



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne

Rennes, le 11 4 AOUT 2015

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
portant sur le projet de permis d'aménager d'un pôle automobile
au lieu-dit « La Brosse » sur la commune de Saint-Grégoire (35)
- dossier reçu le 25 juin 2015 -

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courrier reçu le 25 juin 2015 et conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement (CE), Monsieur le maire de la commune de Saint-Grégoire a saisi le préfet de la région Bretagne, autorité compétente en matière d'environnement (Ae), pour avis sur le projet du permis d'aménager du pôle automobile « La Brosse », sur le territoire de la commune de Saint-Grégoire.

Le projet est soumis aux dispositions du code de l'environnement relatives aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, notamment les articles R. 122-1 à R. 122-15. Il relève de la rubrique n° 33 de l'annexe à l'article R. 122-2 : zone d'aménagement concerté, permis d'aménager et lotissements situés sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un plan local d'urbanisme (PLU) ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération.

Suite à examen préalable au cas par cas, un arrêté préfectoral en date du 11 août 2014 a exigé la réalisation d'une étude d'impact du fait de l'ampleur du projet et des incidences notables sur l'environnement qu'il est susceptible d'avoir en matière de paysage et d'insertion paysagère en entrée nord de l'agglomération rennaise, de ruissellement des eaux de pluie, de déplacements et de sécurité routière ainsi qu'en termes de nuisances sonores.

L'Ae a consulté par courriers en date du 02 juillet 2015 :

- le préfet d'Ille-et-Vilaine au titre de ses attributions en matière d'environnement et a pris connaissance de son avis en date du 04 août 2015.
- l'Agence régionale de santé (ARS) - délégation territoriale d'Ille-et-Vilaine et a pris connaissance de son avis en date du 31 juillet 2015.

L'avis de l'Ae porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, qui fait office d'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue donc pas un avis favorable ou défavorable au projet lui-même. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. A cette fin, il sera transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier, conformément à la réglementation.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

Cet avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Synthèse de l'avis

La ville de Saint-Grégoire, porte d'entrée nord de l'agglomération rennaise, est traversée par les RD 637 et 137, axes de circulation structurants reliant Rennes à Saint-Malo dont la section sud constitue l'un des secteurs de développement économique stratégiques identifiés au SCOT¹ du Pays de Rennes. A l'extrémité nord-ouest de Saint-Grégoire, le site de La Brosse, partie intégrante de ce périmètre, constitue un secteur dont le SCOT souhaite renforcer l'attractivité, accompagner le dynamisme, porter l'image commerciale à la hauteur d'un pôle d'échelle régionale par un développement valorisant les atouts paysagers, urbains et naturels. Dans ce cadre, la ville de Saint-Grégoire souhaite rééquilibrer le développement économique entre le nord et le sud de la commune. Rennes Métropole, soumise à une forte pression foncière, prévoit la réalisation de différentes opérations de renouvellement urbain à vocation d'habitat.

Ce contexte est à l'origine du projet d'aménagement de la zone d'activité « La Brosse 3 » devant accueillir, sur environ 10 ha et 30 000 m² de surface plancher, un pôle commercial dédié à l'automobile, en partie par relocalisation d'établissements d'ores et déjà existants sur le territoire de l'agglomération.

La sensibilité environnementale (insertion paysagère et gestion des eaux pluviales) de ce site actuellement cultivé et entouré d'une urbanisation hétérogène et plus ou moins diffuse, tient essentiellement à sa position à la fois de porte d'entrée et de fenêtre sur Saint-Grégoire et le nord de l'agglomération dans un bassin versant déjà fortement artificialisé.

Le volet paysager, aussi bien en ce qui concerne l'état initial que l'impact du projet et les mesures associées, nécessite d'être approfondi et illustré pour en améliorer la démonstration.

L'Ae invite le porteur de projet à renforcer l'étude d'impact afin d'apporter des garanties supplémentaires sur le rôle positif que le site de la Brosse doit absolument jouer dans la valorisation du paysage (qualité paysagère du site, préservation des vues panoramiques, maintien des coupures vertes, ...) et dans l'objectif de créer un ensemble homogène de qualité le long de la RD 137, basé sur les deux facteurs principaux d'un paysage de qualité que sont l'aménagement des espaces verts paysagers et les façades architecturées des bâtiments.

L'appréciation des impacts et de l'efficacité des mesures est rendue délicate en ce qui concerne la gestion de l'eau pluviale en raison de certaines contradictions de données et du défaut de justification des normes retenues ce qui affaiblit une présentation pourtant bien détaillée.

L'Ae recommande d'étayer l'analyse relative aux questions d'assainissement.

A l'exception de la question paysagère que le dossier ne détaille pas suffisamment eu égard à l'importance de l'enjeu et, dans une moindre mesure, de l'assainissement, l'analyse a globalement permis de dégager les enjeux, déterminer les impacts et présenter des mesures en conséquences.

¹ Schéma de cohérence territoriale.

Avis détaillé

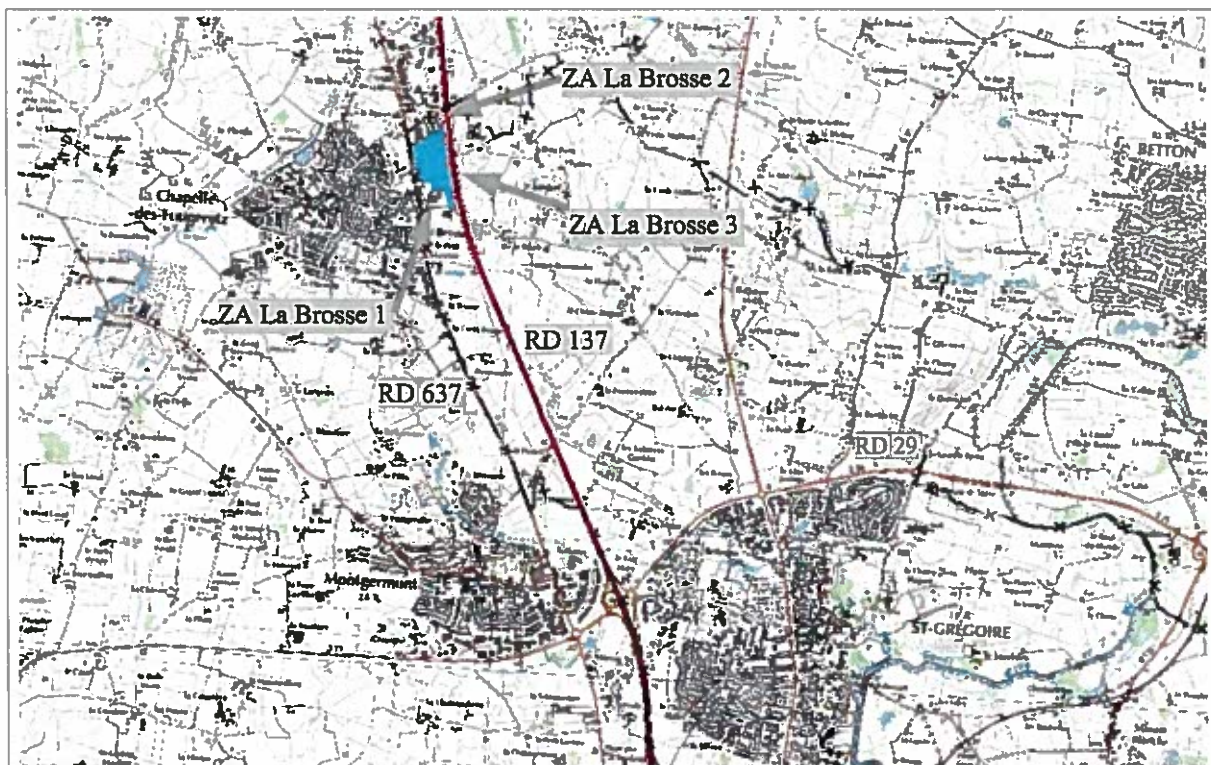
1. Présentation du projet, de son contexte et des enjeux environnementaux

1.1. Présentation du projet et de son contexte

Située en limite de Rennes, la commune de Saint-Grégoire constitue l'entrée nord de l'agglomération par les RD 137 et 637, voies structurantes reliant Rennes à Saint-Malo. Ce secteur constitue l'un des axes de développement stratégique retenu par le schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Pays de Rennes dont l'ambition est d'en « renforcer l'attractivité, d'en accompagner le dynamisme et de porter la perception de son image commerciale à la hauteur d'un pôle d'échelle régionale » par un « développement valorisant les atouts paysagers, urbains et naturels ».

L'urbanisation de Saint-Grégoire (centre-ville et zones d'activités) s'est principalement développée dans sa partie sud en continuité de Rennes, la moitié nord du territoire étant essentiellement occupée par des espaces agricoles (horticulture et maraîchage), à l'exception, dans le secteur de La Brosse, de deux zones d'activités (ZA) malgré un réel déclin de l'agriculture sur la commune² pour partie en raison de l'urbanisation.

La ville souhaite encourager le développement d'activités commerciales tout en cherchant à rééquilibrer le développement économique communal entre le nord et le sud de la commune. Elle porte donc le projet de créer, en limite nord-ouest de son territoire, entre les deux voies structurantes, une nouvelle ZA.



Plan de situation (source : étude d'impact)

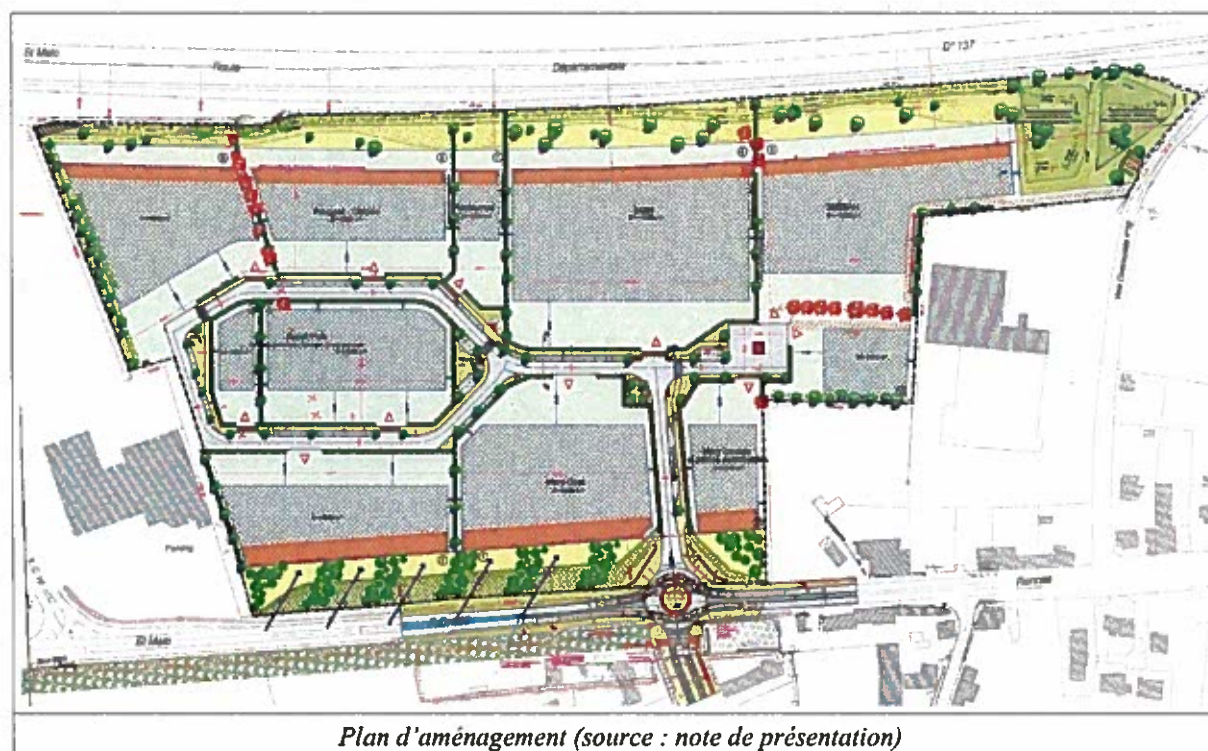
Le projet concerne l'aménagement, sur un site d'environ 9 ha en surplomb de la RD 637 face à la commune de la Chapelle-des-Fougeretz, d'une zone commerciale destinée à accueillir une

² La surface agricole utile totale est ainsi passée de 65 % du territoire en 1998 à 40 % en 2010 (contre 48 % à l'échelle régionale).

dizaine d'entreprises en lien avec le secteur automobile (concessionnaires, lavage automobile, contrôle technique, ...) et quelques activités tertiaires associées (bureaux, restaurant, ...) sur une surface plancher d'environ 30 000 m². L'emprise au sol des constructions est fixée à un maximum de 80 % de la superficie du terrain et le coefficient d'imperméabilisation maximal autorisé est de 60 %³. Le projet inclut la création d'un giratoire sur la RD 637 au droit de l'avenue de l'Orée (La Chapelle-des-Fougeretz) afin d'assurer la desserte de cette ZA. Le talus en limite ouest (RD 637) sera adouci et un merlon planté sera créé en limite nord-est.



Vue aérienne du site (source : note de présentation)



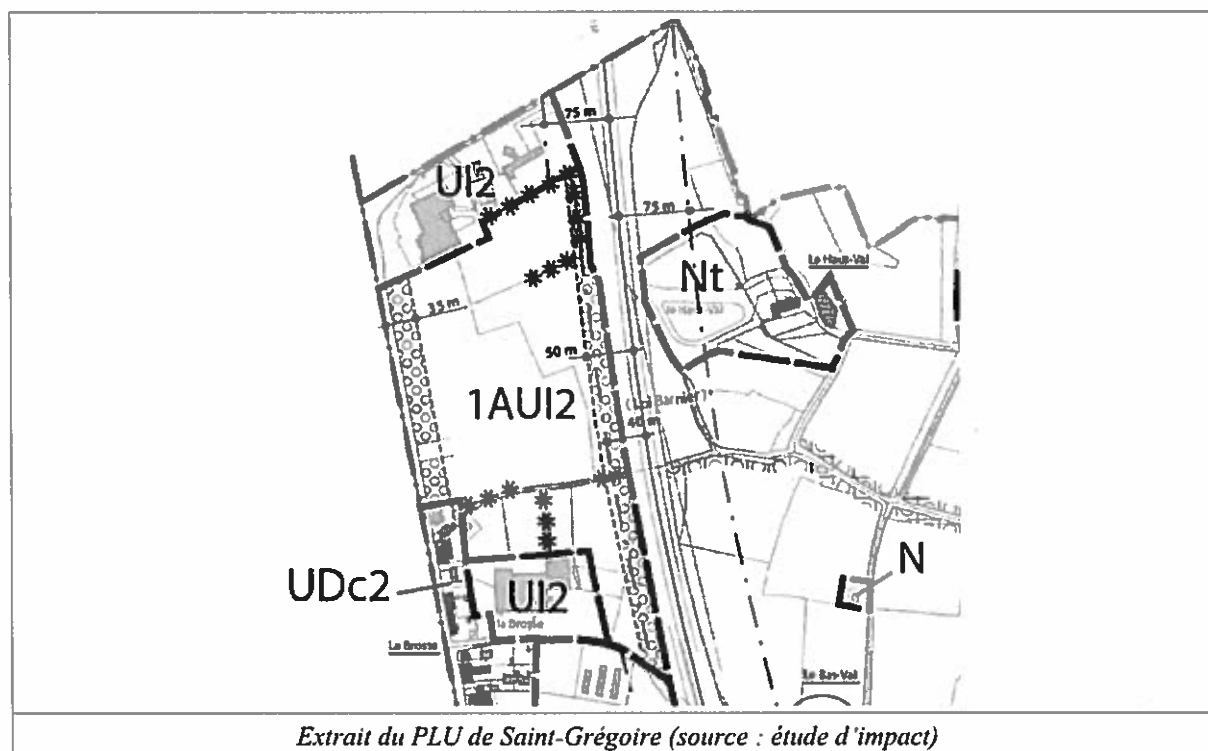
Plan d'aménagement (source : note de présentation)

3 Articles 9 et 4 du règlement du permis d'aménager.

Une partie des lots de ce pôle d'activités dédié à l'automobile sera occupée par relocalisation de différentes entreprises de ce secteur, d'ores et déjà implantées dans l'agglomération rennaise, libérant ainsi du foncier que Rennes Métropole souhaite employer pour des projets de renouvellement urbain destinés à l'habitat, tel que celui de la rue de Rennes à Cesson-Sévigné.

Le secteur de La Brosse, situé sur un plateau agricole, au maillage bocager peu dense et au relief légèrement marqué, offre de larges panoramas de grande qualité, notamment une fenêtre sur l'agglomération rennaise. L'aménagement de cette entrée de ville aux abords des RD, notamment 137, s'est avéré jusqu'à présent peu attentif à la qualité paysagère.

Au fil des évolutions du PLU⁴, les limites d'inconstructibilité et les marges de recul ont été réduites dans ce secteur, le long des RD 137 et 637, de près de moitié par endroit, par dérogations successives à la loi Barnier⁵. Au droit du site de la Brosse, les limites d'inconstructibilité sont à présent de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 637 et de 50 mètres à l'ouest de celui de la RD 137. De ce côté, la marge de recul est de 40 mètres. Dans l'espace situé entre cette marge de recul et la limite ouest de la zone d'inconstructibilité, seules les voies de circulation, les infrastructures techniques et de stationnement sont possibles.



Le projet s'insère dans un environnement routier supportant une circulation importante émettrice de bruit et se trouve ceinturé d'une urbanisation hétérogène (activités économiques et commerciales, habitat diffus, quartier résidentiel de la Besneraie). Notamment au nord du projet, les abords des RD 137 et 637 sont urbanisés par de nombreuses zones d'activités telles que la « route du meuble ⁶».

4 Plan local d'urbanisme approuvé le 2 mars 2005, révisé le 20 juin 2012, modifié le 25 avril 2013 et mis en compatibilité en 2015.

5 Loi n° du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite loi Barnier instaurant la règle d'inconstructibilité le long de certains axes de circulation.

6 Appellation de la RD 637 au nord de Rennes en raison de la forte concentration de magasins d'ameublement et d'équipement de la maison qui s'y sont implantés.

Le projet est situé sur le coteau nord d'un petit talweg affluent du ruisseau de La Mare qui rejoint l'Ille affluent de la Vilaine. En raison des nombreux aménagements évoqués ci-dessus, l'imperméabilisation des sols y est donc d'ores et déjà très importante. L'Ille et la Vilaine font l'objet d'un plan de prévention du risque inondation (PPRi). Si la ZA n'est pas concernée par cet aléa, elle est susceptible d'y contribuer. Par ailleurs, le milieu récepteur du ruissellement d'eau pluviale présente un état dégradé : turbidité de l'eau élevée, plan d'eau particulièrement envasé, sources de pollution chronique (exploitations maraîchères, agriculture intensive, habitat diffus, urbanisation, ...).

Au milieu de cet environnement déjà très artificialisé et fragmenté, le site de l'opération présente une relative banalité écologique (cultures intensives, phytosanitaires, maillage de la trame verte et bleue lâche, ...). Il est actuellement en terres cultivées au bocage relictuel et de qualité inégale mais présentant cependant un intérêt étant donné leurs rôles paysager, hydraulique et de barrière limitant la propagation des nuisances sonores. Ces milieux se trouvent par ailleurs en périphérie d'une zone dont la restauration de continuités naturelles constitue un objectif supra-communal⁷.

1.2. Procédures relatives au projet

Ce secteur de la Brosse, déjà intégré dans le cadre de la programmation du développement économique inscrite au PLU de Saint-Grégoire, est classé en zone 1AU_i, zonage permettant l'ouverture à l'urbanisation de futures zones d'activités.

Dans le cadre du projet du pôle automobile, une déclaration de projet valant mise en compatibilité du document d'urbanisme a entraîné un certain nombre d'évolutions du PLU. D'une part, les orientations d'aménagement et de programmation de ce secteur ont été modifiées (implantations des bâtiments, hauteur maximale portée à 12 mètres) et, d'autre part, les bandes d'inconstructibilité le long de la RD 137 et de la RD 637 ont été réduites respectivement de 75 à 50 mètres et de 50 à 30 mètres.

Ce projet de pôle automobile a fait l'objet d'un examen au cas par cas préalable dans le cadre de l'instruction du permis d'aménager auquel il est soumis. L'Ae constate que le dossier « cas par cas » présentait des plans de composition similaires à ceux de l'étude d'impact mais que le projet portait sur une surface plancher d'environ 9 000 m² contre 30 000 m² à présent.

L'Ae recommande d'expliquer cette évolution et de justifier les choix opérés.

Bien que le projet ne remette pas en cause les objectifs et orientations fondamentales du SCOT en matière de continuités écologiques, le dossier ne présente pas de façon suffisante la manière dont le projet participe à favoriser la fonctionnalité écologique du territoire liée au franchissement écologique est-ouest. Plus généralement, en considération des orientations du SCOT relatives à la valorisation du paysage, la démonstration de l'articulation du projet avec ce schéma n'apparaît pas clairement.

L'Ae recommande d'étayer, de manière proportionnée, la présentation de l'articulation du projet avec ce document de planification au regard des enjeux écologiques et paysagers.

Le projet fait l'objet d'un dossier de déclaration dans le cadre de la loi sur l'eau au titre de la rubrique relative au rejet d'eaux pluviales dans le milieu naturel. Le dossier expose les principales informations générales (caractéristiques, orientations fondamentales, grands enjeux) du SDAGE⁸ Loire-Bretagne et du SAGE⁹ Vilaine. Sur la base des informations du

7 SCOT du Pays de Rennes : perméabilité écologique à encourager à l'est et franchissement écologique à améliorer ou à prévoir au nord.

8 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne 2010-2015.

9 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Vilaine approuvé le 01/04/2003 et en révision depuis fin 2008.

dossier, l'étude démontre la prise en compte des enjeux et objectifs de ces schémas. *L'Ae précise que, le cas échéant, au vu des observations formulées dans la suite de l'avis concernant la thématique eau, il conviendra de confirmer cette conclusion.*

1.3 Principaux enjeux identifiés par l'Ae

Au plan paysager, le maintien d'un paysage relativement ouvert, d'une entrée de ville de qualité avec la préservation de coupures vertes entre pôles commerciaux ainsi que la perception par les riverains sont à prendre en compte.

La préservation et la valorisation du paysage ainsi que l'insertion du projet dans celui-ci constituent donc des enjeux essentiels de cette opération.

Au vu de l'artificialisation importante du secteur, du type d'activités (contrôle technique, lavage automobile, ...) et de la situation aval (milieu récepteur dégradé, PPRi), la prévention des inondations et de la pollution, accidentelle ou chronique, fait également partie des enjeux majeurs liés à ce projet.

Etant données la vocation du pôle d'activité ainsi que la proximité de différentes autres zones d'activités, la question de la gestion des transports et des flux de circulation est importante dans le cadre de ce projet.

L'ambiance sonore actuelle ainsi que les activités qui s'exerceront sur le site font de la prévention des nuisances sonores un point de vigilance dans le cadre de ce projet notamment vis-à-vis des riverains.

Malgré la relative banalité écologique du site, les enjeux périphériques en termes de restauration des continuités écologiques sont toutefois à prendre en considération.

Les activités pratiquées sur le site telles que le lavage automobile seront consommatrices d'eau et d'énergie. La maîtrise de l'utilisation des ressources a donc également sa place parmi les enjeux liés à cette opération.

Enfin, au vu de la pression foncière que connaît l'agglomération rennaise, la problématique de l'utilisation d'espace constitue également un enjeu.

2. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier

Le dossier est composé des différentes pièces du permis d'aménager dont une note de présentation, un règlement, le cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales ainsi qu'une étude d'impact dont les noms et qualités des auteurs sont mentionnés de même que ceux des études annexes. Cette étude est précédée de son résumé non technique qui identifie bien les différentes sensibilités environnementales du site et enjeux liés au projet mais apparaît cependant très succinct et ne présente aucune illustration.

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, l'Ae recommande de développer le résumé non technique, qui devra également intégrer les suites données aux recommandations formulées dans cet avis.

L'étude d'impact présente quelques incohérences ou contradictions (pour certaines avec le plan d'assainissement ou le document d'incidence au titre de la loi sur l'eau), notamment en ce qui concerne les questions d'assainissements eau pluviale (localisation et part du ruissellement collecté par la noue, volumes et débits de fuite des bassins de rétention, objectifs de qualité du rejet) et eaux usées (calcul de la charge admissible par la station du fait de l'évolution de la surface plancher). Cela affaiblit une analyse par ailleurs bien présentée et illustrée.

En outre, l'étude mentionne l'« absence de zone humide à l'intérieur du périmètre aménagé et de ses futures extensions » sans que le reste du dossier n'évoque de quelconques futurs autres projets associés à ce permis.

L'Ae recommande de procéder à une relecture approfondie et de rectifier ces erreurs matérielles afin de permettre une perception plus claire des informations. Elle précise également que si le projet, objet du présent avis, ne constitue que la première tranche d'une opération plus vaste, une étude d'impact de l'ensemble sera nécessaire afin d'appréhender les impacts de manière globale.

Nonobstant ces remarques, le dossier est bien illustré et rédigé de façon explicite et accessible et comprend une présentation et une description claires du projet. *L'Ae recommande toutefois de parfaire cette présentation en complétant la légende des plans de composition afin de ne pas prêter à confusion en donnant l'impression d'une suppression plus importante de haies. Elle recommande également de fournir, en appui de la présentation de la méthodologie employée, une carte de localisation des points de sondages pédologiques effectués.*

L'étude précise que le projet permettra la relocalisation d'entreprises automobiles déjà présentes sur l'agglomération mais n'indique ni la part que représenteront ces transferts (ce qui influe sur le bilan de la consommation d'eau et d'énergie) ni leurs localisations actuelles et les projets de renouvellement urbain liés.

Si le dossier comprend toutes les informations liées à l'évaluation environnementale du projet, certaines se trouvent essentiellement dans les dossiers d'incidence, étude et diagnostic joints en annexe, en particulier les données concernant l'eau ou les trafics routiers.

Afin de faciliter la lecture et la compréhension du projet dans sa globalité (relocalisations), l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en conséquence et d'intégrer davantage les résultats des études annexées.

2.2. Qualité de l'analyse

D'un point de vue méthodologique, l'étude de circulation a donné lieu à une séance de deux heures (17H00-18H45) de comptages directionnels réalisés en semaine, au mois de décembre 2013. Ces conditions permettent de prendre en compte les flux journaliers domicile-travail. *En considérant la localisation du projet, à proximité de la route de Saint-Malo, et le contexte périphérique de zones commerciales, l'Ae recommande de justifier ces choix notamment au regard des trafics saisonniers et du week-end.*

L'étude acoustique présente également différentes données basées sur les premières hypothèses du projet. *Comme développé en troisième partie de cet avis, l'Ae recommande d'actualiser ces informations.*

L'analyse conduite dans le cadre de l'étude d'impact a permis, à l'exception du volet paysager, une assez bonne compréhension du site et de ses sensibilités environnementales. Les enjeux territoriaux correspondants ont été mis en évidence de façon proportionnée.

Au travers de la comparaison de différentes alternatives d'aménagement, l'étude démontre le choix d'un aménagement permettant de limiter les impacts (talus, bocage, bruit, circulation, ...).

L'analyse des impacts notables du projet a été exhaustive quant aux champs de l'évaluation environnementale et a conduit à apprécier correctement ces effets, sauf en ce qui concerne le volet paysager, la justification des critères retenus dans l'analyse des eaux pluviales (charges de pollution entrante) et la prise en compte des évolutions prévisibles en matière d'urbanisme dans la détermination des capacités de traitement des eaux usées.

Les mesures environnementales proposées apparaissent quant à elles adaptées et ont suivi une certaine logique de proportionnalité, mis à part l'appréciation de l'insertion paysagère ainsi que le volet eau pluviale (justification de la fréquence de protection et confirmation des valeurs de rejet). L'étude d'impact ne mentionne pas de mesures de suivi qui pourtant permettent de s'assurer de l'efficacité et de la pérennité des mesures environnementales proposées.

L'Ae invite donc à compléter l'étude d'impact au vu des observations qui précèdent.

3. Prise en compte de l'environnement

3.1. En phase chantier

L'étude d'impact analyse les effets du projet en phase d'aménagement et présente des mesures associées. Tel que présentées, celles-ci paraissent appropriées. L'Ae rappelle cependant la responsabilité du porteur de projet par rapport aux entreprises de travaux quant à l'atteinte des objectifs de résultats.

3.2. En phase exploitation

La préservation du paysage et l'insertion du projet

La majeure partie des haies a été conservée et intégrée au projet, de nouvelles plantations (le long des RD ainsi qu'à l'intérieur du projet) constitueront le cadre paysager de l'aménagement. Un règlement et un cahier des prescriptions architecturales et paysagères donnent des préconisations en termes d'insertion urbaine et paysagère des lots. Une zone d'implantation principale des façades a été fixée ce qui tend à harmoniser l'orientation des bâtiments, notamment aux abords des nouvelles limites de recul, et à créer une continuité bâtie le long des RD afin de structurer le paysage d'entrée d'agglomération.

Quelques perspectives axonométriques, qui pourraient représenter l'ensemble du secteur de la Brosse à l'état initial puis avec ses aménagements et constructions à venir, en conservant les impressions de volumes et de relief, permettraient d'apprécier la qualité d'insertion paysagère mise en avant dans l'étude et de mieux visualiser l'intégration du projet dans son environnement actuel.

L'Ae invite à démontrer davantage l'efficacité des mesures proposées, notamment au regard de l'importance que revêt l'enjeu au vu de la sensibilité environnementale d'une part et de la perception des automobilistes et riverains d'autre part. Elle précise également que la voie contractuelle ayant été privilégiée à l'outil réglementaire, la mise en œuvre de mesures de suivi sera d'autant plus nécessaire.

La gestion de l'eau

Les mesures de prévention et de confinement prises vis-à-vis de la survenue d'une pollution accidentelle paraissent suffisantes pour prévenir un éventuel impact sur l'environnement.

Les eaux usées seront collectées par le réseau d'assainissement public et dirigées vers la station d'épuration intercommunale. L'étude expose la capacité de celle-ci à accepter les effluents issus du projet au regard de la capacité nominale de la station et « toute chose égale par ailleurs¹⁰ ». *Afin de conforter cette conclusion, l'Ae recommande d'exposer l'état de fonctionnement actuel du système d'assainissement et de s'assurer de l'évolution prévisible des charges totales entrantes selon les potentiels projets d'urbanisation.*

L'exutoire des eaux pluviales sera raccordé, de façon similaire à l'état actuel, au fossé de drainage de la RD 137 puis dirigé vers le ruisseau de la Mare. Différentes mesures sont mises en place (noue, bassins de rétention végétalisés, zone de décantation, cloison siphonée, déboureur-séparateur à hydrocarbures, ...) qui participeront au traitement qualitatif du rejet tout en assurant sa gestion quantitative.

Afin d'apprécier pleinement l'importance de l'impact des écoulements d'eau pluviale sur le milieu récepteur, y compris en période sensible pour les cours d'eau (étiage, petits événements pluvieux estivaux), l'Ae recommande de justifier les valeurs de charge retenues (type de secteur collecté, variations saisonnières de la charge, ...). Afin d'apprécier clairement l'efficacité attendue des mesures de d'assainissement retenues (rendement de l'abattement de la pollution, régulation du débit de fuite), l'Ae recommande, d'une part, étant donné les quelques contradictions soulevées supra et au vu de la qualité d'ores et déjà dégradée du milieu récepteur, de confirmer l'adéquation des teneurs des rejets pluviaux vis-à-vis de l'acceptabilité de ce milieu et, d'autre part, de justifier de l'occurrence décennale retenue pour dimensionner les ouvrages de gestion des eaux pluviales dans un territoire propice au ruissellement comme régulièrement évoqué par l'étude (forme ramassée du bassin versant, imperméabilisation des sols particulièrement importante, faible densité du bocage).

La gestion des déplacements

Au vu des conclusions de l'étude d'impact et du rapport d'analyse sur la circulation, la conception finale du projet, variante intégrant la création d'un giratoire pour desservir le pôle automobile, permet de fluidifier le trafic et ainsi de réduire sensiblement l'impact de l'accroissement de circulation lié au projet¹¹ (circulation, bruit, pollution atmosphérique).

La proximité relative d'un arrêt de bus d'une ligne de transport en commun de l'agglomération rennaise est susceptible de limiter partiellement le recours à l'usage de la voiture.

Afin de confirmer l'intérêt de la mesure, l'Ae recommande d'indiquer les données de trafic de cette ligne (fréquence, amplitude horaire, ...) et de mentionner les conditions de liaison piétonnes entre le pôle et les arrêts correspondants.

¹⁰ Charge totale reçue par la station après projet : 35 300 EH pour une capacité nominale de 40 000 EH.

¹¹ Les prospectives réalisées envisagent une croissance du trafic de + 30 % à terme (croissance démographique incluse). Le pôle auto devrait générer + 80 véhicules/h en période de pointe et une moyenne de 12 poids lourds/h (entre 8h-18h).

La prévention des nuisances sonores

La conservation du talus est en bordure de la RD 137 et la création d'un merlon planté au nord, ainsi que la construction de bâtiments (entre notamment cet axe de circulation et les principaux quartiers d'habitation) et la gestion de la circulation sont autant de mesures permettant de maintenir un niveau d'ambiance sonore modéré après projet.

L'étude acoustique et l'étude d'impact précisent toutefois que, pour ne pas générer de pollution sonore supplémentaire dommageable pour les populations riveraines, l'implantation des bâtiments ne devra pas entraîner la création de coulées entre eux ce qui créerait autant de couloirs favorisant la propagation des ondes sonores.

L'Ae note que les habitations sud-ouest n'ont pas fait l'objet de points de mesure et que la maquette acoustique utilisée pour la modélisation est basée sur un projet dont les caractéristiques ont évolué depuis (maintien du talus nord-est et adoucissement du talus ouest, densification du trafic routier, construction de plus de deux bâtiments pouvant mesurer plus de 6 m de haut, autres activités que des concessionnaires telles que lavage et mécanique automobiles).

L'Ae recommande, d'une part, d'actualiser la modélisation et, d'autre part, qu'une nouvelle campagne de mesures acoustiques soit réalisée après l'achèvement de la zone afin de vérifier les données obtenues.

Elle recommande également de démontrer la prise en considération du risque d'accentuation de la propagation des ondes sonores dans le choix d'implantation des bâtiments.

La préservation des milieux naturels et des continuités écologiques

La majeure partie du linéaire bocager, notamment les haies de meilleure qualité, sera conservée et cette maille lâche sera renforcée par des plantations complémentaires d'essences locales. Ces mesures sont favorables à la préservation des milieux naturels et de leurs fonctionnalités.

A une échelle plus large que le périmètre de la ZA, l'Ae recommande de démontrer davantage comment les dispositions du projet intègrent les enjeux périphériques et participent ainsi à la restauration des continuités naturelles.

La limitation des consommations de ressources

Une partie des futures entreprises qui composeront le pôle automobile est d'ores et déjà implantée sur l'agglomération rennaise. Ce principe de relocalisation est donc susceptible de limiter l'impact négatif du projet, notamment en matière de consommation d'eau et d'énergie. Néanmoins, l'Ae considère que ces transferts et regroupement d'activités peuvent être l'occasion de rechercher à améliorer la situation (mise en place de systèmes de récupération d'eau de pluie, mutualisation énergétique, ...).

Afin de mieux apprécier l'impact du projet et l'efficacité des mesures, l'Ae recommande que l'étude compare davantage la situation actuelle à celle du projet (consommation, dispositifs en place, ...).

Pour le volet eau, elle recommande également que les mesures soient présentées de façon plus affirmative quant à leur application et plus détaillée dans leur mise en œuvre (incitation des usagers à limiter leur consommation d'eau potable notamment).

Concernant l'énergie, si l'étude envisage de prendre en compte l'implantation des bâtiments ainsi que le recours à des pompes à chaleur, l'Ae incite à un positionnement plus volontariste.

Elle recommande ainsi d'articuler les préconisations relatives aux compositions urbaines aux orientations du règlement et prescriptions architecturales. Elle recommande également de s'appuyer davantage sur les conclusions de l'étude du potentiel de développement des énergies renouvelables (prépondérance des besoins d'électricité par rapport aux besoins thermiques, disponibilité immédiate de plusieurs énergies renouvelables, intérêt de recourir à ce type d'énergie pour produire de l'électricité, atout de la création d'un réseau de chaleur).

La consommation d'espace

Selon les informations de l'étude d'impact, le site présente un certain nombre de contraintes pour l'exercice de l'activité agricole, notamment en ce qui concerne l'épandage. De plus, la libération d'espace dans l'agglomération rennaise par relocalisation de concessionnaires et les projets de renouvellement urbain associés préviennent de possibles extensions urbaines induisant une consommation d'espace, potentiellement agricole.

Ce secteur de la commune est resté tourné vers l'agriculture jusqu'à une période relativement récente (1949)¹². Actuellement, depuis leur vente, les parcelles concernées par le projet sont mises à disposition de jeunes agriculteurs en bail précaire jusqu'au démarrage des travaux.

L'Ae recommande de préciser la vocation de ces parcelles entre 1949 et leur vente ainsi que le devenir de ces jeunes agriculteurs.

Par ailleurs, l'Ae recommande qu'une réflexion sur la mutualisation des stationnements soit conduite.

3.3. Suivi des mesures ERC¹³ et de leurs effets

Afin de s'assurer de l'efficacité des mesures et de leur pérennité, des modalités de suivi sont nécessaires et peuvent s'accompagner de mesures correctives.

Ces modalités de suivi (acteurs, indicateurs, fréquences, pérennité, ...) des mesures en faveur de l'environnement et des effets de celles-ci devront donc être indiquées de façon précise et détaillée, à la fois dans les modalités techniques et dans la gouvernance.

L'Ae recommande notamment, après projet, d'apprécier périodiquement (selon l'évolution des végétaux et espaces verts) l'insertion paysagère du projet, de procéder au contrôle régulier de la qualité du rejet d'eau pluvial afin de s'assurer que les teneurs qu'il présente demeurent compatibles avec l'objectif de qualité du milieu récepteur, d'apprécier la fluidité de la circulation et que de nouvelles mesures acoustiques soient réalisées dans un périmètre englobant les habitations de Saint-Grégoire ou de la Chapelle-des-Fougeretz voisines du site afin de confirmer, après l'achèvement des travaux, le niveau modéré de la zone en termes de bruit.

Le Préfet de région,
Autorité environnementale,
pour le Préfet et par délégation,



¹² Cf. document « Etude d'impact » page 29.

¹³ Mesures visant à éviter, réduire et compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement et la santé humaine.