

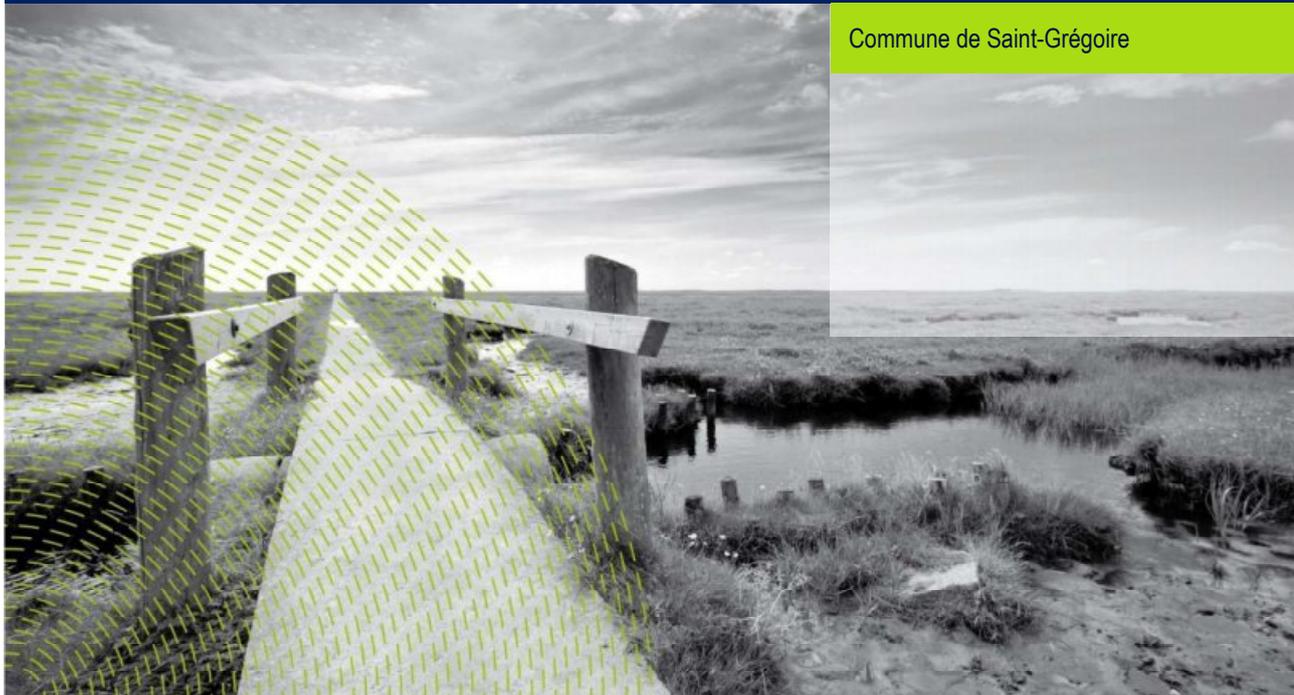


*Saint-Grégoire*

**01**  
**2021**

Projet de développement Urbain - ZAC multisite

**Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique  
unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite**



Commune de Saint-Grégoire

Version : A

Date : janvier 2021

## Sommaire

1.....Préambule .....	1
2.....Thématiques abordées pendant l'enquête publique et réponses associées .....	6
2.1    Urbanisme .....	6
2.2    Biodiversité .....	8
2.3    Raison impérative d'intérêt public majeur .....	20
2.4    Franchissement .....	25
3.....Réponses aux questions complémentaires de la commissaire enquêtrice.....	35
3.1    En compléments des observations du public .....	35
3.2    Concernant la justification des choix .....	37

## Tables des illustrations

Figure 1 : nichoir et plaque antisalissure .....	11
Figure 2 : Propositions de mesures de compensation supplémentaires .....	13
Figure 3 : Proposition de mise en place d'Obligations Réelles Environnementales .....	16
Figure 4 : EBC et EIPE PLUi RM .....	17
Figure 5 : Foncier communal.....	18
Figure 6 : Illustration des modèles actuels et futurs inter quartiers .....	24
Figure 7 : Tracé suggéré par Bretagne Vivante.....	26
Figure 8 : Etudes des nouveaux tracés issus des observations déposées en enquête.....	28
Figure 9 : Modélisation du trafic actuel en heure de pointe (orange : saturation) .....	31
Figure 10 : Modélisation du trafic actuel en (en orange : saturation).....	31
Figure 11 : Modélisation du trafic en 2027 sans le pont en heure de pointe (orange : saturation) .....	32

## Table des tableaux

Tableau 1 : Identification des réponses aux observations du registre d'enquête publique .....	4
Tableau 2 : Etude des tracés (notes) .....	29

## Table des annexes

Annexe 1 : Certificat de dépôt des données brutes de biodiversité
Annexe 2 : Plan des équipements publics
Annexe 3 : CDPENAF
Annexe 4 : Avenant au PLH de Rennes Métropole

## 1 PREAMBULE

Au cours de ses entretiens avec le public durant les permanences, la commissaire enquêtrice a été amenée à fournir des informations sur le projet et la procédure d'enquête. Elle a ainsi dû expliquer à maintes reprises le champ de la présente enquête et donner des éclairages sur la suite du processus. Il apparaît donc important de rappeler les éléments liés à l'ensemble des procédures en cours et conduisant à permettre le projet de la ZAC Multisite :

Ainsi, sur les observations relatives au champ d'application et à la procédure de l'enquête publique, la pièce 8 du dossier d'enquête publique portant sur les législations relatives à l'enquête publique avait notamment pour vocation de présenter ces éléments. L'ensemble des informations relatives aux procédures et décisions nécessaires à la réalisation de la ZAC multisites y sont détaillées.

Il y est ainsi rappelé, en première page, que ce projet nécessite l'obtention de plusieurs autorisations, prises par des autorités différentes :

- Des délibérations du conseil municipal de Saint-Grégoire en vue de l'approbation des dossiers de création et de réalisation de la ZAC multisite ainsi que du programme des équipements publics,
- Une délibération du conseil municipal de Saint-Grégoire se prononçant sur l'intérêt général de l'opération, appelée « déclaration de projet »,
- Un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet,
- Un ou plusieurs arrêtés préfectoraux de cessibilité des parcelles situées dans le périmètre de la DUP,
- Une autorisation environnementale délivrée par le préfet (au titre de la Loi sur l'eau et valant dérogation dite « espèces protégées »).

Ces différentes décisions nécessitent la mise en œuvre de plusieurs phases de participation du public :

- Phase de participation du public en amont : il s'agit de l'organisation d'une concertation, liée au choix de recourir à la procédure de ZAC. Une concertation a ainsi été organisée durant la période du 10 février 2017 au 10 décembre 2018.
- Phase de participation du public en aval qui se traduit par plusieurs étapes :
  - Une phase de participation du public par voie électronique (PPVE) au terme de laquelle la délibération relative à la création de la ZAC sera prise,
  - Une phase d'enquête publique (dans laquelle s'inscrit le présent mémoire en réponse) à l'issue de laquelle pourra intervenir l'obtention de l'arrêté de DUP et de l'arrêté d'autorisation environnementale,
  - Une ou plusieurs enquêtes parcellaires destinées à déterminer avec exactitudes les parcelles à acquérir et les propriétaires, commerçants et exploitants concernés, à l'issue desquelles le ou les arrêtés de cessibilité seront pris.

La présente enquête publique est organisée dans le cadre de la procédure préalable à l'obtention d'un arrêté de DUP et d'une autorisation environnementale. Son objet a été rappelé dans la pièce 8 (page 10) consiste à :

- Informer le public des caractéristiques du projet et des conditions de son intégration dans son environnement,

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



- Permettre au plus grand nombre de personnes d'exprimer leurs observations, notamment sur les registres prévus à cet effet,

Au vu de ces éléments, l'enquête publique doit permettre aux intéressés de s'assurer de l'utilité publique du projet et du respect de la réglementation relative à la Loi sur l'eau et à l'obtention d'une dérogation espèces protégées.

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.**

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.

Comme cela a été précisé au sein de la pièce 8 (p. 17 à 19), à l'issue de l'enquête, les décisions susceptibles d'être adoptées sont :

- Une déclaration de projet, par laquelle le conseil municipal se prononcera sur l'intérêt général de l'opération.
- L'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique, dont l'objet est de permettre au maître d'ouvrage de poursuivre la procédure d'expropriation.
- L'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale, valant dérogation aux interdictions édictées pour la conservation d'espèces protégées et autorisation au titre de la Loi sur l'eau et de la protection des monuments historiques et de leurs abords, préalable indispensable à la réalisation des travaux.

Les deux autres phases de participation du public aval se tiendront postérieurement à la présente enquête :

- La PPVE sera organisée du 25 janvier 2021 au 26 février 2021 ; elle sera l'occasion pour les personnes qui le souhaitent de faire part de leurs observations complémentaires ou de nouvelles observations sur le projet de ZAC multisite.
- Le calendrier d'organisation de la ou des enquêtes parcellaires n'est pas encore finalisé. Les personnes directement intéressées se verront notifier l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

**C'est dans ce cadre général que s'inscrit ce mémoire en réponse aux questions et remarques formulées au cours de l'enquête publique et synthétisées dans le PV établi par la commissaire enquêteur.** Vous trouverez ci-dessous les éléments de réponse, organisés en deux parties :

- La première apportant les éléments de réponse aux questions ou remarques formulées lors de l'enquête, regroupés par thème afin d'en faciliter la lecture et éviter les redondances,
- La seconde apportant les éléments de réponse aux questions complémentaires de la commissaire enquêteur.

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

Projet de développement Urbain - ZAC multisite



---

Les questionnements du public portant sur des éléments calendaires de la ZAC trouvent leurs réponses dans celles apportées à la commissaire enquêtrice à ce sujet, afin d'éviter les redondances du mémoire en réponse.

Enfin, certaines observations formulées au cours de l'enquête publique ne s'inscrivant pas dans le cadre de la procédure de DUP et d'autorisation environnementale, elles peuvent être reportées dans le cadre de la PPVE organisée du 25 janvier 2021 au 26 février 2021 et lors des études de réalisation de la ZAC multisite.

Le tableau suivant permet d'identifier les observations déposées à l'enquête publique ainsi que le chapitre correspondant aux éléments de réponse apportés par la commune.

Tableau 1 : Identification des réponses aux observations du registre d'enquête publique

Identification des réponses aux observations du registre d'enquête publique		
N° d'observation	Thématiques	Localisation dans le mémoire en réponse
1	Urbanisme	2.1.1 + 3.1.1
2	Biodiversité / Franchissement	2.2.1 à 2.2.3 + 2.3.3.2 & 2.4
3	Urbanisme	2.1.2
4	Urbanisme	2.1.3
5	Urbanisme	2.1.3
6	Franchissement	2.4.4
7	Urbanisme	2.1.2 + 2.1.3
8	Franchissement	2.4.1
9	Urbanisme	2.1.3
10	Urbanisme	2.1.3
11	Urbanisme	2.1.3 & 2.4.2 + 3.1.1
12	Biodiversité / RIIPM / Franchissement	2.2.1 à 2.2.3 + 2.3.1 à 2.3.3 + 2.4
13	Urbanisme	2.1.2 & 2.1.3
14	Urbanisme	2.1.3
15	Franchissement	2.4.3.1 & 2.4.2 à 2.4.3.
16	Biodiversité / RIIPM / Franchissement	Préambule + 2.2.2 + 2.3.3.2 + 2.4
17	Urbanisme / Franchissement	2.1.3 + 2.3.3.2 + 2.4.2 & 2.4.3
18	Franchissement	2.4.2 & 2.4.3
19	Biodiversité / RIIPM / Franchissement	Préambule + 2.2.1 à 2.2.3 + 2.3.1 à 2.3.3 + 2.4.1
20	Urbanisme / Franchissement	2.1.3 + 2.3.3.2 + 2.4.2 & 2.4.3
21	Urbanisme	2.1.3
22	Urbanisme	2.1.3 + 2.3.3.2.4. + 2.4.1
23	Biodiversité / RIIPM / Franchissement	Préambule + 2.2.2. + 2.3.1 à 2.3.3. + 2.4.1
24	Franchissement	2.4
25	RIIPM	2.3.1 à 2.3.3
26	Urbanisme / Franchissement	2.1.2 + 2.1.3 + 2.3.3.2 + 3.1.1
27	Urbanisme / Biodiversité	2.1.1 + 2.2.2
28	Urbanisme	2.1.3
29	Urbanisme	2.1.3
30	RIIPM	2.3.1 à 2.3.3
31	Biodiversité / RIIPM	2.3.1 à 2.3.3 + 2.2.1 à 2.2.3

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



32	Urbanisme	2.1.1. + 2.1.2 + 2.1.3
33	Urbanisme	2.1.1 + 2.1.3
34	Urbanisme / Biodiversité	2.1.1 + + 2.1.2. + 2.1.3 + 2.2.2
35	Urbanisme / Biodiversité / RIIPM / Franchissement	Préambule + 2.1.3 + 2.2 + 2.3.1 à 2.3.3 + 2.4
36	Biodiversité / RIIPM / Franchissement	2.2. + 2.3.1 à 2.3.3 + 2.4
37	Urbanisme / Franchissement	Hors procédure DUP et AE
38		Document manquant et intégré à l'observation n° 41
39	Franchissement	2.3.3.2. + 2.4.
40	Urbanisme / Biodiversité / RIIPM	2.1.3 + 2.2 + 2.3 + 2.4
41	Urbanisme	2.1.3. + 2.2.2.
42	Urbanisme / RIIPM / Franchissement	Préambule + 2.1.3 + 2.3.3.2 + 2.4
43	Urbanisme / RIIPM / Franchissement	2.1.3 + 2.3.3.2. + 2.4
44	Urbanisme / Biodiversité / RIIPM / Franchissement	2.1.3. + 2.2 + 2.3 + 2.4
45	Urbanisme	2.1.3
46	Urbanisme	2.1.3
47	Urbanisme / Biodiversité / Franchissement	Préambule + 2.2 + 2.3 + 2.4
48	Urbanisme	2.1.1 + 2.1.2 + 2.1.3
49	Information de l'enquête publique	Préambule (procédure de publicité respectée)
50	Franchissement	2.3.3.2 + 2.4.2.
51	Urbanisme	2.1.2
52		Dossier manquant et intégré à l'observation n° 53
53	Biodiversité / Franchissement	Préambule + 2.2 + 2.4.1
54	Urbanisme	2.1.1

## 2 THÉMATIQUES ABORDEES PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE ET REPONSES ASSOCIEES

### 2.1 Urbanisme

#### 2.1.1 Plan de composition

Compléments à la pièce 2 (pages 18 à 30), à la pièce 3 (pages 15 à 17) et à la pièce 5 (pages 3 à 8, 54 à 64, 258 à 261 et 454 à 459).

Nous rappelons ci-dessous les principes fondamentaux de la ZAC :

- Accueillir de nouveaux habitants,
- Proposer une diversité de typologies d'habitat,
- Intensifier le tissu urbain du centre-ville.

Les intentions majeures de la composition sur le secteur Bout du Monde sont de :

- Créer un quartier à vocation principale d'habitat reliant le centre-ville et le futur équipement de loisirs pour jeunes publics, en développant un urbanisme de qualité valorisant le paysage par la prise en compte de la trame verte et bleue.
- Développer des programmes de logements diversifiés : lots individuels, lots groupés, logements intermédiaires, logements collectifs, en respectant la densité et la mixité urbaine
- Articuler les différents secteurs autour d'un mail planté Est/Ouest.
- Densifier plus fortement aux points bas du site dans le respect des points de vue depuis les extérieurs du site.
- Développer des formes urbaines locales reprenant l'écriture vernaculaire du secteur, proposer une composition en hameaux inscrits au sein des chambres bocagères existantes, renforcées ou créées.
- Conserver et développer la trame bocagère pour consolider les chambres bocagères et les corridors écologiques reliant les habitats naturels du centre-ville aux espaces naturels et zones humides situés aux abords du projet.
- Créer une place urbaine majeure en articulation entre le centre-ville et l'urbanisation future, permettant également la desserte en transport en commun du secteur et du futur équipement.
- Créer et renforcer le réseau piéton / cycles présent, connecté aux différents maillages existants.

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.** 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, des espaces verts majeurs seront aménagés dans le Centre-ville, La Forge bénéficiera d'une végétalisation.

**Par ailleurs, une demande de précision a été formulée sur la vocation de l'espace de 2800m<sup>2</sup> qui se situe au nord-ouest du secteur Bout du Monde : il s'agit d'une zone réservée pour la construction de logements individuels.**

Sur le secteur Centre-ville les orientations ont été de :

- Encadrer le renouvellement urbain des secteurs stratégiques du centre-ville.
- Renforcer et développer la structure commerciale et de services du centre-ville (extension du pôle de La Forge, requalification des axes principaux),
- Repenser l'image de la traversée du centre-ville pour tous les modes de mobilité.
- Assurer l'accueil d'une population diversifiée dans les quartiers dynamiques (bénéficier d'une production de logement suffisante et maîtrisée, conforter la zone d'extension urbaine du centre-ville),
- Maîtriser la circulation automobile en favorisant les modes de transports alternatifs (restructuration des voies, assurer la desserte en centre-ville, renforcer le réseau de transport en commun, ...),
- Conforter et diversifier le tissu économique local,
- Valoriser le paysage et protéger les milieux sensibles, notamment le ruisseau de la Mare et son vallon, les parcs verts publics, les Espaces Boisés Classés.

Dans ce cadre les éléments patrimoniaux existants seront pris en compte comme par exemple la Croix du 15<sup>ème</sup> 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 « Patrimoine Bâti d'Intérêt Local » et sa classification d'une à trois étoiles.

Sur l'ensemble du projet et ses différents secteurs il est souhaité des espaces publics généreux et qualitatifs. Dans ce sens, les stationnements des logements collectifs sont majoritairement prévus en sous-sol afin de libérer autant que possible les surfaces extérieures. Ceux des éventuels équipements (internes à la ZAC ou limitrophes) devront être gérés à l'intérieur de leur parcelle.

### 2.1.2 Les hauteurs des constructions

*Complément à la pièce 5 (pages 3 à 8, 258 à 261 et 454 à 459).*

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 épannelages 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.**

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 privatifs mais également pour des plantations.

### 2.1.3 Les circulations, les modes doux et les transports en commun

*Complément à la pièce 5 (pages 63-64 et 391 à 402).*

Le plan de composition propose une hiérarchie des voies (voies primaires, secondaires et tertiaires) afin de qualifier les espaces publics et accompagner leur traitement. Elles composent avec les voies douces et les transports en commun un maillage complet de mobilité.

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.**

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. **Ceci est particulièrement vrai 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. 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.**

Sur le secteur Centre-ville, le maillage des continuités douces est renforcé et favorise les cheminements à travers les îlots. 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.**

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 le 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.

## 2.2 Biodiversité

### 2.2.1 Inventaires

*Compléments à la pièce 5 (pages 128 à 187), à l'annexe 5 de la pièce 5, à l'annexe 1 de la pièce 10, à la pièce 10.1 (pages 5 à 7)*

○ Méthodologie d'inventaires :

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.

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



Pour rappel, les inventaires de Robinson ont été effectués à une époque où il était envisagé d'intégrer ce secteur dans la ZAC multisite. A la vue des enjeux écologiques majeurs et de la volonté de la commune de le préserver, ce site a été retiré de l'étude, hormis au droit de la parcelle BD26 utilisée pour la mise en place de la voirie d'accès au futur franchissement du canal.

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.

*Compléments à la pièce 5 (pages 128 à 187), à l'annexe 5 de la pièce 5, à l'annexe 1 de la pièce 10, à la pièce 10.1 (pages 5 à 7)*

### ○ Périodes d'inventaires :

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).

### ○ Données Brutes de Biodiversité :

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**.

## 2.2.2 Mesures ERC

*Compléments à la pièce 5 (pages 280 à 428), à l'annexe 5 de la pièce 5, à l'annexe 1 de la pièce 10, à la pièce 10 (pages 85 à 121)*

### ○ Efficacité des mesures :

#### □ Zones humides :

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 le

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



passé sur l'efficacité d'une mesure de compensation des fonctionnalités d'une zone humide détruite ou détériorée par une zone humide compensée.

**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.**

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. 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 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).

### □ Aménagements urbains :

Sont considérés comme aménagements urbains les nichoirs, bacs à boue, etc. Comme précisé dans la pièce 5, ces aménagements correspondront à l'accueil d'une faune relativement habituée au milieu anthropisé. Ils seront entretenus annuellement par des agents communaux afin de garantir leur maintien de bonne qualité. Également évoqués dans le dossier d'étude d'impact, certains d'entre eux feront l'objet d'un montage spécifique pour s'adapter à la prédation accrue des animaux domestiques (nichoirs protégés par grillage, etc...). Le suivi effectué sur le site du Bout du Monde, au même titre que celui proposé sur le site des mesures de compensation, permettra d'évaluer l'efficacité de ces aménagements. L'efficacité de ces aménagements résulte de la présence d'espèces attendues (avifaune, chiroptères, ...) utilisant ces aménagements. En cas d'inefficacité, de nouveaux types d'aménagements seront mis en place afin d'obtenir un résultat satisfaisant au regard d'une occupation du site du Bout du Monde par la faune.

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

Projet de développement Urbain - ZAC multisite



**Pour compléter la liste de ces aménagements, ce mémoire en réponse fait état d'une nouvelle proposition. La LPO propose la mise en place d'abris pour l'avifaune qui peuvent être placés sur les bâtiments dits « modernes ». Il s'agit de nichoirs équipés d'une plaque en dessous de leur positionnement pour collecter les excréments des oiseaux afin de ne pas détériorer les peintures et façades des bâtiments. La figure suivante présente ce genre d'équipement.**

Le but est d'en placer sur les constructions individuelles et collectives, ils seront mis en place dans le cadre de cette opération d'aménagement. **Le cahier des charges de la ZAC mentionnera une étude d'opportunité d'emplacement de ces nichoirs à réaliser obligatoirement.** Cette étude sera faite par un écologue qui émettra un avis à suivre sur la pertinence du positionnement de ces aménagements à mettre en place en faveur de la biodiversité (proximité avec des espaces verts, ...).

Ce dispositif peut également être adapté à des chiroptères.



**Figure 1 : nichoir et plaque antisalissure**

A noter que le PLUi impose aux nouvelles constructions de nouvelles normes en termes de clôtures. Celles-ci devront comporter un maillage (peu dense en pied de clôture, ...) pour faciliter le passage de la petite faune et rendre les aménagements urbains plus transparents. Ce principe sera mis en place sur le périmètre de la ZAC multisite de Saint-Grégoire.

## □ Autres mesures

D'autres types de mesures en faveur de la biodiversité ont également été mentionnées dans le dossier d'enquête publique et dans les commentaires de Bretagne Vivante.

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, sans aménagement particulier, elles joueront moins leur rôle d'accueil des populations animales du fait de la présence de l'urbanisation à proximité (risque de dérangement, voire de destruction de jeunes individus). Cependant, le fait de conserver un corridor de 8 mètres de large au niveau de chaque haie et de développer les strates herbacées et arbustives non présentes actuellement (du fait de la pression d'entretien et de la coupe pour

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



bois de chauffe) va améliorer la fonctionnalité des haies d'accueil de populations animales qui savent s'intégrer dans un milieu anthropisé. Il faut aussi relever que l'aménagement de la ZAC sur le secteur Bout du Monde a été pensé pour être le plus transparent possible (présence de corridors écologiques, zones avec jardins, parc, ...) pour la faune habituée à vivre dans un milieu de type anthropisé avec corridors semi-naturels. Les espèces les plus craintives (sensibles aux dérangements bruyants des activités humaines, à la perte d'aire de chasse, ...), qui ne s'adaptent pas à l'arrivée massive de l'homme sur ce site, pourront, grâce à un programme de conservation et de compensation (proposé dans les chapitres suivants) se déplacer sur le reste de la boucle du canal puisque ce site, actuellement composé d'habitats semi-naturels à naturels, verra se renforcer des habitats dégradés fonctionnellement (haies en gestion, terres cultivées) en habitats plus fonctionnels. Elles pourront également se déplacer sur des habitats similaires sur le site de Robinson (cf. carte suivante de proposition d'aménagement de milieux). Certaines parcelles feront l'objet de propositions d'amélioration (remplacement à terme d'un habitat soumis à une pression anthropique importante à faible), comme indiqué dans le chapitre suivant.

### ○ Proposition de nouvelles mesures de compensation

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).

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. 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'enrochements non propices -au contraire des talus en terre- à la nidification du martin-pêcheur. Les mesures ci-après permettront de prendre en compte sa présence sur la boucle du canal d'Ille-et-Rance.

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.

**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 actuellement absentes de s'y installer durablement.

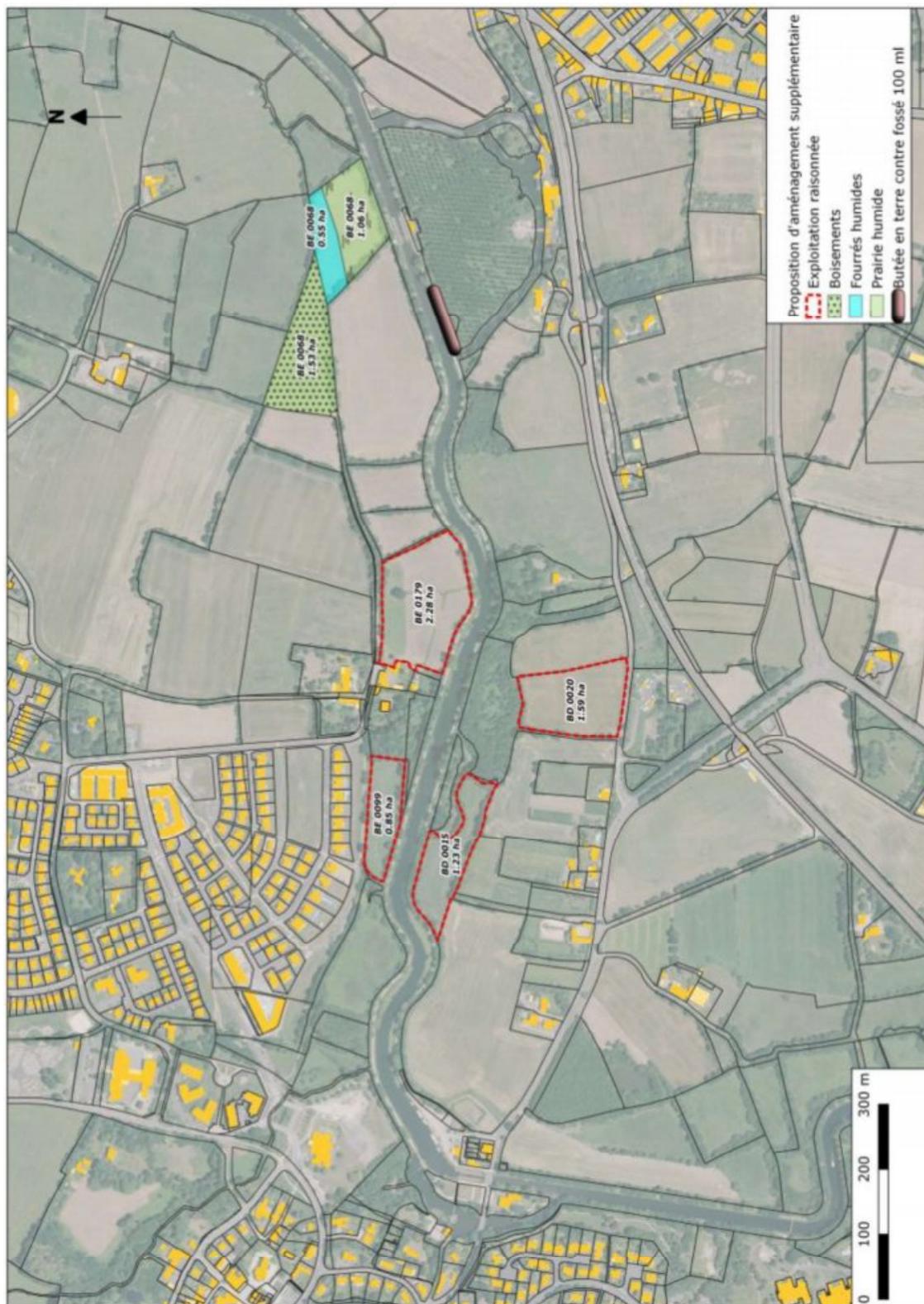


Figure 2 : Propositions de mesures de compensation supplémentaires

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



L'identification de ces parcelles a été menée en fonction de :

- Leur proximité avec le canal d'Ille-et-Rance, véritable ligne de vie pour la faune locale,
- Leur continuité avec des terrains naturels ou peu remaniés par l'homme comme un boisement (BD15 et BD20, 1,23 et 1,59ha) ou encore des zones humides (BE99 et BE179, 0,85 et 2,28 ha).

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.**

**Une autre mesure de compensation est proposée ci-après.** La figure précédente cible 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<sup>ème</sup> 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.

Au sujet des fourrés, seule une gestion des abords (coupes des ligneux, gestion par moyen mécanique ou animal) sera définie en amont des travaux de réalisation de la ZAC. Cette opération de gestion prendra également une forme contractuelle entre la commune et un prestataire.

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



Les zones de fourrés et le petit boisement sont des habitats privilégiés par une partie de l'avifaune, et notamment celle qui a fait l'objet d'un inventaire par Bretagne Vivante sur le périmètre de la boucle du canal d'Ille-et-Rance englobant le périmètre de la ZAC multisite.

Afin de ne pas impacter les espèces présentes sur les nouveaux sites de compensation proposés, il sera nécessaire de réaliser ces opérations écologiques (selon les types de milieu) hors période de reproduction et avec la présence d'un écologue de chantier qui balisera les secteurs d'importance écologique à ne pas remanier (présence d'une station d'orchidée par exemple).

Il est aussi proposé de réutiliser une partie de la terre issue du chantier pour mettre en place **une butée de 100 mètres linéaires le long du contre-canal du cours d'eau** (l'autre partie de ces terres sera laissée à disposition des entreprises ou envoyée en centre agréé). Celle-ci permettra au **martin-pêcheur** d'y construire son nid et d'offrir davantage d'options de nidification sur le secteur de la boucle du canal.

Toutes ces zones feront l'objet d'un suivi, comme détaillé dans le chapitre 6.2 de l'étude d'impact (pièce 5). **La commune s'engagera contractuellement pour veiller à la bonne réalisation de ces suivis.**

### □ Obligations Réelles Environnementales :

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.**

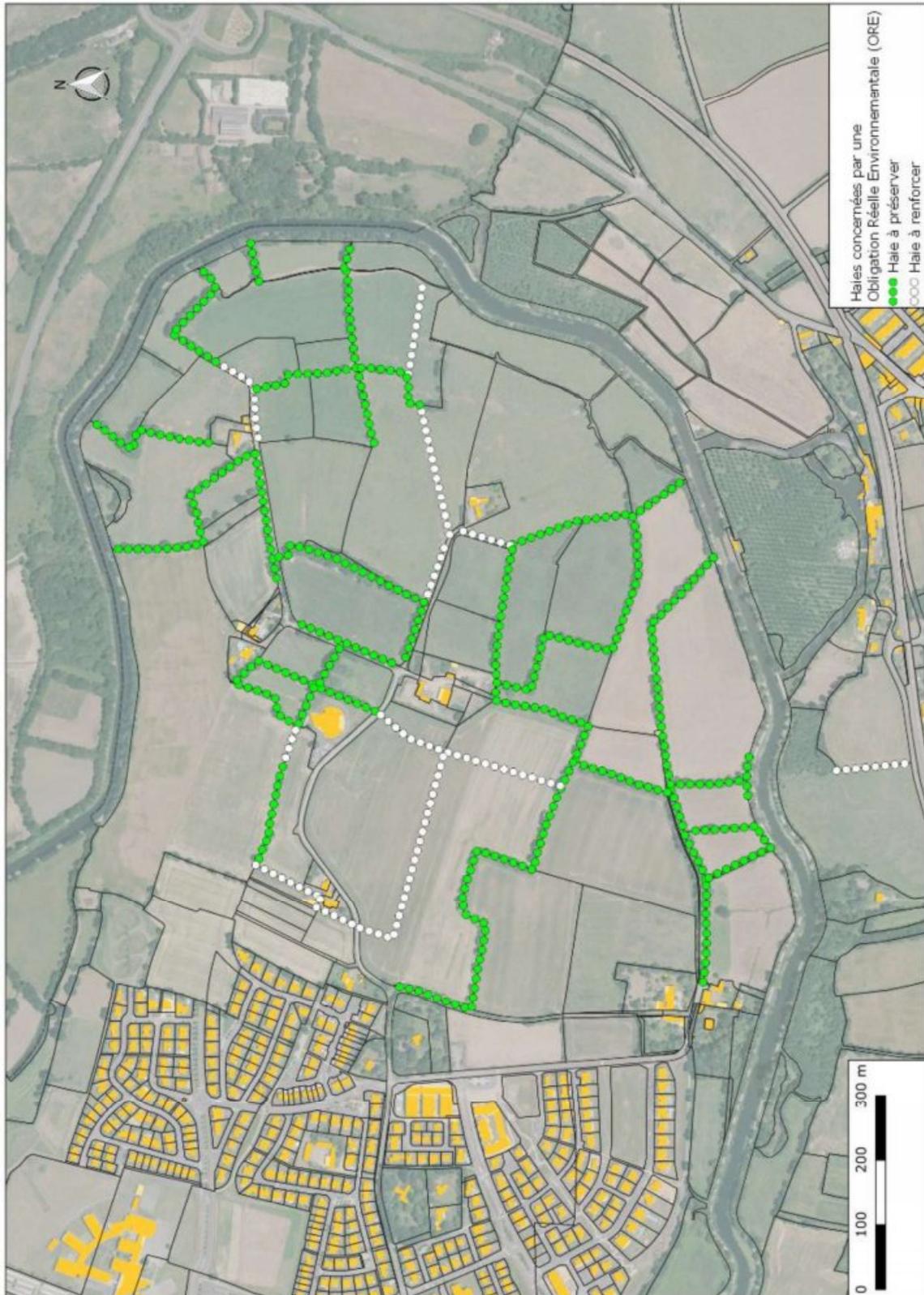


Figure 3 : Proposition de mise en place d'Obligations Réelles Environnementales

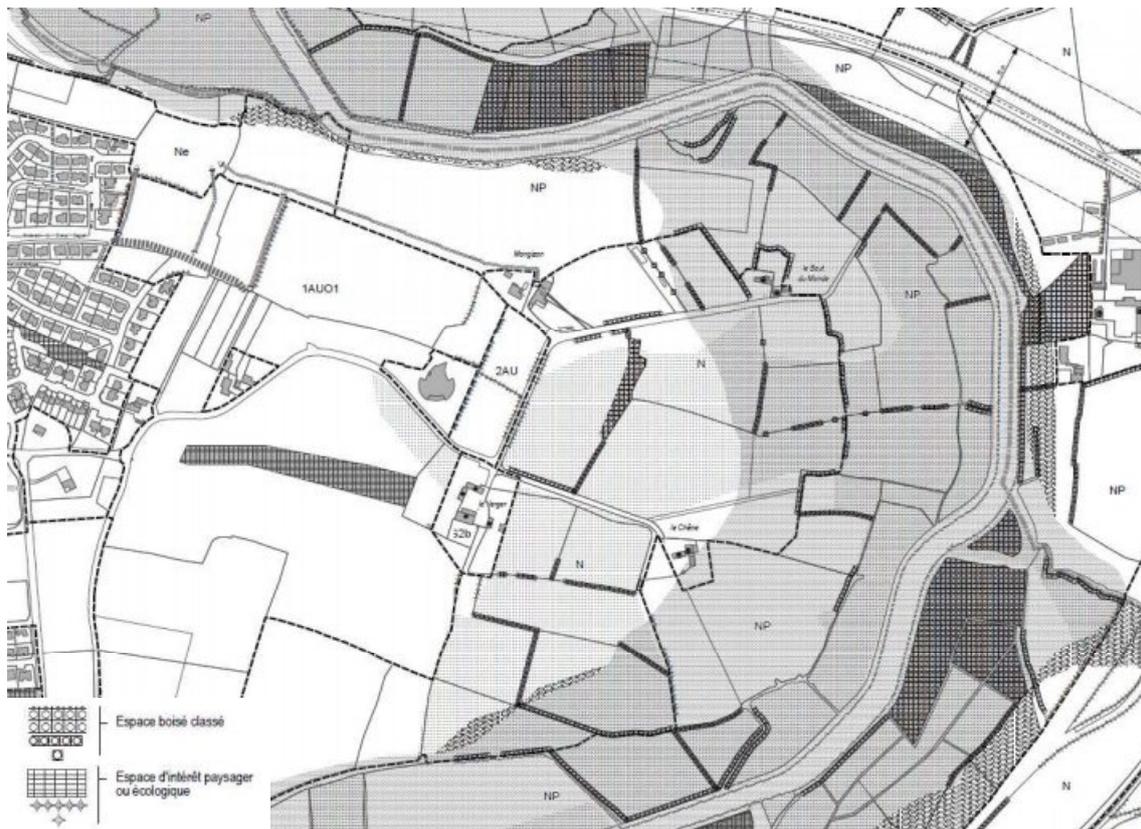
# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite

A noter qu'une partie de ces haies font déjà l'objet d'une mesure réglementaire de préservation puisque certaines d'entre elles sont classées au PLUi de Rennes Métropole (planche n°59 du règlement graphique) comme :

- Espace Boisé Classé,
- Espace d'Intérêt Paysager ou Ecologique.

La carte suivante présente ces zonages réglementaires.



Également, l'acquisition communale de parcelles classées N et NP au PLUi de Rennes Métropole permet de préserver les haies en place dans la boucle du canal d'Ille-et-Rance. La carte suivante présente les parcelles communales (en jaune). On peut voir qu'une partie d'entre elles sont situées à l'intérieur de la boucle du canal, au droit de certaines haies.



Figure 5 : Foncier communal

○ Réflexion sur la perméabilité

Le sujet de la perméabilité spatiale de la ZAC, et notamment des secteurs du Bout du Monde et du franchissement, est notamment évoqué dans les remarques déposées par Bretagne Vivante. Rappelons que le projet a été construit de manière à disposer d'une perméabilité identifiable.

Il est primordial d'accorder une place à la biodiversité plus importante dans les nouveaux aménagements urbains au regard de la perte de biodiversité identifiée depuis plusieurs dizaines d'années. Ainsi, sur le secteur du Bout du Monde, comme indiqué dans la pièce 5, la mise en place d'un parc central, la conservation des haies (urbaines dans le futur), le renforcement de ces dernières pour créer un maillage d'est en ouest et inversement et du sud au nord, la création de chemins d'eau aériens (noues, bassins, ...), vont conduire à rendre le secteur urbanisé poreux pour les espèces animales de petite et moyenne taille, qu'elles volent ou soient terrestres. Afin de favoriser la trame noire, la commune réfléchit actuellement à la gestion de l'éclairage sur le secteur du Bout du Monde. Le but de la commune est de permettre aux espèces nocturnes de se déplacer la nuit à travers la ZAC sans être dérangées par l'éclairage public. Rappelons que le pont ne fera pas l'objet d'éclairages nocturnes puisqu'il est situé en travers d'un important corridor écologique formé par le canal et ses berges.

Sur le secteur du franchissement, le CNPN, dans son avis, soulignait que la perméabilité de l'ouvrage au niveau du canal et de ses berges méritait davantage de réflexion. Le mémoire en réponse à l'avis du CNPN a permis de préciser des mesures permettant la transparence de l'ouvrage (autant hydraulique que pour la faune de toute taille). Ce travail a été retenu comme

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



très satisfaisant par les services de l'Etat par la suite. Pour rappel, de manière non exhaustive, voici une liste des aménagements/études qui signalent la transparence de l'ouvrage : une étude sur l'impact du pont sur les écoulements (crue centennale) a été réalisée et a montré que le franchissement n'aurait pas d'impact à ce sujet. Des ouvertures de différentes tailles adaptées à une faune variée ont été disposées dans le remblai de l'ouvrage, les piles ont été reculées pour limiter l'impact sur les zones humides et le contre-canal accueillant les amphibiens du site, une plantation d'arbres a été choisie afin de raccorder des boisements actuellement fragmentés au sud de la future voie, ... A noter également que les abords immédiats (parcelles n°BE164, BE79 et BD26) de ce secteur ne font pas l'objet d'un aménagement urbanisé pour éviter une perturbation importante des espèces faunistiques sensibles à la présence d'une forte activité humaine (comme par exemple pour certaines espèces d'oiseaux ou de chiroptères).

Les nouveaux aménagements cités dans les points précédents (ORE avec plantations, nichoirs adaptés aux nouvelles constructions, sites de compensation, ...) pourront être utilisés par une faune peu sensible aux activités humaines, voire les appréciant (nourriture, ...). Ces éléments contribueront à réduire l'effet « barrière » de la ZAC.

La liaison entre les secteurs du Bout du Monde et du franchissement avec le milieu naturel ou semi naturel (ZNIEFF, MNIE, cellules bocagères, boucle du canal d'Ille-et-Rance) sera donc effective pour limiter l'impact du projet sur les déplacements des espèces sur ce secteur.

### 2.2.3 Suivi du chantier, des mesures compensatoires et leur gestion

*Compléments à la pièce 5 (pages 487 à 495)*

#### ○ En phase chantier

Les moyens de suivi en phase chantier sont précisés au **chapitre 6 de la pièce 5**. La commune s'engagera contractuellement à mettre en place ces mesures de suivi avec un prestataire (association, bureau d'étude, ...).

Les principes évoqués dans la pièce 6 (présence d'un coordinateur écologue, étude du respect des mesures d'évitement et de réduction comme l'absence de travaux sur les périodes de reproduction au niveau du franchissement, ...) seront repris intégralement dans ce contrat.

#### ○ En phase d'exploitation

##### □ Suivi

Le suivi des mesures compensatoires, incluant celles qui sont proposées dans ce présent dossier, est consultable en **pièce 5**. De même que pour la phase chantier, la commune s'engagera contractuellement à mettre en place ces mesures de suivi avec un prestataire (association, bureau d'étude, ...).

##### □ Gestion

Une fois les mesures de compensation intégrées dans un programme de maîtrise d'œuvre au moment de l'élaboration du dossier de réalisation, les mesures de gestion seront affinées (plan de gestion) au regard des mentions figurant dans l'étude d'impact en **pièce 5 chapitre 6**.

La mise en place de nouveaux habitats nécessitera une étude approfondie des mesures de gestion de ces milieux. Par exemple, comme évoqué précédemment, certains types de milieux comme les prairies humides ou les prairies mésiques, à forte dynamique naturelle, devront faire l'objet de mesures de gestion régulières et annuelles comme la fauche (animale de préférence). D'autres types d'habitats comme les fourrés ou les boisements à dynamique naturelle plus lente feront l'objet de mesures de gestion moins régulières.

Toutes ces mesures seront ajustables en fonction des résultats (fournis aux services de l'Etat) de suivi visant à déterminer si les mesures de compensation sont efficaces (développement des habitats, présence d'espèces nouvelles et identifiées dans l'état initial en pièce 5, ...).

## 2.3 Raison impérative d'intérêt public majeur

*La raison impérative d'intérêt public majeur est explicitée dans les pièces 10 (chapitres 3.3 et 3.4, pages 31 à 68) et 10.1 (chapitre 6, pages 43 à 74) du dossier présenté à l'enquête publique.*

### 2.3.1 Rappel réglementaire

Le projet de ZAC multisite de Saint Grégoire est issu de plusieurs obligations dont les objectifs visent à accueillir de nouveaux habitants :

**La Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU)** de décembre 2000, vise à recréer un équilibre social dans chaque territoire et à répondre à la pénurie de logements sociaux, à renforcer la démocratie et la décentralisation, à favoriser le développement durable. Son article 55 oblige les communes à respecter certaines règles. Elles doivent en effet disposer d'un pourcentage de logements sociaux.

**Les schémas de cohérence territoriale (SCoT)** sont quant à eux des documents de planification stratégique à long terme (environ 20 ans) créés par la loi SRU. Le périmètre du SCoT dont dépend St Grégoire est celui du Pays de Rennes. Il est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilités, d'aménagement commercial, d'environnement, ...

**Le programme local de l'habitat (PLH)** est un document stratégique de programmation qui inclut l'ensemble de la politique locale de l'habitat : parc public et privé, gestion du parc existant et des constructions nouvelles, populations spécifiques. Il doit répondre aux besoins en hébergement et favoriser la mixité sociale et le renouvellement urbain.

Le SCoT est chargé d'intégrer les documents de planification supérieurs et devient ainsi le document pivot.

Le Scot du Pays de Rennes a fixé dans ses orientations générales pour Rennes Métropole un objectif de production de 87 600 logements entre 2013 et 2033, **les 43 communes de Rennes Métropole doivent livrer 24 000 logements sur la durée du P.L.H.**, soit une moyenne de 4 000 logements par an entre 2015 et 2020.

**Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Rennes Métropole** pour la période 2015-2020 a été adopté le 9 juillet 2015. Un avenant n°01 a été signé en 2020 permettant de prolonger sa mise en œuvre de deux ans.

Pour accompagner l'évolution démographique de la métropole, la ville-centre et les 4 autres communes constituant le Cœur de métropole (dont fait partie Saint-Grégoire) doivent poursuivre cet effort quantitatif et contribuer très significativement à l'effort commun de construction.

Ainsi, l'objectif de livraison pour les 5 communes du Cœur de métropole était fixé à 12 000 logements sur les 6 années du P.L.H. soit 50 % de l'objectif global du P.L.H.

Pour la commune de Saint-Grégoire, les objectifs d'urbanisation sur la période 2015-2022 sont de 140 logements/an et pour la même période une production globale de 1 117 logements.

Au regard du PLH en vigueur sur la métropole rennaise, l'analyse du marché met en évidence les éléments suivants :

- Un déficit d'offre en logement collectif,

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



- Un déficit d'offre en logement social,
- Des formes urbaines sur la commune qui méritent d'être complétées.

A l'échelle de la Ville de Saint Grégoire la construction de logements supplémentaires est donc nécessaire pour répondre aux objectifs d'urbanisation de l'agglomération rennaise.

La conjugaison des obligations légales du PLH, de la loi SRU et des différents objectifs se révèle impossible sans extension urbaine. Le territoire de Saint Grégoire ne dispose que de deux secteurs disponibles en extension : Bout du Monde et Maison Blanche. Ces deux sites sont situés aux abords immédiats de milieux déjà urbanisés (Champ Daguet et Maison Blanche) qui disposent d'équipements publics (sportifs et scolaires notamment pour Champ Daguet). **La possibilité de bénéficier de ces équipements conforte le choix d'implantation du site Bout du Monde.**

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.

### 2.3.2 Recherche du lieu d'implantation de la ZAC multisite

Afin de répondre au PLH, une recherche de lieu d'implantation de la ZAC a été initiée. Il est apparu que pour répondre au programme, une partie des futurs logements construits devait s'implanter directement sur un milieu déjà artificialisé : le centre-ville.

En effet, pour éviter un étalement urbain important sur des milieux naturels et agricoles qui composent les bordures extérieures du centre de la commune, la densification du centre-ville a été privilégiée.

Cette densification ne suffisait pourtant pas à répondre aux objectifs d'intérêt public imposés par le PLH et il restait peu d'espaces disponibles à la construction de logements sur la commune pour répondre aux besoins de la population croissante du fait :

- De la présence d'un captage d'eau au nord du périmètre de la commune limitant la possibilité de réaliser des logements,
- De nombreux corridors écologiques identifiés dans le PLU au nord du périmètre de la commune (et dans le PLUi de Rennes métropole) relevant d'un fort enjeu écologique,
- De l'urbanisation commerciale déjà en place au sud du périmètre de la commune,
- De la présence de zones Agricoles et Naturelles sur le PLU initial de la commune (et repris dans le PLUi de Rennes métropole) où les logements ne peuvent pas être construits,

Il restait donc peu d'espaces disponibles à la construction de logements dans l'enceinte urbanisée de la commune pour répondre aux besoins de la population croissante.

Ainsi, dans son PLU datant de 2005, repris depuis 2020 par le PLUi de Rennes Métropole, la commune de Saint-Grégoire a identifié 2 secteurs de développement urbains à moyen terme : le Bout du Monde situé au droit d'un secteur urbain actuellement en développement depuis 10 ans (Champ-Daguet) et Maison-Blanche situé au droit du lieudit du même nom au sud-est du territoire de la commune et excentré par rapport au centre-ville. Également, ces emprises de développement urbain sont identifiées par SCoT du Pays rennais depuis 2015.

Vu l'objectif fixé par le PLH et les contraintes de la commune exposées précédemment, le secteur du Bout du Monde a été privilégié à moyen terme pour étendre l'urbanisation de la commune de Saint-Grégoire. Ce secteur fait donc actuellement l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) au PLUi et il est classé en zone « A urbaniser » sur le règlement graphique du PLUi.

De plus, le scénario retenu s'appuie sur des éléments existants (topographie, présence de cellules bocagères, ...) du périmètre « à urbaniser » :

- 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.

### 2.3.3 Recherche d'évitement de l'impact du projet sur l'environnement

#### 2.3.3.1 Secteur du Bout du Monde

Le secteur du Bout du Monde, essentiellement agricole (cf. pièce 5, état initial de l'étude d'impact), est également composé de milieux à fortes fonctionnalités écologiques (zones d'accueil pour la faune, ...) comme par exemple les haies ou les zones humides.

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, ...).

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 réfléchi afin de le rendre le plus transparent possible pour les espèces animales qui le fréquenteront.

Le secteur et son fonctionnement ont également été pensés pour être liés directement avec le centre-ville de Saint-Grégoire en passant par la ZAC du Champ-Daguet et également avec le quartier de Maison Blanche. En effet, de nombreuses pistes cyclables à travers le secteur et en direction du centre-bourg et du quartier de Maison Blanche seront mises en place. Une ligne de bus existante (C2) sera prolongée vers le secteur du Bout du Monde. Également, un équipement public à destination de l'enfance sera créé au sein du secteur du Bout du Monde pour répondre au futur besoin des familles qui viendront s'y installer et au besoin existant pour la population implantée à proximité. Socialement, ce secteur s'inscrit dans une démarche de liaisons inter-quartiers reliés au centre-bourg marquant la réelle volonté de la commune de créer un dynamisme social au sein des zones urbanisées (cf. chapitres suivants en lien avec le franchissement du canal d'Ille-et-Rance).

### 2.3.3.2 Secteur du franchissement

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, ...).

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 :

- 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.

#### 2.3.3.2.1 Désengorgement du centre-ville

Comme évoqué dans le dossier d'Autorisation environnementale, la future voie d'accès aura une vocation de desserte uniquement. Elle permettra de réorienter une partie des flux routiers du secteur du Bout du Monde en dehors de l'axe centre-ville – Bout du Monde. En effet, sans sa création, les futurs trafics routiers liés aux déplacements des habitants du secteur du Bout du Monde engendreraient une forte saturation du réseau routier du centre-ville de Saint-Grégoire. Cette saturation impactera également les quartiers situés à proximité immédiate du centre-ville comme le quartier de Champ-Daguet par exemple.

La création d'un tel aménagement va induire la diminution du trafic routier (comparé aux prévisions sans la mise en place de cet ouvrage) depuis le secteur du Bout du Monde vers le centre-ville. Il permettra également de diminuer le trafic routier depuis le centre-bourg vers l'extérieur de celui-ci en tous points cardinaux.

Rappelons également que, pour éviter que cette future voirie ne soit utilisée comme une voie de transit à travers Saint-Grégoire car offrant une alternative à la traversée du centre-ville qui se fait actuellement par la rue du Général de Gaulle, des zones de ralentissement seront créées pour décourager l'usage de cet itinéraire à cette fin. Par exemple, des chicanes, des dos d'âne et des stops

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



sur le secteur du Bout du Monde ou encore une vitesse limitée au droit du futur ouvrage rendront difficile un passage à bonne vitesse à travers Saint-Grégoire par son biais.

Ainsi cette future voie d'accès aura vocation à réduire de manière significative l'impact de l'urbanisation du Bout du Monde sur le trafic routier en centre-ville et ses abords immédiats.

Cette diminution du trafic au sein du centre-bourg et de la ville et au niveau de ses accès présente un intérêt public majeur certain pour les usagers des voiries en diminuant le risque d'accident (entre véhicules ou entre véhicules et piétons/cyclistes), pour les commerces en limitant la saturation des parkings et des lieux d'accès à ces activités, pour les habitants et les passants en limitant la pollution sonore et la pollution de l'air générées par une saturation des flux routiers. Il va fluidifier les trafics routiers à l'échelle des liaisons inter-quartiers.

### 2.3.3.2 Liens inter-quartiers

Outre l'impact positif sur la circulation en sein du centre-ville de Saint-Grégoire, cette future voie d'accès aura également un rôle essentiel à long terme sur les liaisons inter-quartiers, notamment entre le quartier de Maison-Blanche et le Bout du Monde/Champ-Daguet où des équipements publics sont et seront présents.

Au-delà du secteur du Bout du Monde, la future zone d'urbanisation de la commune se fera au droit du quartier de Maison-Blanche (identifiée au PLUi par une OAP). Ce quartier, plutôt géographiquement considéré comme un hameau éloigné du centre-bourg, va inclure l'arrivée de nouveaux habitants désireux d'avoir accès aux équipements publics du centre-bourg.

Ainsi, ce pont sera une alternative d'accès aux équipements publics du centre-bourg et de Champ-Daguet par le centre-ville. Comme mentionné précédemment, actuellement les habitants de Maison-Blanche sont contraints de transiter par le centre-ville pour contourner la barrière naturelle formée par le canal d'Ille-et-Rance pour accéder aux équipements présents sur Champ-Daguet (écoles). Cet ouvrage permettra de traverser directement le canal en direction du Bout du Monde et de Champ-Daguet. Cela réduira le trafic routier dans le centre-bourg, raccourcira la distance entre les équipements publics et les différents quartiers et désenclavera le secteur du Bout du Monde.

La figure suivante présente cette alternative. Le tracé vert comprend un passage au travers du canal et le tracé bleu présente la situation actuelle de la circulation.

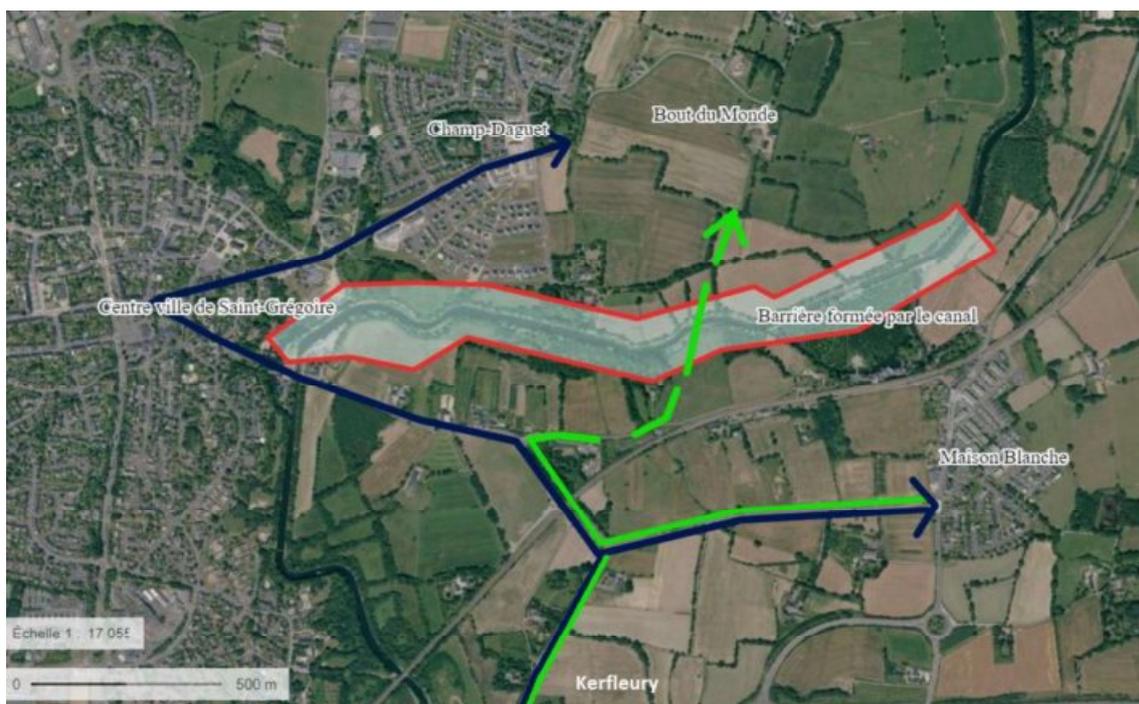


Figure 6 : Illustration des modèles actuels et futurs inter quartiers

### **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.

### **2.3.3.2.4 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 ».

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.

## **2.4 Franchissement**

### **2.4.1 Etude de nouveaux tracés**

Compléments à la pièce 5 (pages 467 à 476), à la pièce 10 (pages 52 à 63), à la pièce 10.1 (pages 64 à 73).

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. Parmi ceux-ci, la figure suivante présente le tracé suggéré (en noir) par Bretagne Vivante.



Figure 7 : Tracé suggéré par Bretagne Vivante

On peut également souligner d'autres suggestions de tracé :

- Depuis le Bout du Monde vers la RD29 au nord de la boucle du canal,
- Depuis le lieudit « Le Chêne » vers Maison-Blanche.

Ces différents scénarios sont étudiés ci-dessous sur le même modèle d'étude présent dans l'étude d'impact. **Le tableau et la cartographie suivants présentent ces divers tracés associés à une note environnementale, sociologique, d'aménagement et financière, étant précisé que l'indicateur financier donne une appréciation au plus proche de la réalité (basée sur le linéaire de l'ouvrage route-pont, de la topographie nécessitant des volumes de remblais, ...).**

A noter que la carte fait apparaître les zones humides présentées dans le PLUi de Rennes Métropole, la ZNIEFF de bordure du canal, les MNIE rennais (Milieux Naturels d'Intérêt Ecologique), afin de nourrir la réflexion sur l'impact environnemental de chaque tracé en l'absence de relevés précis des espèces au droit de chacun d'entre eux.

Les tracés étudiés sont les suivants :

- N°4 correspond à la proposition de Bretagne Vivante, reliant la Saudrais à la route de la Duchesse Anne au sud du projet,
- N°5 et n°6 correspondent à une pluralité de demandes reliant le Bout du Monde à Maison Blanche à l'est du projet,
- N°7 et 8 correspondent également à diverses demandes reliant le Bout du Monde et Champ-Daguet à la RN29 au nord du projet.

Il ressort de l'analyse que la notation la plus élevée est celle du tracé 3bis (1,70), comme dans le dossier d'étude d'impact.

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



Concernant les tracés supplémentaires étudiés :

- 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.

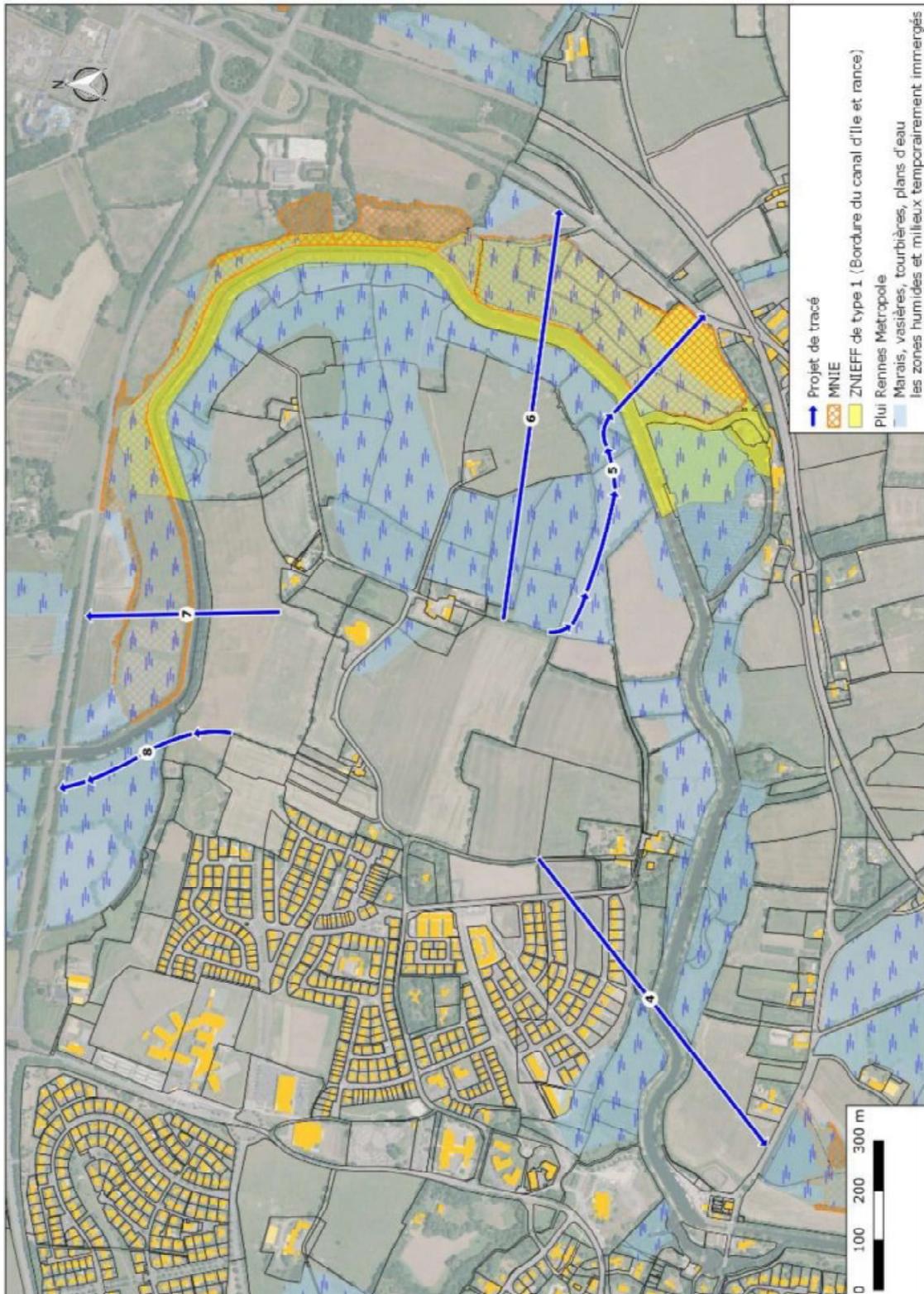


Figure 8 : Etudes des nouveaux tracés issus des observations déposées en enquête

# Mémoire en réponse au rapport de l'enquête publique unique du projet d'aménagement de la ZAC multisite

## Projet de développement Urbain - ZAC multisite



Tableau 2 : Etude des tracés (notes)

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
	Proximité des habitations.....	0,10	0	1	1	2	2	0	1	0	2	1
SOCIOLOGIQUE	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	Coherence 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
FINANCIER	Gestion hydraulique des crues (PPRI).....	0,10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Coût du projet/Enveloppe.....	0,10	1	0	2	0	2	1	0	1	1	0
<b>TOTAUX</b>		1,00	0,70	1,00	1,40	1,20	1,70	1,10	0,70	0,70	1,10	0,70

Ainsi, 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).

### 2.4.2 Trafics routiers et mode de déplacement doux

*Compléments sur les modélisations des trafics futurs à la pièce 5 (pages 459 à 466), à la pièce 10 (pages 44 à 51), à la pièce 10.1 (pages 57 à 64) et aux modes de déplacements doux, communs à la pièce 5 (pages 391 à 402), l'apaisement de circulation aux abords de la Saudrais à la pièce 5 (page 401), à la pièce 10 (pages 102 et 103)*

#### 2.4.2.1 Modélisation des trafics futurs liés au gabarit de l'ouvrage

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 :

- L'évolution future théorique des modes de transports doux ou en commun contribuant à réduire le trafic routier global,
- 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,
- 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).

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.

Pour rappel, les cartes suivantes présentent le trafic routier actuel et le trafic routier futur sans la mise en place de cette nouvelle voie d'accès, et sans prendre en compte les remarques citées précédemment.

Ces modélisations montrent une saturation déjà existante autour de Saint-Grégoire sans projet d'aménagement de la ZAC multisite et une saturation future du centre-ville avec le projet de ZAC multisite.



Figure 9 : Modélisation du trafic actuel en heure de pointe (orange : saturation)



Figure 10 : Modélisation du trafic actuel en (en orange : saturation)



Figure 11 : Modélisation du trafic en 2027 sans le pont en heure de pointe (orange : saturation)

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).**

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, ...).

A noter qu'il est actuellement impossible de statuer sur la pérennisation du télétravail et de son impact sur les usages de la voiture.

### 2.4.2.2 Modes de déplacement doux et en commun

A la vue des différentes remarques à ce sujet, il est nécessaire de préciser que la ZAC multisite, et notamment au droit des secteurs du Bout du Monde et du franchissement, a fait l'objet d'une réflexion importante sur les modes de déplacements doux et en commun.

Ainsi, la ligne du bus C2 (1 bus toutes les 9 minutes en journée, axe de transport majeur entre Saint-Grégoire et Rennes) gérée par Rennes Métropole sera prolongée jusque dans le cœur du secteur du Bout du Monde. Une ligne secondaire de mini-bus est à l'étude (intégrée dans le Plan de Déplacement Urbain de Rennes Métropole) qui induirait une connexion des quartiers de Maison Blanche et de Kerfleury vers le Champ-Daguet et Bout du Monde, en passant par la future

voie de desserte. Comme souligné précédemment, cette liaison favorisera donc les modes de déplacement en commun et les liens inter-quartiers.

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.**

### 2.4.2.3 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.**

Pour limiter les passages sur cette route, outre les mesures visant à y ralentir la circulation, d'autres mesures seront mises en place comme la création de chicanes, d'intersections ou bien encore de panneaux informant uniquement « Bout du Monde » en périphérie de ce secteur.

### 2.4.3 Mesures acoustiques

*Compléments à la pièce 5 (pages 402 à 405)*

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 souhaitent 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.

---

#### 2.4.4 Tirant d'air

*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.

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.

## 3 REPONSES AUX QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE

### 3.1 En compléments des observations du public

**1- 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 ?**

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 îlots 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 débuteront pas avant 2022.

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

Vous trouverez en annexe 2 un plan de ville reprenant les principaux services et équipements. 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.

**3- Secteur du franchissement :**

**a. 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 ;**

La commune a souhaité que soient étudiés avec la même rigueur et la même méthodologie l'ensemble des scénarios pour n'en privilégier aucun a priori. Cette analyse des différents tracés est reprise dans le chapitre 2.4 du présent mémoire.

**b. le franchissement est caractérisé comme une voie de « desserte ». Quels seront les quartiers (actuels et ou à développer) concernés ?**

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.

**c. 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 ?**

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).

**d. la nécessité du franchissement s'appuie des hypothèses de circulation. Celles-ci s'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 ?**

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 alentours 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).

## 3.2 Concernant la justification des choix

### 1- Quels objectifs prioritaires la commune poursuit-elle en demandant la déclaration d'utilité publique de la ZAC multisite ?

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'acquiescer 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.

### 2- 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.

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

### 3- 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) ?

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.

### 4- 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 ?

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).