et la prise en compte du changement climatique sont également évoqués.

A. La qualité des inventaires naturalistes et les atteintes à la biodiversité

• Ce que dit le public

Le public, se référant dans certains cas à l'avis du CNPN, critique les méthodes d'obtention des inventaires naturalistes et en contestent les résultats (2, 12, 25, 36)

Pour l'avifaune, les dates (juin et juillet 2018) de ceux utilisés pour instruire les demandes de dérogation au titre des espèces protégées (juin et juillet 2018) sont jugées trop tardives au regard des périodes de la fin de nidification des oiseaux estimée à fin juin. Ces dates sont également estimées trop tardives pour l'évaluation de la flore (trop tard par exemple pour l'observation d'orchidées sauvage comme celles présentes sur le site voisin de Robinson).

Des insuffisances sont pointées dans les méthodes et protocoles des inventaires de la faune et de la flore. Un manque de rigueur est pointé par Bretagne Vivante. L'absence de signalement des espèces dites « patrimoniales » (estimation faite à partir du degré de rareté de l'espèce et de menace pour elle-même et son habitat).

Il en résulterait une sous-estimation des populations recensées et donc de la richesse de la biodiversité sur les secteurs du Bout du Monde (dont le Verger) et du franchissement. Les impacts du projet en seraient ainsi minimisés. Bretagne Vivante estime qu'« *une expertise plus poussée serait nécessaire pour confirmer ou infirmer la présence des espèces protégées identifiées par l'association* ».

Alors que l'étude d'impact comprend des inventaires faits d'autres années (2012, 2014, 2015 et 2017), le public demande pourquoi seuls ceux de 2018 ont été utilisés pour formuler les demandes de dérogation au titre des espèces protégées.

Ce que répond la commune dans son mémoire en réponse (§2)

« *Les méthodologies d'inventaires pour chaque cortège d'espèce ou milieu sont identifiables en annexe 1 de la pièce 10 (inventaires de 2018), en chapitre 7 de la pièce 5 (inventaires de 2012 à 2016) ou bien encore directement dans le corps de texte de la pièce 5 (chapitre de l'état initial) pour certaines thématiques* ».

« *Concernant les inventaires de 2018, identifiables dans le dossier CNPN, l'étude concerne les terrains (et surtout les haies) directement impactables par le projet d'urbanisation. L'étude correspond à l'observation (et l'écoute) de tous les individus présents sur la zone urbanisable le matin, l'après-midi et au crépuscule/début de nuit (journées du 15 juin et du 23 juillet). A noter que cette période d'inventaire tardive permet de recenser de nombreuses espèces en reproduction (deuxième couvée en cours de nourrissage pour le moins) et de nombreux chants territoriaux indicatifs des nicheurs locaux ont pu être identifiés* »

« Au sujet des amphibiens, des visites nocturnes (et donc une écoute) du site ont été effectuées avec des recherches intensives des larves ou têtards dans les fossés impactés. En juin seules les grenouilles vertes vocalisent (canal). Aucune rainette ou crapauds accoucheurs n'ont été repérés sur le site et les autres espèces (grenouille brunes ou crapauds) ne vocalisent qu'en début de printemps. Il faut souligner que les zones de reproduction impactées sont très limitées (essentiellement un fossé avec triton palmé et grenouille agile et une source avec salamandre). »

« Au sujet des espèces d'oiseaux, qui représentent manifestement un enjeu majeur sur le périmètre de la ZAC et plus largement sur la boucle du canal, les espèces non inventoriées par les bureaux d'étude et identifiées par Bretagne Vivante sont majoritairement associées à des milieux composés de fourrés (zones d'habitats) et de prairies ouvertes (zones de chasses). D'autres espèces sont plutôt inféodées aux milieux arborés (Gobemouche gris, ...). Quelques-unes d'entre elles sont inféodées aux milieux aquatiques (martin-pêcheur). L'inventaire des habitats dans l'étude d'impact relève la quasi-absence de zones de fourrés dans le périmètre de la ZAC, ce qui pourrait expliquer le non-contact avec certaines espèces inventoriées par Bretagne Vivante. »

Remarques de la commissaire enquêtrice :

Les réponses faites par la commune permettent de comprendre les usages qui ont été faits des inventaires. L'explication de pourquoi ceux de 2018 ont été seuls utilisés pour rédiger les demandes de dérogation au titre des espèces protégées est donnée.

Dans l'annexe 1 de la pièce 10 à laquelle la commune fait référence dans son mémoire on peut noter

- que l'étude détaillée d'inventaire pour la partie au nord du canal, réalisée en 2018, s'est déroulée « d'avril à août, y compris visites crépusculaires et nocturnes en juillet » (p.1/35) ;
- que les données sur la parcelle située au sud du canal ont été collectées lors d'une autre étude en 2017.

Les principes généraux des méthodes employées sont décrits. Aucune référence n'est par contre faite à un référentiel de protocole d'inventaire.

Pour ce qui est des dates d'inventaires, l'explication fournie reste superficielle. Le « *guide méthodologique pour les inventaires faunistiques des espèces métropolitaines (volet 2)* » édité par le Muséum National d'Histoire Naturelle préconise d'inventorier les oiseaux nicheurs diurnes (p. 64) aux périodes indiquées par le public : premier passage du 1^{er} avril au 8 mai, second passage du 9 mai au 15 juin.

L'inventaire des oiseaux nicheurs est potentiellement à consolider. Une certaine variabilité interannuelle pourrait ainsi être prise en compte.

B. Haies et autres boisements

Ce que dit le public (2, 16, 47)

- « Les fonctionnalités d'une haie ne sont pas les mêmes en milieu urbain et en milieu bocager. La différence peut entraîner une perte d'habitat pour certaines espèces. » (2)
- Les haies (ou rangées d'arbres) qui vont être impactées par la voirie de franchissement représentent plus des 27 ml régulièrement évoqués dans le dossier : « *il semble que l'impact sur les arbres soit plus étendu que la seule haie déclassée de la Saudrais. Cela mériterait un inventaire précis et un engagement pour mesurer le réel impact sur le paysage et la biodiversité.* » (47). La même observation souligne des incohérences du

dossier sur le sujet en montrant comme exemple la figure ci-dessous où tous les boisements sont « conservés ».



Figure 20 : illustration « espaces verts et bocages » figurant à plusieurs endroits du dossier d'enquête

L'observation 47 attire l'attention sur ce point en proposant des mesures de contrôle du promoteur par contrat.

Remarques de la commissaire enquêtrice :

Tout au long des documents du dossier, il est question de la destruction de 27 ml de haie ou haies...

P.25/501 de l'étude d'impact (pièce 5), il est écrit : « Les 27 ml de haies détruites seront également marqués afin d'éviter toute destruction supplémentaire d'individu arboré. Tous les arbres abattus (27 ml sont concernés) seront prospectés avant l'abattage de façon à valider l'absence de toute espèce. En cas de présence d'individus (chiroptère, avifaune, grand Capricorne), ceux-ci seront capturés et déplacés dans le même type de milieu et à proximité du lieu d'abattage.»

Le mémoire en réponse reprend cette idée : « Les plantations proposées (sur la parcelle compensatoire identifiée dans le dossier et en renforcement des haies du secteur du Bout du Monde) visent à compenser la perte de 27 ml de haie (au niveau du franchissement). D'un point de vue métrique, cette compensation est très élevée (plusieurs centaines de mètres linéaires de haies seront formés en complément des haies existantes). D'un point de vue écologique, bien que

les haies ne soient pas impactées sur le secteur du Bout du Monde... »

La pièce 11 du dossier contient le document qui aurait servi à instruire la mise en compatibilité du PLU de Saint-Grégoire si l'enquête DUP avait eu lieu en 2019. Il y est indiqué (p.19/51) que « *Le projet traverse une haie classée en EBC sur environ 25 mètres linéaires au nord du canal d'Ille-et-Rance.* ». Il est noté p.20/51 : « *Le déclassement partiel de l'EBC à la jonction des parcelles 70, 71 et 164 est nécessaire à la réalisation du projet de franchissement du canal au sud du secteur Bout du Monde. Ce projet a été retenu à la suite de diverses études (circulation, environnementales) et réunions avec les habitants concernés. De plus, cette modification est en accord avec le futur PLUi de Rennes Métropole (déclassement EBC et classement en EIEP). Ainsi, le déclassement d'une portion de cet EBC est proposé.*

En fait c'est sur plusieurs centaines de mètres que la haie qui borde le chemin de la Saudrais a vu son niveau de protection supprimé ou diminué. Au niveau du projet toute protection a disparu et avec elle toute interdiction d'abattage (ce qui était recherché) mais aussi de toute obligation de compensation et la zone concernée ne fait pas 25 ml mais environ 4 fois plus. Or seul le statut d'espace boisé classé empêchait le projet.

A noter que la haie plus au nord qui devra être aussi traversée par la voirie a également vu sa protection annulée à l'endroit du passage projeté. A noter aussi que les boisements en rive ne font l'objet d'aucun classement mais que certains de leurs arbres devront également être abattus.

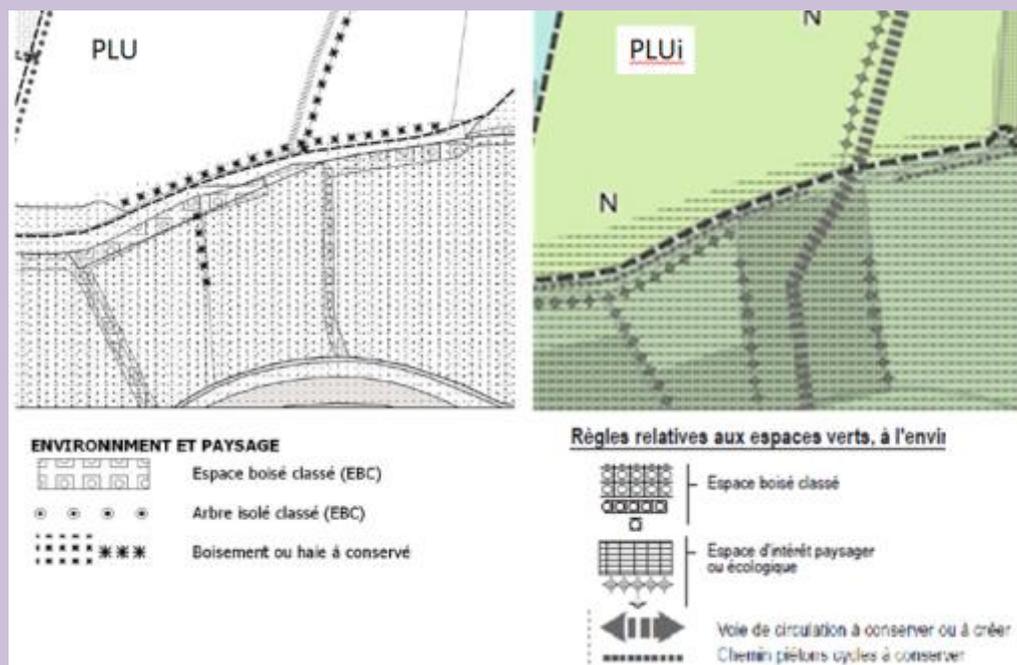


Figure 21 : comparaison dans la zone Canal/chemin de la Saudrais de l'ancien PLU de la commune et du PLUi qui le remplace.

On trouve aussi dans un mémoire en réponse aux avis formulés sur ce projet de mise en compatibilité (p.8/38) un paragraphe intitulé : « *Concernant la destruction de la haie classée sur environ 27 ml et la détérioration des haies adjacentes* ».

Donc les 27 ml ne représentent que la portion de haie qui était anciennement en espace boisé classé et qu'il était demandé de déclasser dans le PLU. La voirie de franchissement traverserait en réalité 4 rangées d'arbres. Compte tenu des évolutions de classement introduites via le PLUi, les destructions occasionnées ne nécessitent même plus de compensation. A noter également que l'interruption du chemin piétonnier de la Saudrais au passage de la voie est actée dans le PLUi.

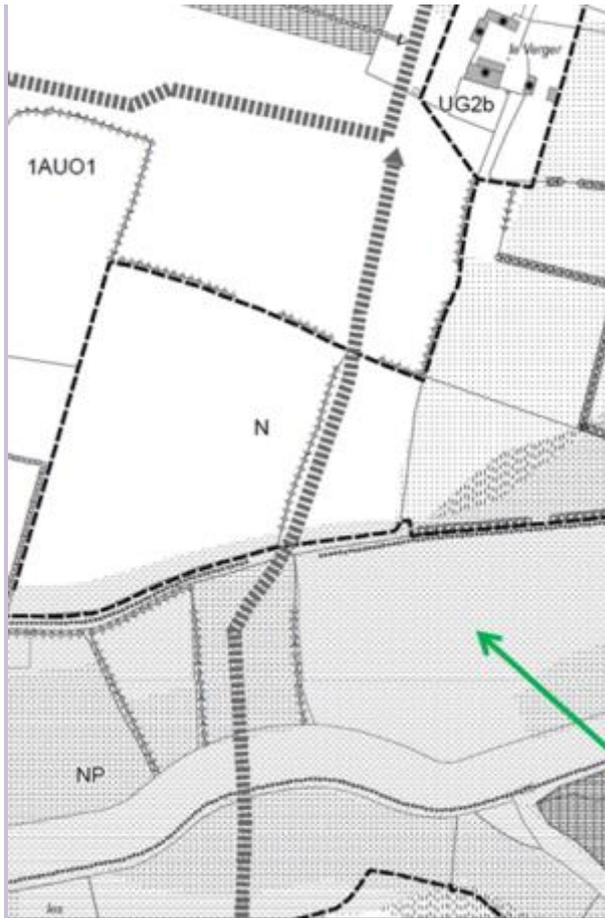


Photo aérienne
(source [géoportail IGN](#))



Extrait de la planche 72 du règlement
graphique du PLUI

Le dossier indique « Pour les oiseaux protégés (d'espèces communes) le projet routier au sud de la ZAC correspond à :

- un impact de niveau « modéré » (destruction de 600 m² d'habitat de reproduction, fort risque de mortalité le long des haies impactées et disparition de ressources alimentaires).
- des Impacts temporaires (travaux) : dérangements et mortalités si coupes des haies en période de reproduction.
- des impacts permanents : Perte d'habitats de repos et de reproduction et forts risques de mortalité par collision ». (pièce 10, p. 78/134).

Les abattages sont rendus nécessaires par la construction de la voirie de franchissement mais il est probable au vu des schémas de lotissement fournis qu'ils concerneront aussi d'autres parties du secteur du bout du Monde et celui du centre-ville. Ils auront des impacts sur la biodiversité protégée ou ordinaire.

En conclusion, constat est fait que l'impact sur les boisements est présenté de façon sous-estimée dans l'étude d'impact et dans le dossier de dérogation au titre des espèces protégées.

C. Zones humides

Le public (12,23, 35, 36, 40) souligne que le projet de franchissement porte atteinte aux zones humides du bord du canal et en interrompt la continuité. Ce projet impacte la biodiversité des espèces inféodées (amphibiens protégés et autres espèces) et pourrait perturber le rôle du milieu dans la « régulation de la ressource en eau, l'épuration et la prévention des crues » (rôle

écosystémique des milieux humides). L'avis défavorable du CNPN sur la zone du franchissement est évoqué de même que sa recommandation d'éloigner les constructions de la Trame Verte et Bleue (TVB) (12).

Certains (dont 12) remarquent également que des logements seront construits en bordure de la trame verte et bleue et demandent à ce que cela soit évité.

Ce que répond la commune (mémoire, p. 10/37) :

« Rappelons que le franchissement a été conçu, à la suite de l'avis CNPN, de façon à ne pas être un ouvrage de rupture de corridor (cf. mémoire en réponse à l'avis du CNPN). Les services de l'état (DDTM-service biodiversité) ont notamment souligné l'importante réflexion apportée à ce sujet »

Remarques de la commissaire enquêtrice :

Les atteintes du projet aux zones humides sont bien répertoriées dans le dossier. Celui-ci indique que « Les parcelles incluses dans le périmètre de la ZAC qui comprennent des zones humides sur le secteur du Bout du Monde ne seront pas urbanisées ». C'est loin d'être pris en compte dans nombre de schémas de principe d'aménagement qui y figurent mais il n'y a pas lieu de penser que cela ne sera pas fait.

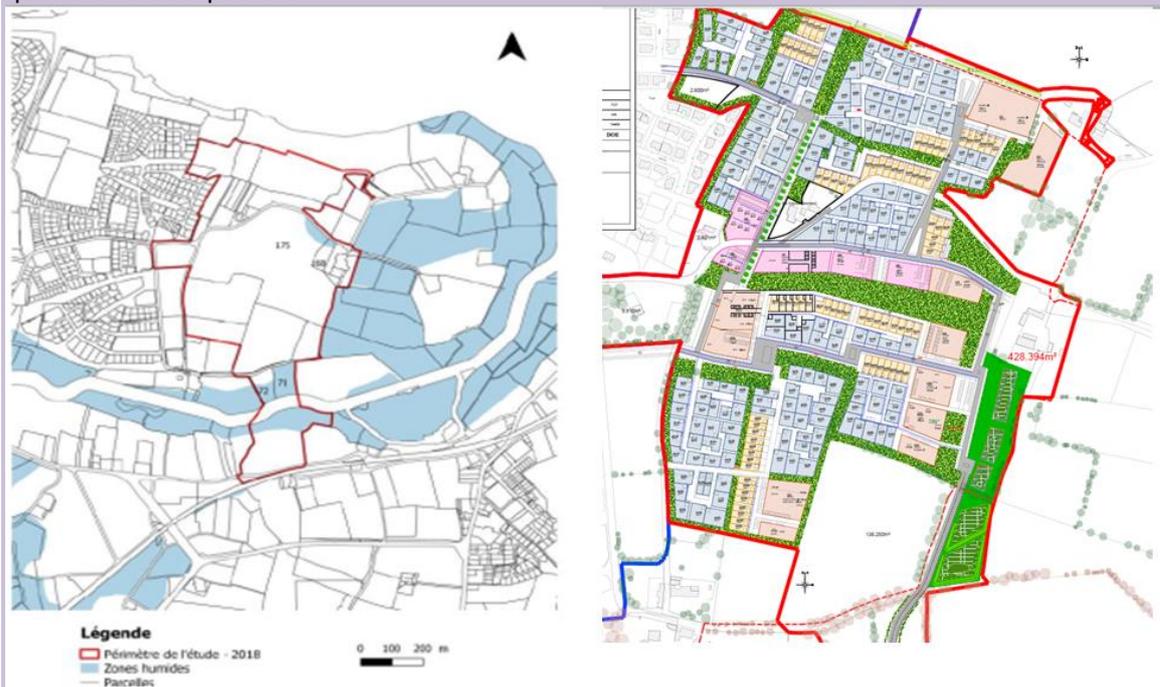


Figure 22 extrait pièce 5 : à gauche zone humide, à droite un des schémas de principe d'aménagement

Les sujets soulevés par le public sont ailleurs et sont traités dans les paragraphes correspondants - le franchissement du canal, qui est la principale cause d'atteinte aux zones humides, peut-il, et même doit-il, être évité ?

- si le franchissement doit se faire, les mesures compensatoires proposées sont-elles suffisantes ?

Pour ce qui est d'une éventuelle rupture de la trame verte et bleue au niveau des remblais du franchissement, les mesures intégrées dans le projet suite à l'avis du CNPN, paraissent en

mesure d'en assurer la continuité à un niveau tel que généralement admis pour ce type d'ouvrage. L'avis rapporté de la DDTM 35 va dans ce sens.

D. Paysage et patrimoine

Ce que dit le public

- La voie de franchissement impacte le champ urbain défini dans le SCoT (12)
- L'ouvrage de franchissement dégrade un paysage à résonance patrimoniale et rare au nord de Rennes (16, 35, 36, 37, 40, 43)
- L'impact sur le paysage dans le secteur de la Saudrais est plus fort que le « modéré » estimé dans le dossier (47)



Figure 23 le chemin de La Saudrais dans le secteur du passage de la voirie de franchissement (source observation 47)

Ces observations ne sont pas commentées dans le mémoire en réponse de la commune. Sur les effets du projet sur le paysage l'étude d'impact indique (pièce 5, p. 379 et p.380 / 501)

- « Sur le secteur du Bout du Monde, la construction d'un nouveau quartier de logements contribuera à transformer de manière radicale l'ambiance paysagère par la modification de l'usage de l'espace. Ceci pourra également constituer une dégradation du paysage de proximité pour les riverains, notamment ceux habitant sur le secteur de Champ Daguet.
- Le pont et la voirie permettant de relier le secteur du Bout du Monde au chemin de Bas Charbonnière modifieront également le paysage actuel du canal de l'Ille-et-Rance et de ses abords.
- Concernant le secteur du centre-ville, il n'y aura pas d'impact paysager notable en phase d'exploitation puisque les bâtiments créés remplaceront des bâtiments existants. »
- « A noter qu'au stade de réalisation de la ZAC, ces effets pourront être précisés. »

E. Volet climat-air-énergie

Le volet climat-air-énergie est peu évoqué dans les observations sauf dans la 40 :

- Les objectifs de cadrages imposés par les politiques de réduction des gaz à effet de serre au

niveau de la France et de l'Europe ne sont pas pris en compte (cf. paragraphe sur la voirie de franchissement). Dans ce contexte l'intérêt public majeur passe plus par l'évitement des effets environnementaux en ne construisant pas la voie et en développant plus les voies de circulation douce.

- L'étude d'impact minimise l'incidence du projet sur le climat et sur les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). Elle indique :
 - « L'étude d'impact environnemental résume **l'incidence du projet sur le climat** en une demi page (pièce 5, page 438) : « Le secteur du Bout du Monde (+2000 personnes secteur Bout du Monde et centre-ville) créé de toute pièce va induire un rejet de gaz à effet de serre par le biais de l'utilisation de voitures par exemple. Ce rejet va dégrader la qualité de l'aire actuelle. Cependant, à la vue de la proximité de Rennes Métropole (plus de 250000 personnes), cette dégradation sera infime. » **Une simple comparaison avec la taille de Rennes Métropole ne peut constituer une évaluation de l'incidence du projet sur le climat.** »
 - « De même, dans le tableau Eviter, Réduire, Compenser (pièce 5, page 445) l'impact sur le « réchauffement climatique » est considéré comme nul/négligeable à la fois pendant la phase de réalisations des travaux de la ZAC et de la phase d'exploitation. Ceci est justifié par le fait que l'étude considère uniquement la pollution générée par les véhicules de chantier pendant les travaux et un « rejet minime de GES » par l'utilisation de véhicules pendant la phase d'exploitation. Pourtant, l'étude évalue que le projet va entraîner un accroissement des flux de circulation et une dégradation de la qualité de l'air (pièce 5, pages 438 & 460) et que les véhicules supplémentaires amenés par le projet émettront l'équivalent de 840 tonnes de CO2 par an dans l'atmosphère (véhicules estimés ici au nombre de 1033 seulement, page 87 /137 pièce 5.1, p 264 du document numérique). Aussi, les émissions annuelles de CO2 générées par les logements de l'opération sont estimées à 1790 tonnes de CO2 pour le niveau RT2012. Au vu de ces estimations, l'impact sur le « réchauffement climatique » ne peut donc pas être considéré comme nul/négligeable et nécessiterait des mesures d'évitement, ou a minima, compensatoires, mesures qui sont actuellement absentes du projet ».
 - « De même, l'étude a omis l'impact sur les émissions de GES induites par les changements d'usage de sols du projet. Le secteur UTCF, « Utilisation des Terres, leur Changement et la Forêt », constitue par le stockage de carbones dans les sols et la biomasse un puits net de carbone en France, permettant d'absorber environ 10% des émissions des autres secteurs. Il constitue ainsi un enjeu majeur des politiques climatiques de la France, dans le cadre de la 3 Stratégie Nationale Bas Carbone et de l'Accord de Paris ». Elle fait une estimation chiffrée.
 - Elle conclut : « L'impact sur le climat ne peut par conséquent pas être considéré comme nul/négligeable, il devrait donc être réévalué et le projet devrait proposer de vraies mesures d'évitement alternatives, de réduction ou de compensation allant au-delà de la création de la zone humide de 1,71 ha (mesure qui en effet ne permettrait pas même de compenser la perte de stockage de la zone humide et de la prairie supprimées) ».

La commune n'a pas commenté directement ces observations. La partie paramétrisation de l'étude EGIS est évoqué dans le paragraphe correspondant de la présente analyse

Remarques de la commissaire enquêtrice :

A ce stade il convient de noter que l'impact sur le climat du projet tel qu'il est présenté dans l'étude d'impact est critiqué.

F. Autres

- Des interrogations sur l'aménagement du chemin de la Saudrais au passage de la voie de desserte. Une demande est faite pour une passerelle paysagée (10)
- Le projet impacte les espaces de loisirs (promeneurs, cyclistes) des bords du canal et du chemin de la Saudrais (10, 14, 31, 36, 42).
- La voie de franchissement ouvrira un nouvel espace de circulation pour la promenade et les loisirs (18)
- Faire passer les camions des travaux par la voie de franchissement (10 ans au moins) serait « désastreux » pour les riverains, l'environnement et les promeneurs (40)
- Le type d'aménagement prévu pour le secteur du Bout du Monde fait l'objet de critiques. Le découpage par lots serait privilégié sans réflexion urbaine et paysagère (35). Il pourrait avoir été plus dicté par la nécessité d'assurer l'équilibre financier de l'opération que par le souci d'une « *qualité urbaine, sociale, environnementale et paysagère* » (35)
- Les observations des résidents de la zone sud du franchissement demandent l'actualisation de l'étude acoustique et veulent être assurés que des contrôles seront faits après la mise en service et des mesures correctives ou compensatoires prises en cas de besoin.

Ce que répond la commune :

- Au sujet du chemin de La Saudrais

« Les voies de circulation seront aménagées afin de réduire la vitesse de circulation des véhicules. A ce stade, ces aménagements spécifiques ainsi que les tracés précis ne sont pas encore arrêtés et le seront au cours des études du dossier de réalisation. Les entrées des hameaux et les croisements entre les voies de circulation et les cheminements seront particulièrement étudiés afin de privilégier les mobilités douces et assurer la sécurité des usagers. Ceci est particulièrement vrai pour la continuité du chemin de la Saudrais : la future traversant ce chemin, un aménagement permettant la sécurité des promeneurs sera mis en œuvre. » (p.8/37)
« Le chemin de la Saudrais, lieu de promenade privilégié par les Grégoriens, sera traversé par la future voies d'accès. Diverses mesures de sécurisation du passage pour les piétons et cyclistes ont été précisées dans le dossier d'étude d'impact. Afin de les compléter, il est proposé de réduire la vitesse de circulation à 30 km/h au niveau de pont puis du carrefour entre la voirie et le chemin afin de limiter les risques d'incidences entre les usagers. Un panneau STOP sera mis en place dans les 2 sens au niveau de ce carrefour équipé d'un passage piéton. »

- Au sujet des nuisances sonores du franchissement :

« En phase d'exploitation, des mesures acoustiques au droit des habitations futures (Bout du Monde) et existantes en bordure de projet (Les Fries, Bas Charbonnière, la Saudrais, les Hayes, les Hayes Besnard, Montgizon, le Bas de la Landes, TUBA, ...) seront effectuées afin de déterminer si les mesures d'atténuation du bruit provoqué par l'activité humaine (mesures d'atténuation du bruit provoqué par l'activité humaine (déplacement en véhicules, ...) sont suffisantes au regard des seuils réglementaires et des modélisations effectuées dans le dossier d'étude d'impact en pièce 5. En cas de résultats démontrant des valeurs sonores élevées, des mesures complémentaires d'atténuation du bruit à la source seront détaillées par le maître d'ouvrage »

Remarques de la commissaire enquêtrice :

Constat est fait que la commune n'envisage pas d'étudier un passage en site propre des piétons et cyclistes comme la passerelle suggérée dans l'observation. Elle n'explique pas pourquoi elle refuse de l'examiner.

L'agencement de l'urbanisation des secteurs du projet, montrent autant qu'on peut en juger par les illustrations présentes dans le dossier, comme celle-ci-dessous, une réelle prise en compte de la dimension paysage.



Figure 24 modélisation du projet vu du ciel (pièce 5, p. 395/501)

7.4 La mise en œuvre de la séquence Eviter, Réduire, Compenser (ERC)

Ce que dit le public

- La mise en œuvre de la démarche ERC pour le projet de ZAC fait l'objet de critiques de la part du public (2, 12, 19, 23, 25, 31, 35, 40). Certains se réfèrent à l'avis de Bretagne vivante, d'autres à ceux du CNPN ou de la DDTM 35.
- La commune a trop recours à la compensation et pas assez à l'évitement (19 en lien avec le franchissement)
- La parcelle de compensation (BE 69) est jugée trop petite et ses capacités de compensation faibles. Il s'agit déjà d'une parcelle naturelle(2). Bretagne vivante (12) indique également que cette parcelle 69 « accueille déjà un certain nombre d'espèces qui y sont inféodées. L'utilisation de cette parcelle comme compensation d'une zone humide reviendrait donc à détruire ce milieu naturel « prairie » et les espèces qui y vivent pour le remplacer par un autre, avec les incertitudes liées à la bonne mise en place de cette compensation. ».
- L'avis donné sur cette la DDTM lors du premier examen de recevabilité est rappelé (23). La parcelle BE 69 est déjà utilisée pour la compensation de la construction du centre TUBA. La commune n'a pas donné suite à la demande de la DDTM de proposer une autre parcelle (35).
- La restauration partielle de la parcelle BE 69 en zone humide ne suffit pas à contrebalancer « le déstockage de carbone et les émissions nettes de CO2 ainsi générées par les changements d'usage de terres induits par l'artificialisation des sols ainsi que celles générées par le trafic et les logements supplémentaires » (40).
- « Concernant les milieux terrestres, 42 ha seront détruits pour seulement 0,7 ha de surface compensée » ... « Les mesures compensatoires sont très insuffisantes : nécessité d'ajouter des parcelles de compensation, restaurer des habitats anthropisés, laisser des secteurs en libre évolution pour les espèces inféodées aux friches (Tarier pâtre, Vipère péliade, Linotte mélodieuse...) » (12, partagé par 25)

- Les mesures de compensation prévues pourront ne pas être efficaces (nichoirs, bac à boue évoqués). Les mesures de compensation ne joueront leur rôle que si elles sont réalisées et suivies correctement (35)
- « Le tableau Eviter, réduire & compenser (page 445, pièce 5) fait état d'un impact modéré sur le milieu humain pendant les deux phases (Gêne visuelle et acoustique, condamnation du halage et du chemin de la Saudrais pendant les travaux et Augmentation du trafic et modification de la qualité de vie, dérangement lumineux pendant l'exploitation, tout de même). Les mesures de réduction ne sont pas assez développées. » (40)
- Pour ce qui est des nuisances sonores induites par la voie de franchissement au sud du canal, les riverains demandent que des vérifications de niveau sonore soient faites après mise en service (17, 39)
- Un plan de reboisement est suggéré pour compenser les effets de la ZAC (47)

Ce que répond la commune dans son mémoire

La commune prend acte dans son mémoire en réponse des points faibles des mesures compensatoires figurant dans le dossier au regard en particulier du traitement des zones humides, des boisements et de la réutilisation faite de la parcelle BE69 déjà gagée pour le projet TUBA. Elle propose une large série de nouvelles mesures. Celles-ci concernent en particulier les parcelles visualisées dans le schéma ci-après :

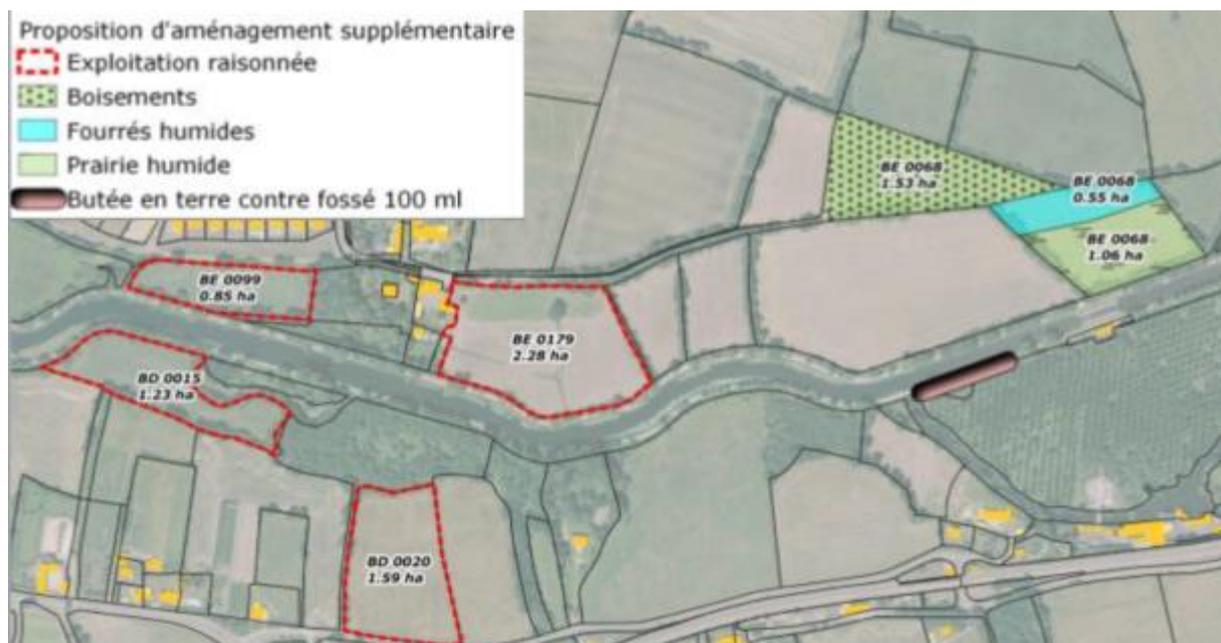


Figure 25 : nouvelles mesures de compensation proposées (extrait de la figure 2 du mémoire en réponse)

Le mémoire indique en particulier :

- **Pour les zones humides** (p.10/37) «La parcelle de compensation arrêtée dans le cadre de la ZAC multisite englobe le site compensatoire relatif à l'aménagement du groupe TUBA, situé à proximité immédiate du périmètre de la ZAC multisite. Cette mesure de compensation n'étant pas, à ce jour, effectuée, il a été conclu avec les services de l'Etat que le projet de compensation de la perte de zones humides liée à la réalisation de la ZAC multisite pourrait s'étendre sur l'intégralité de la parcelle. Afin de permettre la compensation de la destruction

de zones humides sur le périmètre du projet du groupe TUBA, il est proposé au groupe d'utiliser la parcelle BE68 directement en continuité de la parcelle de compensation BE69 liée à la ZAC multisite. ». Cette parcelle est propriété de la commune. Afin de limiter au maximum l'impact sur le milieu agricole (perte de terre exploitable et équilibre économique des exploitations) sur ces différentes parcelles, une exploitation raisonnée sera mise en place sur ces parcelles de manière à concilier activité agricole et biodiversité.

La commune s'engage à évoquer avec chaque exploitant des parcelles identifiées sur la cartographie précédente l'idée d'une évolution des pratiques agricoles. Par exemple, le calendrier de récolte ne devra pas perturber la période de reproduction des oiseaux nicheurs au sol qui déterminera donc le type de culture à mettre en place. Autre exemple au sujet des prairies humides et mésiques : une gestion douce par une fauche via l'utilisation d'ovins (animaux légers limitant le compactage des sols et dotés d'une forte appétence pour les plantes herbacées) en dehors des périodes de pousses des espèces floristiques d'intérêt ou de reproduction d'une partie de la faune (oiseaux, insectes, reptiles, ...) permettrait d'associer le monde agricole à la préservation des milieux naturels.

Ces échanges nécessitant du temps de concertation, la définition exacte des modalités d'exploitation future de ces parcelles sera précisée en phase de réalisation. Certaines de ces parcelles faisant l'objet de baux ruraux, avec l'accord de la commune et des exploitants, des clauses environnementales (articles L.411-27 du code rural et R.411-9-11-1 du code rural) seront précisées »

- **autres mesures (p.14/37) :** « Une autre mesure de compensation concerne la parcelle BE68. « En prolongement de la parcelle de compensation initiale BE69, elle est actuellement constituée d'une prairie humide encadrée par un système bocager. Il est proposé d'améliorer la richesse spécifique de cette parcelle. Pour ce faire, un secteur ne fera l'objet d'aucune mesure de gestion afin de laisser se développer naturellement une zone de fourrés humides (la dynamique des prairies humides tend notamment à une fermeture du milieu par la pousse de ligneux constituant les fourrés). Cet habitat de 0,55 ha sera encadré par une prairie humide (1,06 ha) actuellement en place au droit du canal et par un boisement humide alluvial (1,53 ha). Ce reboisement permettra de renforcer la ripisylve au nord de l'écluse de Robinson. Rappelons que le département d'Ille-et-Vilaine est le 9^{ème} département le moins boisé de France (moins de 10% de sa superficie est recouvert de forêt). Ce petit périmètre est primordial pour conserver la faune associée à ce milieu qui se réfugie au niveau du canal et, à défaut de parcelle boisée sur le Bout du Monde, au droit des haies. Les espèces plantées devront être similaires à celles identifiées (arbres associés à la ripisylve) dans l'état initial afin de garantir une continuité des populations sur ce site ainsi qu'une cohérence écologique du milieu. Toute plantation monospécifique sera proscrite. Ce type d'habitat ne nécessitera que très peu d'entretien. Malgré le fait que la parcelle BE68 soit déjà considérée comme humide (cf. état initial), l'inscription de celle-ci dans le mémoire en réponse permettra de sécuriser son devenir. Il n'y aura pas d'opération de génie écologique entreprise, seule une opération de gestion de cette prairie humide sera réalisée pour limiter la propagation naturelle du fourré vers elle. Cette opération de gestion prendra une forme contractuelle entre la commune et un prestataire (association, bureau d'étude, ...) définie en amont des travaux de réalisation de la ZAC. Rappelons que cette prairie humide pourra s'intégrer dans le

programme de compensation du groupe TUBA. »

- **et mise en place d'ORE :** « Afin de préserver et d'améliorer les corridors écologiques formés par les haies sur le périmètre de la boucle du canal, incluant les sites du Bout du Monde et du franchissement, **l'intégration d'ORE « Obligations Réelles Environnementales » sera étudiée.** Comme le précise le ministère de la transition écologique : « Codifiées à l'article L. 132-3 du code de l'environnement, les ORE sont inscrites dans un contrat au terme duquel le propriétaire d'un bien immobilier met en place une protection environnementale attachée à son bien, pour une durée pouvant aller jusqu'à 99 ans. Dans la mesure où les obligations sont attachées au bien, elles perdurent même en cas de changement de propriétaire. La finalité du contrat doit être le maintien, la conservation, la gestion ou la restauration d'éléments de la biodiversité ou de services écosystémiques.

La cartographie suivante présente une prospection des haies où il serait opportun de mettre en place des ORE sur une durée de 30 ans (similaire à la durée des suivis environnementaux en phase d'exploitation). Le choix de ces haies réside sur leur entremêlement formant un réseau vert (corridors) reliant la ZNIEFF à l'est au système de haies urbaines du Bout du Monde ainsi qu'au nord et sud du canal d'Ille-et-Rance. Sur la cartographie suivante on observe 2 types de linéaires (verts et blancs). Les « haies à préserver » (en vert sur le plan) sont des haies existantes actuellement qui sont jugées denses (les arbres sont peu écartés les uns des autres). Les ORE permettront de conserver en l'état ces haies. Lors de l'établissement de ces ORE, le maître d'ouvrage effectuera un diagnostic plus complet de ces haies (présence de telle strate, espèces, gestion) afin de garantir leur pérennité. Les « haies à renforcer » (en blanc sur le plan) sont des haies très peu denses (linéaire d'arbres très espacés les uns des autres) voire non existantes. Les ORE permettront d'établir un programme de renforcement ou de plantation à réaliser avec le propriétaire parcellaire. Une fois tous les 8 ans, un inventaire de ces haies sera effectué pour s'assurer de la bonne conservation et gestion de ces systèmes arborés. Ces nouvelles propositions permettront également aux espèces actuellement présentes sur le secteur du Bout du Monde de retrouver des lieux de vie sur des parcelles qui sont actuellement soumises à une forte pression anthropique (culture, fourrage, passages, exposition au bruit). **La commune s'engage à échanger avec les différents propriétaires fonciers attenants aux « parcelles sur la possibilité de mettre en place des ORE. »**

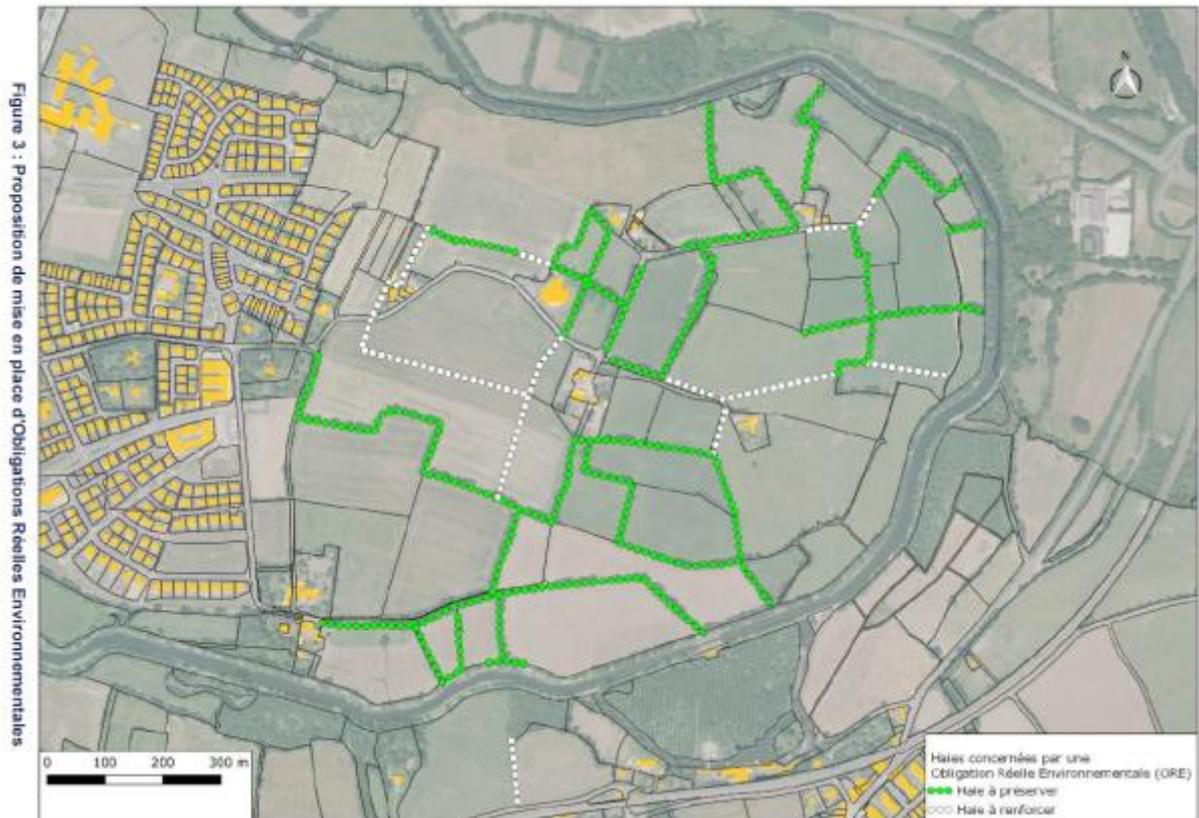


Figure 26 : haies envisagées pour les ORE (source mémoire en réponse, en vert les haies à « préserver », en blanc les haies à « renforcer »)

Remarques de la commissaire enquêteuse :

On peut noter que le projet de ZAC qui était déjà indiqué comme ne détruisant que 27 ml de haie va maintenant participer, grâce aux nouvelles mesures de compensation proposées, au reboisement de l'Ille-et-Vilaine. Ce point n'est souligné ici que pour illustrer les nombreuses faiblesses d'argumentation du dossier. C'est aussi un exemple du manque de concision des propos qu'on y trouve. Il est souvent difficile d'y distinguer l'essentiel.

A ce stade, comme l'indique le mémoire, les nouvelles mesures compensatoires paraissent à même de renforcer le dispositif prévu initialement mais elles ne sont ni évaluées, ni consolidées. La commune indique que certaines d'entre elles dépendent de conventionnement avec des personnes privées qui restent à discuter.

Le, ou les protocoles, qui en résulteront sont à définir et à formaliser pour devenir prescriptifs.

7.5 La voirie de franchissement du canal

A. Sa nécessité et son intérêt public

Ce que dit le public

- la voie de franchissement est saluée par l'association des résidents des Melliers, de La Forge et du Centre qui y voit un moyen de désengorger la circulation automobile au Centre-Ville (32)
- L'association « Bien vivre au Champ Daguet »(26) déclare être opposée sur le principe à ce

franchissement mais demande confirmation qu'il sera bien construit en premier lors de l'aménagement de la ZAC afin qu'il puisse être utilisé pour les circulations induites par les travaux.

- des demandes sont formulées pour le retrait du franchissement du projet (12, 36)
- la voie est estimée surdimensionnée pour la desserte d'un nouveau quartier de 2000 personnes au regard de ses impacts négatifs (16)
- une autre politique des déplacements permettrait d'éviter le franchissement (35)
- les hypothèses de trafic à horizon 2027 qui, dans le dossier, fondent la nécessité du projet de franchissement et en calculent les impacts sont contestées :
 - non prise en compte de la déclinaison à venir des objectifs environnementaux et climatiques récents (pacte vert européen, stratégie nationale bas carbone) (40)
 - demande de ré-estimation à « un horizon post-2030 » compte tenu de la durée de réalisation de la ZAC (40, 42) et de l'évolution des comportements (35)
 - Rappel est fait que « Un projet équivalent, lié à l'urbanisation du Champs Daguet, a été abandonné il y a plus de 12 ans alors qu'il prévoyait des embouteillages toujours non avérés à ce jour » (35)
- L'intérêt public majeur « ne réside-t-il pas plutôt dans la préservation du canal, de sa nature environnante et ses services écosystémiques, plutôt que la construction de cette voie d'accès, qui paraît justifiée surtout par la saturation de la circulation autour de Saint-Grégoire et son centre-ville » (40).
- une observation (42) demande pourquoi le secteur du franchissement n'est pas évoqué dans l'arrêté mis au dossier par lequel Rennes Métropole donne son avis sur le projet de ZAC.

B. Son tracé

Une question est posée sur l'emplacement du tracé finalement retenu par la commune (42). Plusieurs tracés alternatifs sont proposés dans les observations

Réf. obs.	Tracé proposé	Intérêt et/ou motif
6	Du lieudit « Le Chêne » vers Maison Blanche avant le passage à niveau	Limitation de l'impact sur les terres agricoles Passage plus direct des habitants du Champ Daguet vers le quartier Patton et l'université de Beaulieu
12	Tracé reliant la route existante (proche de la parcelle 378) jusqu'à la parcelle 286, traversant ainsi les parcelles 99 et 15 qui sont de moindre intérêt écologique que les parcelles de zones humides actuellement retenues 	Milieux naturels moins fortement connectés à l'ouest (référence faite au SCoT)

Figure 274 modifiée (tracé noir épais), notifiant la possibilité d'autres(s) tracé(s) moins impactant(s).

Figure 27 : tracé alternatif du franchissement proposé dans l'observation 12

22	Demande d'accès de la ZAC vers la D29	Pour réduire sur le boulevard de la Ricoquais le trafic lié à la ZAC.
35	au sortir de Maison Blanche depuis la Voie de la Liberté ou au nord du site du Bout du Monde	Interrogation sur les conditions du choix fait estimées non exposées dans le dossier et rappel du choix de principe figurant au PADD du PLU de 2015
42	Franchissement plus à l'est de 500m en rouge ci-dessous 	Evocation d'un projet de « création d'un rond-point et d'un pont rail pour contourner le passage de la voie ferrée. » En bleu dans l'illustration ci-contre.

Figure 28 : illustration extraite de l'observation 42

Des observations sont faites sur l'intégration du flux de voitures généré par le franchissement dans la circulation en sortie ou au-delà du périmètre de la ZAC :

- demande d'un grand rond-point « entre la route du pont et celle du Bas Charbonnières » (17),
- demande de l'aménagement du raccordement du chemin du Bas Charbonnières et de la rue de la duchesse Anne (17).

Des observations également sur l'évaluation non faite de l'impact acoustique du tracé 3bis tel que figurant comme retenu dans le dossier (16, 24, 42) et une question est posée sur une éventuelle étude à faire de l'impact de ce tracé (42).

Remarques de la commissaire enquêtrice :

La nécessité de créer une voie de desserte de la ZAC multisite par franchissement du canal n'est pas démontrée par la commune. Dans le dossier, cette nécessité est posée comme un acquis. L'étude EGIS réalisée en 2017 est toujours citée en appui. Or, elle part du même préalable (comparaison du trafic sans et avec pont de franchissement). Le mémoire en réponse de la commune (p.23/37) le confirme : « le bureau d'étude EGIS a pu déterminer qu'il existe actuellement une saturation des voies routières d'accès au centre-ville de Saint-Grégoire (RD29, Alphasis, ...)... Ainsi, pour éviter ce fort impact, la commune a étudié la possibilité de mettre en place une nouvelle voie d'accès franchissant le canal d'Ille-et-Rance à usage de desserte du quartier du Bout du Monde ».

Plusieurs scénarios de franchissement ont bien été étudiés et ceux, alternatifs, proposés par le public ont été examinés. Aucun scénario de desserte de la ZAC sans franchissement ne l'a été. Or la configuration de la ZAC du Champ Daguet le permet ; le sujet de l'extension future vers l'est paraissant avoir été pris en compte dès le départ. Le public a évoqué celui qui figure dans l'OAP du secteur du Bout du Monde au NE de la zone et qui semble avoir été prévu dès l'aménagement de la ZAC du Champ Daguet. Des questions sont également posées sur le

bouclage La présence d'établissements scolaires et sportifs n'est pas un obstacle en soi. Beaucoup de villes savent gérer la sécurisation de ce type de quartier et la configuration des lieux le permet. On comprend à la lecture des observations que certains choix ont pu être faits pour assurer l'acceptabilité du projet. Le sujet divise toujours et une demande de concertation a été formulée.



Figure 29 comparaison schéma de principe OAP/PLUI et schéma retenu de circulation pour le projet

C. Ses impacts

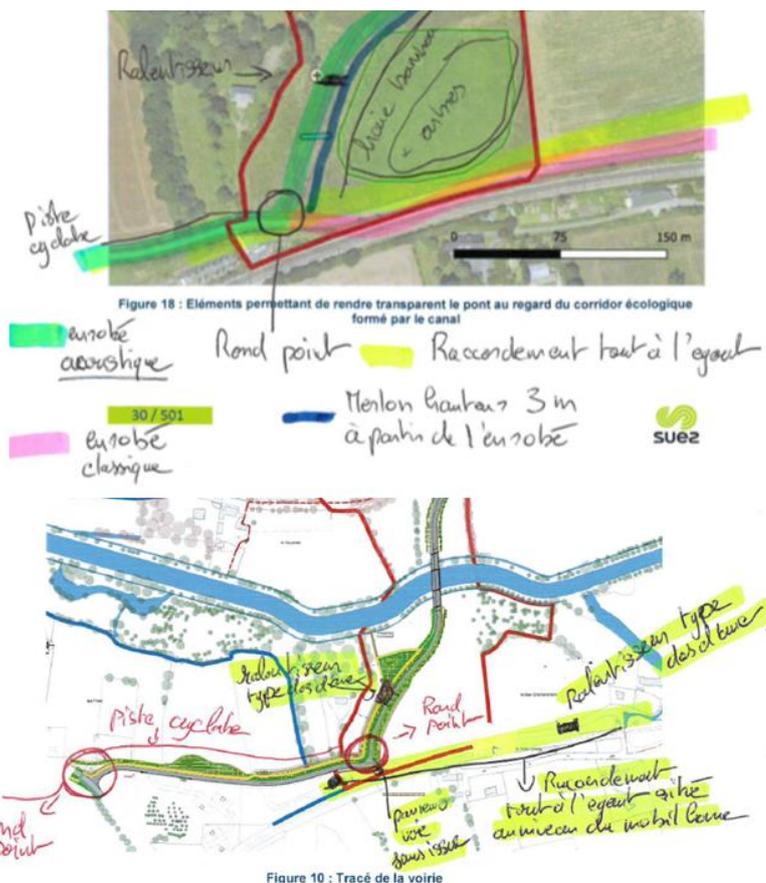
- « va indéniablement porter une atteinte grave et irréversible à l'environnement » (35),
- traverse une zone humide (12, 19) et impacte la faune de ces milieux
- crée une rupture de la continuité dans les zones humides et une baisse de niveau des services écosystémiques qu'elles rendent (gestion des crues, perturbation des écoulements naturels en zone inondable cités) (12, 35)
- rompt la continuité de la trame verte et bleue à un endroit où « les milieux naturels sont fortement connectés », en créant des obstacles infranchissables ou risqués pour la faune (12, 19, 36)
- nécessite le déclassement de la haie de chênes du chemin de la Saudrais (16)
- n'est pas cohérent avec le contexte historique et paysager du canal et de ses abords (37)
- a un impact fort sur le paysage et le cadre de vie (30, 37) ; « une nature jusque-là préservée autour du corridor écologique qui est le canal » est évoquée (37)
- la voirie aura un impact sonore dont l'effet n'a pas été actualisé suite au choix du tracé 3bis choisi (16, 24, 42) ; les hypothèses de l'étude acoustique « 5 mouvements de voitures/logement, soit 800 logements X5 soit 4000 véhicules/jours » sont contestées (42)
- la voirie de desserte apportera de la pollution aux particules fines sur les itinéraires piétons et vélo (40)
- la zone est actuellement « une des rares zones de silence sur le bord du canal dans ce secteur (le plus grand éloignement des diverses routes environnantes) (35)
- la construction de la voirie de franchissement entraînera une rupture du chemin de la Saudrais dont les conséquences sont interrogées (42, 44) : cadre de vie, existence ou non de moyens de

franchissement en site propre pour les piétons et les cyclistes.

- sauf aménagements particulièrement dissuasifs (voie unique, feu rouge) ou suppression des bouchons à l'écluse de Robinson, la voirie de franchissement pourra être utilisée comme voie de transit (2, 26, 47)

D. Ses caractéristiques et ses aménagements

- Des interrogations sur la hauteur libre de 3,5 m de l'ouvrage alors que plus en amont et plus en aval les ponts sont plus bas ? (6)
- La solution technique présentée dans le dossier pour le pont (« *tablier de type poutrelles enrobées* ») est soulignée comme un bon choix (18, 26)
- A l'inverse une observation, sans contester l'utilité du pont, (37) juge le choix technique « trop dénaturant » au regard du contexte historique et paysager du canal et de ses abords et « *en rupture avec l'ambiance naturelle du site* »
- Les résidents de la zone sud de la voirie de franchissement ont déposé via plusieurs observations souvent cosignées par plusieurs familles une liste de leurs demandes concernant les aménagements détaillés du pont destinés principalement à atténuer ses nuisances et à en sécuriser l'accès au sortir de la ZAC et au-delà (17, 39). Les figures ci-dessous extraites de l'observation 17 (6 familles) illustrent les demandes via des inscriptions manuscrites portées sur 2 figures du dossier.



- Sa voie commune cyclable et piétonne (largeur 3m et double sens de circulation vélo fait l'objet de critique. Elle est considérée comme peu sécurisante et devrait être aménagée différemment et élargie (18, 47)

L'observation 18 détaille le sujet ainsi :

« Elle aura une vocation promenade (vers le canal), trajets professionnel et scolaire, sportive et sera empruntée par :

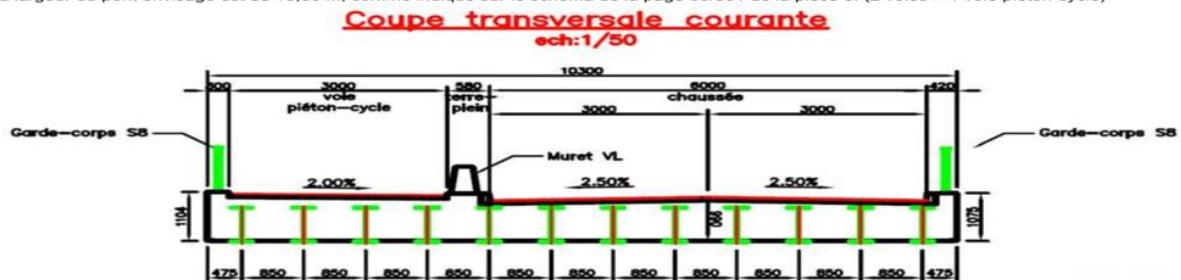
- des piétons de tous âges y compris enfants, seul, en famille, entre amis ; avec poussettes, chiens (en laisse ou pas), avec des déficiences physiques (mal entendants, mal voyants), au téléphone ou avec des écouteurs dans les oreilles,
- des cyclistes (ou assimilés tels que skate, roller,...) en famille, pour les loisirs, pour le sport sans oublier les vélos à assistance électrique et les trottinettes électriques.

Les usagers seront donc très hétérogènes et la cohabitation sera difficile sur cette voie de 3 m d'autant que la circulation des cyclistes s'effectuera dans les 2 sens. De plus, de part et d'autre de l'ouvrage, les cyclistes prendront de la vitesse du fait de la pente de la route de l'ordre de 6%.

Pour ce genre de liaison, le CEREMA préconise pour des pistes uniquement cyclables et bidirectionnelles une largeur de 3 m (2,50 m mini) permettant de se croiser et de se doubler. lorsqu'un usage piétons est prévu, il y a lieu d'élargir cette infrastructure et de prévoir une délimitation physique (essentielle pour les mal-voyants) voir un revêtement de chaussée différent. »

- Des questions également sur l'accès au pont pour les cyclistes (42, 47)

La largeur du pont envisagé est de 10,30 m, comme indiqué sur le schéma de la page 68/501 de la pièce 5. (2 voies + 1 voie piéton-cycle)



Un aménagement couplant un pont voiture et un pont léger piétons/vélos est proposé dans une observation (47) afin de favoriser les liaisons douces.

Réponse de la commune : les sujets sont largement traités dans le mémoire en réponse qui renvoie vers la définition détaillée à venir du projet.

Pour la hauteur libre sous les ponts la réponse est la suivante : « L'arrêté du 20 décembre 1974 (repris par l'arrêté du 21 octobre 2020) fixe le règlement particulier de police de la navigation sur les canaux, rivières, cours d'eau et plans d'eau domaniaux du canal de l'Ille et Rance. Il détermine notamment la hauteur du tirant d'air minimal réglementaire.

De l'origine du canal à Rennes à l'écluse des Broses à Betton (le futur ouvrage se trouve entre ces deux sites) le tirant d'air au-dessus du plan de flottaison est de 3,50 mètres.

En outre, la Région Bretagne, compétente sur les voies navigables de Bretagne prescrit un tirant d'air de 3,15 mètre sur le chemin de halage pour faciliter le passage des engins nécessaires à leur entretien » (p.34/37)

Remarques de la commissaire enquêtrice :

La hauteur libre imposée de 3,5 m majore les impacts du pont sur son environnement (paysage mais sans doute aussi au-delà car on peut imaginer que la hauteur de l'ouvrage a des conséquences sur ses fondations).

E. Le phasage de sa réalisation

- Par l'observation 26, l'association « bien vivre au champ Daguet » tout en rappelant son opposition « à la réalisation d'un ouvrage d'art dans un secteur de grande qualité environnementale » indique qu'il est « primordial » et « capital » que l'aménagement commence par la réalisation du pont comme le dossier d'enquête le prévoit pour « permettre de créer un accès au chantier qui ne gênera pas les riverains de la ZAC du Champ-Daguet dans un premier temps » (extrait du dossier cité dans l'observation). L'association précise « qu'il conviendra au préalable de veiller, à travers une signalétique adaptée et des contrôles, à ce que l'accès au chantier du pont se fasse par le boulevard Robert Surcouf.»

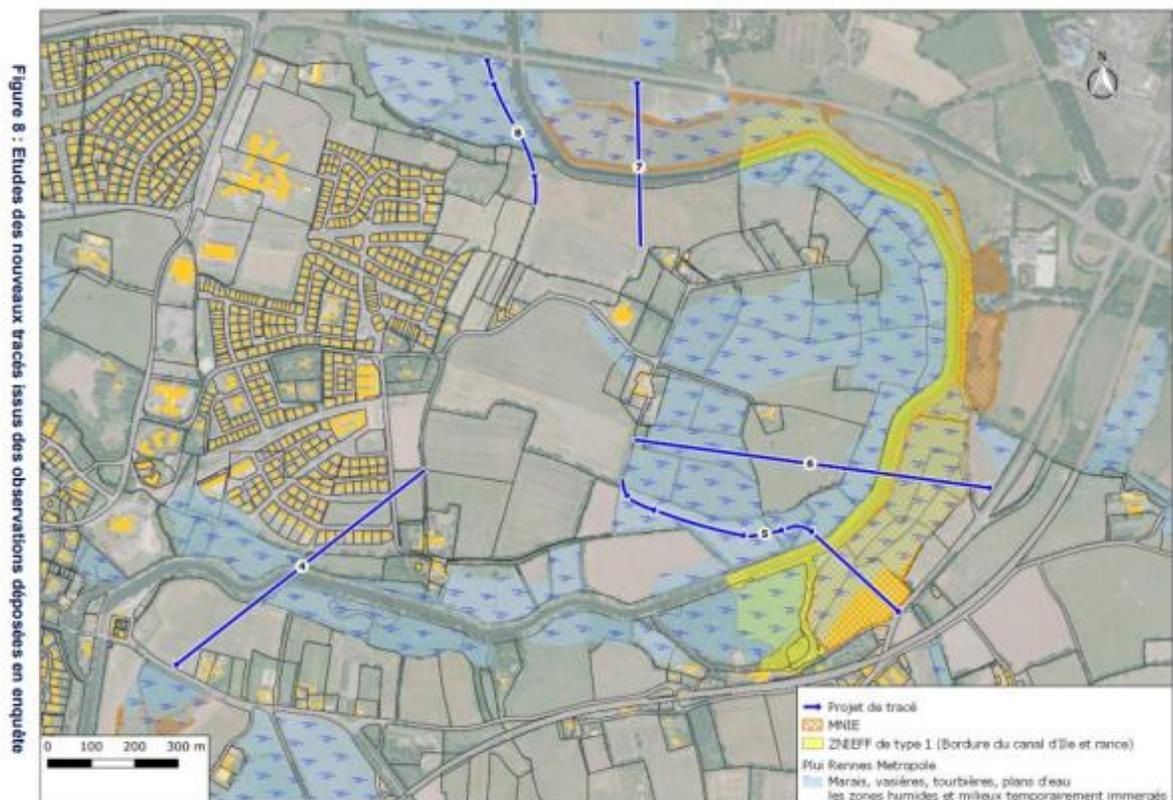
Ce que répond la commune dans son mémoire

La commune confirme dans son mémoire en réponse que la voie de franchissement est la mesure de réduction prévue pour diminuer la gêne des riverains pendant les travaux. Le trafic est estimé, sauf erreur, à 15 engins de chantier par jour pendant 15 ans.

Remarques de la commissaire enquêtrice :

Il n'est pas sûr que l'impact d'un tel trafic sur la faune ait été pleinement analysée dans l'étude d'impact.

Concernant les propositions de tracés alternatifs, la commune a étudié les suivants :



Elle en fournit le tableau évaluatif suivant

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

2	Objectif atteint et fonctionnalités optimales
1	Objectif atteint
0	Objectif non atteint

DOMAINE	CRITERES	PONDERATION	Tracé 1	Tracé 1bis	Tracé 2	Tracé 3	Tracé 3bis	Tracé 4	Tracé 5	Tracé 6	Tracé 7	Tracé 8
ENVIRONNEMENT	Inserion paysagère (franchissement du canal, de la voie de chemin de fer et des routes)	0,10	0	1	0	0	2	0	2	2	1	0
	Préservation des zones humides	0,10	0	1	1	1	1	2	0	0	0	0
	Préservation de la faune et de la flore	0,10	1	1	2	2	2	2	0	0	0	1
SOCIOLOGIQUE	Proximité des habitations	0,10	0	1	1	2	2	0	1	0	2	1
	Maintien valeur des propriétés riveraines	0,10	0	0	1	2	2	0	2	1	2	1
	Maîtrise de l'emprise foncière	0,10	2	2	2	1	1	1	0	0	1	1
AMENAGEMENT	Cohérence par rapport au plan global du déplacement urbain	0,10	0	1	2	2	2	2	1	1	1	1
	Minimiser les infrastructures à aménager	0,10	2	2	2	1	2	2	0	1	2	1
	Gestion hydraulique des crues (PPRI)	0,10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
FINANCIER	Coût du projet/Enveloppe	0,10	1	0	2	0	2	1	0	1	1	0
TOTALUX		1,00	0,70	1,00	1,40	1,20	1,70	1,10	0,70	0,70	1,10	0,70

Tableau 2 : Etude des tracés (notes)

Extrait du tableau ci-dessus pour en améliorer la lisibilité :

2	Objectif atteint et fonctionnalités optimales
1	Objectif atteint
0	Objectif non atteint

DOMAINE	CRITERES	PONDERATION
ENVIRONNEMENT	Inserion paysagère (franchissement du canal, de la voie de chemin de fer et des routes)	0,10
	Préservation des zones humides	0,10
	Préservation de la faune et de la flore	0,10
SOCIOLOGIQUE	Proximité des habitations	0,10
	Maintien valeur des propriétés riveraines	0,10
	Maîtrise de l'emprise foncière	0,10
AMENAGEMENT	Cohérence par rapport au plan global du déplacement urbain	0,10
	Minimiser les infrastructures à aménager	0,10
	Gestion hydraulique des crues (PPRI)	0,10
FINANCIER	Coût du projet/Enveloppe	0,10

La commune indique concernant ces trajets :

- « N°4 (1,10) : le tracé proposé passe au droit d'habitations nouvelles construites dans le cadre de la ZAC du Champ-Daguet. Malgré une bonne note environnementale, le projet a un fort impact social. De plus, son insertion paysagère, dans une ligne droite du canal et à partir d'une zone nord plus élevée topographiquement par rapport aux berges du canal, est peu envisageable. Son coût sera également plus élevé que celui du tracé 3bis puisque cet ouvrage sera plus long,
- N°5 et 6 (0,70 et 0,70) : les tracés ont un fort impact environnemental puisqu'ils traversent un MNIE et la ZNIEFF (coupure des corridors, destructions d'espèces, ...). Du fait de leur longueur, ils ont également un fort coût. Ils ont cependant un impact sociologique modéré
- N° 7 et 8 (1,10 et 0,70) : ces deux tracés ont une note différente selon le critère sociologique. Le tracé 7 est excentré par rapport aux deux ZAC et aux hameaux au contraire du tracé 8. Les deux tracés impactent le milieu naturel (zones humides et MNIE pour le tracé 7 et zones humides uniquement pour le tracé 8). A noter que la mise en place de ces 2 tracés engendrerait un surcoût significatif du fait de la topographie au nord de la boucle du canal (remblais, ...). Également, ces tracés avaient été évités dans un premier temps compte-tenu de l'enjeu environnemental puis dans un second temps suite à l'étude de la circulation qui observait une saturation de la RD29. Une liaison directe du secteur du Bout du Monde avec la RD29 engendrerait ainsi une augmentation de cette saturation et une très forte tentation de voie de transit à travers la ZAC pour les automobilistes présents sur la RD29 désireux de se diriger vers Rennes.

A noter également que les tracés 7 et 8 ne favorisent pas les liaisons inter-quartiers puisqu'ils relient les secteurs Bout du Monde et la ZAC du Champ Daguet uniquement à la RD29. »

Remarques de la commissaire enquêtrice :

Les évaluations présentées sont superficielles : les tracés suggérés par le public ont été matérialisés sans recherche d'optimisation contrairement à ce qui a pu être fait pour aboutir au scénario 3 bis.

Remarques de la commissaire enquêtrice :

Le sujet du schéma de circulation pour la desserte du secteur du Bout du Monde est transféré vers où faire un franchissement. Or les fondements de la nécessité de ce franchissement pour la desserte de la ZAC posent question. Ils utilisent :

- une étude qui sur des hypothèses de déplacement remises en cause au cours de l'enquête évalue les effets d'un tel franchissement
- des arguments de son utilité qui s'inscrivent dans un schéma général de désengorgement du centre-ville de Saint-Grégoire et de desserte de la partie sud-est de la commune (Champ Daguet, Bout du Monde, Maison Blanche, Kerfleury.)
- des arguments sur son utilité qui indiquent qu'il faut le faire en priorité pour permettre le passage des camions des chantiers de la ZAC (Centre-ville et Bout du Monde)

Il n'est pas montré qu'il n'existe pas d'autres scénarios de desserte de la ZAC qui rendrait le franchissement inutile pour desservir la ZAC.

7.6 Le schéma de circulation retenu pour la liaison entre le secteur du Bout du Monde et le centre-ville

Des observations expriment les préoccupations du public au sujet de l'impact de la ZAC sur les conditions de circulation

- dans le quartier des Melliers au centre-ville (13)
- sur le boulevard de la Ricoquais (22)

Le choix d'une voie principale unique de sortie de la ZAC côté centre-ville par le boulevard Surcouf suscite les réactions suivantes :

- ce choix « *impactera fortement la seule partie sud/Saudrais de la zone du Champ Daguet et donc les flux vers le rond point "carré" pour rejoindre le centre, les écoles ou la D29. Il semblerait beaucoup plus équilibré d'ajouter une connexion avec le Bd du Champ Daguet et donc de permettre un double flux pour cette nouvelle zone : entrée/sortie avec Bd Surcouf et Bd Champ Daguet* » (28)
- « *La voie principale d'accès au Bout du Monde qui est prévue de passer uniquement par le boulevard Surcouf (ce qui par conséquent amène tous les flux directs vers le centre-ville qu'on voudrait désengorger) pénalise ainsi surtout les habitants du Champ Daguet sud et tous les enfants de ce quartier qui traversent cette route (où les voitures roulent déjà vite malgré quelques mesures prises pour essayer de les ralentir) pour se rendre à l'école Notre Dame, au collège et au Spadium* (29) »
- « *La ZAC du Champ Daguet comporte deux boulevards (Surcouf et Champ Daguet) dont la prolongation prévue vers l'est pouvait raisonnablement laisser penser qu'un bouclage entre eux s'effectuerait à terme au sein du futur quartier du Bout de Monde, or le plan de composition ne l'envisage pas... Et, sauf erreur, les pièces du dossier soumis à enquête publique ne l'explicitent pas. C'est illogique et incohérent. La commune peut-elle clarifier cette position ?* » (35)
- « *Au regard des dernières observations sur le phasage du chantier et la circulation des véhicules, s'il est retenu un passage exclusif par le Bvd Surcouf, cette position nécessitera de sécuriser encore plus cette voie. Même si des ralentisseurs ont été installés, la circulation reste rapide et la circulation des piétons et cyclistes reste dangereuse en raison d'une faible visibilité liée à la végétation au centre de la voie. Cet accès étant emprunté plusieurs fois par jour par de nombreux enfants à pied ou à vélo se rendant aux établissements scolaires, une réflexion est indispensable préalablement au lancement de l'opération* » (42)

Des interrogations sont également formulées sur la place de la voiture dans la politique d'aménagement de la commune. Cette place est estimée trop grande (35) et les circulations douces sont plus à développer et à sécuriser (40).

Des observations expriment les préoccupations du public au sujet de l'impact de la ZAC sur les conditions de circulation au centre-ville en général ou dans leur quartier (13)

Remarques de la commissaire enquêtrice :

Le schéma de circulation retenu diffère significativement de ce qu'on aurait pu imaginer à partir du schéma de principe contenu dans l'OAP du PLUi. La présence d'établissements scolaires et sportifs au nord-ouest de la zone n'est pas un obstacle en soi. Beaucoup de villes savent gérer la sécurisation de ce type de quartier et la configuration des lieux le permet. On comprend à la lecture des observations que certains choix ont pu être faits pour assurer l'acceptabilité du projet. Le sujet divise toujours et une demande de concertation a été formulée.



Figure 31 comparaison schéma de principe OAP/PLU et schéma retenu de circulation pour le projet

8. EXAMEN DES AVIS PORTES AU DOSSIER

8.1 Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe)

Le dossier sur la création d'une zone d'aménagement concerté multisite et mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Saint-Grégoire a été reçu par la MRAe le 7 février 2019. Dans son information n°2019-006812 du 7 mai 2019, la mission indique qu'elle « n'a pas pu étudier, dans le délai de trois mois qui lui était imparti, le dossier » et que « en conséquence elle est réputée n'avoir aucune observation à formuler. »

La commune précise dans sa « note sur le processus d'amélioration et les évolutions du dossier d'enquête » que : *le PLUi a lui-même été soumis au processus d'évaluation environnementale et a ainsi fait l'objet d'un rapport environnemental soumis à l'avis de l'Autorité environnementale* »

Dans son mémoire en réponse la commune indique : « *Durant la phase d'instruction du dossier d'enquête publique, la MRAE n'a pas donné d'avis dans le temps réglementaire qui lui était imparti. Néanmoins, elle a pu être associée en amont du dépôt du dossier à des réunions de pilotage avec la maîtrise d'ouvrage pour échanger sur les sujets liés à la biodiversité* ».

Remarques de la commissaire enquêtrice : plusieurs observations du public (dont RN2, RN16, RN23, RN47) ont exprimé, qu'à leur avis, le dossier aurait dû être examiné par la MRAe compte tenu des enjeux écologiques de ses secteurs du Bout du Monde et du franchissement. Le plan de charge de la MRAe conduit malheureusement trop souvent à des réponses de ce type. C'est particulièrement dommageable pour le présent dossier car cela ne permet pas d'avoir en particulier les observations de la MRAe sur l'impact environnemental du secteur du franchissement et la façon dont il est traité.

8.2 Avis de la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional d'archéologie.

La pièce mise au dossier d'enquête est le courrier, en date du 6 mai 2019, par lequel le service transmet au maire de Saint Grégoire le « *rapport du diagnostic archéologique réalisé... préalablement aux travaux d'aménagement de la voie d'accès à la ZAC du Bout du Monde* ». Le courrier indique que « *la nature et l'état de conservation des vestiges mis en évidence sur ce terrain ne justifient pas la réalisation d'une opération préventive complémentaire. En conséquence, le terrain assiette du projet est libéré de toute contrainte archéologique.* ».

Remarques de la commissaire enquêtrice : cet avis répond aux éventuelles interrogations du public sur le sujet.

8.3 Avis de l'Agence Régionale de Santé de Bretagne (ARS)

Il s'agit de l'avis, en date du 21 mars 2019, donné par l'ARS à la DDTM lors de l'instruction du dossier d'autorisation environnementale. L'avis favorable donné est fondé sur les constats suivants :

- « *Les eaux pluviales seront évacuées par le réseau communal existant au centre-ville. Dans les secteurs « Bout du Monde » et « franchissement », elles seront dirigées, après un passage par des débourbeurs - déshuileurs - séparateurs à hydrocarbure, vers des dispositifs de temporisation (bassins de rétention et noues d'infiltration). Elles seront évacuées par le canal d'Ile et Rance.*
- *Les eaux usées seront dirigées vers le réseau public de collecte des eaux usées existant ou à créer.*
- *Les projets sont situés à l'extérieur des périmètres de protection du captage de « la Noé » déclaré d'utilité publique par arrêtés préfectoraux des 27 novembre 1998 et 6 août 2007.*
- *La base d'activité nautique (canoé kayak), « l'Ecluse de Robinson », est située à plus de deux cent mètres en aval des projets. »*

Remarques de la commissaire enquêtrice : constat d'absence de réserve de l'ARS

8.4 Demande de compléments de la DDTM suite à l'examen du dossier d'autorisation environnementale de la ZAC

Le dossier d'enquête comprend, en date du 29 avril 2019, la demande de compléments de la DDTM suite à l'examen du dossier d'autorisation environnementale de la ZAC. Ces demandes portaient sur les volets loi sur l'eau et biodiversité en lien avec la demande de dérogation au titre des espèces protégées.

- **Volet loi sur l'eau**
 - Demande pour ce volet d'un sous-dossier distinct de l'étude d'impact (afin d'en faciliter la compréhension et l'analyse)
 - Secteur centre-ville :
 - « *Préciser l'emplacement des matériaux perméables, des structures*

infiltrantes ou des noues sur le domaine public » ;

- *« réaliser un diagnostic zones humides sur les terrains situés à proximité du ruisseau de la mare en précisant la classification GEPPA (Groupe d'Études des Problèmes de Pédologie Appliquée, GEPPA, 1981) ;*
- *préciser le projet de l'îlot « 36 logements » au nord-est du secteur, et notamment la prise en compte du ruisseau de la Mare dans cet aménagement. »*
- Secteurs du Bout du Monde et du franchissement : des précisions techniques à apporter au dossier sont détaillées.

- Mesures de préservation des zones humides

« Le dossier fait référence à différents inventaires réalisés au fil du temps. Ces inventaires ne sont pas exhaustifs et aucun sondage pédologique n'est annexé au dossier. Il est demandé donc au pétitionnaire de :

- *fournir le diagnostic complet des zones humides en précisant les différentes années de sa réalisation. Cet inventaire présentera les sondages pédologiques réalisés ainsi que leur classification selon les classes d'hydromorphie GEPPA ; il intégrera les parcelles hors périmètre sur lesquelles sont réalisés des ouvrages d'eaux pluviales ;*
- *préciser si des zones humides font l'objet d'un impact temporaire durant les travaux et indiquer le cas échéant les mesures prises pour leur remise en état ;*
- *étudier l'évitement de l'impact des zones humides en particulier sur les parcelles BE168 et BE 175. La parcelle BE 69 sur laquelle sont proposées les mesures compensatoires zones humides, est déjà retenue pour des compensations zones humides liées au projet « TUBA » sur Saint-Grégoire. Le pétitionnaire doit proposer un nouveau site de compensation des zones humides qui soit différent. »*

Il est également demandé au pétitionnaire d'utiliser la méthode de l'ONEMA pour la caractérisation des fonctions des zones humides.<http://www.onema.fr/Guide-de-la-methode-nationale-d-evaluation-des-fonctions-des-zones-humides>

- Mesures de préservation des milieux aquatiques

Les compléments demandés portent uniquement sur le secteur du franchissement : disposition des piles à modifier et détails techniques.

- Mesures de gestion des déblais : modalités à préciser

- **Concernant le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées**

En précisant que le dossier sera soumis à l'avis du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN) la DDTM fait un rappel des éléments obligatoires d'un tel dossier ainsi que diverses remarques de détail :

- la justification de l'intérêt public majeur de ce projet ;

- la justification de la variante retenue dans le projet dans une démarche Eviter, Réduire, Compenser ;
- les dates des inventaires environnementaux, les méthodes et détails des prospections ;
- l'analyse des différents corridors existants et/ou indiqués dans les documents de référence non développée (SRCE, SCOT, PLU....) ;
- le coût des mesures favorables à la biodiversité.

Sur le fond du dossier la DDTM35 indique :

« Les enjeux pour la biodiversité sur le site concerné par le projet sont jugés difficiles à apprécier les enjeux sur la biodiversité du projet et a fortiori la pertinence des mesures de compensation proposées.

En particulier, le dossier devrait faire apparaître clairement, et différencier, les dispositions applicables en phase travaux et celles prévues pour la phase d'exploitation. L'impact de l'opération ne se résumant pas à l'impact sur les espèces protégées identifiées, cet impact résultant de l'artificialisation des sols et d'une perte d'habitat pour la biodiversité doit être apprécié, voire compensé par des mesures adaptées.

Par ailleurs, en dehors des mesures prévues sur la zone de compensation, aucune disposition en faveur de la biodiversité, ni relative au maintien, voire au développement, de la trame verte dans la zone urbanisée n'est présentée.

L'impact défavorable du projet sur la biodiversité devra être évité au maximum par la mise en œuvre des dispositions complémentaires et le respect des engagements suivants qui doivent être mis en avant dans la demande :

- *limiter l'emprise du projet, des zones de stockage et baliser les zones les plus sensibles*
- *adapter les dates d'interventions sur les sites sensibles aux cycles biologiques des espèces ; susceptibles d'être présentes (notamment nidification de l'avifaune) ; présenter un planning cohérent avec ces dates d'intervention ;*
- *sensibiliser les entreprises chargées des travaux aux enjeux environnementaux et/ou accompagner les travaux avec un écologue ;*
- *assurer une prospection des arbres à abattre (chiroptères, Grand-capricorne...);*
- *prendre en compte les risques de dissémination d'espèces exotiques envahissantes dans le déroulement des travaux et dans la gestion ultérieure de l'aménagement (ex. Jussie décelée) ; compléter les dispositions prévues sur le site de compensation par la mise en place d'aménagements annexes (hibemacula, hôtel à insectes....) sur la partie urbanisée y compris pour la ZAC du centre-ville et préciser ces mesures ;*
- *mettre en place des mesures de gestion favorables à la biodiversité et les préciser ;*
- *adapter et limiter l'éclairage nocturne dans les zones où les espèces les plus sensibles sont présentes ;*
- *assurer un suivi environnemental des espèces impactées sur 10 ans. à minima compte-tenu de l'étalement probable des travaux dans le temps.*

L'insertion dans le cahier des charges de la ZAC de dispositions spécifiques favorables à la

biodiversité, applicables à la parcelle, permettrait de compléter efficacement la prise en compte de la biodiversité dans ce projet d'aménagement (clôtures perméables, toitures végétalisées, plantations, pose de nichoirs,...). »

Remarques de la commissaire enquêtrice :

Les modifications introduites dans le dossier en réponse aux compléments demandés par la DDTM 35 sont décalées intégrées aux versions des documents constituant le dossier de la présente enquête publique. Celui-ci comprend également une « *note sur le processus d'amélioration et les évolutions du dossier d'enquête publique* » qui indique comment cela a été fait et ce qui a été pris en compte. Il y a été noté en particulier que cette modification du dossier concerne principalement les pièces 5 et 10 du dossier et que :

- *cette « version modificative précise notamment plus en profondeur la gestion des eaux pluviales (infiltrations, noues, ...) »*
- *La réalisation de sondages pédologiques complémentaires a permis de mieux délimiter les zones humides potentiellement impactées par le projet. En conséquence, des mesures d'évitement complémentaires ont été décidées : ainsi certains logements initialement disposés sur des zones humides ont été déplacés de façon à éviter toute dégradation de ce type de milieu sur le secteur du Bout du Monde*
- *Des nouvelles mesures de réduction ont été mises en place afin de limiter l'emprise du projet sur les zones humides au niveau du secteur du franchissement du canal. Enfin, l'équivalence fonctionnelle entre la zone humide dégradée au niveau du canal et la zone humide de compensation a été analysée et validée grâce à l'application de la méthode ONEMA.*
- *Il n'a pas été envisagé d'impact au niveau du milieu aquatique formé par le canal dès lors que les piles et remblais du pont sont situés hors du lit mineur du cours d'eau. Par ailleurs, il est rappelé qu'une étude hydraulique a permis de valider l'absence d'impact du franchissement sur les écoulements en période de crue. Les eaux de ruissellements de la voirie seront traitées avant rejet*
- *La complétude du dossier n'a pas amené d'autres remarques de la part des services de l'Etat »*

La note indique également au sujet du mémoire en réponse aux observations du CNPN (pièce 10.1) que « *Après concertation des services de l'Etat, les éléments de ce mémoire en réponse à l'avis du CNPN ont été jugés satisfaisants (avis DDTM du 6 avril 2020 sur la partie thématique « dérogation espèces protégées ») et insérés au dossier d'enquête publique. »*

Comme le public l'a repris à maintes reprises dans ses observations, la demande d'extension des mesures compensatoires pour destruction de zones humides au-delà de la parcelle BE69 déjà gagée comme compensation pour le projet TUBA n'avait pas été prise en compte par la mairie. Comme indiqué plus haut le sujet est traité dans le mémoire en réponse.

8.5 Avis du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN)

La note sur le processus d'amélioration et les évolutions du dossier d'enquête publique indique que le dossier « *relatif à la demande de dérogation au titre des espèces protégées (pièce 10)* » a été complétée suite aux demandes de la DDTM le concernant.

Il a été soumis « *à consultation du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)* ». Celui-

ci a proposé, le 3 septembre 2019, l'avis suivant en notant : « *La très grande différence de situation entre les trois secteurs du projet multi-sites nécessite un avis séparé pour chacun* ». La commune a répondu aux observations et conditions du CNPN via un document de 88 pages envoyé à DDTM 35 et mis au dossier d'enquête (pièce 10.1).

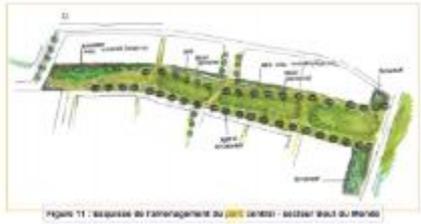
En détail :

1) Centre-ville de Saint Grégoire (601 logements) : avis favorable sans réserve « compte tenu du faible impact supposé sur ce secteur, dans un contexte déjà largement urbanisé, et des mesures proposées ».

2) Le Bout du Monde (791 logements) : avis favorable sous les conditions suivantes :

Conditions	Réponse de la commune	Remarques de la commissaire enquêtrice
Diminuer si possible la surface artificialisée, en n'étendant pas le lotissement jusqu'à la limite des zones verte et bleue dans la boucle de l'Ille canalisée, quitte à diminuer le nombre de logements.	La commune justifie l'extension de l'urbanisation qu'elle propose par - le zonage à urbaniser (AU) figurant au PLU - l'identification du secteur du Bout du Monde comme « <i>zone de direction d'urbanisation</i> » dans le SCoT du Pays de Rennes - le non empiètement de l'urbanisation prévue sur l'espace du « champ urbain » défini par ce SCoT Elle souligne que les zones humides repérées sur le secteur ne seront pas urbanisées.	Urbaniser une zone AU ne veut pas dire y construire partout. Le projet comporte d'ailleurs un parc urbain en son milieu. Des espaces « tampon » entre les constructions et la limite de la zone AU en direction du champ urbain pourraient être ménagés même si cela doit entraîner une réduction du nombre de logements.
Etendre les bandes herbeuses naturelles (pas de pelouse rase tondue régulièrement) sur au moins 4 m de long des haies préservées et confortées.	p.17/75 : La mise en place d'une bande de 4 mètres de large non tondue le long des haies préservées et confortées sera effectuée partout sur le site hormis sur 60 ml sur la haie localisée au nord-ouest du périmètre de la ZAC où la création de noues et de logement ne le permet pas ainsi qu'au niveau des coupures de certaines haies (trouées actuellement existantes) utilisées pour le passage des voies de circulation d'une quinzaine de mètres de large. Cette mise en place d'une bande non gérée sur 4 mètres de large au niveau des haies existantes et futures sera confortée par l'aménagement d'un couloir vert de 8 mètres de large qui comprend la bande des 4 mètres) où les aménagements lourds seront limités (seul du mobilier urbain, hors de la bande de 4 mètres de large, pourra être disposé dans ces couloirs par exemple).	Pris en compte

	<p>Ce couloir comprenant la bande des 4 mètres permettra d'éviter toute construction en contact direct avec la zone gérée qui pourrait nuire à la qualité de cette mesure : les constructions peuvent être une source de pollution sonore ou encore de pollution accidentelle du milieu. La conservation de cet espace (limitation des remblais ou terrassements sur cette distance de 4 mètres à partir du pied des arbres) va agir sur la préservation des systèmes racinaires de ces arbres. Notamment ceux des chênes où les principales racines (plus de 10 centimètres de diamètre) de ces arbres peuvent s'étendre jusqu'à 3 mètres de rayon à partir du pied de l'arbre (Organisation du système racinaire du chêne pédonculé (<i>Quercus robur</i>) développé en conditions édaphiques non contraignantes, E Lucot and S Bruckert, 1992).</p>	
<p>Prévoir dans le cahier des charges de la ZAC les mesures spécifiques favorables à la biodiversité applicables à la parcelle (clôtures perméables à la biodiversité, toits végétalisés, plantations, pose de nichoirs) et notamment le maintien des arbres sénescents en prévoyant des protections éventuelles des habitants contre les risques de chutes des arbres ou de branches (mis en défens)</p>	<p>P19/75 « <i>Il sera mis en place un cahier des charges de la ZAC ciblant les mesures spécifiques favorables à la biodiversité lors de la rédaction du dossier de réalisation de la ZAC et du Cahier des Recommandations Architecturales, Paysagères et Environnementales. Ce cahier sera applicable aux zones publiques (voiries, haies, parc urbain, ...). Il sera également transmis pour information aux propriétaires de jardins privés sur le secteur de la ZAC afin que ces derniers aient conscience des actions menées par la commune en faveur de la biodiversité et puissent s'y accorder. Un livret leur sera aussi fourni lors de leur arrivée. Il permettra de définir des mesures de préconisation comme l'incitation à créer des clôtures perméables pour assurer la traversée de ces jardins pour la petite faune ou encore il listera des espèces de plantes ornementales à éviter du fait de leur caractère invasif</i> ».</p> <p>Les mesures envisagées sont décrites.</p>	<p>Pris en compte</p>
<p>mieux définir la conception, la surface, la composition</p>	<p>p.24/75 « <i>Concernant la définition des aménagements du parc : Au sujet du</i></p>	<p>Pris en compte</p>

<p>végétale et la fonctionnalité biologique du parc central de la ZAC</p>	<p><i>parc, il est envisagé de créer des zones de collecte des eaux pluviales ouvertes et permettant de valoriser les zones bleues du périmètre du Bout du Monde ainsi que des zones arbustives denses et clairsemées dans lesquelles il pourra y avoir un développement de la biodiversité. Il y aura aussi des alignements d'arbres qui marqueront le paysage afin d'avoir des perspectives paysagères ouvertes sur les bocages à l'est du périmètre de secteur du Bout du Monde. La figure suivante présente une esquisse de l'aménagement envisagé à ce jour, elle a été réalisée par UNIVERS. La description détaillée du parc sur plan et la gestion de celui-ci seront décrites dans le dossier de réalisation de la ZAC. »</i></p> 	
<p>Maintenir les boisements de la parcelle 129</p>	<p>Le mémoire signale (p. 10/75) que la parcelle 129 évoquée dans l'avis correspond aux parcelles BE732 et BE733. La commune indique à leur sujet (p.14/75) que ces parcelles sont des parcelles privées. Elles ont été incluses dans le périmètre de la ZAC mais ne sont pas intégrées dans son projet d'aménagement. Elles ont été mise dans le PLUi en zone UE3 (maisons isolées sur de grandes parcelles coefficient de végétalisation de 80%, hauteur limitée à (R+1+A/C). La commune indique que cela « <i>incite ainsi au maintien du caractère paysager de ces parcelles</i> ». La commune précise : « L'identification de haies à protéger, en classant les individus arborés notables en EIPE (espace d'intérêt paysager et écologique, art. L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme) fera l'objet d'une modification à venir du PLUi.</p>	
<p>Quantifier et localiser les nichoirs pour oiseaux et chauves-souris</p>	<p>P24/75 : « Concernant la quantification des nichoirs : « <i>Il est prévu dans chaque secteur ainsi</i></p>	<p>Pris en compte</p>

	<p>que dans la mesure de compensation le nombre suivant de nichoirs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centre-ville : 2 nichoirs à avifaune et 1 à chiroptère, • Bout du Monde et franchissement : 8 nichoirs à avifaune et 6 à chiroptères, • Mesure de compensation : 10 nichoirs à avifaune et 8 à chiroptères. » <p>Des figures (9 et 10) localisent ces nichoirs sur les secteurs du centre-ville et du Bout du Monde. Des précisions sur la façon dont ils seront disposés sont données.</p>	
<p>Etablir un bilan de perte et de gain (plus-value nette) en nombre de couples ou d'individus de faune sur la parcelle de compensation en tenant compte de son occupation actuelle et des pertes de fonctionnalité observées sur la ZAC, ainsi qu'en termes d'habitats, et prévoir une surface en conséquence, supérieure à celle proposée.</p>	<p>p.34/75 : la commune établit le bilan suivant</p> <ul style="list-style-type: none"> • état actuel issu des inventaires : « Hormis la présence de 3 nicheurs, la parcelle remblayée et ciblée comme parcelle de compensation ne présente actuellement que peu d'enjeu du point de vue de la biodiversité. » • perspectives : « en fonction du nombre de nichoirs ou encore de pierriers qui seront mis en place, on peut, sans prendre de risque considérable, avancer que plus d'une dizaine d'individus par classe évoquée précédemment s'installeront sur la parcelle faisant l'objet d'une mesure de compensation. » • bilan « en fonction du nombre de nichoirs ou encore de pierriers qui seront mis en place, on peut, sans prendre de risque considérable, avancer que plus d'une dizaine d'individus par classe évoquée précédemment s'installeront sur la parcelle faisant l'objet d'une mesure de compensation. Il y aura donc une plus-value entre le nombre d'individus fréquentant le site de compensation actuel et le nombre d'individus fréquentant le site de compensation après son aménagement. » <p>Des précisions sont apportées en</p>	

ZAC Multi-site de la commune de Saint-Grégoire enquête unique DUP et AE
Dossier TA E19000225/35

	particulier sur l'inventaire des espèces observées actuellement.	
Prévoir un suivi de la biodiversité au printemps et en été (pas seulement en été) et porter la période prévue de 10 ans à une durée de 15 ans (soit 6 années), ainsi que des flux de vols de chauves-souris en alimentation sur la ZAC.	p.35/75. « <i>Le suivi de la biodiversité sur les mesures compensatoires sera effectué sur 15 ans en période printanière et estivale. Les flux de chiroptères seront également suivis. Le début des suivis commencera à chaque fin de phasage de construction de la ZAC. Les phasages de construction de la ZAC et le périmètre de ces phases seront définis lors de la rédaction du dossier de réalisation de la ZAC</i> ».	L'étude d'impact (pièce 5) ne parle toujours que de 10 ans La mise à jour n'est pas faite.
le maître d'ouvrage devra faire valider par la DDTM 35 les indicateurs et le protocole définitif du suivi environnemental décrit, et transmettra le planning définitif des travaux avec les différents intervenants.	p.35/75 « <i>L'arrêté préfectoral délivré par les services de l'état à la suite de l'instruction de ce dossier permettra d'imposer au maître d'ouvrage ces mesures de suivi en les reprenant tel que proposées dans les pièces 5 et 10. Ces mesures de suivi seront validées par les services de l'état au préalable du dépôt du dossier.</i> »	Sauf erreur les pièces 5 et 10 du dossier d'enquête ne parlent toujours que de 10 ans Elles sont donc à mettre à jour.
Conférer par un acte notarié à un gestionnaire compétent en gestion naturelle de l'environnement la zone de compensation hors ZAC pour une durée minimale de 30 ans, voire un transfert de propriété	p.35/75 : « <i>La commune est propriétaire de la parcelle. Elle s'engage à gérer la mesure de compensation et son suivi par le biais d'un gestionnaire compétent. La désignation de ce gestionnaire (écologue professionnel, association environnementale, ...) sera réalisée lors de la rédaction du dossier de réalisation.</i> »	
compte tenu des 4 liaisons routières prévues dès la conception de la première ZAC du Champ Daguet, sur lesquelles vont se greffer les axes de circulation au sein des îlots du lotissement du Bout du Monde qui la jouxte, orientées vers les centres d'activités de la commune et proches au Nord de la seconde ceinture routière rennaise D29 elle-même connectée au périphérique rennais, l'intérêt public majeur de ce franchissement de l'Ille canalisée ne paraît pas justifié pour 2000 habitants, compte tenu de l'impact	En réponse à cette réserve sur l'intérêt public majeur du franchissement, la commune reprend dans le chapitre 6 de son document de réponse l'ensemble des arguments d'appui de sa demande de déclaration d'utilité publique de la ZAC multisite.	Contrairement à ce que répond la commune les arguments fournis ne démontrent pas la nécessité du franchissement pour l'aménagement de la ZAC. La ZAC peut être d'utilité publique sans le franchissement.

<p>important sur la zone verte et bleue constituée par l'Ille et ses zones humides adjacentes, que le SCOT du Pays de Rennes demande de préserver. Ce projet semble en partie justifié par les difficultés de circulation automobile organisée volontairement sur la route départementale structurante D82 qui traverse le bourg en direction de Rennes. Or cette justification paraît contradictoire avec la volonté de la municipalité d'empêcher que ce franchissement de l'Ille ne soit utilisé comme voie de transit de détournement.</p>		
<p>La coupure totale de ce corridor écologique ne paraît pas compensable par les mesures proposées, la hauteur du pont nécessitant des remblais élevés et sur une longueur importante de part et d'autre du cours de Lille canalisée, qui génère la grande majorité des impacts écologiques de cette ZAC multi-sites sur les espèces protégées.</p>	<p>p.37/75 : La commune dans sa réponse liste « <i>les mesures de transparence de l'ouvrage par rapport aux corridors écologiques</i> », déjà au dossier ou proposées en plus, qui « <i>permettent de limiter l'impact du projet et également d'améliorer la qualité de certains habitats actuellement fractionnés (création d'un corridor boisé continu, ...)</i>. »</p> <ul style="list-style-type: none"> • dans le remblai du pont, mise en place d'un corridor boisé au sud du canal • conservation des contre-fossés • non construction de pile dans le lit mineur du canal • « <i>Limitation de l'emprise du pont sur les zones humides et développement d'espèces significatives de ce milieu au sud du pont (plantations)</i> » • Maintien des ripisylves et du système bocager • pour passages d'amphibiens : crapauds, conservation des contre-fossés, muret au niveau des angles du croisement entre le chemin de la Saudrais et la future voirie pour limiter le risque de venue des amphibiens sur la voirie ; 	<p>Sous réserve de vérification par des experts du domaine, il apparaît que la gamme de mesures proposées permettent d'assurer la continuité demandée à un niveau acceptable. Le dossier permet difficilement d'apprécier ce qui a été apporté en plus depuis l'examen par le CNPN</p>

	<ul style="list-style-type: none">• pour la petite et moyenne faune : passages végétalisés ;• pour l'avifaune maintien d'une parcelle fauchée au sud• pour les reptiles : « mise en place d'empierrements au niveau des bordures du chemin de la Saudrais. »• pour les chiroptères : plantations favorables, pas d'cirage du franchissement ;• pour les insectes : « préservation des haies, la création d'un boisement humide et la mise en valeur des zones humides » <p>Une carte des aménagements prévus est fournie</p>	
--	--	--

2) La route et le franchissement de l'Ille canalisée : avis défavorable aux motifs suivants :

- « compte tenu des 4 liaisons routières prévues dès la conception de la première ZAC du Champ Daguet, sur lesquelles vont se greffer les axes de circulation au sein des îlots du lotissement du Bout du Monde qui la jouxte, orientées vers les centres d'activités de la commune et proches au Nord de la seconde ceinture routière rennaise D29 elle-même connectée au périphérique rennais, l'intérêt public majeur de ce franchissement de l'Ille canalisée ne paraît pas justifié pour 2000 habitants, compte tenu de l'impact important sur la zone verte et bleue constituée par l'Ille et ses zones humides adjacentes, que le SCOT du Pays de Rennes demande de préserver. Ce projet semble en partie justifié par les difficultés de circulation automobile organisée volontairement sur la route départementale structurante D82 qui traverse le bourg en direction de Rennes. Or cette justification paraît contradictoire avec la volonté de la municipalité d'empêcher que ce franchissement de l'Ille ne soit utilisé comme voie de transit de détournement.
- La coupure totale de ce corridor écologique ne paraît pas compensable par les mesures proposées, la hauteur du pont nécessitant des remblais élevés et sur une longueur importante de part et d'autre du cours de Lille canalisée, qui génère la grande majorité des impacts écologiques de cette ZAC multi-sites sur les espèces protégées. »

Remarques de la commissaire enquêtrice

La commune a structuré son mémoire en réponse de 75 pages, non pas autour des conditions et réserves composant l'avis de la CNPN, mais en reprenant également pour les commenter les remarques détaillées et en appuyant ses commentaires par des reprises de pans entiers d'autres pièces du dossier. Il est parfois difficile de voir quelles mesures additionnelles sont proposées par rapport aux mesures initialement prévues. C'est en particulier le cas pour celles permettant de préserver la continuité de la trame verte et bleue au niveau des remblais du pont. Le dispositif décrit dans la réponse paraît le permettre.

8.6 Arrêté de Rennes Métropole

Cet arrêté, a été pris par la présidente de Rennes Métropole le 16 octobre 2020 suite à la saisine de la préfecture 35, contient un avis sur le dossier de la ZAC Multisites de Saint Grégoire - DUP et autorisation environnementale.

Cet avis indique que : *« Rennes Métropole émet un avis favorable au dossier de déclaration d'utilité publique et d'autorisation environnementale comprenant étude d'impact par la commune de Saint-Grégoire assorti des remarques et observations figurant à l'article 1er, dont il ressort que certains points pourront être consolidés dans le dossier de réalisation de la ZAC afin, non seulement de mieux préciser les impacts du projet, mais également d'améliorer la performance environnementale globale du projet. »*

Les points suivants sont mis en avant à l'article 1 :

- *« L'opération projetée répond aux enjeux et objectifs inscrits dans les différents documents cadres et stratégiques de planification : Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi), Programme Local d'Habitat (PLH), Plan de Déplacements Urbains (PDU). »*
- Secteur Centre-ville : *« Au regard de l'évaluation environnementale du PLUi, les recommandations portent sur : la conservation des espaces perméables au sein du tissu urbain ;*
 - *la préservation et valorisation des espaces végétalisés au sein du secteur ;*
 - *la valorisation de l'usage des transports en commun et de la multimodalité et la création de connexions pour les mobilités douces permettant l'accès aux arrêts de bus, aux équipements et aux commerces ;*
 - *la contenance des axes d'écoulement et la priorité à une infiltration à la parcelle si possible et prévoir la collecte et traitement des eaux pluviales avant infiltration. »*
- Secteur du Bout du Monde : *« Au regard de l'évaluation environnementale du PLUi, les recommandations portent sur :*
 - *la préservation de la trame verte et bleue contribuant au maintien d'espaces perméables ;*
 - *la préservation et valorisation des espaces végétalisés au sein du secteur ;*
 - *le développement du réseau de cheminements doux (piétons/cyclables) permettant les déplacements au sein du secteur et vers l'extérieur ;*
 - *la conservation et le développement de la trame bocagère et les zones boisées qui permettent d'accroître le caractère écologique à travers les différents secteurs d'urbanisation et les zones humides adjacentes ;*
 - *le prolongement des continuités existantes ;*
 - *la création d'un mail planté sur la crête renforçant la trame verte du secteur ;*
 - *la prise en compte de la zone humide dans une logique d'évitement, de réduction ou de compensation le cas échéant ;*
 - *la contenance des axes d'écoulement ;*
 - *la priorité à une infiltration à la parcelle si possible. »*

Remarques de la commissaire enquêtrice

Rennes Métropole acte la compatibilité du projet avec les documents cadres et stratégiques de planification : Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi), Programme Local d'Habitat (PLH), Plan de Déplacements Urbains (PDU). Elle propose des points de consolidation à prendre en compte dans le dossier de réalisation de la ZAC, ce qui sort du cadre de la présente enquête.

CONCLUSIONS

Les conclusions figurent dans le document 2 ainsi que les avis de la commissaire enquêtrice.

Liste des pièces annexées au rapport

- Procès-verbal de synthèse des observations
- Mémoire en réponse de la commune
- Echanges de courrier avec la préfecture pour l'obtention d'un délai pour la remise du rapport.