Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Synthèse de l'état initial de l'environnement de la ZAC Vert Buisson

La synthèse de l'état initial de l'environnement est présentée au chapitre 1.2 de l'étude d'impact de la ZAC Vert Buisson. Ce chapitre est rappelé ci-dessous.

L'état initial de l'environnement détaillé est présenté au chapitre 4 de l'étude d'impact de la ZAC Vert Buisson.

THEMATIQUE	ETAT INITIAL - SENSIBILITES ET CONTRAINTES
Climat	Le climat d'Ille-et-Vilaine est de type océanique tempéré caractérisé par de faibles écarts de températures et une influence des intempéries atlantiques.
Topographie	La topographie du site est peu marquée. Les aménagements urbains, tel le pont de la route départementale 77 sur la voie ferrée, ont localement modifié la topographie locale.
Géologie / Hydrogéologie / pédologie	D'un point de vue géologique, le territoire d'étude s'inscrit au cœur du domaine structural centre-armoricain. Pour la zone d'étude, il n'y a pas d'aquifère véritable (nappe phréatique sensu stricto). Les circulations d'eau sont essentiellement liées aux apports pluvieux, et à la percolation des pluies efficaces dans la masse du terrain. La sensibilité au risque de remontée de nappe est ici très faible. Trois captages d'eau souterraine gérés par le Syndicat Mixte de Production d'eau potable du Bassin Rennais sont situés non loin du périmètre d'étude. Leurs périmètres de protections sont sans interférence avec le périmètre d'étude. Les sols relevés au sein du périmètre d'étude sont perturbés par l'activité humaine et ont subi l'influence plus ou moins directe des divers chantiers qui ont résulté de l'aménagement du site.

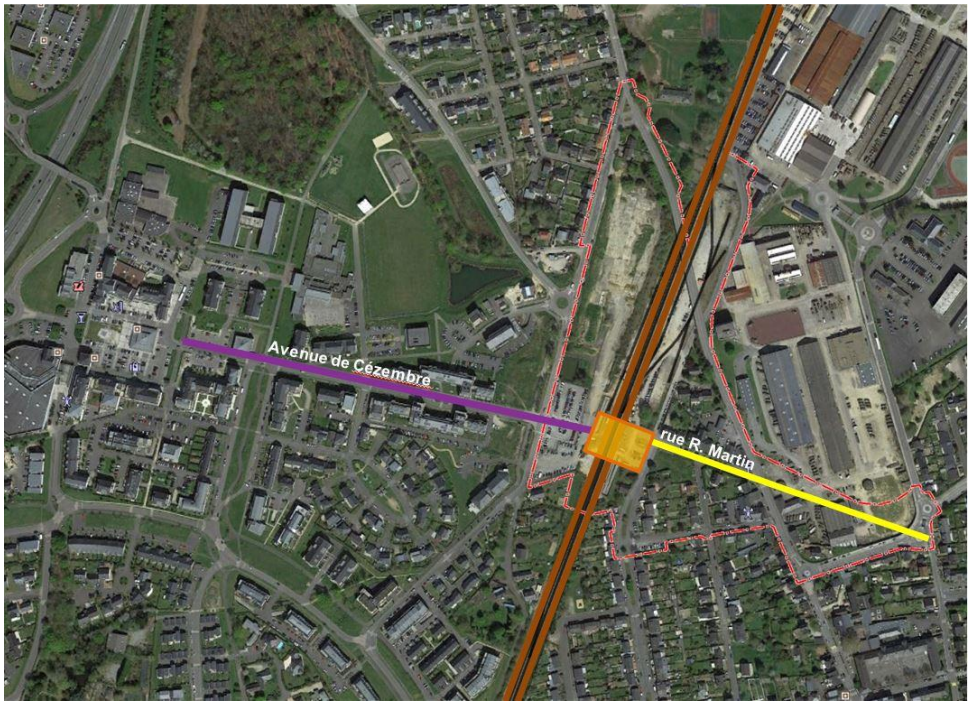
Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

THEMATIQUE	ETAT INITIAL - SENSIBILITES ET CONTRAINTES
Réseau hydrographique	Compte tenu de la topographie et du réseau pluvial en place le périmètre d'étude appartient au bassin versant du ruisseau de Mortais, affluent de la Vilaine. Les débits des cours d'eau sont sujets à de grandes fluctuations puisqu'ils sont directement soumis à l'influence des précipitations : peu d'eau en période sèche, des inondations en période pluvieuse accentuées par la topographie quasi plane. Le périmètre d'étude est drainé et ceinturé par un réseau pluvial relativement dense. L'axe de la voie ferrée est caractérisé par un réseau propre. Les eaux de ruissellement de la ZAC « le Vert Buisson » actuelle ont fait l'objet d'aménagements spécifiques pour la collecte des eaux pluviales. Afin de prendre en considération les difficultés d'écoulement du fossé longeant la voie SNCF, un ouvrage de rétention a été prévu. Le bassin versant concerné par le périmètre d'étude appartient à la masse d'eau de la Vilaine. Le ruisseau temporaire de Mortais ne fait pas l'objet d'un suivi régulier de sa qualité. Le ruisseau de Mortais constitue le milieu récepteur du rejet de la station d'épuration de Bruz. Cette station est située au Nord de l'agglomération de Bruz, au niveau du campus de Ker Lann.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Thématique	Etat initial - Sensibilités et contraintes
Risques naturels	La commune de Bruz est concernée par les risques naturels suivants : inondation, mouvement de terrain, tempête, et séisme. Le périmètre d'étude n'est pas directement concerné par le risque d'inondation de la vallée de la Vilaine (1 kilomètre à l'ouest) ni de la vallée de la Seiche (1 kilomètre au Sud). Le contexte géologique de Bruz peut être favorable aux émanations de radon sur ce territoire.
Risques technologiques et industriels	La voie ferrée et les axes routiers départementaux qui parcourent ou limitent le périmètre d'étude induisent un risque, qui demeure limité, lié au transport de matières dangereuses.
Pollution des sols	Le périmètre d'étude renferme deux sites recensés dans la base de données BASIAS (installations, encore en activité ou non, pouvant avoir occasionné une pollution des sols) et est directement riverain d'un troisième. Les études de pollutions sont en cours, afin de permettre leur bonne prise en compte dans le cadre des aménagements projetés.
Cadre biologique	Le site du projet est localisé à l'écart de zones faisant l'objet d'inventaires et/ou de protection du milieu naturel. Les enjeux potentiels en termes d'accueil d'espèces animales sensibles demeurent faibles. Le périmètre d'étude est positionné au sein d'un secteur urbain présentant une faible connexion des milieux naturels. La voie ferrée constitue un élément fragmentant à la circulation des espèces. Plusieurs campagnes d'investigations écologiques ont été menées afin d'appréhender le site en termes d'espace et de milieux (mai 2017, février 2018 et mars 2018). Le niveau de prospection a été adapté à la faible sensibilité écologique estimée, puis constatée, du secteur, compte tenu du contexte très urbanisé de celui-ci. Le périmètre d'étude est caractérisé par des végétations banales et des espèces végétales communes à très communes participant à la biodiversité ordinaire du site. Aucune espèce végétale protégée n'a été observée lors des investigations de terrain. Le fossé et la végétation de haies parallèles à la voie ferrée constituent des milieux permettant une diversification de la flore présente et l'accueil de quelques espèces inféodées aux milieux humides. Ces milieux possèdent un enjeu modéré. Le périmètre d'étude, caractérisé par un contexte urbanisé et perturbé, présente peu d'enjeux pour la faune. La présence de quelques espèces protégées (Hérisson d'Europe, Lézard des murailles, 12 oiseaux communs), globalement communes et anthropophiles dont les exigences écologiques peuvent facilement être prises en compte dans le projet d'aménagement. Le périmètre d'étude ne concerne ainsi aucune zone humide relevant de la réglementation.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Thématique	Etat initial - Sensibilités et contraintes
Cadre paysager	Sur le secteur de la gare, la fracture physique des voies ferrées apparait très présente et sépare le site en deux fractions très hétérogènes. En façade Ouest, aujourd'hui, le site n'est réellement visible que depuis la route départementale 77 en surplomb, au Nord du site. Un talus de près de 3 m de hauteur occulte la vue sur le site qui constitue une véritable friche urbaine pour sa grande majorité. A l'Est des voies, on relève la présence d'un quai de chargement désaffecté probablement en lien avec le site militaire. La gare et le réseau de voirie se connectent au centre-ville. Le nouveau quartier du Vert Buisson et notamment le cœur commercial s'est dessiné autour de l'avenue de Cezembre, directement axée sur la gare, plus exactement sur la placette desservie par la rue Robert Martin. Au-delà, le lien vers l'Est apparait moins évident puisque la perspective sur la gare se limite à la rue Robert Martin, close par le site militaire.  Concernant le patrimoine bâti, le patrimoine ferroviaire occupe une place particulière, compte tenu du contexte du périmètre d'étude centré sur la gare. Concernant le site militaire, il faut relever la présence visuelle forte du bâtiment de bureau du RMAT.
Cadre patrimonial	La ZAC du Vert Buisson, tout comme le quartier de la gare et le périmètre d'étude ne sont concernés par aucun périmètre de protection établi autour de ces monuments. Le site d'extension de la ZAC ne présente pas de sensibilité relative à des protections du paysage et/ou du patrimoine bâti. Le site du projet n'est quant à lui concerné par aucune des entités archéologiques connues à ce jour.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Thématique	Etat initial - Sensibilités et contraintes
Population	Bruz, avec une croissance très forte ces vingt dernières années, a largement participé au dynamisme de l'agglomération rennaise. Du fait de l'attrait résidentiel de la commune, Bruz a gagné près de 2 800 logements supplémentaires entre 1999 et 2014.
Activités	Le tissu économique de Bruz est nettement tourné vers les activités de services avec quelques spécificités par rapport au reste de l'agglomération, notamment en matière de services aux publics : éducation, santé, action sociale, administration et défense. La ZAC de Ker Lann demeure la zone d'activité emblématique de Bruz. Elle regroupe aujourd'hui dix-sept établissements de formation publics et privés et une soixantaine d'entreprises dans des secteurs d'activités diversifiés. Bruz compte ainsi environ 140 commerces variés, qui se développent principalement autour de trois polarités commerciales principales : le centre-ville, Place de Bretagne, Place du Vert Buisson.
Equipements	La commune de Bruz présente un très bon niveau d'équipement en relation avec sa taille et sa situation au sein de Rennes Métropole (santé, équipements scolaires, petite enfance, culture, sport, …). En termes d'équipements militaires, le deuxième Régiment du Matériel de l'Armée de Terre dispose d'une structure multisites à Bruz.
Infrastructures et déplacements	La commune de Bruz est desservie par : - La RD177, axe Rennes-Redon en 2x2 voies. Cet axe est en lien avec le périphérique rennais. - La RD44, en lien avec Chartres-de-Bretagne, parcoure le centre-ville d'Est en Ouest. - La RD77, reliant notamment le campus de Ker-Lann à la commune Laillé, parcoure le centre-ville suivant un axe Nord-Sud. Une étude trafic a permis de déterminer que globalement, le secteur d'étude ne rencontre pas de difficultés particulières de circulation. Par ailleurs, une étude « circulation » prévoit une évolution du traitement de certains carrefours et dessertes. La halte ferroviaire de Bruz se situe sur la ligne TER <Rennes – Messac-Guipry –Redon>. La ligne Pipriac – Guichen -Rennes du réseau interurbain d'autocar dessert également Bruz, tout comme le réseau STAR de Rennes métropole. Pour les modes de déplacements doux, l'accès à la gare se réalise aussi bien depuis l'est ou l'ouest de la gare.
Réseaux	Des réseaux secs et humides jouxtent ou traversent le site d'aménagement.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Thématique	Etat initial - Sensibilités et contraintes
Pollutions et nuisances	Une étude de bruit a été menée à l'échelle du périmètre d'étude, s'accompagnant d'une campagne de mesures sonores. La source de bruit principale actuelle sur l'emprise de l'extension de la ZAC est le trafic routier. Les niveaux sonores les plus élevés sont mesurés le long de la RD 77, de l'Avenue Jules Tricault et de la rue Albert Camus, qui sont des accès au centre-ville et sur lesquelles le trafic est important. Concernant l'axe ferré, en global, les niveaux sonores moyens le long de la voie ferrée ne sont pas plus élevés que ceux mesurés rue de la Cité, qui est une rue très calme. Par contre, du fait de cette situation de part-et-d'autre de la voie ferrée, le périmètre d'étude est localisé dans la bande des 250 m affectée par le bruit par rapport à celle-ci. Au regard de la situation de la commune, des conditions de trafics généralement observées, de l'absence d'établissement industriels émetteur de pollutions, hors conditions défavorables, la qualité de l'air du secteur d'étude peut être considérée de bonne qualité. Le quartier est à l'origine d'une pollution lumineuse.
Documents d'urbanisme - Dispositions réglementaires	Le territoire des Bruz est inclus dans le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Rennes approuvé en mai 2015. Celui-ci favorise notamment les économies d'espace, les modes doux et les transports en commun Les secteurs de la gare et du Vert Buisson sont inclus dans le site stratégique d'aménagement de Ker Lann / La Janais. La Ville de Bruz s'est inscrite dans un objectif de production de 799 logements sur la période du Plan Local de l'Habitat 2015- 2020, soit une moyenne annuelle de 133 logements par an. La commune de Bruz est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui a été approuvé le 13 juillet 2007. Le périmètre d'étude est concerné par différentes zones urbaines. Un Plan Local d'Urbanisme intercommunal est en cours de réalisation à l'échelle de Rennes Métropole. L'emprise du projet et ses abords sont concernés par plusieurs servitudes d'utilité publique.
Déchets	La collecte et la gestion des déchets sont assurées par Rennes Métropole

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Synthèse des effets du projet de ZAC Vert Buisson sur l'environnement et mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement

Principaux impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Cadre physique	
Chantier Emissions potentielles de polluants (matériaux fins, hydrocarbures, bitumes) dans les eaux de ruissellement, et dans le réseau pluvial qui a pour exutoire le ruisseau de Mortais	E/R : Toutes les mesures seront prises pour éviter toute pollution des eaux superficielles : réalisation dès le début de la phase chantier, des dispositifs de rétention des eaux pluviales (au minimum des ouvrages temporaires sommaires), mesures relatives à la gestion des rejets et des déchets de chantier… E/R : Optimisation des déblais/remblais,
Exploitation Augmentation des rejets de gaz à effet de serre du fait du trafic automobile généré par le programme d'aménagement Le projet calé sur la topographie initiale du site n'apportera pas de modifications importantes du relief dans le secteur d'étude. L'essentiel des travaux sera réalisé à niveau, il n'est pas prévu de décaissement conséquent susceptible d'affecter significativement les horizons concernés par la nappe souterraine. Le projet n'interfère pas avec un périmètre de protection de captage en eau potable et intervient sur un secteur déjà urbanisé. Les incidences du projet sur l'hydrologie sont faibles : aucun cours d'eau n'est intercepté, aucune nouvelle surface n'est urbanisée (renouvellement urbain). Augmentation des rejets d'eaux usées dans le système d'assainissement	R : mise en place progressive de mesures visant une amélioration des conditions de circulation et l'optimisation de l'usage des modes de transport alternatifs (développement du pôle d'échange multimodal, aire de stationnements en lien avec la gare, parking vélo, …) R : Implantation du bâti permettant de maximiser les apports solaires R : Différents aménagements seront réalisés pour optimiser les conditions d'accès au site : aménagement de carrefours, nouveau plan de circulation… R : Projet s'appuyant sur la topographie du site E/R : Des ouvrages de rétention sont prévus afin de réguler et traiter les eaux pluviales. E/R : Concernant la gestion des eaux usées, des études sont en cours à l'échelle de Rennes Métropole pour adapter les unités de traitement aux évolutions démographiques.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Principaux impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Cadre biologique	
Chantier Destruction des habitats qui sont établis actuellement au sein du périmètre projet. Ces habitats ne constituent pas des milieux remarquables, mais un fossé et sa végétation rivulaire sont susceptibles de jouer un rôle de corridor écologique. Les différents travaux réalisés (terrassements, arasement des haies) sont susceptibles d'engendrer de la mortalité des espèces de faune selon les capacités de déplacement des espèces concernées.	E/R : Des périodes d'intervention sont définies pour les principaux travaux de terrassement et d'arasement des haies pour éviter/réduire autant que possible les incidences pour la faune. Les espèces protégées présentes ou potentiellement présentes sur le site ne subiront pas d'impact notoire dans la mesure où la phase chantier s'effectuera en dehors des périodes de sensibilité des espèces protégées recensées. E : Le principe d'aménagement retenu a été choisi en prenant en compte l'ensemble des enjeux du territoire et notamment les sensibilités écologiques. Le fossé associé à sa haie a constitue une des bases de conception du projet afin de conserver de façon optimale cet axe vert. E/R : Les éléments arborés et arbustifs présents sur le site seront conservés dans le respect des impératifs de leur intérêt paysager. E : mise en œuvre d'un protocole de lutte des espèces invasives par la maitrise d'œuvre en charge du chantier, afin d'éviter leur propagation
Exploitation Les travaux d'aménagement impacteront essentiellement des habitats anthropisés et/ou sans grande valeur écologique. Les incidences du projet sur la faune seront faibles à modérées, la zone étudiée ne présentant pas d'intérêt majeur pour la faune, compte tenu notamment de sa vocation urbaine pré-existante. Absence d'impact sur le site Natura 2000 « Vallée de Canut » et les espèces d'intérêt communautaire ayant justifié sa désignation	E : le fossé associé à sa haie de même orientation a constitué une des bases de conception du projet afin de conserver de façon optimale cet axe vert. E/R : Le projet contribuera à renforcer et rationnaliser l'identité végétale du quartier par un traitement végétal des limites publiques/privées, des alignements d'arbres, des essences locales, l'entretien des espaces verts publics… R : Les plantations prévues dans le cadre du projet pourront pour certaines (alignements d'arbres) être utilisées comme axes de déplacement et de chasse par certaines espèces animales, comme les chiroptères. Les espaces verts présenteront différentes strates (strates herbacées, arbustives, arborées) attractives notamment pour les oiseaux. E/R : Maîtrise des éclairages nocturnes Aucune mesure spécifique relative à la préservation du réseau Natura 2000 n'est donc à mettre en œuvre.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Principaux impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Cadre paysager et patrimoine culturel	
Chantier Le projet sera soumis au service concerné de la Préfecture de Région, au titre de l'archéologie préventive	E /R : découvertes fortuites signalées à la mairie et au service régional de l'archéologie
Exploitation La conception du projet de la ZAC du Vert Buisson est réalisée de façon à contribuer à une valorisation du cadre de vie des habitants futurs et riverains actuels, ainsi que la population qui y travaillera ou la fréquentera. Absence d'impact sur le patrimoine culturel du secteur (monument historique, site classé ou inscrit, ZPPAUP, AVAP)	E/R : Les mesures liées à la valorisation du cadre paysager du site font partie intégrante du projet et des orientations d'aménagement. Elles concernent principalement la qualité architecturale des constructions à réaliser, le traitement paysager accompagnant la réalisation des infrastructures et des espaces publics, la gestion des interfaces avec les secteurs voisins, qui conditionnera les modalités de perception externe du site.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Principaux impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Cadre de vie	
Chantier Les périodes de chantiers sont des moments où des contraintes d'ordres différents font peser sur l'environnement des pressions fortes, notamment sur les riverains en matière de nuisances phoniques, dues aux vibrations, des modifications des conditions d'accès et de circulation ou nuisances visuelles.	E/R : Afin de réduire ou de compenser les nuisances d'ordres divers (acoustique, circulation…) des mesures seront prévues (limitation des périodes de travaux, limitation des interruptions de réseaux, signalétique, informations des riverains,…). Le maître d'ouvrage devra s'assurer que les camions et les engins de chantier seront conformes à la législation en vigueur concernant les émissions de gaz d'échappement Les mesures d'ordre paysagères concernent la mise en œuvre d'une approche qualitative du chantier (ex : gestion des déchets).
Exploitation Hausse du trafic d'environ 3000 véhicules par jour (augmentation de l'ordre de 15% dans ce secteur). Cette augmentation ne devrait pas occasionner de difficulté particulière sur le périmètre. Le projet favorise la réduction de la durée des trajets et facilite les correspondances entre modes de transports. Il favorise les déplacements doux, notamment dans leurs connexions aux transports en commun bus et rail. Légère augmentation de l'environnement sonore au niveau des rues de Emile Gernigon, Jules Tricault, Albert Camus, Champion de Cicé, et avenue de Wrzesnia. Les impacts du projet sur la qualité de l'air sont essentiellement liés aux sources suivantes : circulation routière, dispositifs de combustion et/ou chauffage et de climatisation. Les différents éclairages nécessaires au projet peuvent constituer un facteur de perturbation de la faune nocturne locale, des riverains, mais aussi contribuer à la dégradation des conditions d'observation du ciel. Les risques naturels majeurs (sismique et tempête) sont à considérer comme pour toutes les communes du département.	E/R : La réflexion sur le schéma d'organisation viaire a été envisagée de façon à ce que ses points de connexion au réseau existant privilégient la fluidité et la sécurité des différents types d'usagers à l'intérieur du quartier de la gare et dans ses accès. L'adéquation entre la conception des accès au site et le trafic qu'ils accueilleront a été recherchée. R : Le projet développe la multimodalité des transports, facilite l'accès à la gare et aux quais (passerelle, dépose minute) et créée un parc de stationnements. R : Réduire au maximum la vitesse des véhicules dans ces rues R : Un renforcement d'isolement de façade pour les immeubles donnant sur les rues Tricault et Camus sera imposé. Les immeubles les plus proches de la voie ferrée (moins de 25 m) nécessiteront une valeur d'isolement de façade très élevée et donc des dispositions constructives spécifiques et contraignantes en matière d'isolement de façade (façades, fenêtres, entrées d'air, coffres de volets roulants). R : La réflexion sur le schéma d'organisation viaire a été menée de façon à assurer une fluidité optimale de la circulation, facteur favorable pour limiter les émissions de polluants atmosphériques susceptibles de contribuer à la dégradation de la qualité de l'air. La situation projetée est fortement orientée vers l'usage des modes de circulations alternatives à l'automobile : déplacements doux (piétons et cycles) et transport en commun, du fait de l'interconnexion du centre-ville avec le quartier du Vert Buisson centrée sur la gare de Bruz. R : Les modalités de construction prendront en compte des risques. Les constructions prendront en compte dans leurs dispositions constructives le risque d'émanation naturelle de radon du sol.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Principaux impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Cadre socio-économique	
Exploitation Impact démographique : 1100 à 1200 habitants supplémentaire à terme Réponse à la demande en logements de la commune tout en favorisant le renouvellement de la population. Création de commerces de proximité, de services et de bureaux d'activités La restructuration du tissu urbain induite par l'extension de la ZAC est favorable au renforcement de l'attractivité économique de ce secteur et sera vraisemblablement générateur d'emplois à l'échelle de la commune. Le développement de la densité d'habitat induira une fréquentation supplémentaire auprès des équipements publics de la commune. Cet apport se répartira dans le temps et accompagnera le renouvellement des effectifs scolaires.	R : La réalisation des travaux en plusieurs tranches permet d'assurer une croissance maîtrisée de la population, d'adapter la démarche en fonction des besoins de la commune et de ses habitants. R : L'aménagement de la ZAC Vert Buisson initiale a intégré la création d'écoles maternelles et élémentaires, publiques et privées.
Réseaux et déchets	
Chantier Les réseaux alimentant les anciennes constructions seront démolis ou dévoyés selon les besoins du projet. Concernant la gestion des eaux pluviales, des emprises permettant l'implantation de bassins de rétention à ciel ouvert sont réservées. Le chantier sera générateur de déchets de plusieurs types : déblais de terrassements, démolitions, déchets solides (génie civil et gros œuvre), rejets liquides	E/R : Toute intervention ou interférence avec les réseaux fera l'objet d'un constat préalable avec le concessionnaire correspondant, qui pourra émettre un certain nombre de préconisations. R : Les déchets produits par l'activité du chantier seront stockés temporairement sur site puis évacués régulièrement vers des filières de traitement adaptées et agréées, en vue de leur recyclage, de leur valorisation et en ultime recours de leur valorisation.
Exploitation Augmentation de la production de déchets sur le site	E/R : La collecte des déchets ménagers sera réorganisée en lien avec Rennes Métropole, le cas échéant, pour prendre en compte l'aménagement du quartier.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Principaux impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Santé humaine	
Pollution des sols Le projet en lui-même ne présente pas de risques de pollution des sols du fait de sa nature. Aucune incidence du projet sur le milieu n'est à attendre.	E/R : Des études de sols sont en cours sur les secteurs présentant un risque potentiel (ancienne emprise SNCF, ancien site de l'entreprise Maillard, …).
Pollution des eaux Compte tenu des dispositions techniques retenues pour l'assainissement des eaux usées et pluviales, les problèmes potentiels de pollution des ressources en eaux superficielles et souterraines seront très limités.	/
Bruit et nuisances sonores Le projet en lui-même et la circulation sur le site et ses abords ne générera pas des niveaux sonores tels qu'ils puissent présenter des incidences pour la santé humaine	E/R : des dispositions sont prises pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à l'automobile. E/R : Des dispositions constructives seront mises en œuvre le cas échéant pour la bonne prise en compte des risques d'émanations naturelles de radon du sol.
Pollution atmosphérique Compte tenu de l'absence de source de pollution atmosphérique au niveau du projet d'extension de la ZAC du Vert Buisson et des dispositions prises pour optimiser sa desserte et favoriser les modes de déplacement alternatifs à l'automobile, le projet n'aura pas d'incidences notables sur la qualité de l'air de chaque secteur, susceptibles d'avoir des répercussions sur la santé humaine.	

Légende du tableau : E : Mesures d'évitement ; R : Mesures de réduction ; C : Mesures de compensation

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

8.4 MODALITÉS DE SUIVI DES MESURES ET DU SUIVI DE LEURS EFFETS

8.4.1 Phase travaux

Les impacts du chantier peuvent être lourds de conséquences si des dispositions particulières visant à les réduire ne sont pas prises et rigoureusement suivies dans la conduite et l'ordonnancement des travaux.

Par définition, la phase de construction est transitoire. Généralement, une mauvaise conduite du chantier ne peut être redressée a posteriori ou seulement en engageant des dépenses importantes. Une procédure de surveillance et de contrôle environnemental permet donc de réagir en temps réel et d'éviter les erreurs irréversibles.

Le suivi environnemental du chantier s'appuiera sur le respect des engagements pris et de la réglementation existante.
Le contrôle sera assuré par un spécialiste en environnement assistant le chef des travaux.

Le maître d'ouvrage est garant de la maîtrise des nuisances environnementales des opérations de construction. Le **dossier de consultation des entreprises intégrera les exigences environnementales spécifiques** définies dans l'étude d'impact, notamment en termes de gestion des nuisances et des pollutions des sols, de protection des ressources en eau et de gestion des déchets. Ces exigences seront intégrées aux cahiers des charges.

La maîtrise d'œuvre sera un relais fort d'information et de sensibilisation notamment auprès des entreprises sur les thèmes environnementaux.

Il convient de préciser que la mission du coordonnateur santé-sécurité présent pour ce type de chantier intègre des préoccupations environnementales :

- Conditions de circulation des véhicules et des personnes sur le chantier,
- Conditions d'évacuation des déchets,
- Suppression ou maîtrise des nuisances pouvant porter atteinte à la santé des travailleurs, telles que bruit, émanations et poussières, substances et produits toxiques ou dangereux, etc.

Les « cibles » à privilégier dans le cas présent sont les suivantes :

- Gestion des nuisances sonores en particulier pour les riverains,
- Gestion des circulations,
- Gestion des ruissellements et des rejets de chantier,
- Gestion des déchets

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Concernant la gestion des déchets de chantier, la maitrise d'œuvre veillera au respect de la réglementation. Notamment le cas échéant, celle qui impose que tous les travaux sur des matériaux amiantifères soient réalisés par une entreprise qualifiée pour ce type de travaux.
L'entreprise de désamiantage, éventuellement sollicitée, mettra à disposition des travailleurs conformément à l'arrêté du 14 mai 1996 codifié au Code du Travail (relatif aux règles techniques et de qualification que doivent respecter les entreprises effectuant des activités de confinement et de retrait de l'amiante) :

- Des vêtements de protection, en non tissé, avec surbottes et cagoule incorporée ainsi que des gants jetables en latex ou des gants de protection adaptés au poste de travail,
- Un appareil de protection respiratoire nominatif, conforme aux normes en vigueur et adapté au type de matériau à déposer,
- Des extracteurs avec filtration absolue pour assainir l'air ambiant à l'intérieur de la zone afin d'éviter que celle-ci soit saturée de fibres d'amiante.

Elle devra par ailleurs évacuer puis traiter les déchets dans les décharges adéquates selon le type de matériau déposé.

Enfin, afin de prendre en considération les besoins des riverains, et les nuisances ressenties pendant la période des travaux (bruit, poussière,…), des médiateurs seront le cas échéant délégués par le maître d'ouvrage. A l'écoute de la population, ils auront pour mission d'être les intermédiaires avec les différentes entreprises intervenant pour le chantier, afin d'assurer la bonne prise en considération des nuisances ressenties.

8.4.2 Suivi des mesures dans le temps

Une fois l'aménagement réalisé, il s'agira de démontrer la pérennité des mesures environnementales proposées lors de la conception du projet, mises en œuvre lors de la phase travaux et effectives une fois les aménagements réalisés.

- **Gestion des eaux pluviales**

Le maître d'ouvrage s'engagera notamment à assurer l'entretien en bon état des ouvrages de traitement collectif et de rejet des eaux pluviales.
La mise en place d'ouvrages de collecte des eaux pluviales nécessite l'organisation d'une gestion et d'un entretien adapté, sous peine d'une perte d'efficacité du dispositif.
Des principes généraux sont exposés ci-après. Toutefois, une démarche pragmatique, basée sur des observations fréquentes de l'état et du fonctionnement des ouvrages doit être associée à ces recommandations.
L'entretien vise à maintenir en bon état de fonctionnement les différents dispositifs et équipements électromécaniques (vannes, clapets, seuils, dégrilleur, séparateurs, dispositifs d'éclairage des accès…).

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Le contrôle et l'entretien des ouvrages de rétention des eaux pluviales et des dispositifs d'évacuation comprennent :

- ✓ La surveillance du fonctionnement des dispositifs d'évacuation (suppression des sédiments, des flottants et des embâcles divers retenus devant les grilles, l'orifice de sortie, absence d'obturation même partielle dans les canalisations) ;
- ✓ Le contrôle régulier du bon fonctionnement des vannes de confinement ;
- ✓ Le nettoyage dès que nécessaire des grilles et des collecteurs d'arrivée et de départ des ouvrages.

Toutes les dispositions nécessaires dans la conception et l'exploitation de ces installations seront prises pour assurer une bonne gestion des déchets produits (boues de curage, hydrocarbures, autres déchets) et leur évacuation selon la législation en vigueur.

- **Paysage**

Les mesures de suivi porteront sur la vérification du respect du plan d'aménagement paysager et de la palette végétale proposés.
Le paysagiste de l'opération sera chargé d'un suivi sur une année (« suivi de la reprise des végétaux »).

- **Cadre humain et socio-économique**

Un suivi du nombre annuel de constructions sur la zone sera assuré par la collectivité pour vérifier le respect du planning prévisionnel et l'adéquation du rythme de construction avec les préconisations des plans et schémas supracommunaux : PLH et SCoT en particulier.

D'autre part, un suivi de la capacité des équipements publics sera mené par la ville de Bruz et Rennes Métropole, en lien avec le renouvellement urbain du quartier, de façon à anticiper d'éventuels besoins (collecte des déchets, unité de traitement des eaux usées…).

- **Bruit**

Des mesures de bruit seront réalisées au moment de la phase d'exploitation pour vérifier le respect de l'émergence réglementaire. Les conclusions permettront d'ajuster le cas échéant, les solutions pour le confort sonore des riverains.

- **Suivi écologique**

Un suivi écologique à moyen terme est prévu.

Ce suivi aura pour objectif de :

- Constater l'évolution de la biodiversité du site ;
- Identifier les enjeux écologiques présents ;
- Evaluer les modes de gestion des espaces verts ;
- Proposer des mesures complémentaires et/ou correctives.

Ce suivi sera réalisé au travers de 2 années d'inventaires : n+2 et n+5. Au terme de chaque année d'inventaire, un rapport détaillé sera fourni au maître d'ouvrage.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Motivation du projet au regard des incidences notables sur l'environnement

Prise en compte de la biodiversité :

Le principe d'aménagement retenu a été choisi en prenant en compte l'ensemble des enjeux du territoire et notamment les sensibilités écologiques. Le fossé associé à sa haie a constitué une des bases de conception du projet afin de conserver de façon optimale cet axe vert.

Prise en compte des circulations viaires :

La réflexion sur le schéma d'organisation viaire a été envisagée de façon à ce que ses points de connexion au réseau existant privilégient la fluidité et la sécurité des différents types d'usagers à l'intérieur du quartier de la gare et dans ses accès.
L'adéquation entre la conception des accès au site et le trafic qu'ils accueilleront a été recherchée.
La réflexion sur le schéma d'organisation viaire a été menée de façon à assurer une fluidité optimale de la circulation, facteur favorable pour limiter les émissions de polluants atmosphériques susceptibles de contribuer à la dégradation de la qualité de l'air.

Envoyé en préfecture le 03/07/2019
Reçu en préfecture le 03/07/2019
Affiché le
ID : 035-213500473-20190701-19_07_12-DE

Avis de l'autorité environnementale en date du 27 septembre 2018

Mission régionale d'autorité environnementale

BRETAGNE

Information de la Mission régionale d'autorité environnementale de Bretagne sur l'extension de la zone d'aménagement concerté du Vert Buisson à Bruz (35)

n°MRAe 2018-006275

La MRAe Bretagne n'a pas pu étudier, dans le délai de deux mois imparti, le dossier mentionné ci-dessus et reçu le 27 juillet 2018. En conséquence et conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, elle n'a formulé aucune observation concernant ce dossier.

La présente information sera :

- notifiée à l'autorité compétente à l'origine de la saisine,
- jointe au dossier soumis à enquête publique ou autre procédure de participation du public,
- mise en ligne sur le site Internet de la MRAe (www.mrae.developpement-durable.gouv.fr).

Fait à Rennes, le 27 septembre 2018
La présidente de la MRAe Bretagne

Aline Baguet