



Les remarques de l'association DPSF (Défense et Protection du Site de la Fouaye) sur le contenu des documents de l'enquête publique du PLUi de Rennes Métropole concernent les six points suivants:

### **1. Maintien de l'indépendance des communes**

Les PLUi en pays de Rennes font apparaître une notion nouvelle d'intercommunalité chapeautée par Rennes Métropole. Le caractère unique de chaque commune appartenant à l'intercommunalité est bien mentionné dans les OAP communales.

Cependant, en complément, notre association formule les demandes suivantes :

- lors de l'application des règles du PLUi et aussi lors de la modification des plans de zonage et du règlement littéral, nous demandons que chaque commune impactée soit la première consultée si les modifications ne sont pas de son initiative (i.e : conseil de Rennes Métropole, Préfecture, autre commune de l'intercommunalité, autre acteur).
- nous demandons que toute modification du PLUi impactant une commune soit pilotée par la commune en priorité avec le soutien de Rennes Métropole, et que l'avis de la commune impactée soit pris en compte afin de respecter la spécificité de la commune.

### **2. Prise en compte plus forte du facteur humain**

Dans le document OAP santé, énergie, climat, l'orientation numéro 1 concernant la limitation de l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques et aux nuisances sonores définie à la page 11 est une étape importante, mais pas suffisante.

En effet, pour notre association, cette orientation est trop réduite en termes de nuisances.

Nous demandons que les impacts sur l'humain soient davantage pris en compte et de façon plus générale dans cet OAP.

Lors des évolutions futures des 43 communes, nous demandons que l'attention soit portée aux populations et riverains présents dans les zones impactées de manière à préserver :

- la santé des personnes vivant sur site
- le niveau de la qualité de vie et du bien-être des personnes

Ainsi tout projet ou toute évolution ne pourra pas dégrader les conditions de vie des habitants.

### **3. Matériaux de construction alternatifs et recyclage des matériaux de construction**

Dans le document OAP santé, énergie, climat, nous notons à la page 34 les mesures prises pour réduire l'impact carbone en privilégiant notamment les matériaux locaux et en favorisant la filière du recyclage

des matériaux. Nous saluons cette mesure et espérons qu'elle sera réellement appliquée, notamment le recyclage des matériaux de construction alors que ceci est loin d'être une priorité dans le Schéma Régional des Carrières.

Mais quid des obligations des constructeurs et entreprises de bâtiment ? Le taux de recyclage attendu par construction n'est pas précisé et n'est donc pas contraignant pour les professionnels. Dans ces conditions, cette mesure risque très fortement de ne pas être suivie.

De plus, il est indiqué à la page 38 la préférence pour l'utilisation des matériaux locaux : bois, terre crue, chanvre, qui sont à privilégier pour toute nouvelle construction au détriment des matériaux nécessitant des transformations comme le béton.

Encore une fois, comment cela va-t-il se traduire dans les faits, tant au niveau des constructions individuelles que du collectif ? Quelle sera la part de constructions en matériaux biosourcés définis en page 43 à atteindre par la métropole dans le PLUi ?

Notre association déplore qu'il n'y ait que des règles générales, mais pas d'objectifs chiffrés.

#### **4. Préservation des zones agricoles et des hameaux**

Le nouveau zonage autour des centres villes privilégie les terres agricoles avec une majorité de zones de type A. Cela garantit la préservation des terres agricoles en rendant non constructibles ces parcelles. Cependant nous regrettons le non zonage de certains hameaux importants en zone Ah. Ainsi le lieu-dit la Fouaye proche du centre de Saint Gilles et au bord d'une zone AU, est passé de zone N dans l'ancien PLU de St Gilles en zone A. Les règles très strictes de la zone A risquent de limiter l'attractivité de ces hameaux et il y a un risque de désertification et de non entretien de ces maisons. Ces hameaux sont aussi une richesse et une caractéristique locale de notre métropole.

#### **5. Affouillements et exhaussements en zone A**

Dans le règlement littéral, pour toutes les zones, dans le paragraphe 1.1 page 57, tout affouillement et exhaussement des sols est interdit hors secteurs Nc et Ne. Or à la page 58, il est indiqué : « Les affouillements et exhaussements des sols dès lors qu'ils maintiennent les caractéristiques topographiques du site, dépôts de matériaux liés aux travaux de construction ou d'aménagement sont autorisés dans la zone A hors secteurs Nc, Ne».

Devant cette contradiction, notre association formule les demandes suivantes :

- Définir plus précisément la profondeur et la zone de ces affouillements autorisés. Y a-t-il des exceptions soumises à autorisation préalable comme définies dans le code de l'urbanisme à l'article R421-23 ?
- Les affouillements et exhaussements interdits et ensuite autorisés peuvent amener à un vide juridique (et réglementaire ?) en termes de loi d'urbanisme et permettent des affouillements et exhaussements des sols comme en zone Nc aussi en zone A. Nous demandons à ce que soit explicitement défini ce qui est autorisé en zone A.

## **6. Meilleure anticipation des problématiques de mobilité**

Dans le document OAP Projet patrimonial, paysager, trame verte et bleue et les axes de développement de la ville, il est question des enjeux sur la mobilité à partir de la page 61. Si on prend l'exemple de Saint Gilles : cette ville se trouve sur la partie externe de la métropole et voit passer un grand flux de voitures provenant notamment des villes de Bédée, Pleumeulec, Monfort-sur-Meu, Montauban de Bretagne et Romillé. Les deux principaux axes entrants et sortants de Saint Gilles mènent à la RN12 déjà saturée par ces voitures provenant des communes plus à l'ouest et au nord de Saint Gilles. La ZAC centre bourg est prévue dans le PLUi, ainsi que la ZAC la vigne dans une zone AU prévue plus tardivement.

Il nous paraît indispensable de prévoir comment gérer ce nouveau flux de population se déplaçant dans la métropole aux heures de pointe le soir et le matin. Ainsi, notre association formule la demande suivante :

- Prise en compte des mobilités actuelles et futures des habitants de la zone impactée et leur sécurité routière pour les décisions concernant toute future implantation de zone d'aménagement concerté (ZAC) ou zone AU ou zone industrielle/artisanale ou bien ouverture de carrière.

Pour cela il faudra imposer à toute demande de projet des études d'impact mobilité et faire les mesures réelles sur les déplacements voitures, bus, camions et piétons/vélos aux abords de ces zones avant modification des documents d'urbanisme et les communiquer aux habitants pour avis.

Pour être lisible et objectif, il faut aussi que ces études prévoient les flux de circulation après modification du site à différentes heures de la journée et pointer les risques éventuels apparus.