

6 Stratégie de gestion des eaux pluviales

6.1 Préambule

La zone de projet est composée d'un ensemble de bâtiments industriels, de voiries et de nombreuses zones artificialisées correspondant à une partie du site industriel de la Janais. L'ensemble de la zone a pour exutoire le réseau d'assainissement des eaux pluviales du site industriel de Stellantis, rejoignant ensuite le ruisseau du Reynel, affluent de la Vilaine.

6.2 Objectifs

L'objectif, en termes de gestion des eaux pluviales, visé dans le réaménagement de ce site est clairement l'amélioration de la situation existante, avec la mise en place d'un projet pluvial ambitieux ne s'arrêtant pas simplement au principe de non-aggravation inscrit dans la réglementation, mais basé sur une réflexion en pertinence avec les enjeux du site.

6.3 Enjeux

Comme cela sera présenté dans l'état initial, les conclusions du diagnostic de la zone d'étude sont, par ordre d'enjeu :

- La forte imperméabilisation actuelle, à hauteur d'environ 79 % ;
- L'absence d'ouvrage de gestion des eaux pluviales, dans le périmètre du projet ;
- La présence d'un réseau complexe d'assainissement des eaux pluviales, s'inscrivant dans le contexte plus global de la zone industrielle de la Janais ;
- Le risque de retrait-gonflement des argiles présent sur une partie de la zone d'étude ;
- La qualité du milieu récepteur vis-à-vis des futures activités sur le site ;
- La présence d'un risque d'inondation par débordement de cours d'eau en aval hydraulique du site, à savoir sur la Vilaine au niveau du lieu-dit « La Petite Perelle ».

6.4 Projet pluvial

Le projet pluvial a donc été conçu sur la base de ces enjeux, l'intégration des grands principes de gestion des eaux de Rennes Métropole et le respect de l'arrêté existant, à savoir :

- Une gestion des eaux pluviales à la source ;

- Favoriser l'infiltration des eaux pluviales à hauteur des capacités du sol en place ;
- Le respect de la qualité des eaux pluviales rejetées dans le milieu récepteur ;
- La prise en compte du risque inondation en aval.

A cette fin, le projet pluvial a mis en œuvre une gestion des eaux pluviales pour l'ensemble des surfaces actives de la zone de projet, en gérant de manière séparée les surfaces de circulations (voiries, parkings) et de toitures et en limitant l'imperméabilisation. Globalement, le projet va inclure :

- La mise en œuvre de matériaux perméables dans le réaménagement du site (principalement au niveau des stationnements pour véhicule léger et des cheminements piétons) ;
- Une gestion à la parcelle pour les Lots A, B, C et D avec :
 - Pour les surfaces de voiries et de parkings, une collecte et gestion en surface sur la base d'une occurrence de pluie 30 ans et la perméabilité du sol en place ;
 - Pour les surfaces de toitures, une collecte et gestion enterrée sur la base d'une occurrence de pluie 30 ans et un débit de fuite spécifique de 3 l/s/ha.
- Pour les voiries publiques, une collecte et gestion en surface sur la base d'une occurrence de pluie 30 ans et la perméabilité du sol en place.
- Pour les emprises de la Foncière Magellan, situées, pour rappel, en-dehors de la zone de projet d'Eiffage Aménagement, une gestion indépendante sera mise en œuvre.

7 Les types et quantités de résidus et d'émissions attendus

7.1 Préambule

Cette partie présente les données pour les parties communes (projet porté par Eiffage Aménagement).

Comme précisé plus haut, les travaux qui auraient été ou pourraient être entrepris par ou pour la Foncière Magellan ne sont pas pris en compte.

Au moment de la rédaction de l'étude d'impact (mars 2022), Eiffage Aménagement n'a pas connaissance des entreprises qui pourraient s'installer au sein des Lots. Les résidus et émissions attendus pour les parties privées sont donc très généralistes et devront faire l'objet d'une mise à jour de l'étude d'impact dans le cas où les entreprises auraient des activités sortant significativement des hypothèses et données présentées.

7.2 Estimation des résidus et émissions en phase de chantier

La partie 5 : Incidences et séquence ERC détaille les éléments présentés brièvement ci-après.

7.2.1 Les démolitions

Pour rappel, le projet d'Eiffage Aménagement engendre essentiellement la démolition de bâtiments (le bâtiment au centre du futur Lot B et le centre de sécurité situé au nord-ouest du Lot B [plutôt algéco que bâtiment à proprement parler]) et de revêtements divers (enrobés, béton, etc.).

Les déchets de chantier, de démolitions ainsi que les terres excavées feront l'objet de mesures de tri et seront gérés selon les filières adaptées. Cela se traduit notamment par le réemploi des déchets issus des démolitions sur site ou en dehors.

Dans le cadre des démolitions, des diagnostics préalables et complémentaires seront réalisés afin d'estimer la présence de pollutions ou nuisances au sein des bâtiments visés à la démolition. Ces diagnostics permettent d'identifier le détail des déchets inertes, non dangereux et dangereux. Des diagnostics amiante et plomb seront également réalisés. Les filières adaptées aux déchets issus des travaux seront mobilisées le cas échéant.

7.2.2 Émissions vibratoires

Des vibrations pourront découler de certaines phases de travaux.

7.2.3 Émissions sonores

Des émissions sonores seront également attendues pour ce type de travaux. Cet impact sera limité aux périodes diurnes et aux jours ouvrés.

7.2.4 Le trafic

Le projet d'aménagement entraînera une augmentation temporaire du trafic routier local avec notamment la circulation des engins lors de la phase de chantier.

7.2.5 Qualité de l'air

Des poussières pourront être émises durant le chantier, notamment par temps sec.

D'autres polluants peuvent également être émis lors du chantier (gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques).

7.2.6 Qualité de l'eau et des sols

La phase de chantier est une phase délicate du point de vue du risque de pollution de l'eau et des sols. En effet, diverses pollutions, principalement accidentelles, peuvent survenir au cours des travaux et atteindre les différentes masses d'eau en présence (ruissellement ou infiltration) et les sols. Il s'agit notamment des pollutions aux hydrocarbures.

7.3 Estimation des résidus et émissions en phase d'exploitation du projet

La partie 5 : Incidences et séquence ERC détaille les éléments présentés brièvement ci-après. Il est nécessaire de s'y référer afin d'avoir des éléments complémentaires.

7.3.1 Production de déchets

Les déchets produits seront de types industriel et « ménager » (produits par les personnels œuvrant sur le site). Ces déchets seront gérés par les industries selon les filières adaptées.

7.3.2 Émissions lumineuses

Le projet s'accompagnera d'un éclairage des parties publiques du site, dans le respect de la réglementation.

Les parties privées devront respecter certaines prescriptions présentes dans le Règlement du Permis d'Aménager et le CPAUPE.

7.3.3 Émissions sonores

Les émissions sonores correspondront à un site industriel aux activités variées ; l'intensité de ces émissions dépendra donc essentiellement des industries qui s'implanteront sur le site. Le flux de véhicules (camions, principalement) pourra également être une source de bruit non négligeable et dépendant des industries.

7.3.4 Le trafic

Le projet pourrait s'accompagner d'une augmentation du trafic routier. Cette évolution du trafic dépendra des industries et autres activités qui s'implanteront sur le site.

Il est également prévu une modification des accès, bien que les accès au site dans son ensemble (rue Pierre et Marie Curie via la rue André Léo) ne change pas.

7.3.5 Qualité de l'air

En fonction des entreprises qui s'installeront sur le site, de nombreuses pollutions pourraient être émises (particules fines, poussières, oxydes d'azote, gaz à effet de serre, etc.).

7.3.6 Qualité de l'eau et des sols

En plus des pollutions potentielles pouvant survenir au sein du site (suite à des accidents de la route, à divers incidents, à des « erreurs humaines », etc.), des pollutions plus spécifiques aux futures industries accueillies pourraient polluer l'eau et les sols.

- Partie 1 : Préambule
- Partie 2 : Résumé non technique
- Partie 3 : Le projet
- Partie 4 : Etat initial de l'environnement
- Partie 5 : Incidences et séquence ERC
- Partie 6 : Solutions de substitutions raisonnables
- Partie 7 : Modalité de suivi des mesures ERC
- Partie 8 : Description des méthodes, nom et qualité des experts
- Partie 9 : Annexes

PARTIE 4 Etat initial de l'environnement



Article R.122-5 du code de l'environnement

3° Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles.

4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L.122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage.

1 Histoire de la zone d'étude

1.1 La Janais

Site historique de l'industrie française, la Janais a longtemps fait sortir de ses chaînes de production des voitures.

Avant l'industrialisation de ce secteur, le site de la Janais avait essentiellement une destination agricole, avec la présence d'un paysage bocager (Figure 52).

C'est en 1961 que la Janais voit sortir la première voiture. A cette époque, ce site industriel était considéré comme la plus grande usine automobile d'Europe (Figure 53 et Figure 54).

Au fil des décennies, le site de la Janais s'est réorganisé et a vu se diversifier le type d'industrie.

Suite à une diminution de la production de véhicules, le site a connu d'importantes libérations foncières. Celle-ci a permis à Rennes Métropole de s'emparer de cet enjeu de renouvellement économique pour la métropole en créant le Pôle d'Excellence Industrielle (PEI). Ce PEI ambitionne un développement industriel fort et en phase avec la transition écologique, participant à la lutte contre le changement climatique et la perte en biodiversité. Deux filières majeures sont développées dans ce PEI :

- L'écoconstruction ;
- Les mobilités décarbonées.

Ces filières répondront aux standards de l'industrie 4.0.

Afin de répondre à toutes ces exigences, une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) a été étudiée. Présentée au début de ce document, cette OAP a pour objectif d'avoir un projet urbain cohérent sur l'ensemble du site. Elle anticipe au mieux les évolutions futures en termes notamment de libération foncière progressive.

1.2 Évolution de la Janais

Afin d'étudier le passé de la zone d'étude, les photos aériennes sont un outil très utile. En effet, la France bénéficie d'une bonne couverture photographique de son passé. Ces clichés sont disponibles sur le site de l'IGN et remontent, pour les plus anciens, au premier quart du XX^{ème} siècle.

Ces clichés permettent donc d'illustrer l'évolution du secteur.

Les informations présentées ici sont principalement tirées de l'OAP.



Figure 52 : Orthophotoplan - 1952



Figure 53 : Orthophotoplan - 1961

1.2.1 Période avant 1960

Avant l'installation de Citroën, et la construction de l'usine de la Janais, au début des années 1960, le paysage était morcelé en plusieurs petites parcelles agricoles, des chemins et quelques zones d'habitations.

La zone d'étude était déjà bordée à l'ouest par la voir reliant Redon à Rennes. Au nord, le Chemin de Mivois permettait de relier la route de Nantes à l'aéroport de Rennes.

1.2.2 Période de 1960 à 2000

La construction de l'usine de la Janais (Figure 54) débute à la toute fin des années 1950. La période du remembrement coïncide avec le début de l'industrialisation de la Bretagne et, notamment, la création de ce site industriel...

Au milieu des années 1960, la voie nord/sud est créée ; la zone d'étude commence à être aménagée.

Dans les années 1970, l'usine a compté jusqu'à 14 000 salariés. La superficie du site a également augmentée, jusque dans les années 1990 (Figure 55) où 250 ha étaient occupés par l'activité industrielle de l'usine.

1.2.3 Période après 2000

Suite à de profondes mutations de la filière automobile, dans les années 2000, l'usine de la Janais se réorganise. Petit à petit, les parkings sont notamment délaissés. D'autres secteurs sont



Figure 54 : Photographie du site la Janais - 1961 - source OAP Rennes Métropole

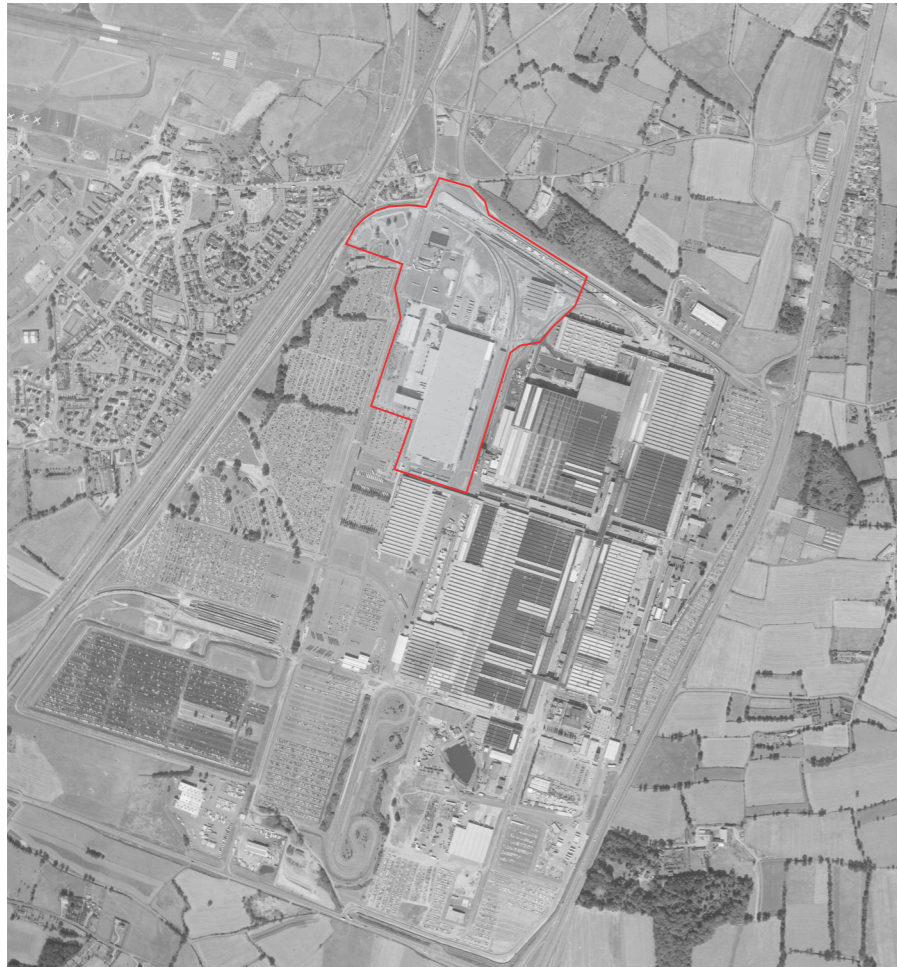


Figure 55 : Orthophotoplan - 1991

abandonnés par PSA (Stellantis) et des entreprises sans lien immédiat avec des activités industrielles s'y installent.

« À la suite d'un second plan de restructuration et de compactage des infrastructures du groupe PSA, la Région Bretagne, en lien avec Rennes Métropole et avec l'appui du Département d'Ille-et-Vilaine, fait l'acquisition d'une partie du site sur une surface de 54 ha. Rennes Métropole et la Région Bretagne engagent alors un projet de renouvellement urbain qui vise à réunir les conditions de développement d'un Pôle d'Excellence Industrielle aux standards de l'industrie du futur, ou industrie 4.0. Il sera dédié aux filières industrielles de la mobilité durable et de l'écoconstruction.

« Des études de reconversion ont été coordonnées par Rennes Métropole afin d'accueillir de nouveaux projets de réindustrialisation sur les emprises libérées et ont donné lieu à la création d'une ZAC en mai 2018 (voir «20.3 ZAC multi-sites»), concédée à l'aménageur Territoires Publics. Cette ZAC multi-sites, composée de quatre secteurs, a pour objectif de développer jusqu'à 200 000 m² de potentiel constructible à destination d'activités principalement industrielles » (extrait de l'OAP de Rennes Métropole).



Plan des entités foncières
Fin 2021

- : Propriété Stellantis
- : Z.A.C. La Janais (propriété Territoires Publics)
- : Propriété Publique
- : Propriété Eiffage
- : Propriété Magellan
- : Autres occupants : Ker Truck, Linévia, RTPC, ...

Figure 56 : Plan des entités foncière - Fin 2021 - source OAP de Rennes Métropole

1.2.4 Période actuelle

En décembre 2020, le groupe Stellantis cède à Eiffage un ensemble foncier de près de 210 000 m², **correspondant à la zone d'étude**. Une partie de ce foncier est revendu à la foncière Magellan en juin 2021.

La Figure 56 illustre la répartition du foncier sur le secteur de la Janais.

2 Occupation du sol et usages

2.1 La Janais et ses alentours

A cheval sur les communes de Chartres-de-Bretagne, Saint-Jacques-de-la-Lande et Noyal-Châtillon-de-Bretagne, le site de la Janais est une zone d'activités du territoire de Rennes Métropole, en Ille-et-Vilaine.

Sur environ 250 ha, la Janais est encadrée par quatre axes de circulation :

- La RD 837, à l'est ;
- La RD 177, à l'ouest ;
- La RD 34, au sud ;
- La rue André Léo, au nord.

Plusieurs voies ont été créées au sein du site pour en connecter les différentes parties. L'axe principal, qui traverse la Janais sur un axe nord/sud, a été baptisé « rue Pierre et Marie Curie » par Rennes Métropole ; cette rue longe notamment la zone d'étude et en dessert les différents Lots.

Une voie ferrée, qui longe la RD 177, dessert le site en plusieurs endroits.

La Janais fait partie d'un ensemble industriel et productif plus large au sein de Rennes Métropole :

- À l'ouest, l'aéroport Rennes Bretagne, le Parc des Expositions et le campus de Ker Lann ;
- Au nord, les Zones d'Activités Mivoie-Vallon et Le Vallon ;
- Au nord-ouest, la Zone d'Activité de la Haie des Cognets ;
- À l'est, la Zone d'Activité de la Touche-Tizon.

Plusieurs lotissements, quartiers et habitations sont également présentes à proximité de la Janais, et plus particulièrement à proximité de la zone d'étude. Il y a notamment le quartier d'habitations situé à l'ouest, entre l'aéroport et la Janais, de l'autre côté de la RD 177. Quelques habitations sont présentes au nord, au lieu-dit de la Calvenais, à côté de la gare de Saint-Jacques-de-la-Lande.

Principalement situés à l'ouest, et un peu au sud, plusieurs espaces de stockage des véhicules neufs ont été utilisés pendant des années par Stellantis (PSA, à l'époque). Ces espaces ont progressivement été abandonnés. Aujourd'hui, plusieurs programmes sont prévus pour les réaménager (voir notamment «20.3 ZAC multi-sites»).

La Figure 57 et la Figure 58 offrent une description du site de la Janais ainsi que de ses alentours.

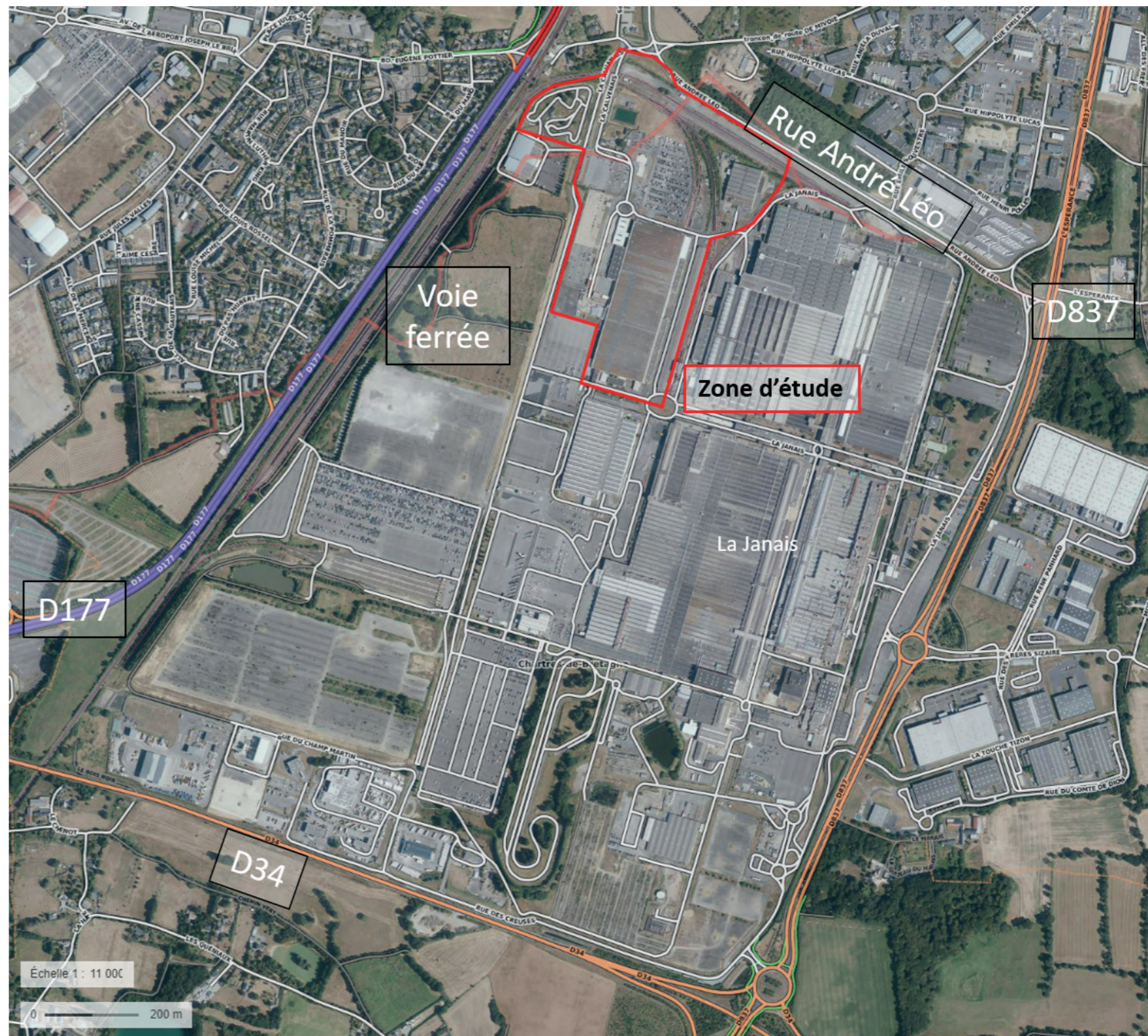


Figure 57 : Description de la zone d'étude et de ses alentours - Geoportail

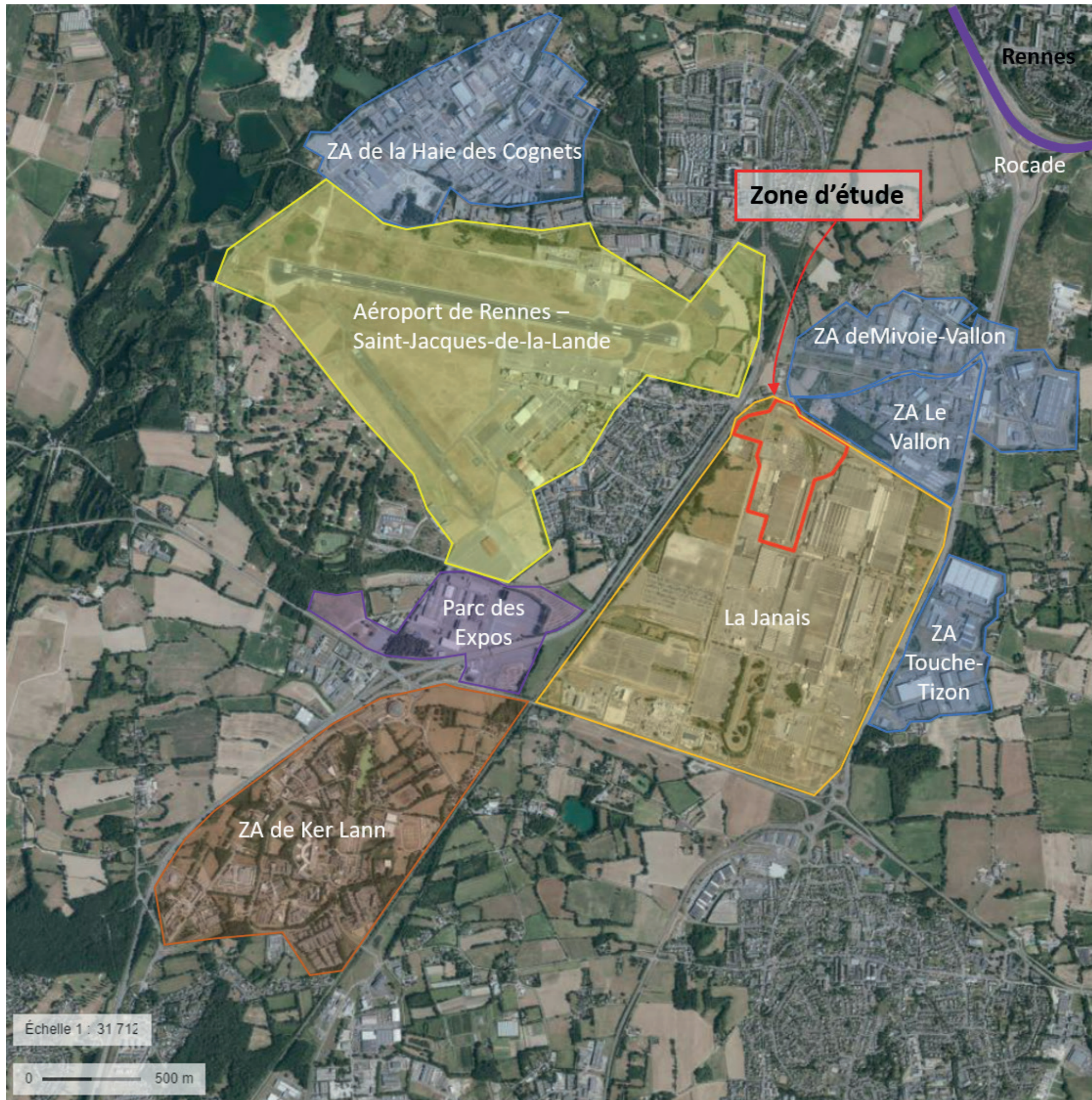


Figure 58 : Tissu industriel et productif autour de la Janais - D'après l'OAP de Rennes Métropole

2.1.1 Le paysage

A une échelle élargie, le site de la Janais comporte plusieurs percées paysagères depuis les espaces naturels et agricoles. Ces dernières se localisent principalement au nord-ouest, à l'ouest et au sud. Le secteur Eiffage fait l'objet de percées paysagères au nord et à l'ouest. Néanmoins, ces continuités font l'objet de coupures urbaines par les voies de circulations et les voies ferrées entourant le site de la Janais.

2.2 La zone d'étude

Actuellement, la zone d'étude (Figure 59) est essentiellement occupée par :

- Un ancien karting ;
- Les bâtiments 01, 09 et 20 ;
- Des parkings ;
- Des voiries ;
- Des voies ferrées ;
- Quelques espaces verts (prairies, arbres isolés, alignements, fourrés, etc.).

Depuis l'acquisition de ce secteur en décembre 2020 par Eiffage, certains travaux d'entretien, d'aménagement et de démolition ont été réalisés dans le cadre d'engagements contractuels, indépendants de la présente étude d'impact. Ceux-ci ont été réalisés notamment par ou pour Magellan ainsi que dans le cadre de la délimitation des emprises appartenant à Stellantis, Magellan et Eiffage. Ces travaux ont permis d'entretenir, de nettoyer et préparer certaines zones et ont donc pu modifier l'occupation du sol initiale de la zone d'étude. La Figure 60 présente l'occupation du sol de la zone d'étude au moment de la rédaction de l'étude d'impact, en mars 2022.

Travaux et entretiens ayant pris place sur la zone de projet d'Eiffage :

- Karting : pas d'entretiens de la végétation, démolition de la maison ;
- Démolition de la maison Ker Villa, au sud de la bâche incendie ;
- Débroussaillage, coupes et élagage autour des voies ferrées en exploitation (opérations pour parties obligatoires - entretien des voies ferrées dont l'exploitation n'a pas été interrompue par la vente du foncier) ;
- Tontes et entretiens courants de la végétation herbacées ;

- Délimitation des parcelles (Magellan/Eiffage) avec la pose de clôtures autour du bâtiment 20.

Travaux ayant pris place sur les emprises Magellan et/ou Stellantis :

- Création de deux parkings au sud du bâtiment 20 et entre les voies ferrées au sud-ouest du bâtiment 20 ;
- Création de places de stationnements sur les abords de la voie entre le bâtiment 01 et 09 ;
- Aménagement des abords du bâtiment 20 et délimitation des parcelles (clôtures) ;
- Délimitation des parcelles (Stellantis/Eiffage) avec la pose de clôtures ;
- Dépose ou recouvrement de voies ferrées qui ne sont plus utilisées autour du bâtiment 20, principalement (au nord, au sud et à l'est) ;
- Réaménagement d'un fossé de récupération des eaux de pluies (déjà existants) à l'est du bâtiment 20.

Pour rappel, la zone d'étude reprend non seulement la zone de projet d'Eiffage, mais également les emprises cédées à Magellan. De plus, plusieurs des travaux énumérés ci-dessus prennent place dans le cadre des cessions foncières entre les différents acteurs présentés (nettoyage, pose de clôtures, gestion pluviale, etc.).

La Figure 61, Figure 62 et Figure 63 présentent des vues aériennes (drone) de la zone d'étude en juin 2021.

2.2.1 Le paysage

A l'échelle de la zone d'étude, les espaces verts et délaissés font l'objet d'une végétation spontanée. Après réalisation des inventaires faune et flore, deux secteurs ont été identifiés à enjeux du fait de la présence d'habitat d'espèces protégées (voir plus loin). Ces deux périmètres sont pris en compte dans le projet.