

Modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme
Modification n°2 du Plan Local d'Urbanisme
Zonage d'assainissement des eaux usées

Commune de SERVON SUR VILAINE (35)

ENQUETE PUBLIQUE DU 26 Février au 29 Mars 2021

Prescrite par Arrêté municipal n°2021/008 du 26 janvier 2021

RAPPORT D'ENQUETE – Partie 2.1

Conclusions et avis sur le projet de modification n°1 du PLU de Servon sur
Vilaine

Destinataires :

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes

Commune de SERVON SUR VILAINE

Table des matières

1-Rappels : objets, déroulement, et bilan de l'enquête.....	3
1.1-Objets de l'enquête.....	3
1.2-Déroulemnt de l'enquête publique.....	4
1.3-Bilan de l'enquête publique	5
2-Analyse thématique – Les observations des PPA et du public – Le mémoire en réponse de la commune : Appréciations du commissaire enquêteur	6
2.1- Justification de la modification n°1	6
2.1.1-Au regard des capacités d'urbanisation.....	6
2.1.2-Au regard de la faisabilité opérationnelle.....	7
2.1.3-Au regard de la mixité fonctionnelle du secteur : observations du public	7
2.2-Prise en compte de l'environnement.....	10
2.2.1-La prise en compte de l'imperméabilisation des sols	10
2.2.2-Prévention des nuisances et des risques	10
2.2.3-Accès, fluidité/sécurité des déplacements	12
2.2.4-La qualité paysagère des futurs aménagements et leur faisabilité	14
2.2.5-Structuration de l'espace et mixité fonctionnelle.....	15
3-Compatibilité de la modification n°1 du PLU avec le Scot du Pays de Rennes	15
4-Conclusions et avis motivé du commissaire enquêteur sur la Modification n°1 du PLU de Servon sur Vilaine	16

1-Rappels : objets, déroulement, et bilan de l'enquête

1.1-Objets de l'enquête

La commune de Servon sur Vilaine s'inscrit à une quinzaine de kilomètres à l'est de l'agglomération rennaise. Le Plan Local d'Urbanisme de la commune a été approuvé le 3 juillet 2019 par délibération du Conseil municipal.

L'enquête publique qui s'est déroulée du 26 février au 29 mars 2021 à Servon sur Vilaine (35) avait pour objets :

-la modification n°1 du PLU de Servon sur Vilaine (prescription par délibération du Conseil municipal du 16 septembre 2020) : modification de la zone 2 AUe au nord de la Gare, pour la mise en place d'un projet global mixte et diversifié (habitat, activité, équipements d'intérêt collectif); cette modification consiste à créer une nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation, à modifier le zonage (ouverture à l'urbanisation de la zone 2 AUe), à modifier le règlement littéral du PLU et/ou créer un règlement de zone mixte ;

-la modification n°2 du PLU de Servon sur Vilaine (prescrite par délibération du Conseil municipal le 14 octobre 2020) : modification de la zone 2 AUI, pour le développement de l'équipement sportif existant sur la zone UI adjacente et notamment la réalisation d'un terrain de sport synthétique ; cette modification consiste à créer une nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation, à modifier le zonage (requalification d'une partie de la zone 2 AUI en zone A et ouverture à l'urbanisation d'une partie de la zone 2 AUI en zone 1 AUI), et à créer un règlement de zone 1 AUI ;

-le zonage d'assainissement des eaux usées révisé de la commune de Servon sur Vilaine ; la révision de ce zonage (initialement établi en 1998 puis révisé en 2008), est la suite logique de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme approuvé en 2019.

Le présent document constitue les Conclusions et avis du commissaire enquêteur sur le projet de modification n°1 du PLU de la commune de Servon sur Vilaine (pièce 2.1).

Les Conclusions et avis du commissaire enquêteur sur le projet de modification n°2 du PLU de Servon sur Vilaine, et sur le Zonage d'assainissement des eaux usées font l'objet respectivement des pièces 2.2 et 2.3.

Le projet de modification n°1 du PLU

Il s'agit d'ouvrir à l'urbanisation une zone 2AUe de 3,7 hectares située au sud du bourg et à proximité immédiate de la halte ferroviaire, par son classement en Zone 1AUem à vocation mixte. Il s'agit (sur des terres actuellement agricoles) d'accueillir des activités économiques dans sa partie nord, de l'habitat au centre (sous forme d'un nouveau lotissement), et un parking dans sa partie sud (proche de la gare). La zone 2AUe se situe en continuité ouest du lotissement «La Goronnière » et entre 3 infrastructures existantes, la RD 101 côté nord-ouest, la voie ferrée côté sud et la RD 286 côtés sud et est.

A Servon sur Vilaine, les capacités d'urbanisation existantes ne peuvent répondre aux objectifs affichés dans le PADD et le PLH à court-moyen termes, justifiant la nécessité d'ouvrir à l'urbanisation la zone 2AUe afin d'apporter une réponse à une nouvelle production de logements dès 2022.

L'aménagement d'une zone d'activité économique relève exclusivement d'une compétence communautaire et la modification du PLU n'est pas envisagée pour aucune zone 2AUa à court terme. L'emplacement de la halte ferroviaire, qui doit également permettre le développement partiel d'activités et d'équipements d'intérêt collectif sur le site, se révèle adéquat. A noter que le renouvellement urbain de l'îlot Clémenceau en centre-bourg nécessite de relocaliser certaines activités, plus artisanales que commerciales, qui pourraient faire obstacle à l'opération de revitalisation urbaine de l'îlot Clémenceau et à la dynamisation commerciale du centre-bourg. Il s'agit notamment du garage automobile.

Par ailleurs, l'opération doit permettre l'implantation d'activités nouvelles qui ne trouvent pas leur place dans la centralité dédiée au commerce de proximité et ainsi contribuer à la dynamisation du pôle de la halte ferroviaire et au renforcement des mobilités alternatives et collectives qu'il promeut.

Enfin, le projet de territoire intègre une aire de stationnement et un espace d'accommodation des transports en commun, au site dit de la Gare Nord – Halte ferroviaire, juste au Nord de la RD286.

Ces objectifs sont affirmés dans le PADD page 11 : « Le pôle gare est affirmé comme un secteur de mixité fonctionnelle, abritant de l'habitat et des activités économiques non nuisibles ».

La modification n°1 du PLU à Servon sur Vilaine se traduit **par la création d'une OAP**, laquelle prévoit :

- la concrétisation du caractère mixte du site, la partie Nord accueillant des activités économiques compatibles avec le caractère de la zone, la partie centrale affectée à l'habitat (20 logements/ha au minimum soit environ 40 logements) avec des formes urbaines diversifiées, la partie Sud étant destinée à accueillir une centaine de stationnements dédiés à la gare de Servon sur vilaine ;

- la préservation de l'espace paysagé existant au nord-ouest du site, le traitement paysagé de la frange ouest, de l'espace de stationnement au sud-est, et de la frange est du site (entrées de ville depuis la RD 101 et la gare de Servon), ainsi que des mesures qualitatives de gestion des eaux pluviales ;

- 2 accès au site débouchant sur la RD286 sur sa partie Est ; les stationnements au Sud du site seront également accessibles par la RD286 mais sur sa partie Sud. La RD286 sera modifiée sur la partie Est du site afin de créer une liaison douce de la gare jusqu'à la liaison douce existante qui joint le rond-point au centre-bourg (constituant à terme une liaison douce piéton/vélo de 800 mètres entre la gare et le bourg à pied). Au sein de l'opération, des voies de dessertes internes seront à intégrer (localisation exacte à préciser). Elles devront tenir compte du caractère résidentiel du site. Un maillage de circulation douce devra également être mis en place (en lien avec le réseau de voies douces préexistant) ;

- concernant la gestion des nuisances, le site se trouvant presque en totalité dans la zone de nuisance sonore de 250m de la voie ferrée, l'OAP recommande au porteur de projet d'être particulièrement vigilant sur le respect de la réglementation en matière de gestion des nuisances sonores.

Du point de vue du règlement graphique, l'ouverture à l'urbanisation de la zone induit une modification mineure du plan de zonage, où le site du projet est actuellement classé en zone 2AUe. Afin de permettre l'ouverture à l'urbanisation de cette zone, **la commune souhaite passer la totalité du site en zone 1AUem**. A noter une ambiguïté au sujet de deux emplacements réservés prévus au PLU et maintenus sur le plan de zonage : emplacement réservé n°1 (au profit de la commune), d'une surface de 1027,8 m², le long de la rive ouest de la RD 286, emplacement réservé n°2 (au profit de la commune), d'une superficie de 5009,4 m² au sud du site. L'OAP et la modification du règlement graphique sont muets à cet égard.

1.2-Déroulement de l'enquête publique

J'ai été désigné commissaire enquêteur pour cette enquête le 30 novembre 2020 par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes.

L'arrêté du 26 janvier 2021 de Monsieur le maire de Servon sur Vilaine portant ouverture de l'enquête publique fixe les dates d'enquête du vendredi 26 février 2021 à 9h au lundi 29 mars à 17h, enquête publique unique pour les projets suivants : les modifications n°1 et 2 du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Servon sur Vilaine, et la révision du Zonage d'assainissement des eaux usées de la même commune.

Ainsi, pendant 32 jours consécutifs, les pièces des différents dossiers mis à l'enquête et le registre d'enquête ont été consultables aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie de Servon sur Vilaine :

Le dossier mis à l'enquête pouvait aussi être consulté sur le site internet de la commune à l'adresse suivante : www.ville-servonsurvilaine.fr

Les observations et propositions pouvaient être formulées sur le registre d'enquête, par courrier postal à l'attention de Mr le commissaire enquêteur, adressé en mairie ou encore par voie électronique à l'adresse suivante : contact@ville-servonsurvilaine.fr

J'ai assuré 3 permanences en Mairie de Servon sur Vilaine pour recevoir le public :

-vendredi 26 février 2021 de 9h à 12h,

-mercredi 17 mars 2021 de 14h à 17 h,

-lundi 29 mars 2021 de 14h à 17h.

La publicité de l'enquête est intervenue-par des insertions de l'avis d'enquête dans la presse (Ouest France et-le Journal de Vitré (2 parutions), par l'affichage de l'avis d'enquête en Mairie et en 14 points sur le territoire de la commune, et par la mise en ligne de l'avis d'enquête sur le site internet de la Mairie de Servon sur Vilaine.

Cette enquête s'est déroulée dans un climat serein et dans d'excellentes conditions matérielles pour l'accueil du public. A noter la mise en œuvre pendant les permanences des précautions sanitaires suivantes : port du masque obligatoire (une boîte de masque était à disposition en cas de besoin), désinfection des mains au gel hydroalcoolique, dispositions d'attente permettant la distanciation.

1.3-Bilan de l'enquête publique

Aucun incident particulier n'est à signaler pendant l'enquête. Lors de la première permanence, aucune visite n'est intervenue. Entre la première et la deuxième permanence, deux observations ont été portées au registre d'enquête publique, relatives à la modification n°2 du PLU. **et une lettre recommandée relative à la modification n°1 du Plu adressée au Commissaire enquêteur a été réceptionnée en Mairie.**

Lors de la deuxième permanence, aucune visite n'est intervenue. Entre la deuxième et la troisième permanence, **trois observation ont été portées au registre, relatives à la modification n°1 du PLU.**

Lors de la troisième permanence, plusieurs personnes sont venues consulter les dossiers mis à l'enquête à des fins d'information, aucune observation n'étant néanmoins inscrite au registre.

Aucune observation n'a été recueillie au sujet du Zonage d'assainissement des eaux usées.

Aucune observation n'a été transmise par voie électronique.

Les observations déposées au registre et la lettre recommandée au sujet de la modification n°1 du Plu de Servon sur Vilaine font état de manière plus ou moins détaillée du ressenti négatif de leurs auteurs vis-à-vis du caractère mixte du secteur de la Gare, alliant activités et habitat.

J'ai remis le procès-verbal de synthèse en mains propres à Monsieur le Maire de Servon sur Vilaine le 30 mars 2021.

Le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse m'a été adressé par mail le 13 avril 2021 et complété pa mail le 20 avril 2021.

2-Analyse thématique – Les observations des PPA et du public – Le mémoire en réponse de la commune : Appréciations du commissaire enquêteur

2.1- Justification de la modification n°1

2.1.1-Au regard des capacités d'urbanisation

L'ouverture à l'urbanisation du secteur 2AUe nord Gare est une réponse selon le dossier **aux capacités d'urbanisation** insuffisantes de la commune pour répondre aux objectifs du PLH du Pays de Chateaugiron (repris dans le PADD du PLU approuvé en 2019) à partir de 2022, notamment en matière de production de logements. D'autre part, la modification du PLU n'étant pas envisagée pour aucune zone 2AUa à court terme (compétence communautaire), l'emplacement de la halte ferroviaire doit également permettre le développement partiel d'activités et d'équipements d'intérêt collectif. Le renouvellement urbain de l'îlot Clémenceau en centre-bourg nécessite de relocaliser certaines activités, et notamment le garage automobile. Par ailleurs, il s'agit de permettre l'implantation d'activités nouvelles qui ne trouvent pas leur place dans la centralité dédiée au commerce de proximité.

Avis de la MRAe :

L'Ae recommande de conforter la démonstration de la nécessité d'ouvrir cette nouvelle zone à l'urbanisation et de justifier le choix de localisation retenu au regard des solutions de substitution raisonnables envisageables sous l'angle environnemental, en considérant notamment les enjeux de réduction des déplacements motorisés (proximité d'une halte ferroviaire) et la qualité de vie des futurs habitants (nuisances sonores et enclavement).

Réponse de la commune à la MRAe :

Sur la localisation du secteur, une étude de stratégie de développement de la commune à l'horizon 2030 a été réalisée en 2015. Elle cible ce site comme stratégique considérant sa localisation à proximité de la gare ferroviaire. Cette stratégie a été reprise dans le PLU approuvé en 2019 qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale.... Pour rappel, l'ouverture à l'urbanisation du site permettra de favoriser les mobilités collectives et douces, d'apporter un complément de services qui n'existe pas au centre-bourg, de soutenir l'opération de renouvellement urbain en centre-bourg sur le secteur de Clemenceau par le déménagement du garage. L'avis de la SNCF souligne d'ailleurs l'intérêt du stationnement pour le développement des transports ferroviaires, notamment pour les déplacements pendulaires.

Appréciation du commissaire enquêteur :

La démonstration de la nécessité de respecter les objectifs du PLH et la nécessité associée d'ouvrir à l'urbanisation la zone 2AUe nord Gare, me paraissent pertinentes, et en accord avec la stratégie de développement de la commune validée par l'approbation récente du PLU. L'opération participe également à la démarche de renouvellement urbain du centre bourg en permettant l'accueil d'activités qui n'y trouvent pas leur place. L'opportunité de développer les mobilités alternatives ferroviaires doit être soulignée.

Avis de la Chambre d'agriculture d'Ille et Vilaine :

Avis défavorable, « l'ouverture à l'urbanisation proposée ne remplit pas les objectifs de sobriété foncière » en référence à la densité de 20 logements/ha envisagée dans l'OAP. Du fait de l'objectif de la commune de 5000 habitants à l'horizon 2030, la Chambre d'agriculture estime que la commune doit assumer son passage au statut de commune urbaine ; De plus, du fait de la proximité de la gare, l'objectif du SCoT du Pays de Rennes de favoriser la densité sur ces secteurs doit s'appliquer.

Appréciation du commissaire enquêteur

Je comprends et j'adhère au souci d'économie foncière exprimé, mais j'avoue avoir quelques difficultés à associer le statut de commune urbaine à Servon sur Vilaine. L'ouverture à l'urbanisation de cette zone 2AUe à terme a été en tout état de cause actée dans le PLU approuvé en juillet 2019.

REMARQUE : les autres avis des personnes publiques associées :

- la CDPENAF d'Ille et Vilaine a indiqué qu'elle n'était pas concernée par cette modification.
- le pays de Chateaugiron Communauté a donné un avis favorable,
- le Département d'Ille et Vilaine n'a pas formulé d'observation,
- pour la commune de Brécé, le dossier n'appelle pas de remarques ,
- la Région Bretagne a invité la commune à intégrer à son PLU les objectifs du SRADDET.
- La SNCF a rappelé les précautions à prendre en matière de gestion des eaux pluviales et de gestion de la végétation aux abords de ses emprises.

2.1.2-Au regard de la faisabilité opérationnelle

Concernant la faisabilité opérationnelle d'un projet sur la zone 2AUe, le dossier fait référence à une esquisse d'un projet urbain réalisée sur le secteur y démontrant la faisabilité d'une opération de construction, notamment sur le plan environnemental (prise en compte de la végétation, de la topographie et du fonctionnement hydrologique du site).

Question du commissaire enquêteur :

-Concernant la justification de la faisabilité opérationnelle d'un projet sur la zone 2AUe, le dossier s'appuie sur l'esquisse d'un projet urbain réalisée sur le secteur. Il est indiqué, sans plus de précisions, que cette esquisse a pris en compte le fonctionnement hydrologique du site. Quelles dispositions sont prévues par cette esquisse pour cette prise en compte du fonctionnement hydrologique du site ?

Réponse de la commune :

Il est rappelé que l'écoulement des eaux suit une déclivité Sud/Est-Nord/Ouest. En cas de fortes pluies, les eaux sont retenues dans deux bassins de rétention situés au nord du site pour rejoindre ensuite le ruisseau de l'Olivet situé à 30 mètres à l'Ouest du site de l'autre côté de la RD 101. Ce secteur, essentiel pour la gestion des eaux pluviales du site est conservé (AR 170, AR 171, AR 172, AR 163, AV 60, AV 59, et AV 42).

Appréciation du commissaire enquêteur :

Les éléments communiqués par la commune constituent une description de l'état initial du site, mais n'apportent pas à mon sens de précisions quant à la prise en compte du fonctionnement hydrologique du site par l'esquisse de projet urbain, si ce n'est la préservation du site. A noter qu'un des bassins de rétention cité est manifestement d'ores et déjà aménagé et qu'il est à mon sens destiné à gérer les rejets pluviaux issus de l'imperméabilisation due à la RD 101. L'autre bassin est plutôt à mon sens une dépression semi-naturelle dont le niveau d'eau suit le niveau de la nappe alluviale de la vallée de la Vilaine, donc sans utilité pour un quelconque tamponnement.

2.1.3-Au regard de la mixité fonctionnelle du secteur : observations du public

Les quatre observations du public, présentées ci-dessous, ont trait à l'incompatibilité, ressentie par leurs auteurs, de la présence d'une zone artisanale dans un secteur d'habitat : . En particulier, la présence d'un garage automobile est citée comme un exemple d'activité source de nuisances.

-Monsieur Claude OZANNE met l'accent sur :

-l'existence du lotissement de la Goronnière à proximité, et le caractère résidentiel du secteur nord-gare qui en découle, ce qui milite pour y accueillir des services et des activités ne générant pas de nuisances tels qu'un cabinet vétérinaire, médical, artisan taxi, crèche... ;

-il est souligné que toute activité générant des nuisances est à proscrire, par respect des riverains actuels qui ont payé leur terrain au prix du marché et qui n'accepteraient pas de voir leur bien se dévaluer ni leur qualité de vie s'altérer ;

-l'activité de réparation automobiles ou garage est citée comme un exemple d'activité générant des nuisances : « nuisances visuelles des véhicules en mauvais état en attente après accident,... hangar forcément disgracieux, nuisances olfactives (carburant, vapeurs d'huiles en période chaude)...vents dominants ramenant les odeurs sur le quartier existant, risque d'incendie à proximité des habitations »

-Anonyme : « J'avoue ne pas comprendre l'implantation d'activités qui n'ont aucun intérêt à se trouver dans un secteur résidentiel. Qui voudrait faire construire sa maison à côté d'un garage automobile ? Si la présence d'un garage automobile et plus largement de locaux d'activités porte atteinte à l'harmonie dans le centre bourg, pourquoi cela serait plus harmonieux à côté de futures habitations ? »

-Madame DUROCHER : « Je voudrais trouver un terrain pour construire dans les prochaines années, le secteur de la gare me paraissait intéressant. A ma grande surprise, l'enquête publique indique qu'il est prévu une petite zone artisanale en bordure de la déviation D 101 (déplacement du garage du centre), c'est-à-dire déplacer le mal à un autre endroit. Je trouve cela contraire aux données environnementales, les activités ne peuvent pas avoir d'accès par D 101, elles seront obligées de circuler dans la partie habitat (nuisances, risques d'accident pour nos enfants). La commune de Servon sur Vilaine a une zone artisanale pour accueillir les entreprises. C'est une situation impossible de la part des élus ».

-Madame GUILLET : « Une petite zone artisanale dans un lotissement que fait-on du bien-être des gens et de leur sécurité ? Pourtant ce serait une zone très intéressante pour y vivre, proche de la gare pour rejoindre Rennes. De l'autre côté de la route, ce même lotissement est très agréable mais sans ZA c'est un projet inconcevable de nos jours »

Ces quatre observations ont trait à l'incompatibilité, ressentie par leurs auteurs, de la présence d'une zone artisanale dans un secteur d'habitat : . En particulier, la présence d'un garage automobile est citée comme un exemple d'activité source de nuisances.

Réponse de la commune

La collectivité entend les inquiétudes exprimées. Elle rappelle que cette intention de pôle mixte activité/équipement/habitat est le fruit de réflexions menées depuis 2015 en concertation avec la population sur le projet de territoire de Servon sur Vilaine.

Le projet Servon 2030

Souhaitant maîtriser son développement et répondre aux besoins de la population, la commune a engagé en 2014 une étude destinée à définir une stratégie de développement pour la période 2015-2030. Cette étude a permis d'aboutir à un projet urbain, concertée avec la population, pour l'ensemble du centre-bourg intitulé « Servon 2030 » qui décline la stratégie de développement en un programme d'actions en termes d'urbanisation et d'accompagnement des équipements publics.

« Servon 2030 » a permis d'identifier différents secteurs prioritaires pour lesquels il est attendu une évolution et un aménagement dans les prochaines années, parmi lesquels le secteur de la Gare était inscrit, dès 2015, comme secteur de développement. Dès 2015, la réflexion menée en concertation avec la population portait déjà sur l'opportunité d'un pôle mixte activités/habitat sur le secteur en question (voir à ce sujet en annexe 3 Partie 1 du rapport le schéma « Evolution de la halte ferroviaire » communiqué par la commune dans sa réponse).

La révision du Plan Local d'Urbanisme

Lors de la révision du PLU approuvé le 3 juillet 2019, menée en concertation avec la population, a été mise une nouvelle fois en avant la nécessité d'une zone mixte activité/équipement/habitat autour du pôle gare. Pour rappel,

les termes du PADD, qui fixe cet objectif, sont les suivants : « le pôle gare est affirmé comme un secteur de mixité fonctionnelle, abritant de l'habitat et des activités non nuisibles ».

Les études urbaines et commerciales du cœur de bourg

En 2019, dans la continuité des études de prospective stratégique « Servon 2030 », la commune a mené une étude urbaine et commerciale pour le renouvellement de l'ilôt Clemenceau en centre-bourg. Ces études ont mis en évidence la nécessité de relocaliser certaines activités, autant artisanales que commerciales, qui pourraient faire obstacle à l'opération de revitalisation urbaine de l'ilôt Clemenceau et à la dynamisation commerciale du centre-bourg.

En effet, il existe une forte demande de ces professionnels de la commune pour pouvoir se développer. L'échelle du secteur économique des Portes de Bretagne, géré par la Pays de Chateaugiron Communauté, ne permet pas d'y envisager leur implantation. Une zone d'activité de proximité est donc opportune sur les secteurs bâtis et fréquentés par la population locale, pour répondre à la dynamique locale des artisans-commerçants. Par ailleurs, l'opération doit permettre l'implantation d'activités nouvelles qui ne trouvent pas leur place dans la centralité dédiée au commerce de proximité.

Le développement d'activités appropriées, dans le respect des règles et objectifs ventilés par le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Rennes (SCoT), constituerait par la même occasion une opportunité certaine à la dynamisation du pôle de la halte ferroviaire et, par conséquent, au renforcement des mobilités alternatives et collectives qu'il promet.

La prise en compte de la cohabitation activités/habitat

Le traitement de l'interface entre la zone d'activités et la zone d'habitat sera un point de vigilance primordial au moment de l'étude de la proposition du permis d'aménager.

D'autre part, le secteur d'activité sera séparé du reste du quartier en termes de fréquentation des véhicules avec un accès dédié situé au Nord, proche du giratoire de la RD 101 ;

Enfin, le règlement modifié assure la compatibilité des activités pouvant s'implanter dans la zone avec les habitations avoisinantes, et interdit notamment l'implantation d'activités présentant des nuisances pour le voisinage.

Appréciation du commissaire enquêteur

La réponse de la commune rappelle opportunément l'historique de la démarche et de la réflexion ayant abouti au parti pris de mixité fonctionnelle pour le secteur de la gare, entériné par la révision du PLU approuvé en 2019. Il est également souligné le souci de la compatibilité des activités avec des habitations, concrétisée par son inscription dans le règlement du PLU. Il convient de rappeler la conformité de cette mixité fonctionnelle de cette zone avec le PADD, lequel indique page 11 : « le pôle gare est affirmé comme un secteur de mixité fonctionnel, abritant de l'habitat et des activités économiques non nuisantes ».

En pratique, la commune exprime avec raison l'importance du traitement de l'interface entre la zone d'activité et la zone d'habitat, et la vigilance qu'elle suppose lors des études de définition et notamment le permis d'aménager. Néanmoins, je déplore que l'OAP, sur cet aspect, reste très floue voire muette, le parti pris de mixité fonctionnelle étant l'originalité de cette ouverture à l'urbanisation. Traduire ce souci dans les dispositions de l'OAP, ne serait-ce qu'en termes de principes de structuration paysagère de l'espace aurait pu contribuer à son acceptabilité.

NOTA :

Question du commissaire enquêteur

-L'OAP distingue trois secteurs au regard de l'occupation du sol : le nord du site pour les activités économiques, la partie centrale pour l'habitat, et le sud pour le stationnement. Quelles sont les surfaces respectives de ces secteurs qui se dégagent de l'esquisse du projet urbain.

-Sur les pièces graphiques du PLU, figurent deux emplacements réservés au niveau du site. Que deviennent-ils dans la modification du PLU ?

Réponse de la commune

Superficie activités économiques : 7 700 m² environ ; superficie Habitat (y compris voirie) 23 300 m² environ ; superficie stationnement : 3 600 m² environ.

Les deux emplacements réservés sont à supprimer.

Appréciation du commissaire enquêteur

Merci de ces précisions

2.2-Prise en compte de l'environnement

2.2.1-La prise en compte de l'imperméabilisation des sols

Question du commissaire enquêteur :

L'OAP stipule que l'opération « devra proposer des mesures qualitatives de gestion des eaux pluviales » De quelle nature sont ces mesures qualitatives de gestion des eaux pluviales ? Qu'en est-il de l'aspect quantitatif de gestion des eaux pluviales, et des besoins en foncier qui en découlent?

Réponse de la commune :

Sur les lots dédiés aux activités, il sera demandé de temporiser à la parcelle pour un rejet à 3 l/s/ha imperméabilisé. Pour la partie habitat (lots privé), il sera demandé des ouvrages d'infiltration dans les lots ainsi qu'un déversoir sur collecteur sous voirie. Pour la partie voirie et stationnement, des noues paysagères de temporisation avant rejet dans le milieu naturel seront mises en place.

Un dossier loi sur l'eau au titre du code de l'environnement accompagnera le dépôt de Permis d'aménager, celui-ci sera validé par la Préfecture avant démarrage du chantier.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Ces précisions pourraient utilement être inscrites dans l'OAP en termes de principes, voire faire l'objet d'une première approche en termes de faisabilité, le site étant manifestement contraint du point de vue foncier. A fortiori du fait que le besoin en foncier pour la maîtrise des eaux pluviales sera directement fonction de l'aptitude des sols à l'infiltration.

2.2.2-Prévention des nuisances et des risques

Le dossier fait état d'un impact potentiel de nuisances sonores pour les nouveaux habitants du fait de la proximité de la voie ferrée, ainsi **qu'un risque en cas d'accident d'un train transportant des matières dangereuses**. En réponse, le dossier met en avant les prescriptions du règlement écrit de la zone 1AUem et de l'OAP en matière de respect des normes d'isolation phonique, ainsi que l'intérêt des aires de stationnement prévues au sud du site en tant que zone tampon entre les habitations et la voie ferrée (tampon de 40 m).

Avis de la MRAe :

L'Ae recommande de définir les mesures d'évitement et de réduction qui seront imposées par le PLU vis-à-vis de l'exposition au bruit des futurs habitants du secteur de la gare, sur la base d'une évaluation quantitative permettant de s'assurer a priori de l'efficacité de ces mesures, et de prévoir dans le PLU des mesures de suivi appropriées.

Réponse de la commune :

Ces mesures ont été décrites page 4 du dossier. Un paragraphe spécifique à la gestion des nuisances sonores a été intégré à l'OAP. En outre, les dispositions générales du règlement écrit et l'annexe 5.8 « nuisances sonores » rappellent l'obligation de respecter les dispositions réglementaires en vigueur ; la collectivité estime que ces mesures sont suffisantes à l'échelle du PLU.

Il est également proposé d'ajouter à l'OAP un objectif d'évaluation quantitative des nuisances sonores que le porteur de projet devra démontrer lors du dépôt de permis d'aménager.

Un indicateur de suivi des nuisances sonores sera ajouté au chapitre « modalités d'évaluation » du dossier de modification. L'aménageur devra préciser les modalités d'évaluation des nuisances sonores dans le permis d'aménager.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Concernant l'isolation phonique des habitations, la réponse m'apparaît satisfaisante, de même que celle relative aux modalités d'évaluation des nuisances sonores, lesquelles devront être évaluées avant aménagement. Néanmoins qu'en est-il en matière de prise en compte de la gêne due au bruit dans les espaces extérieurs (jardins) ? c'est pourquoi j'ai soumis à la commune les deux questions suivantes.

Question du commissaire enquêteur :

-Le règlement écrit prévoit la prise en compte des normes en vigueur en matière de gestion des nuisances sonores. Dispose-t-on d'éléments pour apprécier les niveaux sonores actuels sur le site résultant à la fois du trafic routier de la RD 101 (plus de 6000 véhicules/jour) et du trafic ferroviaire ?

-Des mesures de réduction « à la source » des niveaux sonores (du type merlon), afin de prendre en compte la gêne due au bruit dans les espaces extérieurs (jardins), sont-elles incluses dans le projet (et les incidences foncières évaluées), en complément du respect des normes d'isolation phonique dans les espaces intérieurs (habitat) ? A cet égard, l'OAP ne propose aucune indication graphique de cet ordre

Réponses de la commune :

-La zone d'activité au Nord forme une barrière acoustique et une zone de stationnement permet d'éloigner la zone habitée.

-Comme indiqué dans la réponse à l'autorité environnementale, il est proposé d'ajouter à l'OAP un objectif d'évaluation quantitative des nuisances sonores que le porteur de projet devra démontrer lors du dépôt du permis d'aménager. Cette étude acoustique précisera les seuils et les mesures correctives à apporter, notamment sur la partie ouest du site le long de la RD 101.

Appréciation du commissaire enquêteur :

La notion de barrière acoustique dans le cas présent reste une appréciation qualitative qui ne tient pas compte de la complexité du phénomène de propagation du bruit ; la réponse ne me paraît pas satisfaisante.

Effectivement, compléter l'OAP me paraît indispensable, à la fois en termes d'évaluation, en termes de suivi, et en termes de principes d'aménagements : il s'agit à la fois d'isolation phonique des constructions (rappelée dans le règlement écrit) mais aussi de prendre en compte la gêne due au bruit dans les espaces extérieurs (l'OAP est muette sur le sujet) et seule une réduction à la source est en mesure d'être efficace à cet égard ; encore faut-il que le schéma d'aménagement permette sa mise en œuvre.

2.2.3-Accès, fluidité/sécurité des déplacements

L'accès au nouveau lotissement et au secteur d'activités est prévu depuis la RD 286 en frange Est (cette RD séparant le nouveau lotissement de celui de la Goronnière). Il est prévu, dans le cadre de la modification n° 1 du PLU, la création d'un accès piétons et cycles entre les deux lotissements. La RD 286 sera l'unique moyen de rejoindre le nouveau lotissement (habitats), le secteur d'activités, la gare et la zone de stationnement prévue au sud. La qualité de son aménagement est donc cruciale (sécurité des usagers, déplacements à pied et à vélo, y compris par exemple l'accès des enfants aux écoles).

Avis de la MRAe :

L'Ae recommande de préciser les conditions d'aménagement de la RD286 et éventuellement des liaisons connexes, qui permettront d'assurer la sécurité et la facilité de déplacement des habitants des deux lotissements et des usagers de la gare.

Réponse de la commune :

Le projet nécessitera effectivement de modifier légèrement la RD 286 afin de créer un accès piéton et cycle continue entre la gare et le centre-bourg sur environ 800 m. Il permet d'assurer la liaison « Brécé-gare-Servon » et la liaison « Parc d'activités Porte de Bretagne-gare-Servon » pour relier ainsi, par les mobilités douces, les zones d'activités économiques et les zones d'habitat. Ce projet doit favoriser les modes actifs de déplacements en faisant évoluer les pratiques de déplacements.

La collectivité considère que l'OAP explicite suffisamment les principes d'accès au site et le principe de voie douce qui prendra place sur la partie Est de la RD 286. Par ailleurs, il est rappelé que des orientations générales en matière d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme sont définies dans le PLU, notamment concernant les principes d'aménagement de voiries, les liaisons douces, les principes d'accès etc...

Appréciation du commissaire enquêteur :

J'estime que la réponse de la commune n'est pas satisfaisante, et ne fait que paraphraser le dossier mis à l'enquête. La faisabilité d'un tel aménagement doit être à mon sens raisonnée dans ses principes et ses grandes lignes au niveau d'une OAP, ne serait-ce que pour valider les besoins en foncier associés.

Question du commissaire enquêteur :

-Le dossier indique que le trafic sur la RD 286 pourrait passer de 400 à 500 véhicules/jour du fait du projet. Quelles sont les bases de cette estimation ? Notamment, tient-elle compte de tous les trafics prévisibles : accès aux activités (secteur nord), accès aux habitations (40 logements prévus), accès à la centaine de places de stationnement prévues au sud du site ?

Réponse de la commune :

Le calcul est le suivant :

-40 logements = 160 véhicules/jours (2 véhicules par lots avec un AR par véhicule)

-activités = estimation à 10 véhicules par lots soit 80 véhicules/jours,

-stationnement = 100 places soit 200 véhicules/jours

soit au total 440 véhicules/jours

Il est rappelé que cette estimation se base sur le trafic estimé sur la section située au sud du site par la Direction de la Gestion des Routes Départementales d'Ille et Vilaine. Il est probable que la fréquentation de la partie est de la RD 286 soit légèrement différente. L'estimation grossière a donc été réalisée sur ce même tronçon. La

fréquentation de la RD 286 depuis Brécé devrait rester modérée. Considérant la zone d'attraction de la gare de Noyal sur Vilaine, seuls les habitants de Brécé (commune de 2100 habitants) ont en effet intérêt à prendre ce tronçon de la RD 286 pour se rendre à la gare de Servon.

Pour le tronçon est de la RD 286, étant donné les aménagements envisagés, le trafic va sans aucun doute augmenter mais il est difficile d'estimer aujourd'hui précisément quelle sera cette augmentation. Servon sur Vilaine est très attractive pour sa localisation entre deux pôles d'emplois très dynamiques (Rennes et Vitré). L'un des principaux intérêts d'acheter une maison sur ce site est de pouvoir se rendre en train à Rennes et Vitré en une quinzaine de minutes. Il ne serait pas étonnant que le nombre de véhicules utilisé quotidiennement par ménage soit nettement inférieur à 2 par ménage sur ce lotissement. Enfin, concernant la fréquentation liée aux activités, cela dépendra des activités implantées. Cette fréquentation ne concernera par ailleurs que la partie nord de la Rd 286 sur environ 80 m.

Appréciation du commissaire enquêteur :

A la lecture de la réponse de la commune, je comprends que l'estimation d'augmentation du trafic présentée dans le dossier est soit erronée, soit concerne la partie sud de la RD 286, ce qui n'est pas vraiment évident à la lecture du dossier, et ce qui ne milite pas pour sa clarté. Concernant l'estimation de l'augmentation du trafic sur la partie Est de la RD 286, il est de fait précisé par le calcul de la commune dans sa réponse ; en revanche son impact par rapport à la situation actuelle ne me paraît pas vraiment analysé (quel est en réalité le trafic actuel sur la partie Est de la RD 286 ?°).

D'autre part, limiter l'influence du trafic lié aux activités à la partie nord de la RD 286 me paraît réducteur, sachant que ce trafic interférera nécessairement avec celui ralliant le secteur d'habitat et la zone de stationnement. Et d'ailleurs, il est manifeste que son estimation n'est pas des plus fiables puisqu'il est indiqué in fine que « la fréquentation dépendra des activités implantées » .

L'évaluation environnementale sur cet aspect me paraît en définitive assez confuse.

Question du commissaire enquêteur

-Deux accès au site (habitat et activités) sont prévus depuis la RD 286 en frange est ; qu'est-il prévu en matière d'équipements publics (quelle géométrie routière de principe et incidences foncières) au regard de la sécurité et de la fluidité des déplacements, sachant que l'accès à la zone de stationnement prévue au sud du site (100 places) interviendra également par la RD 286 ? Ne serait-il pas judicieux que l'OAP valide à cet égard des orientations de principe en termes de faisabilité (et notamment en termes de besoins fonciers) ?

Réponse de la commune

L'article L151-7 du Code de l'urbanisme laisse une certaine liberté dans le niveau d'opposabilité souhaitée par la collectivité dans une OAP. La commune considère que l'OAP vise à présenter les orientations cadres du projet et son inscription dans son environnement proche mais qu'elle n'a pas à se substituer au plan masse interne du projet.

Appréciation du commissaire enquêteur

Les équipements publics ne me paraissent pas relever du plan masse interne du projet ; il ne me paraît pas contradictoire avec la notion de liberté voulue par le code de l'urbanisme que l'OAP porte une attention particulière à la sécurité des déplacements surtout dans une zone d'habitat.

Question du commissaire enquêteur

De même concernant l'aménagement d'une voie douce piétons/cycles en limite est du site, l'emplacement réservé n°1 au PLU est-il dédié ?

Réponse de la commune

L'emplacement réservé n°1 au PLU est prévu pour élargir la voirie (1027,8 m²), et ce pour aménager une voie douce piétons/cycles plus confortable que celle existante.

Appréciation du commissaire enquêteur

Il m'a été indiqué plus haut dans la réponse à ma première question que les emplacements réservés étaient à supprimer ; tout cela est bien confus.

2.2.4-La qualité paysagère des futurs aménagements et leur faisabilité

Du point de vue paysager et environnemental, l'OAP prévoit la préservation de l'espace paysagé existant au nord-ouest du site et sa mise en valeur, le traitement paysagé de la frange ouest, de l'espace de stationnement au sud-est, et de la frange est du site (nouvelles entrées de ville depuis la RD 101 et la gare de Servon).

Avis de la MRAe

Ces dispositions sont très insuffisantes pour répondre à l'enjeu de qualité paysagère identifié, à la fois dans la perception des « entrées de ville » depuis la RD 101 et la gare de Servon et dans la transition avec les espaces non urbanisés alentours, ainsi qu'en termes de cadre de vie pour les futurs habitants.

L'Ae recommande de définir beaucoup plus précisément les mesures destinées à assurer la qualité paysagère des aménagements autorisés par les modifications du PLU et de montrer l'efficacité attendue de ces mesures, dans la perception réciproque entre les futurs secteurs aménagés et leur environnement.

Réponse de la commune

Une esquisse d'un projet urbain d'ensemble a été réalisée en 2019. C'est sur la base de cette étude de faisabilité opérationnelle que l'OAP a été élaborée. La qualité paysagère visuelle, le long de la RD 101 sera assurée par l'aménagement que réalisera la commune sur les parcelles résiduelles (AV 48,, AR 130, AR 170, AR 172, AR 171, AR 163, AV 60, AV 59, et AV 42) prochainement rétrocédées. La continuité de cette trame paysagère sera assurée au sud par l'aménageur.

Par ailleurs, il est rappelé que des orientations générales en matière d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme sont définies dans le PLU, notamment concernant les limites entre front bâti et espace agricole, les entrées de ville etc...

Questions du commissaire enquêteur :

L'OAP prévoit un traitement paysager de la frange ouest du site (entrée de ville /RD 101), ainsi qu'au niveau de la frange est du site et la frange sud. Concernant ces aménagements d'intérêt général, leur structure physique et végétale et donc le besoin en foncier qui en découle, est-il connu et intégré dans l'esquisse de projet urbain en termes de faisabilité opérationnelle ?

Réponse de la commune :

Comme indiqué dans la réponse à l'autorité environnementale, la qualité paysagère visuelle, le long de la RD 101, sera assurée par l'aménagement sur les parcelles résiduelles (AV 48, AV 45, AR 130, AR 170, AR 171, AR 172, AR 163, AV 60, AV 59, AV 42) qui seront rétrocédées à la commune à terme. la continuité de cette trame paysagère sera assurée au sud et à l'est par l'aménageur.

Appréciation du commissaire enquêteur :

La nécessité de préciser dans l'OAP les grandes lignes des structures végétales à mettre en place à des fins d'insertion paysagère me paraît d'autant plus importante que deux opérateurs interviendront, la commune et l'aménageur. D'autre part, ces structures végétales, au moins pour celle riveraine de la RD 101, pourraient être associées à la réduction à la source des niveaux sonores du trafic routier. Encore faut-il anticiper le besoin foncier associé. L'énumération des parcelles, qui sont sans doute des reliquats suite aux acquisitions foncières pour la RD 101, ne constitue pas à cet égard une réponse satisfaisante. A noter que ce souci de réduire les nuisances sonores pourrait également présider à la définition des structures végétales au sud du site (nuisances sonores ferroviaires).

2.2.5-Structuration de l'espace et mixité fonctionnelle**Question du commissaire enquêteur**

Compte tenu des observations et du ressenti négatif du caractère mixte du secteur découlant des dispositions du PLU approuvé en 2019, ne serait-il pas judicieux d'affirmer dans l'OAP des orientations et principes de structuration de l'espace (trame paysagère sur merlon associée à la voirie interne par exemple) visant à intégrer et individualiser au mieux l'espace dédié aux activités tant en termes d'accès que d'identité visuelle et de prise en compte à la source d'éventuelles nuisances de proximités ?

Réponse de la commune

La collectivité entend les inquiétudes des riverains. La notice de présentation et la réponse apportée à l'autorité environnementale apporte plusieurs éléments de prise en considération des nuisances sonores.

Le projet est pensé pour séparer les activités du reste du quartier avec un accès le plus proche possible du rond-point de la RD 101 (environ 80 m). L'étude acoustique susmentionnée prendra en compte la gestion des nuisances sonores sur la partie est et sud du secteur dédié aux activités économiques.

Appréciation du commissaire enquêteur

La structuration de l'espace pour un projet d'aménagement, et sa faisabilité foncière, sont sans doute les premières préoccupations qui doivent trouver une réponse. Il paraît donc logique que ce soit le premier objectif d'une OAP ou d'une esquisse. Le principe de la commune de séparer les activités du reste du futur quartier répondent à ce souci mais sa préfiguration ne me paraît pas traduite dans l'OAP.

REMARQUE : La lisibilité du dossier soumis à l'enquête

Le dossier m'a paru formellement complet. En revanche, les échelles de présentation des pièces graphiques notamment la présentation de l'OAP et sa légende n'étaient pas adaptées pour une lecture aisée. C'est pourquoi j'ai demandé que ces pièces soient agrandies au format A3 et insérées en l'état dans le dossier d'enquête. D'autre part, la lecture des modifications du rapport de présentation n'était pas aisée du fait de la reproduction de tableaux du rapport d'origine à un format réduit.

3-Compatibilité de la modification n°1 du PLU avec le Scot du Pays de Rennes

La commune de Servon sur Vilaine s'inscrit dans le Pays de Rennes dont le SCoT a été approuvé le 22 octobre 2019. Au regard de ce dernier, le dossier mentionne que :

-l'ouverture à l'urbanisation de 3,7 hectares ne remet pas en cause la compatibilité du PLU, ni avec le potentiel urbanisable de 40 hectares permis par le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT ni avec les 30 hectares dédiés aux nouvelles zones d'activités économiques autorisés sur la commune par Le SCoT ;

l'objectif 12.1.1 du SCoT « Identifier des sites d'accueil d'activités appropriés : accessibles et très lisibles, tout en respectant les logiques économiques et en préservant le paysage » précise que les nouvelles zones d'activités pourront s'implanter dans les tissus urbains existants ou dans les extensions prévues en continuité urbaine (surtout pour les ZA qui répondent à des besoins locaux). Le site de la gare est en continuité urbaine de la zone U de la Goronnière et a pour unique objectif de répondre à des besoins locaux ;

-le projet d'accueil d'activités sur le site de la gare, bien qu'en dehors du périmètre de centralité, maintient la compatibilité du PLU avec le SCoT, puisqu'il répond aux conditions cumulatives suivantes : les activités s'inscrivent en complémentarité avec la centralité, sont déconnectées des flux automobiles visant à capter les habitants d'autres communes, s'inscrivent dans un principe de mixité fonctionnelle et d'animation urbaine, ne favorisent pas l'émergence d'un nouvel ensemble commercial, sont réalisés dans le cadre de projets d'ampleur restreinte et de récurrence exceptionnelle, sont destinés aux besoins de la population communale.

4-Conclusions et avis motivé du commissaire enquêteur sur la Modification n°1 du PLU de Servon sur Vilaine

En conclusion, après avoir constaté que :

-le public a été régulièrement invité à consulter le dossier présentant le projet de modification n°1 du PLU de Servon sur Vilaine, et formuler ses observations,

-la publicité réglementaire de cette enquête par voie de presse a été effectuée selon les prescriptions de l'arrêté municipal ordonnant cette enquête,

-l'affichage de l'avis d'enquête informant le public de cette enquête et de ses modalités a été effectué conformément à la réglementation,

-l'enquête et les permanences se sont déroulées dans un climat serein et dans de bonnes conditions matérielles,

Après avoir examiné et analysé les avis émis par les personnes publiques associées, les observations formulées par le public et les réponses apportées par le porteur du projet, en l'occurrence Mr le Maire de Servon sur Vilaine, et compte tenu de l'analyse thématique développée, **j'émet les conclusions suivantes :**

-l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AUe secteur nord gare permettra à la commune de Servon sur Vilaine de respecter les objectifs du PLH en termes de logements à partir de 2022,

-elle s'inscrit également dans la stratégie de renouvellement urbain du centre bourg en permettant, du fait de la mixité fonctionnelle du secteur affirmée dans le PADD, d'accueillir des activités ne trouvant plus ou pas leur place dans la centralité dédiée aux commerces de proximité ;

-cette mixité fonctionnelle suppose que les activités soient non nuisantes pour l'habitat, comme cela est affirmé dans le PADD ; et dans le règlement modifié ;

-la proximité de la halte ferroviaire constitue une opportunité de développer les mobilités alternatives, et ce d'autant plus du fait de la proximité des zones d'emploi de l'agglomération rennaise et de Vitré.

-ce souci de développer les mobilités alternatives pour la population de Servon sur Vilaine se traduit également dans le projet d'aménagement de stationnements (une centaine de places) au sud du site ouvert à l'urbanisation ;

-la justification de la faisabilité opérationnelle, notamment au niveau de la maîtrise des rejets pluviaux, est à mon sens insuffisante et mérite un approfondissement, ne serait-ce qu'en terme de besoins fonciers (le site est à cet égard contraint) ;

-la vigilance prescrite par le règlement quant à l'isolation phonique des habitations témoigne du souci de prendre en compte les nuisances sonores (qui seront par ailleurs évaluées selon l'engagement de la commune), mais l'OAP est muette en ce qui concerne les mesures de réductions à la source de la gêne due au bruit dans les espaces extérieurs ; cet aspect aurait pu faire l'objet d'une approche de principe commune avec la définition des structures végétales envisageables pour l'insertion du nouveau quartier dans le site ; l'intervention de deux opérateurs pour

ces aménagements paysagers renforce à mon sens l'intérêt de dispositions plus précises définies dans l'OAP ; une telle approche pourrait contribuer à renforcer en outre l'acceptabilité de l'opération ;

-la RD 286 va supporter le trafic lié aux activités (difficile en l'état à apprécier), le trafic lié au secteur d'habitat, et le trafic lié à l'espace de stationnement au sud du site (une centaine de places) dont le succès est prévisible (développement des mobilités alternatives). Sera en outre aménagée une voie douce piéton/cycles pour rallier le centre-bourg. L'OAP se limite à prévoir deux accès distincts pour le secteur d'activité et le secteur d'habitat, et un accès au sud pour les stationnements. C'est bien l'objet d'une OAP d'énoncer des principes directeurs pour une circulation apaisée et sécurisée dans un site relativement contraint du point de vue foncier, en préalable aux études de définition.

Dans ces conditions, j'émet **un avis favorable à la modification n°1 du PLU de Servon sur Vilaine,**

et formule **la recommandation suivante** : approfondir l'OAP pour y intégrer en termes de principes des dispositions opposables aptes à une prise en compte optimale des enjeux relatifs à une cohabitation harmonieuse du secteur d'habitat et du secteur d'activités, et à la qualité de vie des futurs habitants (insertion paysagère, protection phonique, sécurité et fluidité des déplacements).

Fait à Rennes, le 23 Avril 2021



Bernard PRAT, commissaire enquêteur