

Département d'Ille-et-Vilaine
Ville de Rennes

ZAC Eurorennes

Enquête publique
préalable à la

Déclaration d'Utilité Publique de la ZAC Eurorennes



Conclusions et Avis

(Cet avis ne concerne que la DUP)

Arrêté préfectoral : 9 juin 2021
Période d'enquête : 14 sep. 2021 (9h30) au 21 oct. 2021 (17h00)
Référence TA : E19000324/35 (16 octobre 2019)
Commissaire enquêteur : Jean-Charles BOUGERIE

A - PRESENTATION DU PROJET

A1 OBJET DE L'OPERATION

1.1 Pôle d'échange multimodal (PEM)

Le développement du trafic TGV (arrivée de la ligne à grande vitesse – LGV), la nouvelle desserte TER associée, le développement des transports urbains et interurbains, la mise en service de la deuxième ligne de métro en 2020, auront une forte incidence sur les exigences en termes de capacités d'accueil du site de la gare.

Le programme de pôle d'échanges multimodal et urbain à l'horizon 2025 a pour objectif :

- De créer un pôle intermodal performant (TGV, TER, métro, bus, cars interurbains, voitures, piétons et vélos)
- D'optimiser la qualité de l'interface entre le pôle gare et les quartiers (centre-ville au nord et sud gare).

Le PEM a été retenu comme site stratégique d'aménagement par le SCOT avec pour objectif :

- Améliorer l'articulation entre le centre-ville et les quartiers sud-gare, (...) »
- Assurer une programmation urbaine valorisant la centralité d'agglomération par les fonctions tertiaires, la qualité des services et des commerces, les fonctions métropolitaines et la diversification des logements.

1.2 Projet urbain Eurorennes

Les objectifs du projet Eurorennes se déclinent de la façon suivante :

- Poursuivre le développement économique de centre-ville par l'accueil de fonctions tertiaires supérieures.
- Renforcer l'intermodalité du Pôle d'Échange Multimodal.
- Créer de nouvelles liaisons urbaines Nord-Sud.
- Inscrire ce projet dans une démarche de développement durable.

1.3 Idées directrices du parti d'aménagement prévisionnel

L'intégration de la nouvelle gare-PEM au "paysage construit" permet de dépasser les limites d'un bâtiment-pont.

Le concept de "rives ferroviaires" fait partie de la réflexion :

Les voies ferroviaires doivent être autre chose qu'une coupure. De ces rives l'on peut apercevoir l'horizon, ainsi que la rive qui fait face.

Le principal objectif du "paysage construit" est de renforcer les liaisons Nord/Sud au sein du territoire urbain rennais.

1.4 Justification du plan de délimitation du périmètre de la ZAC

La ZAC EURORENNES se décompose en plusieurs secteurs opérationnels :

Le périmètre de la ZAC coïncide avec celui des ZAC limitrophes (Charles de Gaulle, Solférino, Alphonse Guérin, Brasserie Saint-Hélier, Rabelais-Rouault, rue de l'Alma et Madeleine).

1.5 Programme global prévisionnel global des constructions à édifier

La programmation de bureaux au sein de la ZAC et la programmation commerciale ont fait l'objet de deux études spécifiques. Le projet comprend 277 000 m² de surface de planchers (SP) dont 124 000 m² (SP) d'activités de bureaux, représentant 7 000 emplois et la construction d'environ 1 500 logements (114 000m² SP) (comprenant une part de logements sociaux : PLH de Rennes Métropole), et 38 500 m² de commerces, services et équipements.

1.6 Choix de la procédure de ZAC

Le recours à la procédure de ZAC permet :

- d'asseoir l'utilité publique du projet,
- de faciliter les restructurations parcellaires,
- de donner un cadre juridique à la concertation avec les habitants et les autres partenaires,
- d'intégrer l'opération dans le cadre du projet urbain de la ville,
- de faire participer financièrement les constructeurs aux coûts des équipements publics générés par l'opération d'aménagement.

B1 RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

2.1 Motifs du choix du projet

L'équipe propose d'intégrer le bâtiment « voyageurs » au sein d'un paysage urbain, ce qui respecte les principes fonctionnels et prend en compte la topographie du site. Le concept de "paysage construit" crée de nouvelles relations verticales :

- Les liaisons urbaines Nord/Sud ne peuvent réussir que dans le cadre d'une réflexion intégrant la topographie,
- La gare et le nouveau pôle d'échange doivent dépasser les limites d'un bâtiment-pont,
- Cet ensemble doit être un lieu d'échanges superposant les activités diverses,
- Le projet urbain général doit relier les rives du fleuve ferroviaire aux berges de la Vilaine.

2.2 Présentation générale du projet

PEM : Ses objectifs sont déclinés selon trois enjeux majeurs :

- Un enjeu capacitaire - le cœur ferroviaire
- Un enjeu d'Intermodalité
- Un enjeu urbain

2.3 Présentation du projet par secteur et caractéristiques des aménagements

Secteurs : La zone d'aménagement a été divisée en quatorze secteurs.

Espaces publics : Le PEM et ses deux places Nord et Sud, Féval, le Colombier, Beaumont font l'objet d'un traitement particulier en raison de leur grande visibilité (gare et ses abords, commerces, espaces piétonniers).

Plantations : La majorité des plantations est issue du concept de lisière du fleuve ferroviaire et d'arbres monuments.

2.4 Insertion du projet dans son environnement

Etat initial de l'environnement et impacts du projet sur celui-ci (cf. analyses thématiques du rapport d'enquête).

2.5 Charte du développement durable (spécifique à ZAC Eurorennes).

Elle s'appuie sur les principes fondateurs suivants :

- Orienter le développement durable du territoire,
- Intégrer les objectifs de développement durable des documents cadres du grand territoire,
- Adapter le projet aux spécificités d'Eurorennes (cahiers de prescriptions environnementales, ...),
- Impliquer l'ensemble des acteurs du développement du territoire,
- Orienter stratégiquement avec des objectifs thématiques ouverts à la négociation,
- Décliner sept orientations stratégiques.

2.6 Compatibilité du projet avec le Plan Local d'Urbanisme

Le projet est compatible avec le PLUi de la ville de Rennes (plan de zonage et OAP 2019 annexés à la notice explicative de juillet 2021).

C1 Etat d'avancement du projet: Maitrise foncière et avancement opérationnel

La ZAC Eurorennes présente des secteurs d'initiative privée et des secteurs d'initiative publique.

La situation sur la maîtrise foncière, à la date de Juillet 2021, est présentée dans la notice explicative (pièce n°2.1)

D1 Définition du périmètre de DUP

Voies ferrés : Les emprises ferroviaires sont comprises dans le périmètre de la DUP. La SNCF a donné son accord pour céder une partie de son foncier permettant le développement du projet urbain (secteur Solférino par exemple).

PEM : Il est compris dans le périmètre de DUP. L'aménagement des espaces publics assurera la liaison Nord-sud.

Franges nord de la ZAC : Le secteur de la rue Gurvand, de la partie Nord de la place de la gare et celui à proximité de la rue St-Héliér compris dans la ZAC, ne sont pas dans le périmètre de la DUP (pas d'acquisitions prévues).

Prison des femmes : Celle-ci est comprise dans la ZAC mais ne figure pas dans le périmètre de la DUP.

B - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

B0 – Organisateur de l'enquête

M. le Préfet d'Ille-et-Vilaine

B1 – Objet et calendrier

Arrêté préfectoral du 9 juin 2021 prescrivant une enquête publique du 14 septembre 2021 au :

- L'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative à l'aménagement de la ZAC.
- L'ouverture d'une enquête parcellaire préalable à La cessibilité des emprises nécessaires (pour mémoire).

B2 - Désignation du commissaire enquêteur

Décision du TA E19000324/35 du 16 octobre 2019.

B3 - Siège de l'enquête et permanences du commissaire enquêteur

Le public pouvait être reçu par à l'hôtel de Rennes Métropole (point info) les :

- Mardi 14 septembre 2021 de 9h30 à 12h30
- Vendredi 1^{er} octobre 2021 de 14h00 à 17h00
- Mercredi 13 octobre 2021 de 9h30 à 12h30
- Jeudi 21 octobre 2021 de 14h00 à 17h00

B4 - Publicité

- 7 Jours « Petites Affiches » 21 août 2021 et 18 septembre 2021
- Ouest-France (Edition d'Ille-et-Vilaine) 23 août 2021 et 14 septembre 2021

Autres articles de presse

- Le mensuel de Rennes n°139 de Octobre 2021 (p.12) « Eurorennes : La Métropole dégaîne l'expropriation ». Informations sur l'existence de l'enquête avec adresse du registre dématérialisé
- Le télégramme du 1^{er} octobre 2021 : Expropriation : La Métropole prépare le terrain d'Eurorennes.

Affichage de

Affichage de l'avis en plusieurs lieux fréquentés par le public :

L'avis d'enquête a été affiché à la mairie de Rennes (hall d'accueil) et à l'hôtel d'agglomération (vitre extérieure).

Affiches apposées sur les lieux prévus pour la réalisation du projet

L'avis d'enquête a été affiché sur site jusqu'à la fin de l'enquête (cf. rapport de présentation) (constats d'huissiers)

Affichage de l'avis d'enquête sur internet

L'avis d'enquête a été mis en ligne sur le site internet de la préfecture : www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-expro

La consultation de l'avis d'enquête était également possible sur le site <https://www.registre-dematerialise.fr/1840>

B5 - Consultation du dossier d'enquête et présentation des observations

Mise à disposition du Public (L123-12 et R123-9)

Dossier d'enquête publique préalable à la DUP consultables au siège de l'enquête (point info de Rennes Métropole)

Par voie dématérialisée à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/1840>

Sur un poste informatique mis à disposition dans le hall de la préfecture d'Ille-et-Vilaine.

Dépôt des observations

Le public a pu consigner ses observations.

- Soit sur le registre papier ouvert à cet effet pendant les heures d'ouverture du point Info de Rennes Métropole.
- Soit en les adressant par écrit au commissaire enquêteur au siège de l'enquête (Hôtel d'agglomération)
- Soit en les adressant par voie électronique à l'adresse enquete-publique-1840@registre-dematerialise.fr

B6 - Clôture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

- Clôture de l'enquête : 21 octobre 2021 à 17h00
- Remise du PV de synthèse : 25 octobre 2021
- Réception du mémoire en réponse : 7 décembre 2021

C - CONCLUSIONS

Mes conclusions thématiques se présentent sous la forme d'un tableau comprenant trois rubriques identifiées de la manière suivante :

- ➡ A gauche, les avantages du projet de ZAC Eurorennes d'un point de vue de l'environnement.
- ➡ A droite les inconvénients du projet de ZAC et les modifications à apporter en réponse aux observations du public.
- ➡ A la fin de chaque thème, je rappelle les observations présentées par le public faisant l'objet d'un avis défavorable de ma part, les observations obtenant déjà satisfaction et les observations qui ne constituent ni un avantage, ni un inconvénient pour le projet.

1	Préambule
----------	------------------

Pièce 1	Objet de l'enquête publique et observations générales sur le projet
----------------	--

CONCLUSION

1137 personnes ont visité le site dématérialisé du dossier d'enquête mais peu d'observations ont été présentées. Sur cinq observations, comprenant 25 questions, deux intervenants (Avocats) remettent en cause l'utilité publique du projet sur le secteur Colombier (Rd02, Co01).

Deux personnes indiquent qu'elles ne sont pas contre le projet mais l'une d'elles s'interroge sur la notion d'utilité publique (Rp02).

Aucun avis n'est globalement opposé au projet parmi les personnes publiques associées et les personnes publiques consultées.

Je reviendrai sur ces avis notamment sur les périmètres de la ZAC et de la DUP dans les conclusions ci-dessous.

La notion d'utilité publique sera abordée après avoir dressé le bilan coût / avantages du projet (Rd02, Co01).

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none">➡ Aucun avis du public n'est globalement opposé au projet.➡ Aucun avis des administrations et services n'est globalement défavorable au projet.	<ul style="list-style-type: none">➡ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT
<ul style="list-style-type: none">➡ 1137 personnes ont visité le site dématérialisé du dossier d'enquête➡ Peu de personnes ont déposé des observations (5)➡ J'apporte mes conclusions sur l'utilité publique du projet lors de mon avis final.

CONCLUSION

La notice explicative rappelle la notion de globalité du projet concernant la production de surfaces de planchers en logements, bureaux et commerces. Elle justifie la nécessité d'aménager les différents espaces publics reliant les secteurs entre eux (Rd02, Co01).

Le projet s'inscrit dans une vision globale de l'agglomération avec pour base quatre territoires de centralité dont le Colombier. Ce dernier fera l'objet d'un traitement particulier en raison de sa grande visibilité (zones commerciales et grands espaces à dominante piétonne) (Rd02, Co01).

Les études sur les besoins en surfaces de bureau et de commerces précisent pour chaque secteur les objectifs à atteindre. Le secteur Colombier, compte-tenu de l'avancement des études, fait toujours l'objet de réflexions (Cf. 6.1.3 Secteur 2 : Colombier) (Rd02, Co01). Les études des autres secteurs ont également évolué jusqu'à leur phase actuelle.

L'étude commerciale annexée au projet souligne la vocation du Colombier. Le décret du 26 décembre 2014 (code de l'expropriation article R112-5) précise que :

« Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de l'acquisition d'immeubles, ou lorsqu'elle est demandée en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'urbanisme importante et qu'il est nécessaire de procéder à l'acquisition des immeubles avant que le projet n'ait pu être établi, l'expropriant adresse au préfet du département où sont situés les immeubles, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins :

- 1° Une notice explicative,
- 2° Le plan de situation,
- 3° Le périmètre délimitant les immeubles à exproprier,
- 4° L'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser ».

Toutes ces pièces figurent dans le dossier d'enquête.

Par ailleurs l'étude d'impact va au-delà en précisant les objectifs globaux et détaillés par secteur et en justifiant par l'étude commerciale évoquée ci-dessus (annexe 5 de l'étude d'impact), la nécessité de réorganiser l'offre commerciale sur le secteur du Colombier (Rd02, Co01).

Le projet en associant à cette étude, les offres commerciales actuelles des centres « Colombia » et « 3 Soleils » prend en compte la globalité des besoins.

Toutes les informations contenues dans la notice explicative sont intégrées à mes réflexions thématiques ci-après.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet de ZAC a bénéficié de mises à jour relatives à sa programmation et à l'évolution de la réglementation. ➤ La notice explicative comprend une dernière mise à jour du projet (PLUi, avancement constructions et études). ➤ Les objectifs du programme global sont justifiés. ➤ Le périmètre de la ZAC comprend les secteurs mobilisables et leur raccordement au tissu urbain. ➤ Le périmètre de la DUP prend en compte les différents secteurs et les espaces publics à aménager. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- La présentation du programme global de réalisation de la ZAC compte tenu de son importance va au-delà des prescriptions du code de l'urbanisme et du code de l'expropriation (Rd02, Co01).
- L'utilité publique du projet sera abordée au regard du bilan coût/avantages dans mon avis final (Rd02, Co01).

Pièce 2.2	Plan de situation
Pièce 2.3	Plan général des travaux
Pièce 2.4	Caractéristiques des ouvrages les plus importants
Pièce 2.5	Appréciation sommaire des dépenses

CONCLUSION

2.2, 2.3, 2.4

Les plans constituant les pièces 2.2, 2.3 et 2.4, grâce à leur échelle (1/500^{ème} au 1/2000^{ème}), sont indispensables à la compréhension des plans relatifs aux analyses thématiques ci-après de l'étude d'impact, pièce n°6 (formats réduits en A4 et A3).

2.5

Sur un total de 128 883 886 € HT,

- 45 808 319 € HT sont imputables aux acquéreurs de lots à bâtir (maîtrise foncière) soit 165 € le m²
- 54 766 466 € HT sont partiellement imputables aux constructeurs grâce à la procédure de ZAC, selon une répartition qui ne peut être précisée au stade de l'étude d'impact (198 € le m² de plancher créé).

La charge foncière est d'environ 165 € le m² de surface de plancher à laquelle une partie du coût des aménagements des espaces publics (198 € le m² de plancher créé) sera ajoutée au titre des espaces de voirie créés pour leur desserte (participation des constructeurs).

Sur le quartier Gare de Rennes, le prix actuel du marché immobilier est estimé à environ 3 200 € HT le m² de plancher destiné aux bureaux et 4 200 € HT le m² de plancher destiné aux habitations.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le prix de la maîtrise foncière ramenée au m² de surface de plancher est d'environ 165 € le m² de SP auquel une partie du coût des voiries de desserte et autres travaux sera ajouté (procédure de ZAC). ➤ Le coût du marché immobilier est actuellement d'environ 3 200 € pour les bureaux et commerces et 4 200 € le m² pour les habitations ➤ Les frais de dépollution sont compris dans ce coût. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- Les plans contenus dans les pièces 2.2, 2.3 et 2.4 facilitent la compréhension des éléments du projet décrit dans l'étude d'impact (cf. thèmes suivants).
- La répartition des 54 766 466 € n'est pas indiquée dans le dossier
- La nature des travaux ne permet pas d'isoler le coût des mesures destinées à la protection de l'environnement

Pièce 2.6	Etude d'impact et annexes
------------------	----------------------------------

Pièce 2.6	Etude d'impact et annexes
1	Auteur des études (El p.11) (pour mémoire)
2	Glossaire de signes utilisés (El p.12) (pour mémoire)
3	Résumé non technique (El p.13) (pour mémoire)

Pièce 2.6	Etude d'impact et annexes
4	Présentation de l'aire d'étude (El p.29)

CONCLUSION

L'agglomération métropolitaine a l'obligation d'accueillir les nouvelles populations en densification sur les secteurs déjà urbanisés avant de s'étendre sur les espaces agricoles et naturels situés en périphérie.

Au sein de cette aire d'étude les secteurs en friches et ceux pouvant être requalifiés, modernisés et densifiés sont localisés.

Le périmètre d'étude en s'étendant aux quartiers limitrophes et aux périmètres extérieurs des ZAC périphériques garantit qu'il ne restera pas des espaces disponibles, des friches ou autres zones qui pourraient bénéficier de cette programmation d'ensemble du secteur gare de la ville.

Le périmètre d'étude permet de repérer les espaces publics à réaménager, ceux-ci constituant le lien entre les secteurs à requalifier et les quartiers périphériques.

Les études sur les besoins en surfaces de bureaux et en surfaces commerciales conduites indépendamment ont travaillé sur une aire d'étude s'étendant au-delà de ce projet de ZAC.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le périmètre d'étude tel qu'il est défini garantit qu'il ne restera pas d'espaces disponibles ou de friches qui pourraient être intégrés au projet. ➤ Le périmètre d'étude permet de déterminer les espaces publics qui assurent la liaison avec les quartiers périphériques. 	➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT
➤ Néant

CONCLUSION

Les contraintes les plus fortes concernent l'habitat et le cadre de vie, les déplacements et le stationnement.

Le projet a l'ambition de répondre aux inquiétudes en faisant de ces contraintes un atout lorsqu'il s'agit d'accueillir les nouvelles populations sur des espaces déjà construits, de créer une nouvelle urbanisation limitant l'usage de la voiture en modernisant et étendant les liaisons douces et espaces de rencontres, en développant les commerces, les services et l'emploi au plus proche de l'habitat.

L'étude d'impact satisfait cette ambition en prenant en compte les enjeux environnementaux.

En l'absence de projet, les nombreux espaces libérés (SNCF, poste) auraient été occupés par des aménagements isolés sans perspectives d'aménagement d'ensemble (Rp01, Rp02).

Compte tenu des espaces libérés sur la ZAC depuis 20 ans, il existe peu d'immeubles bâtis à démolir.

Sur une superficie de près de 60 hectares, la ZAC conserve des immeubles hors des 14 lieux sectorisés qui pourront bénéficier d'une rénovation (isolation et extensions) (Rp01, Rp02).

L'état initial dresse un inventaire des activités ayant pu polluer les sols (base de données Basias) de façon à engager des actions de décontamination après une analyse de la nature des sous-sols appliquée à la destination de secteurs (exemple : crèche...).

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Le projet est implanté sur de nombreux espaces libérés par la SNCF, la Poste et autres friches existantes. ➔ Compte tenu des superficies libérées par des procédures amiables ou par la mise en place du droit de préemption, il existe relativement peu d'immeubles à démolir ➔ Hors des 14 secteurs identifiés, il existe dans le périmètre de la ZAC, des immeubles qui ne seront pas remis en cause mais bénéficieront des aménagements des espaces publics. ➔ Le sol et sous-sol des différents secteurs a été analysé, notamment ceux susceptibles d'avoir accueilli des activités polluantes par le passé dans le but d'être décontaminés. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

➔ L'analyse de l'état initial de l'environnement servira de base à l'étude des impacts du projet.

Pièce 2.6	Etude d'impact et annexes
	6 Présentation du projet (EI p.133)
	6.1 Objet et justification de l'opération
	6.1.1 Objectifs du projet
	6.1.2 Idées directrices du parti d'aménagement prévisionnel
	6.1.3 Descriptif de l'intervention prévisionnelle

CONCLUSION

Les objectifs repris dans le SCoT et le PLU devenu PLUi répondent aux obligations de compatibilité.

Le plan localisant le PEM et les 14 secteurs sur les 58 ha de la ZAC, montre que tous les espaces construits ne sont pas remis en cause.

Le projet sera l'occasion de moderniser les espaces publics reliant ces différentes zones d'habitat en y faisant participer financièrement les promoteurs.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Le développement de l'urbanisation se fait de manière continue en compatibilité avec les dispositions des documents territoriaux : SCoT, PLH et PLU. ➔ Le site Eurorennes est qualifié d'intérêt communautaire. ➔ La procédure de ZAC permet d'intégrer le projet Eurorennes dans le PLU, puis dans le PLUi. ➔ Les OAP du PLUi fixent des règles qui s'imposent lors de mise en œuvre du projet. ➔ La procédure de ZAC permet d'imputer aux constructeurs une participation financière aux divers aménagements des espaces publics en lien avec l'opération ou rendus nécessaires par l'aménagement d'Eurorennes. ➔ Les 14 secteurs laissent sur les 58 ha de la ZAC des espaces construits qui ne sont pas remis en cause. ➔ Ces nombreux immeubles maintenus en place bénéficieront de la modernisation des espaces publics, de l'apport du PEM, d'emplois et de commerces. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- ➔ Les secteurs 11 (Quineleu Nord) et 12 (Quineleu Sud) sont parfois assimilés à un seul secteur. Le secteur Sud ne comprend que l'immeuble hôtelier du personnel roulant de la SNCF, celui-ci est terminé.
- ➔ Il en est de même pour les secteurs 9 (Louis Armand) et 10 (Pont Saint-Hélier), qui ne sont pas engagés.

Pièce 2.6	Etude d'impact et annexes
	6 Présentation du projet (EI p.133)
	6.1 Objet et justification de l'opération
	6.1.3 Descriptif de l'intervention prévisionnelle (EI p.134)

Secteur PEM	Pôle d'échange multimodal (EI p.139 et notice p.22)
--------------------	--

CONCLUSION

L'arrivée de la LGV à Rennes a nécessité un accroissement de la capacité d'accueil de la gare SNCF et une extension du PEM qui lui est associé.

Cette reconstruction avec requalification sur site de la gare actuelle, l'agrandissement de son PEM et la restructuration des parvis Nord et Sud constituent l'enjeu principal sur lequel s'appuie le projet de ZAC Eurorennes. La nouvelle gare et le PEM sont actuellement en service.

Cet ensemble positionne la ville de Rennes et la Bretagne au niveau international. Ce nouveau pôle nécessite que soit développé un véritable complexe économique d'activités tertiaires à caractère régional, complété par une offre en logements et commerces.

Ce contexte justifie la mise en œuvre d'un projet d'aménagement d'ensemble appuyé sur une procédure de ZAC.

Le projet de nouvelle gare a été l'occasion de recenser tous les espaces disponibles et non réutilisés sur l'emprise SNCF.

Le PEM a bénéficié d'une étude commerciale spécifique (AC2) reprise dans l'étude commerciale de l'ensemble du secteur gare (Cushman & Wakefield).

Une surface commerciale de 2 995 m² est située à l'intérieur de la gare et une surface commerciale de proximité de 1 000 m² est mise à la disposition des populations des quartiers Sud-Gare en bordure du parvis Sud.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➡ L'arrivée de la LGV, la rénovation et l'extension de la gare et de son PEM justifient la mise en œuvre d'un projet d'aménagement d'ensemble appuyé sur une procédure de ZAC. ➡ L'importance de ce nouveau pôle nécessite la création de surfaces de plancher destinées à l'habitat, au commerce et aux bureaux. ➡ La restructuration de la gare facilite les déplacements doux entre le Nord et le Sud de la ville. ➡ Le PEM a bénéficié d'une étude commerciale spécifique qui indique la nature des commerces accueillis en gare et les différents niveaux auxquels ils se situent. ➡ Le PEM offre une superficie complémentaire de 1 000 m² de commerce de proximité situé en extérieur de la gare, destinée aux habitants des quartiers Sud-Gare. 	<ul style="list-style-type: none"> ➡ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT
➡ Le PEM est en service.

CONCLUSIONLocalisation

Ce secteur n°1 s'étend sur une surface d'environ 2 760 m², occupée par un bassin tampon disgracieux en béton « tagué » appelé à être construit quelle que soit l'évolution urbaine du quartier.

Son intégration au projet permet d'assurer un point de départ des espaces construits de la ZAC en bordure du boulevard du Colombier lui-même compris dans les espaces publics de la ZAC Eurorennes.

ZAC

Le projet a vocation à recevoir uniquement de l'habitat au-dessus de la dalle en béton du bassin tampon existant.

- 71 logements totalisant 5 700 m² dans des immeubles en R+7 (Etude d'impact p.169 et PLUi)
- Un espace vert est prévu entre deux collectifs.
- Ce projet participe à la densification de la ZAC en accueillant près de 5% des logements du programme
- Il permet de supprimer un espace délaissé.
- Il est prévu de désaffecter préalablement l'usage en parking de cette dalle en béton.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le secteur n°1 « Réservoir » participe à la densification à la hauteur de 5% des logements accueillis ➤ Le projet permet de supprimer un espace présentant une dalle de béton disgracieuse. ➤ Il est prévu de remplacer cette dalle par un espace vert au milieu de 2 immeubles. ➤ Le secteur bénéficie de sa proximité avec le pôle commercial du Colombier. ➤ Le secteur est desservi par le réseau de transports en commun (bus). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

- Le secteur n°1 « Réservoir » constitue le point de départ côté ouest de la ZAC.
- L'usage du parking actuel sera désaffecté

CONCLUSION

Etude urbaine du secteur Colombier

Le secteur du Colombier comprend l'un des centres commerciaux les plus importants du centre-ville (Colombia et 3 Soleils).

L'équipe d'urbanistes propose dans l'étude d'impact un plan des aménagements (pièce 2.3.1) avec à titre indicatif l'emprise au sol que les immeubles pourraient avoir.

Pour les autres secteurs de la ZAC, il en était de même lorsque l'état d'avancement des projets n'était pas finalisé (Rd02, Co01).

Ce schéma est accompagné d'une description sommaire (bâtiment d'une hauteur R+7 avec RDC commercial à l'emplacement du cinéma Cinéville).



Etude commerciale

Parallèlement aux études urbaines, le cabinet Cushman & Wakefield a réalisé une étude de programmation commerciale couvrant l'ensemble du secteur « Gare » dont les deux centres commerciaux « Colombia » et « 3 Soleils » (annexe 5 de l'EI).

Cette étude :

- Définit le potentiel de développement commercial (offre de destination et offre de proximité) (p.6-59).
- Définit Les scénarios de développement commercial pour les deux types d'offre (p.60-92)
- Définit et approfondit un schéma de référence à l'échelle de la ZAC (p.93-126)

Le caractère enclavé du cinéma Cinéville et la nécessité de compléter le linéaire commercial et le vis-à-vis avec ceux situés sur la dalle et sous arcade, sont soulignés (p.60).

Quatre scénarios de développement spatial (p.80 et 81) complètent tous le vis-à-vis commercial sur la dalle du Colombier et créent une ouverture avec façades commerciales vers le Sud en direction du pont de l'Alma, en impactant à chaque fois l'îlot Cinéville (Rd02, Co01).



Selon cette étude, la rupture d'alignement que présentent actuellement les îlots construits sur la dalle du Colombier, face à l'hôtel Mercure, « sont des éléments négatifs de commercialité alors qu'ils se situent sur des flux piétonniers » (p.119).

« La multiplication des îlots actuellement présents sur la dalle du Colombier ne permet pas de constituer un ensemble homogène en terme de commercialité..., il est préconisé de « créer un véritable vis-à-vis entre les commerces sur la dalle (face à ceux existants sous une galerie) et de le prolonger au-delà vers le Sud...par l'organisation d'un double linéaire commercial simple et continu entre la place du Colombier et la rue de l'Alma ».

Application de l'étude commerciale au projet urbain

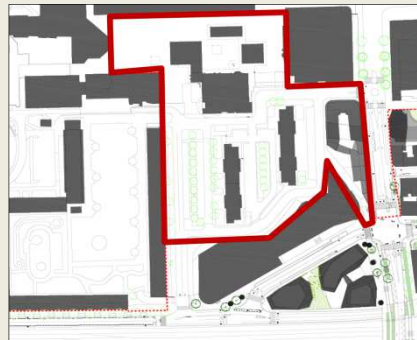
Les auteurs de cette étude commerciale, après avoir pris connaissance de l'étude urbanistique en cours, font savoir que le projet envisagé répond à des enjeux forts en termes d'insertion de la fonction commerciale sur ce secteur mais le schéma proposé est peu satisfaisant sur le plan de l'intégration des activités commerciales.

Conséquences sur le projet urbain

Cet avis a conduit les urbanistes à reprendre leur réflexion sur l'organisation urbaine et l'implantation des immeubles du secteur Colombier, c'est pourquoi la notice explicative présente le site en l'état initial avec le même périmètre du secteur Colombier compris dans la ZAC Eurorennes (Rd02, Co01).

Résumé :

Les deux études (urbaine et commerciale) concluent à la nécessité de remettre en cause l'îlot bâti du Cinéville afin de construire des immeubles avec commerces en rez-de-chaussée (cf. plan de aménagements et pavés rouges des options A, B, C et D de l'étude commerciale) et plan initial du projet urbain.



Les études ne remettent pas en cause la nécessité d'intégrer l'îlot Colombier dans le périmètre de la ZAC. Au contraire ce secteur, considéré comme l'une des bases de la future centralité, doit répondre aux objectifs de densification (inscrits dans l'OAP du PLUi) et aux besoins en matière d'offre commerciale de destination.

La même étude commerciale préconise d'y accueillir 13 820 m² de commerce de destination (87,50% du programme commercial de la ZAC) auxquels il est prévu d'ajouter 12 140 m² de bureaux (10% du programme de bureaux) et 17 405 m² pour 218 logements (15 % du programme de logements) (Rd02, Co01).

Le rôle dévolu au secteur Colombier est conséquent 43 365 m² soit 17% du programme pour ce seul secteur.

PLUi : Ce secteur classé en UA2 et UA2(d) au nouveau PLUi de Rennes Métropole bénéficie d'une OAP (OAP p.180 à 188) et d'un plan de détail n°20 garantissant une homogénéité avec le bâti environnant (hauteur maximale des constructions 66 m) et surface utile commerciale utile (SCU) de 10 175 m².

Conclusion : Il existe bien un projet sur le secteur Colombier qui outre l'aspect commercial est destiné à l'accueil d'emplois au sein des espaces de bureaux, à l'accueil de nouveaux habitants dans les 218 logements et à la modernisation de certains espaces, aujourd'hui délaissés (Rd02, Co01).

Il est logique, compte-tenu de l'apport de population sur le secteur « Gare » que l'offre commerciale de destination soit retenue au même titre que l'offre de proximité.

Il reste à intégrer au projet l'existence des deux accès au parking souterrain dont l'un uniquement en sortie. Ceux-ci doivent-ils être réduits en largeur ou l'un d'eux doit-il être supprimé ?

J'observe enfin que le gérant de la discothèque située en dessous du Cinéville envisage l'acquisition de l'ensemble de l'îlot afin de multiplier par 4 la superficie de l'établissement actuel. Le diagnostic dressé par l'ESSP (chapitre 5.7, p.120-121) relève que la présence d'une discothèque sur le secteur Colombier peut générer des nuisances sonores et/ou liées à l'alcool (Co01).

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none">➤ Le secteur Colombier constitue l'une des bases de la centralité de la ville.➤ La ZAC Eurorennes est projet d'aménagement d'ensemble dont les éléments sont indissociables➤ Le projet urbain démontre son importance dans la ZAC en y affectant 87,5 % du projet commercial, 10 % du programme de bureaux et 15 % des logements.➤ L'étude commerciale (annexe 5) confirme ces données en y ajoutant une ouverture commerciale vers le Sud.➤ Le secteur du Colombier dispose de toutes les facilités en matière de déplacements (espace piétonnier, parkings, bus, métro...),	<ul style="list-style-type: none">➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- La question de l'utilité publique du projet sera abordée dans mon avis final lors du bilan coûts / avantages.
- La localisation et la limite des emprises nécessaires à la réalisation du projet relèvent de l'étude parcellaire.

CONCLUSIONLocalisation :

Le secteur Trigone était occupé par d'anciens locaux de la poste (garages), il a une superficie d'environ 2 800 m².

PLUi :

Il est classé au PLUi de Rennes Métropole en UA1a(d). Il bénéficie d'un plan de détail (n°20). La hauteur maximale des constructions est de 80 m.

ZAC :

L'étude de programmation commerciale (Cushman & Wakefield) retient une offre de proximité sur une surface commerciale utile (GLA) de 250 m² (p.116) (Beauté, coiffure, agence bancaire) (annexe 5, p.117, 129)

Le projet retient les dispositions suivantes : 3 immeubles

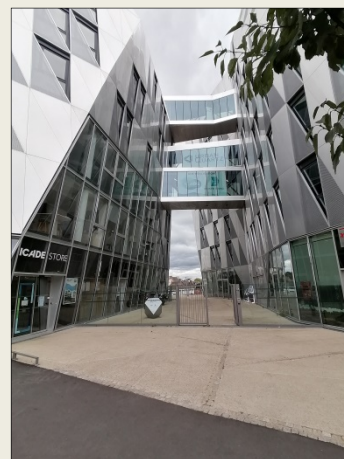
	Logements	0 m ²
Commerces	250 m ²	: (EI p.170)
Bureaux	<u>12 300 m²</u>	: (EI p.170)
	12 550 m ²	

Ce projet a deux vocations :

- La création de bureaux sur une superficie qui correspond à environ 10,2 % de la superficie globale de bureaux de la ZAC
- La mise à disposition d'une superficie commerciale de proximité correspondant à 1,6% de l'offre commerciale.

Sur l'ensemble de la ZAC, le secteur contribue à la création de 5% des surfaces de plancher prévues.

La notice explicative confirme que ce projet dénommé « Urban Quartz » (promoteur ICADE) est aujourd'hui terminé, il comprend trois programmes immobiliers de bureaux livrés en 2018.



AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Le secteur Trigone permet la restructuration d'anciens garages de la poste aujourd'hui désaffectés. ➔ Le projet répond à la demande de création de surfaces de bureaux dans le cadre du projet global d'aménagement de la ZAC. ➔ Il dispose, outre une petite surface de commerces de proximité, de l'attractivité commerciale du pôle Colombier, qui doit être développée dans sa direction. ➔ Il est desservi par des lignes de bus à proximité immédiate. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- ➔ Le programme est terminé.

CONCLUSION

Localisation : Le secteur Beaumont bénéficie d'une ancienne emprise de la SNCF d'environ 5 600 m² (dont l'élargissement du boulevard Beaumont à 23 mètre).

La notice explicative précise les dernières évolutions du projet relatives à la densification (réalisation en cours en septembre 2021). Les hauteurs des bâtiments sont comprises entre R+9 et R+17. Trois immeubles sont reliés par un socle construit destiné à l'accueil de surfaces commerciales.

La superficie globale de surfaces de plancher, non indiquée dans l'étude d'impact, sera d'environ 25 000 m².

PLUi : Il est classé au PLUi de Rennes Métropole en UA1a(d). Il bénéficie d'un plan de détail (n°20). La hauteur maximale des constructions est de 88 m (rue Raoul Dautry) et de 71 m (boulevard Beaumont).

ZAC : L'étude de programmation commerciale (Cushman & Wakefield) retient une offre de proximité sur une surface commerciale utile (GLA) de 700 m² (Beauté, coiffure, restauration rapide, pain, brasserie services) (annexe 5, p.111, 128). J'observe qu'une crèche sera créée à proximité mais hors du secteur opérationnel identifié « Beaumont » dans le projet de ZAC.

Le projet mis à jour par les données du propriétaire du site (SNCF) retient les dispositions suivantes : 3 immeubles.

Logements	12 200 m ²	: (240 logements du T2 au T5 sur R+17 étages) (EI p.138)
Commerces	1 000 m ²	: (Commerces et restaurants)
Bureaux	<u>12 000 m²</u>	: (<u>2 immeubles de bureaux en R+10</u>)
	25 200 m ²	: soit environ près de 25 000 m ²

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'îlot Beaumont participera à la densification prévue au programme initial en précisant la superficie consacrée aux logements (240 logements = 12 200 m² surface) ➤ Les RDC (commerces et restauration) participeront à la continuité commerciale du boulevard entre le PEM et le Colombier) en conformité avec l'étude Cushman & Wakefield). ➤ Ce secteur bénéficie à proximité immédiate de toutes les commodités de déplacement du PEM. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'étude d'impact et la notice explicative nécessitent une mise à jour du nombre de logements et de la surface des planchers créés.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- Le programme est en cours de réalisation.

CONCLUSIONLocalisation

Le secteur Français Libres s'étend à l'angle du boulevard Solférino et du boulevard Laennec sur une superficie d'environ 5 000 m². Il existe une confusion dans la présentation du photomontage de la page 34, il concerne le secteur « Français Libres » (p. 33) et non pas « Solférino ».

PLUi :

Le secteur est classé au PLUi de Rennes Métropole en UA1a(d). Il bénéficie du plan de détail n°22 (commun avec Solférino). La hauteur maximale est de 58,50 le long du boulevard du Colombier et de 30,50m au droit d'une emprise constructible restreinte à l'arrière.

ZAC : L'étude de programmation commerciale (Cushman & Wakefield) ne retient pas d'extension de l'offre commerciale sur ce secteur.

Le projet de ZAC initial retient les dispositions suivantes : Ensemble immobilier

Logements	3 375 m ²	: 42 logements en R+6 (EI p.169)
Bureaux	5 000 m ²	: (EI p.170)
	8 375 m ²	

Elle participe au programme global de la ZAC pour 2,95 % aux logements et pour 4,15% aux surfaces de bureaux.

Cette opération s'est terminée en 2017/2018.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet Français Libres participe à la reconstruction de la ville sur elle-même (anciens dépôts) ➤ Le secteur accueille une opération mixte entre logements et bureaux. ➤ Il participe globalement à 3,3 % du programme de la ZAC. ➤ Il bénéficie du réseau Bus du boulevard Solférino. ➤ Il dispose rue Saint-Hélier d'un nombre important de commerces de proximité. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le montage photographique du projet d'immeuble présenté en page 34 (Eurosquare) concerne l'îlot Français Libres et non pas l'îlot Solférino.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

➤ Le programme est terminé.

CONCLUSIONLocalisation

La superficie de l'ancienne propriété de la SNCF reprise par Rennes Métropole est de 21 000 m².

Elle participera à l'aménagement des espaces publics avec :

- Un emplacement réservé pour élargissement du boulevard Solférino et création d'un couloir bus.
- Un tracé indicatif d'une nouvelle voie structurante dite « Axe des Gares » dans sa partie Est, qui franchira en dénivelé la rue Saint Hélier le long de la voie ferrée et rejoindra le secteur « Petits Ateliers » puis la ZAC Baud Chardonnet (boulevard Villebois-Mareuil).

Un plan devrait présenter la continuité de « l'axe des Gares » jusqu'aux deux extrémités (Courrouze et Baud-Chardonnet).

PLUi

Le secteur est classé au PLUi de Rennes Métropole en UA1a(d). Il bénéficie d'un plan de détail (n°22). La hauteur maximale des constructions est de 86 m.

ZAC

Le secteur comprend

- Une offre commerciale de proximité de 480 m²
- Une surface de logements de 18 660 m² (232 logements en R+13)
- Une surface de bureaux de 31 360 m²

Avec une surface globale de 50 500 m² de plancher, le secteur Solférino est celui qui participe le plus à l'aménagement de la ZAC (avec les secteurs Colombier et Féval).

Il participe à 16% des logements, 3% des surfaces commerciales et 26% des surfaces de bureaux créés.

L'attribution de la maîtrise d'ouvrage à un promoteur devait être lancée durant l'année 2021.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le secteur participe à la reconstruction de la ville avec densification à la hauteur de 20% de la globalité du programme en y apportant sa contribution financière. ➤ L'emprise libérée par la SNCF permet un élargissement du boulevard Solférino et la création d'une nouvelle voie avec carrefour dénivelé sous le pont Saint Hélier. ➤ Il permet l'aménagement et le prolongement de l'axe des gares (modes doux et transports en commun). ➤ Le secteur contribue à la hauteur de 16% des logements créés et de 26% des surfaces de bureaux. ➤ Il bénéficiera d'un pôle de commerces de proximité d'environ 480 m². ➤ Il est desservi par un réseau bus 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La présentation de « l'axe des Gares » devrait être étendue à la totalité du parcours.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- L'attribution de la maîtrise d'ouvrage devait être lancée durant l'année 2021.

CONCLUSIONLocalisation

Le secteur Allée Saint-Hélier d'une superficie de 3 200 m² se situe entre la rue Saint-Hélier et l'allée Saint-Hélier (descente du pont SNCF au boulevard Laënnec). La desserte s'effectue à partir de l'allée Saint Hélier.

PLUi

Il est classé au PLUi de Rennes Métropole en UA1a dont une partie bénéficie du plan de détail n°23 (environ 680 m²). Cette dernière bénéficie d'une hauteur maximale des constructions de 73 m.

ZAC :

Le projet prévoit une participation au programme global de la ZAC à la hauteur de 4 500 m² de surface de plancher soit 1,8% dont la totalité est dédiée au logement soit 4% (57 logements).

Ce programme « Pixelys » est terminé, il a été livré par le promoteur (Promo Ouest) en 2018.



AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet participe au programme de logements à la hauteur de 4%. ➤ Le projet participe à la création globale de surfaces de plancher à la hauteur de 1,8%. ➤ Il est desservi par un réseau de bus ➤ Il dispose de l'attractivité commerciale de la rue Saint-Hélier à l'Ouest et de la proximité du pôle commercial Brasserie Saint-Hélier au Sud-Est. 	➤ Néant

Avis défavorable ou observation ne présentant ni un avantage ni un inconvénient

➤ Le programme est terminé.

CONCLUSION

Localisation

Le secteur Petits Ateliers, desservi à partir de l'allée Saint-Héliier, permet l'aménagement et le prolongement de l'axe des gares, appelé à se développer en voie piétonne et cycle le long des berges de la Vilaine.

Cet axe devrait être présenté sur la totalité de son parcours.

La superficie du secteur est d'environ 18 600 m² dont deux emplacements réservés

ER 460 : chemin piétons et cycles, promenades en bordure de Vilaine et aménagements paysagers.

ER 528 : Voie créée entre le boulevard Solférino et le boulevard Villebois-Mareuil).

PLUi

La partie nord entre la nouvelle voie et la vilaine est classée au PLUi en UA1a (d). Celle-ci propriété de RFF bénéficie d'une hauteur maximale des constructions de 60 m (plan de détail n°24). La partie Sud (propriété RFF : poste de commandement) est classée en UO1 (secteur opérationnel).

ZAC

Le projet immobilier est destiné entièrement au logement sur une surface de plancher de 8 160 m² (102 logements en R+2 à R+8). Il participe à la hauteur de 7% de ce programme habitat et à la hauteur de 3,25% du programme global de surfaces de plancher.

La réalisation n'est pas engagée.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet participe au programme de logements à la hauteur de 7%. ➤ Le projet participe à la création globale de surfaces de plancher à la hauteur de 3,25%. ➤ Le projet permet d'urbaniser des surfaces désaffectées ➤ Il permet l'aménagement et le prolongement de l'axe des gares (modes doux et transports en commun). ➤ Il sera traversé par une nouvelle ligne de bus. ➤ Il dispose de l'attractivité commerciale de la rue St-Héliier à l'Ouest et de la proximité du pôle commercial Brasserie Saint-Héliier au Sud-Est. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Un plan présentant la totalité de « l'axe des Gares » devrait être annexé.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

- Le projet intègre une liaison appelée « Axe des Gares » qui traverse la totalité de la ZAC d'Est en Ouest entre Courrouze et Baud Chardonnet.

CONCLUSIONLocalisation

Ce secteur se situe à proximité du Pont SNCF sur une superficie d'environ 2,5 ha.

Il permet la continuité de la liaison inscrite au PLUi vers le stade Jean Coquelin (cf. ci-dessous).

PLUi

Le secteur est classé en UO1 (secteur opérationnel). Il comprend un emplacement réservé (517) et un secteur de performance énergétique renforcée (type SPE4).

Une voirie nouvelle est portée au PLUi (V6) reliant la rue Saint-Héliier au boulevard Villebois Mareuil (le long du réseau ferré) (Liste des ER du PLUi p. 21)

ZAC

Le secteur est entièrement dédié à l'habitat en R+2 à R+11, soit au total 442 logements répartis sur 35 340 m² de surface de plancher.

Il participe à la reconstruction de la ville sur elle-même et à sa densification à la hauteur de 31% du programme habitat, ce qui en fait le premier site d'accueil en nombre de logements sur le périmètre de la ZAC.

Il n'existe pas de surfaces commerciales mais un pôle de proximité se trouve de l'autre côté de la rue Saint-Héliier. La traversée de celle-ci est sécurisée par un carrefour à feux comprenant des refuges pour piétons en milieu de traversée.

Le secteur est déjà desservi par les transports en commun (bus).

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➡ Le secteur permet la création d'une nouvelle voie entre la rue Saint Héliier et le boulevard Villebois Mareuil. ➡ Le nombre de logements prévus (442) fait de celui-ci le premier secteur en matière d'habitat. ➡ Sa programmation prend en compte la présence d'un pôle de commerce de proximité (Brasserie Saint-Héliier), accessible par un carrefour sécurisé à feux. ➡ Le secteur est déjà desservi par les transports en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> ➡ Néant.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

➡ Néant.

CONCLUSION

Localisation : Le secteur s'étend sur environ 1 ha à proximité immédiate de la gare.

PLUi : Il est classé en UA1a (d). Le plan de détail (n°26) comprend deux emplacements réservés n°497 et 530 (cf. rapport). La hauteur maximale des constructions est de 63 m.

Au sud de la rue de Quineleu (angle rue de Châtillon) la résidence hôtelière pour le personnel SNCF est réalisée.

ZAC :

Rue de Quineleu : La circulation se fera à sens unique (sens Est-Ouest). Un stationnement longitudinal est prévu en rive Nord, les cyclistes circuleront à double sens. Le positionnement de tous ces espaces ainsi que ceux destinés aux piétons seront précisés lors des études de détail (Rp02).

**LEGENDE**

- - - Limite d'intervention
- Zones piétonnes
- Voies et pistes cyclables

Il y aura 6 plots bâtis (au lieu des 8 ci-dessus) selon la mise à jour de l'EI de 2019 et la notice de juillet 2021.

Le tireté rouge (limite de la ZAC) montre que la rive Sud ne sera pas modifiée (hors hôtel des roulants).

La suppression des deux plots bâtis situés à l'Ouest sur le plan ci-dessus, permet de réduire légèrement le périmètre du secteur côté Ouest pour préserver la sortie des parkings souterrains de la gare (espace vert prévu) et de respecter la servitude liée à un puits de ventilation du métro (au droit du n°13 rue Quineleu).

La hauteur des immeubles entre la rue et l'emprise ferroviaire est prévue en R+6 à R+7. Cette programmation est confirmée dans la notice de juillet 2021 (pièce 2.1), les immeubles reposeront sur un socle de parkings (RP02).

Selon cette même notice, l'implantation des constructions permettra de dégager de larges espaces plantés et la rue de Quineleu sera plantée d'arbres de hauteur intermédiaire (Rp02).

Le secteur accueillera 208 logements sur 16 680 m² soit 14,5% des logements et 6,6% de la surface globale de plancher créés sur la ZAC.

Le secteur bénéficiera, hors de son périmètre, des possibilités de déplacement offertes par le PEM, de l'offre commerciale de gare et d'une offre commerciale de proximité de 1 000 m² située sur le parvis Sud (Cf. PEM)

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le secteur sera isolé de la gare par un espace vert. ➤ Un stationnement longitudinal sera possible. ➤ La circulation se fera à sens unique (sens Est-Ouest). ➤ La circulation des cyclistes se fera à double sens ➤ Les autres espaces seront piétonniers. ➤ Les constructions seront isolées par des espaces verts. ➤ Le projet participera à l'accueil de 14,5% des logements ➤ Il participera à 6,6% de la surface globale de plancher. ➤ Il disposera des possibilités de déplacement du PEM ➤ Il bénéficiera de 1 000 m² de commerces de proximité (cf. PEM) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- La maîtrise foncière est assez avancée, ce qui explique le nombre limité de biens concernés par l'enquête parcellaire.

CONCLUSIONLocalisation

Le secteur Féval se situe à un emplacement stratégique du projet Eurorennes entre le réseau ferré et l'accès au parking de la gare depuis la rue de l'Alma (le long de la façade Nord de la prison).

Il comprend :

- Un premier ensemble de trois bâtiments : Identity 1 (9 000 m²), Identity 2 (7 900 m²) et Identity 3 (7 000 m²) » dont la programmation est majoritairement de bureaux (+cinéma et restaurant) soit 23 000 m².
- Un second ensemble « L'îlot Féval » en cours de réalisation » accueille essentiellement des logements et des bureaux sur 20 330 m² de SP.

Le tout est longé par le quai Féval surplombant le réseau ferré et le parvis Sud de la gare entre le pont de l'Alma et le hall d'accès Sud. Le secteur Féval s'étend sur une superficie d'environ 2,3 ha.

PLUi

La partie Est, est en UO1 au PLUi (secteur opérationnel réalisé) et la partie Ouest en UA1a (d). Le plan de détail n°25 fixe la hauteur maximale des constructions en bordure de la rue de l'Alma à 128 m (dans le respect des servitudes aéronautiques), à 90 m dans la partie contiguë à la zone UO et à 50,50 m au sud (limite prison). Le secteur comprend l'emplacement réservé n°421 (élargissement au droit du pont de l'Alma).

ZAC

Identity : Cet ensemble d'environ 23 000 m² a été confié au groupe Giboire en 2013, il est livré. L'étude d'impact ne le présente pas

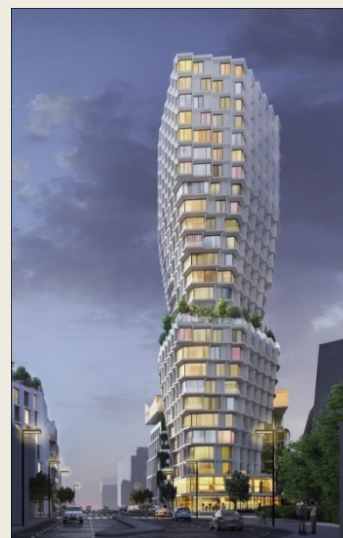
l'îlot Féval : Cet ensemble d'environ 20 330 m² reliés par 5 niveaux en sous-sol, bénéficie d'une offre de 270 m² de surface utile commerciale (restauration rapide, brasserie - restaurant).

Les autres surfaces de l'îlot Féval se répartissent entre

- 11 800 m² de logements
- 8 260 m² de Commerces (maison de l'emploi, hôtel)

soit au total 20 330 m² pour l'îlot Féval

Le secteur Féval 43 330 m² de SP (38 340 m² prévus initialement soit 15,46 % du programme global).



AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le secteur Féval participe à la hauteur de 15,46% à la création de surfaces sur l'ensemble de la ZAC ➤ Le secteur dispose de surfaces de commerces et activités (cinéma, hôtel, restauration) ➤ Compte tenu du marché, le transfert de surfaces de bureaux en logements augmente la participation du secteur à l'accueil de nouvelles populations. ➤ Le quai Féval assurera une liaison douce entre le pont et le parvis sud, il crée un impact visuel positif sur les voies. ➤ Le secteur bénéficie de toutes les offres du PEM ➤ Le secteur bénéficie d'offres commerciales de proximité et de celles de la gare. L'extension du commerce depuis le colombier vers le pont d'Alma sera accessible. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le chapitre 8.3.12.3 de l'étude d'impact ne prend pas en compte la mise à jour de 2019 concernant le transfert de bureaux en logements sur l'îlot Féval (tour).

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- L'ensemble immobilier Identity 1, 2 et 3 est réalisé
- L'îlot Féval est en cours de réalisation (Tour Samsic)

CONCLUSIONLocalisation

Le secteur Blériot se trouve au carrefour de la rue de l'Alma et de la rue Blériot à proximité du pont ferroviaire de la rue de l'Alma. La partie Nord est séparée de la partie Sud par la rue Paul Féval.

En face se trouve l'îlot Féval (Tour Samsic). La superficie du secteur est d'environ 4 000 m².

PLUi

Le secteur est classé en UA1a (d). Le plan de détail n°5 du PLUi fixe une hauteur maximale des constructions à 73 m pour sur la partie au nord de la rue Blériot et 74 m sur la partie sud.

Il existe un EBC au PLUi, sa superficie semble réduite sur le plan de secteur.

ZAC

L'étude de programmation commerciale (Cushman & Wakefield) retient une programmation de 270 m² de surface utile commerciale (GLA) (restauration rapide, brasserie, restaurant) (annexe 5 p. 125, 128).

A la suite de la mise à jour de 2019, la surface globale de plancher est de 11 760 m² (au lieu de 14 800 m²)

- La surface de logements est de 2 475 m² (au lieu de 4 800 m²)
- La surface de bureaux est de 8 800 m² (au lieu de 9 700 m²)
- La surface de commerces est de 335 m² (au lieu de 450 m²)
- Le transfert de la crèche prévue sur Beaumont a été abandonné après étude sur la qualité des sols (annexes 10 et 11).

Les chapitres 8.3.12.3 et 8.3.13 de l'étude d'impact (p. 169 et 170) nécessitent une mise à jour du secteur Blériot.

Constatation

La construction située au n°42 de la rue de l'Alma n'est plus identifiée au titre du patrimoine d'intérêt local, elle sera démolie (conformité avec la modification apportée au PLUi).

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet apporte sa contribution au programme à la hauteur de 6% des surfaces de plancher ➤ Le secteur accueille un pôle commercial de proximité ➤ Le secteur bénéficie des pôles commerciaux de Féval, de la Gare et de l'extension du Colombier vers Pont de de l'Alma. ➤ Le secteur bénéficie du PEM et des lignes de bus de la rue de l'Alma 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'EBC en limite Ouest semble réduit par rapport au PLUi ➤ Le chapitre 8.3.12.3 et 8.3.13 ne sont pas à jour avec les modifications apportées au programme en 2019

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- La construction située 42 de la rue de l'Alma, n'est plus protégée au titre du patrimoine d'intérêt local (modification apportée au PLUi).

CONCLUSION

L'aire d'étude étendue aux quartiers périphériques permet de délimiter le périmètre de la ZAC en se calant d'une part sur les secteurs extérieurs faisant déjà l'objet d'un projet d'aménagement (ZAC ou autre), d'autre part en évitant d'intégrer des secteurs bâtis qui ne nécessitent pas d'être remodelés.

Toutefois il existe quelques exceptions d'ensembles bâtis (prison, rue Gurvand, Nord de la gare, Saint-Hélier) qui sont dans le périmètre de la ZAC mais qui ne sont pas remis en cause. Ceux-ci, quel que soit l'aboutissement de cette enquête, ne sont pas nécessaires à la mise en œuvre du programme envisagé dans la procédure de ZAC (cf. enquête parcellaire).

En dehors du périmètre englobant le PEM, les 14 secteurs identifiés et ces exceptions, j'observe que le long du boulevard du Colombier, le long des voiries périphériques de la prison, rue Pierre Martin et boulevard Solférino, le périmètre se limite aux emprises ferroviaires et aux emprises publiques existantes.

Ce périmètre de ZAC permet de regrouper :

- Les espaces privés et publics désaffectés de leurs anciennes destinations,
- Les éventuelles friches nécessitant une remise en état de leurs sols (décontamination),
- Les îlots bâtis nécessitant une mutation et ou une modernisation de leur habitat,
- Les espaces publics à réaménager assurant la liaison avec les secteurs bâtis maintenus en l'état (ex : dalle du Colombier, parvis nord de la gare) (Rd02, Co01).

Le regroupement des 14 secteurs et du PEM au sein d'un même périmètre de ZAC renforce la notion de programme d'aménagement d'ensemble et d'interaction entre ceux-ci (Rd02, Co01).

La vocation commerciale de chacun s'étend souvent au-delà de leur périmètre lorsqu'il s'agit du commerce d'offre de gare ou du commerce de proximité qui, compte-tenu des faibles distances peuvent présenter une attractivité pour les secteurs voisins (PEM, Colombier).

La réorganisation, l'extension et l'ouverture vers le sud du linéaire commercial de proximité et de destination du secteur Colombier bénéficie à l'ensemble de la ZAC et au-delà (Rd02, Co01).

La délimitation de ce périmètre a fait l'objet, préalablement à l'engagement des premiers programmes, d'un arrêté préfectoral arrêtant ce périmètre (Rd02, Co01).

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le périmètre de la ZAC évite de maintenir des espaces privés et publics désaffectés de leur destination. ➤ Il permet d'intégrer les friches, les sols et les bâtiments nécessitant une décontamination. ➤ Il intègre les îlots bâtis nécessitant une mutation et ou une modernisation de leur habitat ➤ Il englobe les espaces publics assurant une liaison avec les espaces bâtis limitrophes maintenus en l'état ➤ Il renforce la notion d'aménagement d'ensemble et d'interaction entre les différents secteurs de la ZAC. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- Les espaces bâtis compris dans le périmètre de la ZAC mais non remis en cause par le programme des aménagements ne sont pas nécessaires à la mise en œuvre du projet (Cf. enquête parcellaire).
- La délimitation du périmètre de la ZAC a été arrêté par décision préfectoral.

06.2	Programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone (EI p.141)
06.3	Exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction (EI p.142)
06.4	Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

CONCLUSION

Programme global des constructions

L'objectif global de surfaces de planchers n'a pas évolué, il se situe aux environs 277 000 m² (271 000 dans l'EI) 77 000 m² de surface de planchers sont réalisés ou en cours de construction (permis accordés) (Rd02, Co01).

La flexibilité au sein de chaque secteur (cf. thèmes précédents : secteurs) permet de transférer des surfaces de bureaux en surfaces de logements, compte tenu d'une part, de l'offre et de la demande et d'autre part, de l'étalement dans le temps de la réalisation du programme.

Dans le dossier soumis à enquête, Il aurait été intéressant de présenter un tableau de bord de l'état d'avancement du programme par nature de surfaces réalisées (surfaces de plancher prévues et surfaces autorisées lors de la délivrance des permis de construire).

Indépendamment de ce programme je garde en mémoire les surfaces de plancher créées dans le cadre du programme PEM, plus particulièrement la surface commerciale de proximité de 1 000 m² destinée aux habitants du quartier Sud Gare (Rp01, Rp02).

Les surfaces commerciales retenues sont supérieures à celles présentée en annexe 5 de l'étude d'impact. Ceci s'explique par la prise en compte dans l'étude d'impact des surfaces de plancher alors que l'annexe 5 ne présente que les surfaces commerciales utiles (SCU).

Exigences techniques en matière d'utilisation des sols

Les dispositions prises en matière d'utilisation des sols concernent essentiellement la phase travaux. En raison du délai nécessaire à la réalisation du programme, les incidences seront étalées dans le temps (cf. mesures compensatoires).

Estimation des types et quantités de résidus et d'émission attendus

Les types de résidus et d'émission attendus sont présentés mais contrairement au titre du chapitre, ils ne sont pas quantifiés. (cf. 8.2 et 8.3 : analyse des effets sur l'environnement)

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La notice de juillet 2021 confirme l'objectif global de production de surfaces de planchers. ➤ La flexibilité au sein de chaque secteur permet d'adapter le type de surfaces aux besoins du marché dans le respect de l'objectif global. ➤ Les surfaces de planchers, notamment commerciales du PEM s'ajoutent à cet objectif ➤ Les incidences en matière d'utilisation des sols seront très étalées dans le temps ➤ Les types de résidus attendus sont présentés 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Il aurait été intéressant de présenter un tableau de bord comparant les objectifs de production de surfaces de planchers face aux réalisation effectives (permis de construire) dans la notice explicative de juillet 2021

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- Les incidences et mesures en matière d'utilisation des sols ainsi que celles liées aux résidus attendus sont détaillées aux (Cf. thème 8.2 et 8.3 : analyse des effets sur l'environnement et mesures).

Thème 07 Raisons du choix du projet au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain

- 07.1 Dispositions d'urbanisme en vigueur**
 07.1.1 - Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) (EI p.143)
 07.1.2 - Plan Local d'Urbanisme (PLU) (EI p.143)
 07.1.3 - Plan des Déplacements Urbains (PDU) (EI p.143)
 07.1.4 - Programme Local de l'Habitat (PLH) (EI p.144)
 07.1.5 - Charte d'urbanisme commercial du Pays de Rennes (EI p.144)
 07.1.6 - Charte de développement durable (EI p.144)

CONCLUSION

L'aménagement de la ZAC Eurorennes répond aux dispositions arrêtées aux différents niveaux supra communaux en créant, programmant et développant :

- 7 000 emplois sur un site économique important (activités tertiaires) à proximité de la gare et du PEM
- 1 500 logements associant mixité urbaine et mixité sociale, et rénovation de l'ensemble des espaces publics
- En développant l'offre commerciale de gare, de proximité et de destination (Colombier...)

J'ai eu l'occasion (chapitre 6.1.3) de rappeler pour chaque secteur les références des documents du PLUi avec lesquels ce projet doit être compatible.

Le débat sur la densification et sur la hauteur du bâti peut être abordé ici mais ce n'est pas la vocation de ce projet d'aménagement qui doit prendre en compte les critères préétablis au niveau supra-communal. Ce débat a déjà eu lieu. Il a été traduit dans le règlement graphique et littéral du PLUi en relation et en conformité avec les autres documents mentionnés en tête de cette page (7.1.1 à 7.1.6).

J'aborderai aux thèmes suivants les impacts du projet sur son environnement (impacts temporaires et permanents) et les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser ces inconvénients.

J'observe dès à présent que ce projet :

- Préserve les espaces agricoles et naturels de l'extension des zones urbanisées,
- Urbanise les friches et espaces disponibles situés au sein du tissu urbain,
- Participe à la reconstruction de la ville sur elle-même,
- Requalifie les constructions anciennes et vétustes,
- Densifie les espaces urbanisés par une augmentation des surfaces de plancher.

Il prend en compte la nécessité d'un développement durable en :

- Aménageant un PEM adapté aux différents modes de transports collectifs (PDU).
- Développant le réseau urbain des liaisons douces (piétons, cycles...) (PDU)
- Intégrant aux projets la diminution des nuisances par la prise en compte des énergies renouvelables.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➡ La ZAC répond aux objectifs supra communaux, ➡ Elle répond à la nécessité de créer des emplois, ➡ Elle participe à l'accueil des nouvelles populations, ➡ Elle développe l'offre commerciale de centre-ville, ➡ Elle préserve les espaces naturels et agricoles, ➡ Urbanise les friches et espaces disponibles, ➡ Participe à la reconstruction de la ville sur elle-même, ➡ Requalifie les constructions anciennes et vétustes, ➡ Densifie les espaces urbanisés, ➡ Participe au rôle essentiel du PEM dans la ville ➡ Développant le réseau urbain des liaisons douces, ➡ Contribue au développement des énergies renouvelables 	<p>➡ Néant</p>

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- ➡ Les plans programmes (SCoT, PLUi, PLH...) ont pour vocation de définir les règles d'urbanisme.
- ➡ Les projets (ZAC Eurorennes) ont pour mission de les respecter dans les dispositions mises en œuvre (Rp01, Rp02)

07.2**Esquisses des principales solutions de substitution envisagées**

07.2.1 - Définition progressive du programme de construction (EI p.145)

07.2.2 - Variantes proposées dans le projet d'aménagement de la ZAC (EI p.145)

07.2.3 - Variante de la passerelle Féval-Beaumont (EI p.146)

07.2.4 - Variantes étudiées pour le raccordement de la ZAC au réseau de chaleur (EI p.146)

CONCLUSIONProgramme :

Le programme global des aménagements de la ZAC a été abordé précédemment.

Celui-ci s'appuie sur différentes études urbaines (Bureaux, Commerces...) mais aussi sur des études de sols (base de donnée Basias, études de sol et de sous-sol), des études de bruit et vibration et des inventaires de la TVB (Flore et de la Faune).

Ce programme a fait l'objet d'une consultation. La proposition de FGP/TER/OGI a été retenue par Rennes Métropole. Je n'ai pas d'avis à formuler sur ce choix.

Deux points particuliers évoqués au sujet des variantes possibles ont retenu mon attention :

Passerelle Féval Beaumont

Je prends note de la suppression de cette passerelle qui devait rejoindre depuis le Nord le quai Féval au Sud. Celle-ci n'a pas été retenue pour des raisons de coût et surtout de difficultés techniques pour la sécuriser.

Raccordement au réseau de chaleur

Après avoir comparé différentes options de production énergétique, il a été décidé d'approfondir celle du raccordement au réseau de chaleur actuel.

Deux options ont été envisagées :

Le raccordement de toute la ZAC

Le raccordement de la partie Ouest de la ZAC uniquement.

Dans le cadre d'une Délégation équilibrée économiquement, le raccordement de la partie Ouest de la ZAC serait à minima une opération qui ne déstabiliserait pas l'équilibre d'un tel contrat.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le programme global de l'urbanisation de la ZAC a été attribué à un cabinet d'études après consultation ➤ Des études de programmation (bureaux, commerces) ont été engagées ➤ Des études de sol et sous-sol ont été réalisées (gaz) ➤ Des études de bruit et vibrations ont été engagées ➤ Les inventaires existants de la flore et de la faune ont été utilisés et parfois complétés. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- Le projet n'a pas retenu la variante passerelle au-dessus de la voie entre Beaumont et le quai Féval
- Le projet a retenu la variante raccordant la partie ouest de la ZAC au réseau de chaleur de la ville.

08.1	Présentation générale (EI p.147)
08.2	Impacts temporaires liés aux travaux et mesures associées (EI p.148)
	08.2.1 - Contraintes liées à la phase travaux sur site (EI p.148)

CONCLUSION

Circulation et installations de chantier

Les mesures envisagées visant à réduire les impacts temporaires liés aux travaux sont complètes, elles préviennent la totalité des risques identifiés.

J'attire l'attention sur le rôle de la mission OPC, la coordination des différentes déviations mises en place est assurée entre les différents chantiers de la ZAC mais aussi avec les autres travaux générant des déviations sur les autres secteurs de la ville (coordination élargie).

L'étalement dans le temps de la réalisation des travaux permettra de remédier aux interférences éventuelles mais elle donnera une image négative de « ville toujours en travaux » sur plusieurs années alors que cet impact est qualifié « à court terme » dans l'étude d'impact (Rp01, Rp02).

Gestions des déchets

Les mesures envisagées pour remédier à l'impact des déchets sont cohérentes avec le risque identifié, un suivi est prévu (Rp01, Rp02).

Contraintes vis à vis des usagers

Circulation routière (cf. ci-dessus). Les autres mesures prévues n'appellent pas d'observation.

Ces trois impacts négatifs sont qualifiés de temporaire et « à court terme ». Ceci est exact si l'on se réfère à chaque secteur de travaux selon l'avancement du chantier mais globalement les déviations mises en place tout au long de la réalisation de la ZAC ne peuvent être qualifiées de court terme.

Autres impacts et mesures

Les autres impacts (et mesures) :

- Information des riverains
- Nuisances acoustiques
- Envol de poussières
- Qualité de l'air

sont inventoriés, ils n'appellent pas d'observations particulière de ma part.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les impacts liés aux travaux (circulation, installations de chantier, déchets et contraintes vis à vis des usagers) sont identifiés. ➤ Les mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser sont précises. ➤ Ces impacts temporaires seront « à court terme » au droit de chaque secteur en travaux. ➤ Les autres impacts sont également identifiés (informations, acoustique, poussières, qualité de l'air) ➤ Les mesures envisagées permettront de les éviter, les réduire ou les compenser 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

- La notion de court terme ne peut être appliquée aux déviations de circulation mises en place sur la ville durant toute la période de réalisation de la ZAC.

08.1	Présentation générale
08.2	Impacts temporaires liés aux travaux et mesures associées
	08.2.2 - Risques liés aux interventions sur les réseaux (EI p.149)
	08.2.3 - Impacts des travaux sur les eaux et mesures associées (EI p.149)
	08.2.4 - Impacts des travaux sur les usages de l'eau et mesures associées (EI p.151)

CONCLUSION

Risques temporaires liés aux interventions sur les réseaux

L'aménagement de la ZAC présente des risques liés aux interventions sur les réseaux qui sont pris en compte par des mesures appropriées. La mission OPC est essentielle.

J'observe qu'en l'absence de ZAC ces réseaux présenteraient des risques aléatoires dus à leur vétusté, l'aménagement de la ZAC constitue une opportunité de les remettre à niveau et de les moderniser, prévenant ainsi les risques de rupture et d'interruption du service.

Risques temporaire des travaux sur les eaux et mesures associées :

Les mesures prévues pour limiter ces risques, notamment la mission OPC, sont appropriées

Pour les mêmes raisons que celles évoquées ci-dessus le risque de pollution des différents réseaux existerait en l'absence de travaux et pourrait polluer le milieu (sol et sous-sol) alors que la modernisation des réseaux limitera ce risque de rupture inopinée des réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales.

Risques temporaire des travaux sur les usages de l'eau et mesures associées

Des mesures compensatoires consistant à informer préalablement les usagers sont prévues.

Ces trois risques d'impacts négatifs sont temporaires durant les différentes phases de travaux.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les risques liés aux interventions sur les réseaux, sur la qualité des eaux et sur l'usage de l'eau sont identifiés. ➤ Les mesures prévues pour éviter, ces risques, les réduire et les compenser sont précises. ➤ L'extension des réseaux est nécessaire pour desservir les nouvelles constructions ➤ La rénovation des réseaux existants limite les interventions ultérieures sur des réseaux vétustes. ➤ La mission OPC est essentielle pour prévenir les risques 	<p>➤ Néant</p>

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

➤ Néant

08.1	Présentation générale
08.2	Impacts temporaires liés aux travaux et mesures associées
	08.2.5 - Impacts des travaux sur le milieu naturel et mesures associées (EI p.152 et annexe 12)
	08.2.6 - Impacts des travaux sur le paysage et mesures associées (EI p.152)
	08.2.7 - Impacts des travaux sur le patrimoine culturel et mesures associées (EI p.153)
	08.2.8 - Risques liés à la qualité des sols et à la présence possible de bombes (EI p.153) (annexe 1 : carte des bombardements – annexe 10, 11 : diagnostic complémentaire)

CONCLUSION

Impacts sur le milieu naturel

La localisation de la ZAC en milieu urbanisé limite les risques d'impact sur le milieu naturel, ceux-ci sont identifiés.

Les mesures mises en œuvre visant à éviter, réduire ou compenser les impacts sont précisées (barrières, protection individuelle des arbres conservés, remise en état des lieux).

Impacts sur le paysage

Les mesures prévues pour limiter sur le paysage par la pose de barrières sera efficace si celle-ci sont opaques. Ceci est en contradiction avec la volonté, parfois affichée, de montrer l'avancement des chantiers. La pose de panneaux d'information sur ces barrières limite cet impact.

Impacts sur le patrimoine culturel

Il n'existe pas de patrimoine culturel à protéger en phase travaux. Les dispositions mises en œuvre en cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques sont rappelées (DRAC).

Impact sur la qualité des sols (présence de bombes)

Les études pyrotechniques permettent de se prémunir face au risque de présence de bombes dans le sol.

Ces 4 risques d'impact négatif sont temporaires mais peuvent persister jusqu'à la fin des travaux de la ZAC.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les risques d'impacts sur le milieu naturel sont limités en raison de la location de la ZAC en milieu urbanisé. ➤ Les mesures ERC limitant cet impact sont cohérentes ➤ Les risques d'impact sur le paysage sont réduits par la pose de barrières avec dispositifs d'information. ➤ Les mesures prévues en cas de découverte de vestiges archéologiques sont rappelées ➤ Le risque de découvrir la présence de bombes dans le sol est prévenu par des études pyrotechniques 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

➤ Ces risques d'impact négatif temporaire peuvent persister jusqu'à la fin des travaux de la ZAC

08.3	Impacts permanents du projet et mesures associées (EI p.154)
	08.3.1 - Impacts sur le relief et mesures associées (EI p.154)
	08.3.2 - Impacts sur le climat et mesures associées (EI p.155)
	08.3.3 - Impacts sur le sol et la géologie et mesures associées (EI p.156)

CONCLUSION

Impacts permanents sur le relief

La traversée au-dessus de la gare (passerelle) avec la création d'une colline en façade Nord modifie le relief actuel. Si l'on se réfère à la topographie de la rue de l'Alma, il s'agit d'un rapprochement avec la topographie ancienne, l'emprise ferroviaire et le parvis Nord ayant été créés à l'époque en déblai par rapport au Sud.

L'accès à la passerelle est facilité par la mise en place de cheminements et d'escaliers dont une rampe douce pour les PMR

La topographie du site dans ce secteur déjà urbanisé sera surtout marquée par la présence d'une tour de 27 étages (signal inscrit au PLUi)

Impacts sur le climat

L'orientation du bâti présentée pour chacun des secteurs opérationnels (page 155) limitera la perte d'ensoleillement. Chaque constructeur positionnera les ouvertures en fonction de ces orientations. La notion d'îlots construits à la place de linéaires tout au long des voies réduit l'effet « îlot de chaleur » (Rp01, Rp02).

Impacts sur le sol et la géologie

Le projet n'apporte pas de modifications du sous-sol.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet n'apporte pas de modification importante sur le relief mais un rapprochement vers le relief d'origine avant la construction de la voie ferrée et de la gare. ➤ L'accès à la passerelle est facilité par des cheminements, l'accessibilité des PMR est prévue. ➤ L'orientation du bâti a fait l'objet d'une étude ➤ Le remplacement d'un linéaire bâti le long des voies par des îlots remédie à la notion d'îlot de chaleur 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

- La topographie du site sera surtout marquée par la présence d'une tour (signal inscrit au PLUi)
- Le projet n'apporte pas de modification du sous-sol

08.3	Impacts permanents du projet et mesures associées 08.3.4 - Impacts sur la qualité des eaux souterraines et mesures (EI p.156, plan des réseaux annexe 3a) 08.3.5 - Impacts sur les eaux superficielles et mesures associées (EI p.156) (ann. 2 : station de jaugeage) 08.3.6 - Incidences sur la qualité des eaux superficielles et mesures associées (EI p.160)
-------------	--

CONCLUSION

Impacts sur la qualité des eaux souterraines

L'imperméabilisation du sol ne sera pas augmentée en raison de la localisation du projet au sein d'un espace déjà fortement imperméabilisé.

Les études de la ZAC ont été réalisées et mises à jour avant l'approbation du SRADDET. Celui-ci envisage à terme « zéro artificialisation des terres » mais il ne pourra être mis en application qu'après l'apport de précisions sur les mesures à mettre en œuvre et déclinaison au niveau des documents supra communaux.

J'observe que sur certains secteurs déjà imperméabilisés, le remplacement de linéaires bâtis le long des voies, des cours et parkings, par des îlots construits séparés par des espaces verts, les rend perméables en surface en y créant des espaces végétalisés. Mais ces espaces cachent parfois des parkings en sous-sol, ce qui ne rétablira pas l'alimentation de la nappe phréatique.

Les nouveaux alignements d'arbres le long des voiries existantes augmentent la perméabilité.

La conception des canalisations et des garages en sous-sol de façon à éviter les infiltrations revêt un caractère obligatoire sinon il y aurait une remontée des eaux dans ces ouvrages.

L'usage des produits phytosanitaires doit non seulement être réduit mais interdit.

Impacts sur les eaux superficielles

Les réseaux d'évacuation sont de type séparatif. La présence de trois ouvrages bétonnés sur le réseau d'eaux pluviales permettra de stocker et de réguler leur évacuation (pluie d'occurrence décennale) et de les isoler en cas de pollution.

Incidences sur la qualité des eaux superficielles

Les cheminements piétons et pistes cyclables améliorent la qualité de l'eau en limitant l'usage de la voiture.

Seul le secteur « Petits Ateliers » comprend une nouvelle voie

Les deux premiers impacts sont négatifs, ils sont limités en raison de l'existence d'une imperméabilisation préexistante et des mesures associées imposées aux différents projets. Le troisième impact n'est pas significatif.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➔ L'imperméabilisation du sol ne sera pas augmentée en raison du niveau d'imperméabilisation déjà atteint. ➔ La conception étanche des canalisations et des sous-sols limitera le risque d'infiltration. ➔ La présence d'ouvrage de régulation facilitera l'évacuation des eaux pluviales et permettra de retenir les pollutions accidentelles. ➔ La limitation de l'usage de la voiture par la création de cheminements piétons et cyclables améliore la qualité des eaux superficielles. ➔ Les impacts sur la qualité des eaux sont négatifs ou pas significatifs. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ L'usage des pesticides sur les espaces publics ne doit pas être réduit mais interdit (Loi Labbé applicable en juillet 2022 aux espaces ouverts en public).

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

- ➔ Le SRADDET ne pourra être applicable qu'après l'apport de précisions et sa déclinaison au niveau supra communal.
- ➔ Le remplacement des secteurs imperméabilisés par des immeubles isolés par des espaces végétalisés ne contribue pas à alimenter la nappe phréatique lorsqu'il existe des garages en sous-sol.

CONCLUSIONPrésence éventuelle de bombes dans le sol

L'annexe 1 localise les endroits impactés par les bombardements (cf. thème 2.2.8). Les sites potentiels ont bénéficié d'une étude pyrotechnique.

Pollution des sols

La nature des sols des différents secteurs a fait l'objet d'une analyse à partir de la base de données BASIAS. Des investigations ont été réalisées en 2011 et en 2014.

Des mesures sont prévues afin d'excaver et évacuer les terres issues des différentes fouilles.

Certains secteurs en fonction de l'usage envisagé ont été l'objet d'un diagnostic complémentaire.

Secteur Beaumont

- Le secteur Beaumont, par référence à la réglementation, n'a pas été retenu pour y implanter une crèche.

Secteur Blériot

- Une étude complémentaire a été réalisée par « Soler Environnement » (147 pages). L'aménageur après analyse de cette étude et avis de l'ARS, renonce à implanter une crèche sur le secteur Blériot. Ce dernier avis de l'ARS n'est pas annexé au dossier d'enquête. Cette crèche correspondait à un besoin, quelle compensation sera mise en œuvre ?

Vulnérabilité à des accidents ou des catastrophes majeures

La ZAC ne comprend pas d'espace impacté par le plan de prévention du risque inondation (PPRI). Les travaux envisagés ne sont pas de nature à provoquer une extension de ce périmètre existant hors ZAC.

Le projet ne présente pas de risques spécifiques liés à d'autres accidents ou catastrophes majeures.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les secteurs impactés par les bombardements ont fait l'objet d'une étude pyrotechnique. ➤ Les sites ayant accueillis des activités polluantes (base BASIAS), sont localisés. ➤ Des investigations de ces sols et sous-sol ont été réalisés ➤ Sur certains sites en fonction des usages prévus des diagnostics complémentaires ont été réalisées ➤ La ZAC n'est pas impactée par un PPRI 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Comment sera compensée la nécessité d'une crèche sur la partie Ouest de la ZAC.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- Après investigations et diagnostic complémentaire, il n'y aura pas de crèche sur les secteurs Beaumont et Blériot

08.3**Impacts permanents du projet et mesures associées**

08.3.8 - Impacts du projet sur les réseaux et mesures associées (EI p.164) (annexe 3 : plan réseaux existants)

CONCLUSIONImpact permanent du projet sur les réseaux

L'extension des réseaux est nécessaire pour desservir les nouvelles surfaces de bureaux, de commerces, de services et de logements.

Le projet nécessite une remise en état de tous les réseaux avant de procéder à un nouveau surfacage des voiries (chaussées, bordures, pistes cyclables et espaces piétonniers) alors que certains de ces réseaux ou leurs branchements étaient vétustes, voire fuyaient.

L'aménagement de la ZAC constitue également une opportunité pour supprimer les réseaux devenus caducs.

La reconstruction de la ville sur elle-même évite qu'à l'occasion d'extensions périphériques de l'agglomération, de nouveaux réseaux soient créés sur les espaces agricoles et naturels.

La mise à niveau des réseaux constitue un impact positif.

Ces travaux seront l'occasion de mettre à jour les plans de récolement.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La desserte des nouvelles surfaces de planchers par les réseaux (fluides et filaires) est nécessaire. ➤ La remise en état des réseaux avant un remodelage des chaussées et espaces associés présente un impact permanent positif. ➤ L'aménagement permet de retirer les réseaux caducs ➤ Les mesures mises en œuvre limitent les impacts sur les autres réseaux permanents. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- En l'absence de reconstruction de la ville sur elle-même, il aurait fallu créer de nouveaux réseaux sur les espaces agricoles et naturels.
- Le projet permettra une mise à niveau des plans de récolement des réseaux.

CONCLUSIONPotentiel

La solution retenue sur le plan énergétique, consiste à raccorder le secteur Ouest de la ZAC sur le réseau de chaleur existant.

En l'absence d'autre solution ce choix est logique.

Il aurait été utile de préciser (pour information) le dispositif énergétique actuellement en place à l'usine du Blosne (électricité, gaz fuel) et ses perspectives d'évolution.

La solution pourrait être de moderniser cette usine en diversifiant l'origine de sa production vers une énergie renouvelable à laquelle la ZAC Eurorennes pourrait participer.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
➡ En l'absence d'autre possibilité le raccordement de la partie ouest de la ZAC au réseau de chaleur de Rennes-sud est un bon choix.	➡ Il serait intéressant de présenter l'évolution possible de l'usine de Rennes Sud vers les énergies renouvelable, à laquelle la ZAC Eurorennes pourrait participer.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

➡ Néant

08.3**Impacts permanents du projet et mesures associées**

08.3.10 - Impacts sur l'élimination des déchets et mesures associées (EI p.168)

08.3.11 - Impacts sur le milieu naturel, espaces verts et mesures associées (EI p.168)

CONCLUSIONDéchets

Le réseau de collecte, de tri et de traitement des déchets, actuellement en place, permet de satisfaire les nouveaux besoins des logements et commerces de la ZAC.

Les immeubles de bureaux n'apporteront pas la même nature, ni les mêmes volumes de déchets.

Le projet n'aura pas d'impact significatif sur le volume de déchets produits sur l'agglomération métropolitaine.

Milieu naturel, espaces verts

L'intérêt patrimonial de la zone d'étude à l'état initial est globalement faible (Rp01, Rp02).

La promenade Georges Brassens et le square des Français Libres sont maintenus (Rp01, Rp02).

Le remplacement de certains linéaires de maisons et de murs aveugles (ex Quineleu, Alma, Blériot...) ou de cours et parkings (ex Solférino, petits ateliers) ou par des îlots bâtis isolés par des espaces verts en surface, améliore l'impact visuel et la notion de nature en ville (Rp01, Rp02, Rd03).

Il en est de même pour les alignements d'arbres le long des voiries (cf. Pièce 2.3) (Rp01, Rp02, Rd03).

La maison Sud (n°42 rue de l'Alma) a été retirée de l'inventaire du patrimoine d'intérêt local au PLUi, elle ne présente pas d'enjeu faunistique « espèce protégée » (cf. état initial page 105), il est prévu de la démolir.

La maison de l'octroi de Châtillon (n°32 de la rue de l'Alma) est protégée au titre du patrimoine d'intérêt local, elle est conservée mais sur le plan faunistique après étude elle ne présente pas d'enjeu faunistique « espèce protégée ». L'aménagement proposé en faveur des chiroptères et de l'hirondelle des fenêtres n'est pas retenu.

La faune ne présentant pas un enjeu écologique, il est logique qu'elle ne bénéficie pas de mesure ERC.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le réseau de collecte, de tri et de traitement des déchets est en mesure d'accepter les nouveaux volumes générés sur la ZAC. ➤ La promenade Georges Brassens bénéficie d'une mesure de protection. ➤ Le square des Français Libres est protégé. ➤ Les EBC sont protégés. ➤ Les espaces verts aménagés entre les nouveaux immeubles améliorent le milieu naturel. ➤ Les alignements d'arbres favorisent le milieu naturel. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- L'intérêt patrimonial de la ZAC est globalement faible
- Il n'existe pas de mesure ERC visant la faune, celle-ci ne présentant pas d'enjeu « espèce protégée ».

CONCLUSION1- Documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme supra communaux tels le SCoT, le PLUi et le PLH ont pour vocation de décliner à l'échelle de leur territoire les plans et programmes relatifs à l'urbanisation.

C'est au stade de leur élaboration ou révision, pendant leurs enquêtes publiques respectives, qu'ont eu lieu les débats sur la densification et sur les différentes règles d'urbanisme (emprise, hauteur) (Rp01, Rp02).

La ZAC est un outil d'aménagement qui permet la concrétisation des projets dans le respect de ces plans et programmes supra communaux (Rp01, Rp02).

Les observations présentées à ce sujet nécessitent la vérification du respect de ces règlements, mais cette enquête ne peut pas avoir pour conséquence de modifier les prescriptions du PLUi sauf demande mineure de mise en compatibilité en fonction de l'avancement des études de détail (Rp01, Rp02).

J'observe à ce sujet que :

- L'étude d'impact a été mise à jour en décembre 2019 (soulignés verts),
- La notice explicative de juillet 2011 confirme la production globale de surfaces de planchers, présente un état d'avancement des différents secteurs et une mise à jour des documents graphiques du PLUi (plan de zonage et nouvelles OAP du PLUi de décembre 2019).

Aucune nouvelle mise en compatibilité du PLU ou d'un autre plan/programme d'urbanisme n'est nécessaire.

2 - Servitudes d'utilité publiqueCentre pénitencier :

Le périmètre de recul de 50 m de la prison est respecté

Indépendamment de cette enquête publique, la demande de permis de construire relative à la tour Samsic a été validée par la Direction Interrégionale des Services Pénitentiers.

Emplacements réservés

Les emplacements réservés sont reportés aux emplacements prévus au PLUi à l'exception de l'ER122

Le PLU prévoyait cet ER qui, en raison de l'évolution du projet de secteur, a été supprimé lors de l'élaboration du PLUi (mise en compatibilité du document d'urbanisme).

Les ER inscrits au PLUi évitent de recourir à des expropriations totales ou partielles de certaines parcelles.

Cheminements à conserver

Les cheminements assurant une continuité hors de la ZAC sont identifiés, notamment la promenade Georges Brassens, le long de la Vilaine, parallèle à l'axe des Gares.

Marges de recul

Les marges de recul prévues au PLUi le long des voiries, de la ligne SNCF et de la Vilaine, sont reportées.

Servitudes de protection radioélectriques

Le secteur Féval où est prévu une tour, se situe hors de la zone de dégagement.

La prescription de hauteur maximale (65 m NGF) est prise en compte pour le secteur Colombier

3 - Foncier

Les emprises foncières appartenaient soit à une collectivité locale (ville de Rennes, Rennes Métropole ...) soit à un propriétaire privé.

Une grande partie des acquisitions foncières a été réalisée depuis de nombreuses années, soit par usage du droit de préemption urbain, soit par négociations amiables.

La déclaration d'utilité publique est nécessaire avant de passer de la phase de négociation à celle de l'expropriation, la négociation pouvant se poursuivre jusqu'à l'acte prononçant la cessibilité.

L'enquête parcellaire participera à la délimitation des emprises nécessaire à la mise en œuvre du projet.

Les acquisitions réalisées par l'utilisation du DPU et par négociation amiable ont permis de réduire au maximum l'impact sur le foncier par voie d'expropriation.

4 - Habitat

Le projet après modifications (surlignés verts) prévoyant principalement au titre de la flexibilité, le transfert de surfaces de bureaux en surfaces de logements, confirme l'objectif global de 277 000 m² (actualisation de la notice explicative de juillet 2021).

La nécessité de densifier oblige à compenser les transferts de surfaces de bureaux en surfaces de logements tant que la demande de logements n'est pas satisfaite notamment celle prévue au PLUi et au PLH.

Le programme doit respecter les objectifs de production de logements aidés tels que définis au PLH en cours de validité (programme situé en Cœur de Métropole).

La notice explicative devrait présenter un tableau de bord sur l'état d'avancement des créations de surfaces de planchers (programmation initiale et surfaces autorisées selon les permis de construire).

L'impact négatif sur l'habitat reste mesuré en raison du nombre important d'acquisitions déjà réalisées en pleine propriété ou en copropriété.

Ce projet constitue un impact positif sur l'habitat en donnant satisfaction aux personnes à la recherche d'un logement.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none">➤ La création du PLUi a permis la suppression de l'ER 122 devenu inutile sur le secteur Petits Ateliers.➤ La notice de juillet 2021 a permis de remplacer les documents du PLU par ceux du PLUi.➤ La notice de juillet 2021 confirme la nécessité de produire 277 000 m² de surfaces de planchers.➤ La marge de recul de 50 m autour de l'enceinte sécurisée de la prison est respectée.➤ Le report des emplacements réservés prescrits au PLUi évitent de recourir à des expropriations.➤ La continuité des cheminements préservés au sein de la ZAC, hors de son périmètre, est préservée.➤ Les marges de recul inscrites au PLUi sont respectées.➤ La servitude de protection radioélectrique est préservée.➤ Les acquisitions foncières actuellement réalisées l'ont été soit par usage du DPU, soit par négociations amiables.➤ Cette enquête a pour objectif de préserver les futures cessions d'un éventuel usage abusif de l'expropriation.➤ L'impact sur le logement est mesuré en raison des acquisitions déjà réalisées➤ L'impact sur le logement est positif compte tenu du nombre de logements créés sur la ZAC nettement supérieur aux logements supprimés.	<ul style="list-style-type: none">➤ La notice explicative devrait comprendre un tableau de bord présentant au regard des objectifs initiaux, les surfaces autorisées par secteur.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- Le projet de ZAC doit se conformer aux plans/programmes supra communaux (Rp01, Rp02).
- Ceux-ci ont déterminés le zonage, les emprises dont la hauteur du bâti à respecter par les différents projets Rp01, Rp02).
- La délivrance des permis de construire sera l'occasion de vérifier cette conformité (Rp01, Rp02).
- Le permis de construire la tour Samsic a été validé par la Direction Interrégionale des Services Pénitentiaires.
- L'ER 122 a été supprimé au PLUi.

CONCLUSIONActivités commerciales

L'annexe 5 présente une étude détaillée de programmation commerciale (CUSHMAN & WAKEFIELD). Celle-ci propose une surface utile commerciale (SUC) de 12 915 m² dont 1 000 m² hors secteurs.

Offre de Transit : 2 600 m² inscrits dans le projet Gare (référence à l'étude A2C).

Offre de proximité : Abords sud du PEM : Extension de l'offre de proximité sur le parvis Sud de 1 000 m². Beaumont (700 m²), Féval (270 m²), Blériot Sud (230 m²), Solférino (250 m²), Trigone (290 m²).

Soit au total une offre de proximité de 2 740 m² (1 740 + 1 000)

Offre de destination :

Celle-ci se trouve sur le secteur Colombier (10 175 m²). Le projet traduit cette SUC en 16 000 m² de SP.

Il existe une volonté de rejoindre le secteur Colombier à la Gare (PEM) par le bd Beaumont en affectant la surface la plus importante à ce secteur (1 504 m²) et au secteur Colombier par une ouverture et un prolongement du linéaire commercial vers le carrefour Alma-Beaumont (Rd02, Co01).

L'affectation des différentes offres commerciales de proximité satisfait la totalité des secteurs en les situant tous à une distance maximum de 400 mètres d'un pôle de proximité existant ou nouvellement créé. Ainsi le secteur Quineleu bénéficie de la surface de 1 000 m² du parvis et de l'offre Gare (RP01, Rp02).

Les pages 169 et 170 de l'étude d'impact nécessitent une mise à jour avec la MAJ 2019 des différents secteurs et la notice explicative de juillet 2021.

Activités tertiaires (bureaux)

La notice explicative (p.10) confirme la nécessité de créer 124 000 m² de surfaces de bureaux (7 000 emplois).

Par rapport à la programmation initiale, des transferts de surfaces de bureaux en logements ont eu lieu (flexibilité), mais les objectifs globaux demeurent. Pour les mêmes raisons que celles évoquées précédemment, un tableau de bord, sur l'état d'avancement des m² de surfaces de bureaux réalisés, serait utile.

Le secteur Solférino présente la plus grande surface de bureaux (31 360 m²), suivi par les secteurs Colombier (12 410 m²), Trigone (12 300 m²) et Beaumont (12 180 m²).

La localisation de ces surfaces se trouve en priorité à proximité du PEM, le long de l'emprise ferroviaire.

Le secteur Colombier complète sa surface commerciale de destination (12 410 m²) par une extension de sa surface de bureaux (10 175 m²) soit 22 585 m² au total (Rd02, Co01).

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet retient une surface commerciale de 16 000 m². ➤ La surface commerciale de destination (10175 m²) est entièrement sur le secteur Colombier. ➤ Les surfaces commerciales et de bureaux du secteur Colombier renforcent le pôle économique du PEM. ➤ Le linéaire commercial développé depuis la gare vers la dalle du Colombier confirme sa vocation commerciale ➤ La surface de bureaux permet de créer 7 000 emplois dont la majorité sur le secteur Solférino. ➤ Les surfaces de bureaux sont localisées principalement à proximité du PEM et de l'emprise ferroviaire. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les pages 169 et 170 doivent être mises à jour ➤ Un tableau de bord associé à la notice explicative de juillet 2021 permettrait de comprendre l'évolution des surfaces entre bureaux et logements.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

➤ Néant

CONCLUSION

Il n'y aura pas de démolition d'écoles, de complexe sportif ou résidence pour personnes âgées.

Le stade Jean Coquelin est amené à devenir un équipement sportif majeur.

Les secteurs scolaires présentés dans l'annexe 6 permettent de comprendre l'analyse de ces effectifs dans le contexte de l'urbanisation d'Eurorennes.

La ville dispose hors de la ZAC d'établissements secondaires et universitaires nécessaires.

Des ajustements seront nécessaires sans qu'il y ait besoin de créer un groupe scolaire primaire dans la ZAC.

Sur les secteurs Blériot, Petits Ateliers et Solférino, l'augmentation de l'accueil scolaire devra être étudiée

L'étude sur les capacités des établissements scolaires à accueillir les nouveaux élèves, ne concerne pas uniquement la ZAC Eurorennes, mais tous les projets d'urbanisation hors Eurorennes ayant pour conséquence de densifier la ville en matière de logements.

La ZAC ne peut pas répondre, à elle seule, à la demande en équipements scolaires. La notice explicative de juillet 2021 ne précise pas où en est cette réflexion.

La crèche initialement prévue sur le secteur Beaumont est maintenue à proximité du secteur Beaumont mais hors du périmètre opérationnel de ce secteur. Le transfert de la crèche sur Blériot est abandonné.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le stade Jean Coquelin est appelé à devenir un équipement sportif majeur pour la ZAC. ➤ La ville dispose hors de la ZAC des équipements secondaires et universitaires nécessaires. ➤ La création d'une crèche à proximité du secteur opérationnel Blériot est prévue. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'état avancement des réflexions sur les secteurs Blériot, Petits Ateliers et Solférino n'est pas précisé.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

➤ Les secteurs scolaires présentés dans l'annexe 6 permettent d'élargir la réflexion.

08.3

Impacts permanents du projet et mesures associées

08.3.15 - Impacts sur les déplacements et mesures associées (EI p.173)

08.3.17 - Impacts sur les transports et mesures associées (EI p.175)

08.3.18 - Impact sur le stationnement et mesures associées (EI p.176)

CONCLUSIONDéplacements :

Nord de la gare : L'aménagement des espaces publics en empêchant la traversée de la place Nord de la gare par les automobiles, constitue un impact positif sur la qualité de l'air de cette place (Rp01, Rp02).

Sud de la gare : Le sens unique au droit du parvis Sud et l'accès aux parkings souterrains du PEM par l'Ouest depuis la rue de l'Alma, limiteront la circulation des véhicules au droit de ce parvis (Rp01, Rp02).

Autres voies : L'aménagement des espaces publics prévus sur la ZAC amélioreront les conditions de circulation.

Liaisons douces : La continuité des liaisons dans le périmètre de la ZAC et hors de ce périmètre est assurée.

Les traversées des principales pénétrantes sont assurées par des feux de signalisation et des refuges.

La pièce 2.4.3 donne une indication sur la localisation et la continuité des liaisons douces (Rp01, Rp02)

Un tracé indicatif de liaison douce entre Colombier et Pont de l'Alma est présenté.

Transports : Le remplacement des bus par des engins électrifiés à l'horizon 2030 améliorera la qualité de l'air sur le PEM, le secteur gare devrait être priorisé. La mise en place de bornes électriques est prévue.

Stationnement

Stationnement sur voirie : Les résidents disposent d'un tarif préférentiel. Un stationnement longitudinal rue de Quineleu est envisagé, il sera précisé lors des études de détail (Cf. 6.1.3 secteur 11/12) (Rp01, Rp02).

Stationnement sous ouvrages : Les besoins publics sont estimés entre 1 000 et 1 300 places (EI p.122),

Le besoin en stationnements privés au sein de la ZAC est estimé à environ 2 000 places. Pour certains secteurs celui-ci est quantifié (Féval et Bériot Nord). Les autres secteurs respecteront les obligations fixées par le PLUi.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➔ L'aménagement au Nord de la gare limite l'usage de la voiture. Il facilite l'accès des modes doux ➔ Le sens unique le long du parvis Sud et le déplacement de l'accès au parking y réduisent l'usage de la voiture. ➔ La création d'un nouvel accès depuis la rue Pierre Martin sur l'emprise SNCF réduira la circulation rue de Quineleu ➔ L'élargissement des espaces publics aux modes doux et leurs aménagements sécuriseront ceux-ci. ➔ Les traversées des pénétrantes vers le centre-ville sont protégées par des feux et des refuges. ➔ La continuité des liaisons douces hors ZAC est assurée. ➔ Le remplacement des bus par du matériel électrique améliore la qualité de l'air. ➔ Le stationnement est limité par la mise en place d'un dispositif payant mais les riverains disposent d'un tarif préférentiel. ➔ Les besoins en stationnement du PEM sont pourvus. ➔ Le besoin en stationnements privés est estimé à 2 000 et réglementé auprès des promoteurs (PLUi) 	<p>➔ Néant</p>

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- ➔ La pièce e La pièce 2.4.3 localise précisément les espaces affectés aux liaisons douces.
- ➔ Il serait intéressant que les bus électriques soient affectés en priorité au quartier Gare

08.3**Impacts permanents du projet et mesures associées**

08.3.19 - Impacts sur le paysage et mesures associées (El p.176) (annexe 7 : Etude Faune, Flore...)

08.3.20 - Impacts sur le patrimoine historique et archéologique et mesures associées (El p.179)

CONCLUSIONPaysage :

Le remplacement des voies ferrées désaffectées et de l'ancien technicentre SNCF par un espace urbanisé constitué d'un ensemble immobilier cohérent a un impact positif sur le paysage construit.

Le remplacement des autres friches et espaces disponibles améliorent la perception du paysage.

La forme de colline permettant l'accès au niveau supérieur de la gare et puis le franchissement Nord-Sud de la ville par la passerelle, facilite l'accès des modes doux et des PMR.

La construction de plusieurs immeubles de type R+2 à R+13, d'un immeuble de type R+17 (Beaumont) et d'une tour de type R+26 (Féval) (environ 85 mètres), créent une graduation du bâti permettant d'atténuer l'impact du projet et de créer un ensemble urbain intégré au bâti urbain environnant.

La passerelle accolée au bâtiment voyageur de la gare et le quai Féval en surplomb du réseau ferré créent une attractivité visuelle.

L'aménagement au sein d'une même ZAC des 14 secteurs sur la base d'une même réflexion urbaine et architecturale conduit à une homogénéité de l'ensemble dans le paysage construit.

Patrimoine historique et archéologique

Un bâti identifié précédemment au titre du patrimoine d'intérêt local, a été retiré du PLUi.

L'ancien octroi de Châtillon (32 rue de l'Alma) est protégé.

L'obligation de signaler à la DRAC, les découvertes fortuites de vestiges archéologiques est rappelée.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le remplacement de tous les espaces disponibles (voies ferrées, technicentre, friches, espaces mobilisables) par un aménagement urbain d'ensemble cohérent mené dans un contexte de ZAC éclatée sur différents secteurs opérationnels, permet de concevoir un aménagement cohérent. ➤ La notion de paysage construit sous forme de colline facilite l'accès des modes doux et des PMR à la passerelle, assurant ainsi la liaison entre les quartiers Nord et Sud de la gare. ➤ La localisation de la tour Féval au sein d'autres immeubles de grande hauteur (R+8 à R13) atténue l'effet de tour et constitue un point de repère dans la ville. ➤ Il s'agit sur le plan urbain d'un signal en réponse aux autres tours et immeubles hauts de la ville (Les Horizons, L'Eperon) ➤ L'aspect visuel des nouveaux immeubles de la ZAC est souvent préférable à l'aspect que présentaient les hangars, dépôts, constructions insalubres et friches. ➤ L'ancien octroi de Châtillon (32 rue de l'Alma) est préservé. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

➤ L'avis de la Direction Interrégionale des Services Pénitentiaires, obtenu précédemment, devait être confirmé lors de l'instruction de la demande de permis de construire de la tour Féval.

CONCLUSION

Ambiance sonore : Cet impact a fait l'objet d'une étude spécifique (annexe 8 : Gamba Acoustique).

L'étude présente les mesures initiales (jour et nuit) et applique les normes spécifiques aux voies ferrées, notamment l'émergence lors du passage d'un train et des véhicules sur les voies.

La quasi-totalité des trains de voyageurs s'arrête à la gare de Rennes. De ce fait les manœuvres en gare génèrent un impact sonore mais le matériel roulant est moins bruyant (TGV et nouvelles rames).

Le trafic ferroviaire est plus important à l'Est de la gare (entre Paris et Rennes) qu'à l'Ouest de Rennes, les voies de triage sont toutes à l'Est. L'étude (Gamba Acoustique) différencie les impacts entre le secteur Est et Ouest.

L'étude conclut que les niveaux d'isolement acoustiques préconisés sont élevés et nécessitent la mise en œuvre de solutions constructives complexes et onéreuses.

Pour remédier à cette difficulté il a été décidé de modifier l'implantation et l'orientation des bâtiments sur les secteurs les plus impactés « Louis Armand » et « Solférino ».

Ambiance vibratoire

Cet impact a fait l'objet d'une autre étude spécifique pour la tour Féval (annexe 13 : Alhyange Bretagne Sud) en raison de sa qualification d'IGH (Immeuble de Grande hauteur).

La tour (R+26) est reliée à un immeuble de bureaux, hôtel et restaurant (R+9) par le sous-sol sur cinq niveaux de parkings, il pourrait y avoir une transmission des vibrations.

Bien que les mesures réalisées indiquent des niveaux vibratoires qui ne dépassent pas 66 dB (seuil de perception tactile), une compensation du risque de transmission par les garages en sous-sol a été décidée en effectuant

- Une coupure (joint de dilatation) entre les parkings des deux bâtiments
- Un traitement anti-vibratile pour le bâtiment de logements (Tour Féval).

Les deux études ci-dessus préconisent de réduire ces impacts et d'assurer un suivi mais elles ne précisent pas les autres mesures qui pourront être mises en place en cas de dépassement.

Au chapitre 8.7, le maître d'ouvrage prévoit la mise en place d'un suivi relatif à l'efficacité des mesures d'isolement des façades (mesures complémentaires...) sous la responsabilité de l'OPC et du maître d'œuvre.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les bruits sont plus importants pour les trains qui ne s'arrêtent pas en gare, ce qui est rare. ➤ Des travaux d'isolation acoustique sont prévus pour réduire les impacts sur les occupants des constructions. ➤ L'orientation du bâti a été modifiée sur les secteurs les plus impactés « Louis Armand » et « Solférino » ➤ L'étude vibratile conclut que la limite de 66 dB ne sera pas dépassée mais en raison du risque de transmission par les sous-sols : <ul style="list-style-type: none"> • Une coupure (joint de dilution) sera mise en place • Un traitement anti-vibratile sera réalisé pour la tour 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En cas de dépassement des mesures lors du suivi, il faut préciser la nature des autres mesures ERC à mettre en œuvre.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

- Le projet a fait l'objet d'une étude acoustique et d'une étude vibratoire.
- L'étude acoustique différencie les secteurs Ouest et Est de la gare (ce dernier est plus bruyant car voies de manœuvres).

08.3**Impacts permanents du projet et mesures associées**

08.3.22 - Impact du projet sur la qualité de l'air et mesures associées (EI p.184)

08.3.23 - Incidences Natura 2000 (EI p.185)

CONCLUSION

J'ai pris note des réponses apportées par le maître d'ouvrage à l'avis de l'ARS.

L'objectif est de s'assurer que le projet satisfait les préconisations du Plan Régional de la Qualité de l'Air par une évaluation des impacts liés aux transports.

Le secteur comprend à l'état initial une forme urbaine dense qui peut présenter un risque pour la qualité de l'air.

Le projet par

- Le développement d'espaces mixtes,
- La desserte en transports collectifs,
- Les modes de circulation douce,
- La limitation de l'usage de la voiture par une maîtrise du nombre de places de stationnement et par la mise en place de boucles interdisant le transit par la gare

Contribue à la préservation de la qualité de l'air

La ZAC Eurorennes, située à plus de 10 km du site Natura 2000 le plus proche, n'impacte pas ces sites.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet prévoit des mesures dont l'objectif est de préserver la qualité de l'air. ➤ Il développe des espaces mixtes. ➤ Il améliore la desserte en transports collectifs. ➤ Il étend et sécurise les modes doux de déplacement. ➤ Il limite l'usage de la voiture. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- La ZAC se situe dans un secteur urbain dense qui présente déjà un risque pour la qualité de l'air
- La ZAC Eurorennes se situe à plus de 10 km du site Natura 2000 le plus proche
- Indépendamment du projet de ZAC, La métropole remplace progressivement les bus actuels par du matériel électrique

08.4	Volet Santé (EI p.186)
	08.4.1 - Méthodologie (EI p.186)
	08.4.2 - Identification des dangers (EI p.186)
	08.4.3 - Définition des relations dose-réponse (EI p.186)
	08.4.4 - Evaluation de l'exposition humaine (EI p.187)
	08.4.5 - Caractérisation des risques et mesures associées (EI p.187)

CONCLUSION

Les différents aspects du volet Santé ont été abordés tout au long de l'étude d'impact.

En phase travaux

Le risque de pollution (huile, gazole, matériau de remblai, granulats, produit bitumineux, béton, gravats, déchet, emballages) font l'objet de mesures permettant d'éliminer ou réduire le risque d'impact environnemental.

Les dépollutions réalisées en phase chantier lors de la construction des immeubles, auront un impact positif.

Le diagnostic pyrotechnique réalisé avant la construction des immeubles aura un impact positif

Les mesures d'hygiène et de sécurité, parmi lesquelles l'évacuation des matériaux pollués, font l'objet de mesures limitant les impacts du projet sur la santé du personnel, sur les riverains et les usagers du quartier Gare.

En phase d'exploitation

La limitation du trafic automobile autour de la gare, préservera la qualité de l'air et l'exposition au bruit.

L'exposition au bruit dans les autres secteurs de la ZAC suivra la baisse du trafic routier dans la ville.

Le remplacement des Bus par du matériel électrique limitera l'impact sur la santé humaine.

La dépollution du sol et sous-sol de tous les secteurs à urbaniser constitue un impact positif sur la santé.

L'isolation du bâti ainsi que toutes les autres dispositions relatives au bruit et aux vibrations auront un impact positif sur la santé des nouveaux habitants.

L'intégration de systèmes utilisant les énergies renouvelables et peu émetteurs de polluant atmosphérique aura des impacts positifs sur la santé mais l'usage du conditionnel est restrictif.

Le raccordement de la partie Ouest de la ZAC au réseau chaleur évitera la multiplication de dispositifs de chauffage émetteurs de polluant, au sein de la ZAC.

La possibilité d'une éventuelle participation de la ZAC au développement d'un projet d'énergie renouvelable hors du territoire de la ville n'est pas suffisamment soulignée

L'implantation de nouveaux immeubles aux caractéristiques ultra modernes peut avoir des impacts négatifs sur la santé morale de certaines personnes (changement des habitudes, incertitude sur l'aspect visuel).

La création de 1 500 logements, de 7 000 emplois et de surfaces commerciales constitue un impact positif (personnes en attente de logement, vivant dans des conditions d'hygiène et de salubrité précaires, en attente du développement de l'offre commerciale, personnes à la recherche d'un emploi dans le domaine tertiaire).

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les mesures prises en phase chantier permettront d'éviter, de réduire et de compenser les risques de pollution et d'insécurité liés à la présence de bombes. ➤ La limitation du trafic automobile, le remplacement des Bus par du matériel électrique, l'isolation du bâti auront un impact positif sur la pollution de l'air et sur le bruit. ➤ L'intégration des énergies renouvelables peu émettrice de polluant atmosphérique constitue un impact positif. ➤ La création de 1 500 logements, de 7 000 emplois et de surfaces commerciales, constitue un impact positif indirect sur la santé de la population. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La création de ce nouveau quartier moderne constitué d'immeubles hauts dont une tour, peut constituer un impact négatif pour certaines personnes. ➤ L'usage du conditionnel pour l'intégration des énergies renouvelables est trop restrictif. ➤ La possible participation de la ZAC à un projet d'énergie renouvelable hors de la ville n'est pas suffisamment soulignée.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- La diminution de l'impact sonore sur les résidents est favorisée par la limitation de l'usage de la voiture.

08.5	Addition et interaction des risques entre eux (EI p.188) 08.5.1 - Addition des incidences en phase chantier et cadre de vie (EI p.188) 08.5.2 - Interaction des incidences sur la sécurité publique avec les activités économiques (EI p.188) 08.5.3 - Interaction des incidences sur les équipements publics avec le trafic et le stationnement (EI p.189) 08.5.4 - Interaction des incidences sur le paysage avec les déplacements (EI p.189)
-------------	--

CONCLUSION

Le respect des mesures mises en œuvre et des consignes qui en découlent réduiront ou compenseront les impacts temporaires cumulés.

L'ambiance globalement négative en période de travaux sera suivie d'un impact visuel positif en phase permanente.

L'addition des mesures destinées à animer et surveiller les espaces publics (éclairage public, marquage des cheminements, vidéo-surveillance, développement du commerce) atténueront la perception d'insécurité.

Le report d'une partie du trafic sur les axes « rue de l'Alma » et « rue Saint-Hélier » (+3%) est compensé par une diminution du trafic aux abords de la gare (nord et sud)

L'augmentation maîtrisée du nombre de place de stationnement limitera l'attractivité du quartier pour les véhicules.

La simultanéité des travaux (métro, ZAC Eurorennes et autres programmes) constitue un impact négatif cumulé, mais présente à terme un impact positif en réduisant la durée global des chantiers sur le quartier Gare.

L'impact négatif sur la circulation et le stationnement en phase travaux sera compensée par un quartier apaisé en phase permanente.

L'accueil d'une nouvelle population au cœur de la ville s'accompagne de l'aménagement des espaces publics, des espaces piétonniers, des modes doux de déplacements qui bénéficieront à tous les résidents futurs mais aussi aux habitants actuels du quartier et usagers de la gare.

Les travaux de dépollution des sols, qualifiés d'impacts négatifs en phase travaux, auront un impact positif sur les sols et sous-sols qu'il aurait fallu dépolluer plus tard.

La phase opérationnelle étant engagée depuis 2012, il serait intéressant de connaître le bilan des opérations engagées à ce titre et les résultats déjà constatés des mesures de dépollution et de désamorçage de bombes.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Le respect des mesures prévues en phase travaux compensera les impacts temporaires cumulés interactifs ➔ L'ambiance négative en phase travaux sera compensée par un impact visuel de modernité en phase permanente. ➔ L'addition des mesures destinées à animer et surveiller les espaces publics limitera la perception d'insécurité. ➔ Le report du trafic sur certains axes sera compensé par la création d'un quartier apaisé aux abords de la gare. ➔ L'interaction des programmes réalisés simultanément sera compensée par une limitation de leur durée globale. ➔ L'aménagement des espaces publics bénéficiera à terme aux résidents actuels et usagers de la gare. ➔ Les dépollutions constituent une avance sur des travaux qui auraient été nécessaires ultérieurement. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Il aurait été intéressant de présenter un bilan des opérations de dépollution et de déminage réalisées depuis l'engagement de la phase opérationnelle de la ZAC.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

➔ Néant

CONCLUSION

Coût des mesures de dépollution

Les seules mesures en faveur de l'environnement, pouvant être dissociées des travaux d'aménagement de la ZAC, concernent les dépollutions et déminages du sol et du sous-sol. Ces travaux localisés à partir de la base de données BASIAS, sont estimés à 1 300 000 euros HT, soit environ 1% du montant total du programme (128 883 886 € HT).

Cette incidence de 1% est en réalité beaucoup plus faible si elle est appliquée aux 277 000 m² de surface de planchers (logements, commerciaux ou bureaux) qui seront commercialisés soit 4,7 € (1 300 000 / 277 000). Le m² étant vendu aux environs de 3 700 € le m² (4 200 € le m² habité et 3 200 € le m² économique) l'incidence sera de 0,13%.

Il n'existe pas d'autres coûts de mesures en faveur de l'environnement pouvant être dissociés du montant des aménagements.

Coût total du projet

Le coût total de l'opération sera réparti entre d'une part les promoteurs en charge de réaliser les programmes de construction et d'autre part les collectivités locales ou gestionnaires de réseaux et équipements (fluides, filaires, parkings).

Le montant de la maîtrise foncière (45 808 319) sera à la charge des promoteurs.

Une partie des autres coûts (études, travaux et honoraires divers) pourront être également imputés aux promoteurs, ce que permet la procédure de ZAC (avec motivation de ces imputations).

En l'absence de ZAC, certains travaux de modernisation des espaces publics auraient été réalisés par la ville.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les mesures en faveur de l'environnement pouvant être dissociées des coûts d'aménagement correspondent à environ 1% du montant total de dépenses de la ZAC et à environ 0,13% du montant de la commercialisation des surfaces de planchers. ➤ La procédure de ZAC permet, au-delà du coût de la maîtrise foncière, d'imputer aux promoteurs une partie des travaux d'aménagement des espaces publics rendus nécessaires par l'aménagement de la ZAC (avec motivation). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

- Les autres coûts des mesures en faveur de l'environnement ne peuvent être dissociés du montant des travaux.
- En l'absence de ZAC, certains travaux de modernisation ou de remise à niveau des espaces publics (voirie, trottoirs...) auraient été réalisés par la ville de Rennes.

CONCLUSION

La mission OPC et les mesures de suivi concernent essentiellement les impacts négatifs du projet sur l'environnement en phase travaux.

Les mesures de suivi des impacts permanents (objectifs de construction) du projet :

- sur les enjeux de densification (nombre de logements créés),
- sur le nombre d'habitants accueillis,
- sur le développement des activités tertiaires (surfaces de bureaux)
- sur le développement des surfaces commerciales (m² de surface utile)

seront assurées par le service ADS dans le cadre de la délivrance des autorisations d'urbanisme.

La ZAC étant en phase opérationnelle depuis près de 10 ans, il aurait été intéressant que la notice explicative présente un bilan des surfaces commercialisées.

Les actions de dépollution et de minages déjà engagées, pourraient être mentionnées.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➡ Les mesures de suivi concernent essentiellement la phase travaux (mission OPC) ➡ Le suivi de la création des surfaces de plancher sera assuré par le service « Application du droit des Sols » (ADS). ➡ Les autres mesures de suivi sont nécessaires au parfait achèvement de l'opération. 	<ul style="list-style-type: none"> ➡ Il aurait été intéressant de présenter le bilan provisoire des surfaces de planchers déjà réalisées. ➡ Les actions de dépollution et de déminage déjà engagées pourraient être présentées.

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

➡ Néant

- 09.1 - La notion de projets « connus » (EI p.190)
- 09.2 - ZAC Blosne Est (EI p.190)
- 09.3 - ZAC Madeleine (EI p.190)
- 09.4 - ZAC Alma (EI p.191)

CONCLUSION

L'aménagement de la ZAC a un impact cumulé en phase travaux avec les autres programmes en cours qui, pour Eurorennes, font l'objet de mesures de coordination dont la mise en œuvre est assurée par la mission OPC.

A terme toutes les opérations (ZAC et autres) dont Eurorennes, reposant sur des plans et programmes intercommunaux communs (PLU, PLUi, SCoT, PLH, PDU, SRCA), auront un impact cumulé positif :

- sur la modernisation de la ville,
- sur l'aménagement de ses espaces publics,
- sur les modes doux de déplacements,
- sur la maîtrise de l'usage de la voiture,
- sur l'accueil de nouvelles populations,
- sur l'accueil de nouvelles surfaces commerciales
- sur la création d'emplois.

Les ZAC situées à proximité (Blosne-Est Madeleine, Alma...) seront les premières à participer à cet impact cumulé positif en lien avec la LGV, le PEM et la seconde ligne de métro).

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les mesures destinées à remédier à l'impact négatif cumulé en phase travaux avec les autres projets limitrophes sont assurées par la mission OPC. ➤ A terme l'aménagement de la ZAC Eurorennes, des autres ZAC et des divers programmes d'urbanisme auront un impact cumulé positif sur : <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'accueil d'une nouvelle population ▪ L'a modernisation et la densification de la ville ▪ Le développement et la diversification de la ville ▪ La maîtrise de l'usage de la voiture ▪ Le développement des modes doux de déplacement. ▪ La création ce commerces ▪ La création d'emplois 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

➤ Néant

Thème 10 **Compatibilité du projet avec les contraintes d'occupation des sols et les documents de planification environnementale** (EI p.193)

- 10.1 - Compatibilité avec le SCoT (EI p.193)
- 10.2 - Compatibilité avec le PLU (EI p.193)
- 10.3 - Compatibilité avec le SDAGE et le SAGE (EI p.197)
- 10.4 - Compatibilité avec le SRCE Bretagne (EI p.198)
- 10.5 - Compatibilité avec le SRCAE Bretagne (EI p.199)

CONCLUSION

Ces mesures de compatibilité ont été abordées tout au long des différentes analyses et conclusions thématiques ci-dessus.

Depuis l'engagement de ces études, le SRADDET a été créé (en remplacement du SRCE et SRCAE). Parmi les objectifs phares de ce nouveau document, il y a le « zéro artificialisation nette » des terres.

La ZAC Eurorennes étant située dans un milieu urbain fortement artificialisé, elle ne pourra pas remettre cause les sols déjà imperméabilisés, à l'exception des quelques espaces verts et des lignes de plantation d'arbres, mais elle participera à la zéro artificialisation de nouvelles terres en raison par sa localisation au milieu de la ville.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➡ Les mesures de compatibilité avec les documents de planification environnementale ont été abordées tout au long des différentes analyses et conclusions thématiques ci-dessus. ➡ La localisation du projet au sein de la ville répond à l'objectif de zéro artificialisation (SRADDET) 	<ul style="list-style-type: none"> ➡ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant **NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT**

- ➡ En raison de sa localisation, la ZAC Eurorennes à l'exception de quelques espaces verts et plantations arbres réalisés, ne pourra pas participer à la remise en cause des espaces déjà artificialisés.

Thème 11 Evaluation des incidences du programme (EI p.200)

- 11.1 - La notion de programme (EI p.200)
- 11.2 - Liens fonctionnels entre les projets (EI p.200)
- 11.3 - Caractéristiques principales des projets (EI p.200)
- 11.4 - Aire d'étude du programme (EI p.201)
- 11.5 - Analyse des principaux impacts (EI p.203)

CONCLUSION

L'étendue du projet (58 ha) et sa complexité permettent de qualifier celui-ci de programme.

Il existe un lien direct et fort entre ce projet, la ligne LGV, le PEM et la ligne b du métro mais il était indispensable de dissocier ces programmes pour les raisons suivantes :

- L'extension de la LGV (à partir du Mans) constitue l'élément déclencheur des autres programmes dont la gare (Gare et connexions), le PEM et Eurorennes (Rennes Métropole) grâce à la libération d'espaces ferroviaires.
- Ces programmes, de nature différente, relèvent d'une maîtrise d'ouvrage variée, chacune couvrant un territoire dont la localisation et la superficie ne sont pas comparables au périmètre de la ZAC.

Le programme du PEM est le plus proche de celui d'Eurorennes mais il dépend largement de la LGV (Gare et connexions). C'est pourquoi la ZAC Eurorennes se greffe géographiquement sur celui-ci et s'appuie sur certaines de ses études (stationnement, surfaces commerciales, liaison Nord-Sud ...)

La réalisation de certains de ces programmes a été concomitante. Les impacts négatifs les plus importants de tous ces programmes ont été assumés lors des différentes phases travaux (mission OPC).

La concertation entre les huit partenaires (Etat, Région Bretagne, Département d'Ille-et-Vilaine, Rennes Métropole, ville de Rennes, Syndicat mixte de gestion de la gare routière de Rennes, SNCF-Réseau, SNCF-Gares et connexions) au sein du contrat de pôle, a permis de prévenir les éventuelles difficultés inhérentes à ces différents programmes

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> ➔ L'étendue du programme Eurorennes et sa complexité justifient qu'il soit qualifié de programme. ➔ Il existe un lien fort entre Eurorennes, la LGV, le PEM et la ligne B du métro mais il était indispensable de les différencier. ➔ Le programme Eurorennes et le PEM devaient être différenciés en raison du lien fort qui existe entre la LGV et le PEM. ➔ Les difficultés inhérentes à ces différents programmes ont été maîtrisées par la mise en place d'un contrat de pôle entre huit partenaires. ➔ Les impacts cumulés entre ces programmes en phase travaux ont été maîtrisés par la mission OPC. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Néant

AVIS DEFAVORABLE ou ne présentant NI UN AVANTAGE NI UN INCONVENIENT

- ➔ La LGV a constitué l'élément déclencheur des différents programmes.

D – MODIFICATIONS à apporter

Les avantages du projet de la ZAC Eurorennes reposent principalement sur la nécessité de poursuivre l'urbanisation de la ville en conformité avec les documents supra communaux notamment le PLUi et dans le respect des lois et décrets relatifs à l'urbanisation et à l'environnement.

Le projet prend en considération ces éléments et les conséquences de ces aménagements sur l'environnement au sens large du terme. Cependant il subsiste des inconvénients pour lesquels je propose que des mesures soient apportées avant d'émettre un avis global.

Certains inconvénients étant redondant selon les thèmes, il est nécessaire de les regrouper et les hiérarchiser selon l'enjeu qu'ils présentent.

A - Mises à jour

- A1 Les surfaces de planchers créés au chapitre 8.3.12.3 et 8.3.13 (pages 169 et 170) sont à mettre à jour avec les modifications apportées au programme des différents secteurs en 2019.
- A2 Le chapitre 8.3.12.3 (page 169) doit être mis à jour concernant le transfert de surfaces de bureaux en surfaces de logements sur l'îlot Féval.
- A3 Mettre à jour le montage photographique du projet d'immeuble présenté en page 34 de la notice explicative (Eurosquare), il concerne l'îlot Français Libres et non pas l'îlot Solférino.

B – Précisions à apporter

- B1 Préciser l'évolution possible de l'usine de production d'eau chaude de Rennes Sud et souligner la volonté d'Eurorennes de participer à cette production à partir d'énergies renouvelables.
- B2 Préciser dans la notice explicative, l'état d'avancement des réflexions, en matière scolaire, sur les secteurs Blériot, Petits Ateliers et Solférino.
- B3 Préciser la nature des autres mesures qui pourraient être mises en œuvre en cas de dépassement des seuils liés aux impacts sur le bruit et sur les vibrations (tour Féval)
- B4 Revoir l'usage du conditionnel lorsqu'il s'agit d'intégrer des énergies renouvelables dans les projets.

C - Ajouts

- C1 Ajouter un tableau de bord, dans la notice explicative 2021, comparant les objectifs de production de surfaces de planchers face aux réalisations effectives (permis de construire).
- C2 Ajouter dans la notice explicative un bilan des opérations de dépollution et de déminage réalisées depuis l'engagement de la phase opérationnelle de la ZAC.
- C3 Ajouter une présentation de l'axe des gares dans la totalité de son parcours et sa vocation entre les différents modes de transport.

D - Modifications ponctuelles

- D1 Modifier, en conformité avec le PLUi, l'étendue de l'EBC situé en limite Ouest du secteur Blériot
- D2 Modifier « la réduction » de l'usage des pesticides sur les espaces publics en les interdisant (Loi Labbé applicable en juillet 2022 aux espaces ouverts en public).

E - AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

L'engagement des études urbaines et la désignation de l'équipe d'urbanistes remontent aux années 2006-2009. L'arrêt du périmètre de la ZAC, les dossiers de création et de réalisation datent des années 2010-2012.

La phase opérationnelle a été engagée en 2012 (contrat de pôle) avec délivrance des permis de construire.

Cette phase opérationnelle est en cours de réalisation depuis près de 10 ans. En novembre 2021, environ 30% des surfaces de planchers sont livrées, en cours de construction ou autorisées (PC accordés).

Les aménagements de voirie, parmi lesquels ceux du PEM sont très avancés (Nouvelle gare et PEM livrés).

Au cours de mes permanences, des questions orales m'ont été posées sur l'utilité de cette enquête et sur la possibilité pour le commissaire enquêteur d'émettre un avis, alors qu'un nombre important de constructions est livré.

Utilité du projet

Utilité d'engager une enquête d'utilité publique :

Cette première question relève de l'autorité des services de l'Etat. Ceux-ci ont estimé que le dossier qui leur était présenté pouvait faire l'objet de l'enquête d'utilité publique sollicitée par la maîtrise d'ouvrage.

Possibilité d'émettre un avis sur un projet qui est déjà en cours de réalisation

Une opération d'aménagement, quelque-soit l'outil utilisé (permis d'aménager, ZAC...) est utile à la mise en œuvre des plans/programmes qui lui sont opposables. Ainsi le projet de ZAC Eurorennes est utile à la mise en œuvre du PLUi.

Utilité publique du projet

L'utilité publique diffère de l'utilité d'un projet, elle est prescrite par l'article 545 du code civil :

« *Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique, et moyennant une juste et préalable indemnité* ». Ainsi l'utilité publique s'apprécie uniquement lorsqu'il est projeté d'acquérir des biens par voie d'expropriation.

Le code de l'expropriation réglemente la procédure de déclaration d'utilité publique.

Selon cet article, le projet est-il utile au point de recourir à l'expropriation des biens nécessaires à sa mise en œuvre. Ainsi, si tous les biens nécessaires était acquis, il n'y aurait pas eu d'enquête d'utilité publique.

Les biens nécessaires à la mise en œuvre du projet n'étant pas tous acquis, je suis en mesure d'émettre un avis sur l'utilité publique, celui-ci devant porter sur la globalité du périmètre de la DUP.

Avant d'émettre un avis global préalable à la DUP, je répons aux questions suivantes :

1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt général ?
2. Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?
3. Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de l'opération ?

1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt général ?
--

Une réponse à une obligation ?

Depuis de nombreuses années la ville de Rennes attendait d'être reliée à la LGV (Paris Le Mans), interrompue provisoirement à l'Est du Mans. Les aménagements d'urbanisme du secteur gare ne pouvaient être menés à leur terme sans connaître les emprises nécessaires aux projets LGV, Gare et PEM.

Depuis, l'évolution de la réglementation de l'urbanisme a renforcé la nécessité de densifier la ville avant de l'étendre sur les espaces agricoles périphériques. D'autres ZAC ont été engagées avant celle d'Eurorennes.

L'agglomération métropolitaine doit répondre à la notion de développement durable (plantations, espaces verts, bruit, limitation de l'usage de la voiture, circulation, dépollution, matériaux de construction...).

- ❖ Eurorennes a pour objectif de répondre à ces obligations réglementaires.

Une réponse à un besoin ?

Le SCoT a déterminé la population à accueillir sur l'ensemble de son territoire ainsi que les besoins économiques (dont l'activité commerciale). Le PLUi et le PLH traduisent en nombre de logements et de surfaces commerciales, les obligations auxquelles les communes doivent répondre. Il en est de même pour la mixité urbaine et sociale.

Le projet urbain de la ville de Rennes décline les objectifs au niveau des différents quartiers.

Un inventaire des friches, des espaces ferroviaires libérés et des espaces mobilisables, a permis de recenser sur la superficie de 58 ha, les surfaces utilisables.

Tous ces éléments ont été repris et affinés au fur et à mesure de l'évolution de ces plans/programmes.

- ❖ La ZAC répond aux besoins identifiés au PLUi, PLH et aux autres études urbaines.

Un aménagement structurant pour l'urbanisation de la ville de Rennes ?

Le projet Eurorennes est qualifié de site d'intérêt communautaire, dans une réflexion générale, associant les autres projets d'urbanisation en cours.

L'étude de circulation (PDU), la restructuration de la totalité de la rue de l'Alma depuis l'avenue Henri Fréville (axe d'accès à la gare depuis l'extérieur de la ville), le développement des modes doux de déplacement et du réseau de transports en commun (Bus, métro, taxis) complètent la structuration du projet.

L'aménagement des espaces publics en lien avec les projets périphériques (ZAC...) et au-delà avec l'ensemble du territoire (axe Fréville Alma, axe des gares vers Baud Chardonnet) démontre le caractère structurant du projet étendu à toute l'agglomération.

L'appui du projet Eurorennes sur l'arrivée de la LGV, sur la nouvelle gare et sur le PEM, renforce le caractère structurant de la ZAC en y accueillant un pôle économique et de services de première importance dont l'attractivité s'étend au-delà du territoire de la Métropole.

La ZAC Eurorennes constitue un pôle économique tertiaire qui au-delà de l'agglomération rennaise intéresse l'ensemble du département d'Ille-et-Vilaine.

- ❖ Il s'agit d'un aménagement d'urbanisme structurant à l'échelle de la ville.

Un aménagement structurant pour l'habitat, le développement économique, les activités sportives et sociales ?

La ZAC présente un programme d'aménagement et de reconstruction de la ville sur elle-même en intégrant tous les espaces disponibles jusqu'aux ZAC périphériques et en inscrivant 277 000 m² de plancher.

La vocation première du site est la création d'un pôle économique tertiaire permettant de créer 100 000 m² de surface de planchers destinés aux bureaux et d'y accueillir 7 000 emplois.

La seconde vocation est de compléter l'offre commerciale de gare par l'offre commerciale de proximité nécessaire à chaque secteur urbanisé et de compléter l'offre de destination du secteur Colombier vers la gare et son PEM.

La troisième vocation est de créer 1 500 logements selon les prescriptions du programme local de l'habitat.

L'étude souligne l'intérêt que présente la proximité du complexe sportif « Jean Coquelin » à l'Est du pôle social et culturel de la place de Gaulle à l'Ouest. Le secteur Féval accueille un complexe cinématographique.

- ❖ Le programme Eurorennes structure la ville en y accueillant, de l'habitat, un pôle économique, des commerces (gare, de proximité, de destination), ceci à proximité de pôles sportifs, sociaux et culturels.

Un aménagement solidaire ?

Les équipements de la ZAC ouverts au public (gare LGV, PEM, pôle commercial de destination, locaux sportifs et culturels), présentent une attractivité ouverte à tous les habitants de l'agglomération et au-delà.

La création d'emplois tertiaires et de logements aura un impact économique à l'égard des personnes à la recherche d'un emploi.

Les promoteurs des opérations immobilières destinées à l'habitat devront programmer des logements aidés en direction des populations défavorisées selon les prescriptions du programme local de l'habitat.

- ❖ Le projet Eurorennes est un aménagement solidaire en direction de toutes les populations.

Une acceptabilité sociale du projet ?

Un projet de cette ampleur a pour conséquence de modifier profondément les caractéristiques urbaines du secteur, ce qui peut être ressenti comme une agression par certains résidents du quartier face à l'inconnu que caractérise cette profonde mutation.

Il est cependant nécessaire de mesurer face aux inconvénients que présente cet aménagement, les avantages dont bénéficieront les habitants (actuels et futurs) tant en réponse à un besoin de logements et d'emplois, qu'en impact visuel sur des espaces devenus des friches.

L'acceptabilité sociale de ce projet a déjà été mesurée lors des différentes phases de concertation relatives aux enquêtes publiques des SCoT, PLU et PLUi des années passées.

La ville de Rennes a récemment adopté une charte de construction des logements dont l'objectif est d'imposer une méthode aux constructeurs, en phase opérationnelle, dans le but de développer l'acceptabilité des nouveaux projets immobiliers, ceci en favorisant le dialogue préalable avec les riverains.

J'observe à ce sujet qu'une concertation avec les riverains a été mise en œuvre autour du projet de tour « Samsic », ce qui peut expliquer l'absence d'avis globalement défavorable au projet durant cette enquête.

- ❖ J'estime que ce projet est socialement acceptable à l'échelle du quartier et de la ville.

2. Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?

Un aménagement qui peut s'implanter sur un autre site ?

L'agglomération rennaise dispose d'autres secteurs pouvant bénéficier d'une densification, mais cette nécessité de densifier s'applique à toute la ville dès lors que des opportunités se présentent.

Or l'arrivée de la LGV, le projet d'extension du PEM, la libération d'espaces ferroviaires (voies, technicentre...) et la disponibilité d'espaces acquis lors de la libération d'emprises privées justifiait la création de cette ZAC, il y a environ 10 ans.

L'absence de projet aurait eu pour conséquence un comblement naturel des espaces disponibles dans le contexte d'une urbanisation diffuse, sans projet d'aménagement reposant sur une architecture homogène.

L'implantation de la ZAC sur ce site, bénéficie d'une opportunité qu'il fallait saisir.

Rennes Métropole et Territoires publics ont complété les acquisitions nécessaires en privilégiant soit la négociation amiable soit la mise en œuvre du droit de préemption urbain. Les espaces libérés, étant suffisants il n'a pas été nécessaire de recourir jusqu'ici à une procédure d'expropriation.

Cependant il reste quelques parcelles à acquérir qui se trouvent à l'emplacement de futurs immeubles et/ou espaces de parkings souterrains à créer.

La collectivité, malgré l'engagement de la procédure d'enquête d'utilité publique, privilégie toujours la négociation amiable jusqu'à la décision finale de cessibilité.

- ❖ Il est logique de recourir à l'acquisition des quelques emprises restantes par voie d'expropriation.

3. Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de l'opération ?

Le bilan-coûts-avantages se présente sous deux aspects l'un comptable, l'autre sur le bilan de l'opération prenant en compte la notion de développement durable et la préservation de l'environnement.

Le coût généré pour la protection de l'environnement est-il acceptable ?

Le seul coût nécessaire à la protection de l'environnement, qui peut être isolé, est celui du déminage et des dépollutions. Ce coût modeste rapporté aux 277 000 m² construit aurait été nécessaire en cas de projets isolés en l'absence de ZAC. La procédure de ZAC permet de l'imputer sur l'ensemble de l'opération.

Les autres coûts sont indissociables des projets de construction et des aménagements des espaces publics.

Le montant total des dépenses imputables à la ZAC sera pour une partie à la charge des promoteurs (maîtrise foncière) et pour le reste il sera à répartir entre l'agglomération et ces mêmes promoteurs.

En l'absence de projet de ZAC, la collectivité et les gestionnaires de réseaux auraient eu à leur charge les travaux de rénovation, de modernisation et d'extension des réseaux.

- ❖ Le coût des travaux engagés pour la protection de l'environnement est acceptable.

Un équipement durable et respectueux de l'environnement ?

L'étude d'impact, m'a permis de procéder à une analyse thématique qu'il y ait ou pas des observations du public. L'analyse bilancielle présentée à la fin de chaque thème précise les avantages et inconvénients du projet. J'ai proposé au chapitre « D » après les avoir regroupées selon l'intérêt qu'elles présentent, les modifications à apporter :

Mesures A1 à A3 : Les mesures A1 et A2 concernent des mises à jour à apporter au projet (MAJ 2019) et à actualiser, la mesure A3 se rapporte à une erreur de photo.

Ces trois mises à jour ne constituent pas une modification du projet, ce sont des observations.

Mesures B1 à B4 : Les 3 mesures B1 à B3 concernent des précisions qui pourraient être apportées dans la notice explicative sur ces différents sujets évoqués par ailleurs dans l'étude d'impact.

La formulation évoquée en B4 est à préciser car l'usage du conditionnel ouvre la porte à l'absence de recours aux énergies renouvelables.

Ces quatre mesures ne remettent pas en cause le projet, ce sont des observations.

Mesures C1 à C3 Les mesures C1 et C2 permettrait un suivi des réalisations dans la notice explicative de juillet 2021, afin de justifier le maintien de l'objectif global de création de surfaces de planchers et la réalisation des opérations de dépollution des sols et sous-sols.

La mesure C3 permettrait de mieux visualiser l'axe des gares.

Ces trois mesures ne constituent pas une modification du projet, ce sont des observations.

Mesures D1 à D2 La mesure D1 concerne une légère modification à apporter ou bien une modification de la délimitation à justifier au droit d'un EBC (secteur Blériot Nord)

La seconde modification permettrait d'anticiper l'application de la loi Labbé sur l'interdiction des pesticides sur les espaces publics.

Ces deux dernières observations sont ponctuelles et réglementaires, elles ne justifient pas la mise en place d'une réserve.

- ❖ Toutes ces mesures étant de simples observations mon avis ne comprendra pas de réserves.

COMPTÉ TENU DE TOUT CE QUI PRÉCÈDE,

Compte-tenu des éléments constituant le dossier d'enquête d'utilité publique, des observations présentées par le public, des réponses apportées par Territoires Publics (aménageur), de mes analyses thématiques, de l'analyse bilancielle des avantages et inconvénients du projet

Je considère que ce projet de ZAC Eurorennes

- Présente un caractère d'intérêt général.
- Nécessite de recourir à des expropriations pour atteindre les objectifs de l'opération.
- Présente un bilan avantages-coûts qui penche en faveur de l'opération.

J'émetts pour le projet de déclaration d'utilité publique de la ZAC Eurorennes

Un avis favorable

Le 9 décembre 2021
Jean-Charles BOUGERIE
Commissaire enquêteur

