

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2019-02-30x-00274

Référence de la demande : n°2019-00274-011-001

Dénomination du projet : ZAC MULTISITE DE SAINT GREGOIRE

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 13/02/2019

Lieu des opérations : -Département : Ille et Vilaine -Commune(s) : 35760 - Saint-Grégoire.

Bénéficiaire : BRETEAU Pierre

MOTIVATION ou CONDITIONS

Description du projet

Le projet concerne trois réalisations en sites propres : 1) la construction de 601 logements sur 12,62 hectares en centre-ville de Saint-Grégoire, déjà largement urbanisé (et sans impact décrit sur les espèces protégées) ; 2) la construction de 791 logements sur 42,78 hectares au lieu-dit Le Bout du Monde en secteur agricole bocager ; 3) auquel s'ajoute au Sud en zone en partie humide un projet de franchissement du canal d'Ille-et-Rance (Ille canalisée).

Le secteur du Bout du Monde est situé à 300 m d'une ZNIEFF de type 1 (Bordure du canal d'Ille et Rance à Roulefort), ainsi qu'à une centaine de mètres de deux Milieux Naturels d'Intérêt Ecologique. Le projet représente une forte augmentation de l'urbanisation de la ceinture bocagère agricole située au Nord du périphérique rennais, après une précédente ZAC relativement récente de plusieurs dizaines d'hectares (le Champ Daguet) étendant fortement le bourg de Saint-Grégoire vers l'Est, que prolonge le nouveau projet de lotissement du Bout du Monde, et qui rétrécit fortement la zone non urbanisée, située entre Saint-Grégoire et Betton (commune sur laquelle une forte urbanisation en campagne a été réalisée à Maison Blanche ces dernières années). Le lotissement du Bout du Monde va finir d'urbaniser le secteur situé entre le bourg de Saint-Grégoire et les zones vertes et bleues constituées par la boucle de la vallée de l'Ille canalisée, la nouvelle route et son pont vont totalement couper ces zones vertes et bleues au Sud, qui forment selon le SCOT du Pays de Rennes (figure 29, « fond de vallée et grandes liaisons naturelles à conserver ») « une continuité écologique, aquatique et arboricole (ripisylve) majeure à conserver » (bien que curieusement non retenu dans les corridors écologiques SRCE de Bretagne, alors que l'Ille canalisée permet la jonction fluviale traversant la Bretagne du Nord au Sud via la Vilaine). Outre la perte d'habitats concernant les parcelles agricoles, le projet sur le secteur du Bout du Monde détruira 25 ml de haie bocagère et 1,41 hectares de zones humides (selon la DDTM, minimisé à 1 ha dans l'étude d'impact). Il

entraînera une destruction directe potentielle de Grand capricorne, de batraciens (Triton palmé, Triton lobé, Grenouille agile, Salamandre tachetée) et de reptiles (Lézard des murailles) et de leurs habitats, ainsi que l'habitat de sept Chauves-Souris (dont cinq en impact résiduel : Pipistrelle commune, Sérotine commune, Barbastelle d'Europe, Oreillard, Murin de Daubenton) et de 17 espèces d'oiseaux protégés (sous-estimés), dont le Chardonneret élégant, mais probablement aussi la Tourterelle des bois, le Pipit farlouse, la Linotte mélodieuse et le Verdier d'Europe (vulnérables en France), ainsi que le Faucon crécerelle, le Traquet pâtre et la Fauvette des jardins (quasiment menacées en France). Par contre aucune espèce de plante protégée n'a été trouvée en 2018 (mais un inventaire de 2012 mentionnait une plante rare, *Lathyrus rissolia*, à l'emplacement de la future route côté sud de l'Ille canalisée).

En fait, mise-à-part la perte d'espace alimentaire d'une quarantaine d'hectares sur le secteur du Bout du Monde pour les rapaces notamment (Buse variable, Faucon crécerelle, Chouette Hulotte) qui ne pourront pas s'adapter aux futurs lotissements, et le Traquet pâtre qui disparaîtra avec la suppression des haies basses et ronciers sur la zone lotie, la quasi-totalité des impacts n'est pas attribuable aux lotissements (dont les haies arbustives seront en grande partie conservées), mais au choix de construire une route franchissant l'Ille canalisée, dans un secteur jusqu'à présent très sauvegardé tant du point de vue paysage que biodiversité. Ce projet routier oblige à d'importants remblaiements des zones humides liées à cette vallée, notamment par la nécessité de surélever la route pour franchir l'Ille canalisée afin de ne pas gêner les bateaux de plaisance. L'intérêt public majeur de cette route et sa justification par rapport au lotissement du Bout du Monde décalé vers le Nord (qui peut être desservi facilement à partir des quatre voies prévues desservant la précédente ZAC du Champs Daguet, reliées directement aux activités commerciales du bourg et proches de la seconde ceinture routière rennaise D29) n'est pas clairement démontré. D'ailleurs l'une des variantes du franchissement (n°1) ne desservait pas ce lotissement. Ce projet routier semble résulter d'un choix de la municipalité et de Rennes Métropole de contrarier fortement la circulation du bourg en accentuant les obstacles dressés lors des années passées sur la route départementale structurante D82 qui le traverse en direction de Rennes. La municipalité craint d'ailleurs que cette nouvelle route franchissant l'Ille canalisée ne soit utilisée comme voie de transit Nord-Sud en direction de Rennes.

I - Analyse globale du document

« *Projet de développement urbain multi-sites, N°10 : Dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées* ».

Présentation du document (illustration, rédaction..) :	adaptée	partielle	inadaptée
Résumé technique :	adapté	partiel	absent
Bibliographie	adapté	partielle	inadaptée
Volume du document (adapté, annexes inutiles...)	adapté	partiel	inadapté

Commentaire : le document est clair, bien illustré, ainsi que l'avis de la DDTM (favorable), mais l'absence de résumé technique oblige à lire les 74 pages du document ainsi que les 35 de l'annexe 1 pour bien comprendre le projet, voire la totalité de l'Etude d'impact. Par ailleurs, ce document de demande de dérogation tend à minimiser les impacts du projet en omettant certaines informations pourtant présentes dans le document d'Etude d'impact (par

ex, la carte des zones humides, celle des MNIE), ou en minimisant le statut d'espèces menacées à l'échelon national. La liste des espèces protégées dans le document principal est minimaliste, s'appuyant sur les inventaires non exhaustifs de 2018 (partiellement de 2017) sans toujours tenir compte des inventaires plus poussés remontant à 2012 et 2015 mais ne concernant pas la totalité de l'emprise du projet.

II - Analyse du diagnostic faune-flore-habitats

PERTINENCE DES INVENTAIRES :

1- groupes étudiés	adaptés	partielle	inadaptés
2- périodes d'inventaire	favorables	partielle	inadaptées
3- méthodologie d'inventaire	adaptée	partielle	inadaptée
4- zones d'étude (zone projet + autour du projet)	adaptée	partielle	inadaptée
5- consultation d'experts locaux	oui	partielle	non citée
6- consultation de la bibliographie locale	oui	partielle	non
7- carte des habitats	complète	partielle	non présente
8- carte des habitats d'espèces	complète	partielle	non présente

La méthodologie des inventaires est partiellement adaptée. Pour les oiseaux, observation directe et écoute des chants ; pour les chiroptères analyse ultrasonore en soirée ; pour les autres mammifères recherche d'indices ; pour les amphibiens par observations directe (mais pas d'écoute des chants en soirée apparemment) ; pour les invertébrés par observation directe et semble-t-il capture au filet pour certains.

Ces inventaires ont visiblement été sous-estimés : aucun mammifère protégé n'est cité hormis les chauves-souris (dont les gîtes semblent avoir été sous-inventoriés), bien que les zones entourant l'Ille canalisée soient favorables aux Hérisson et Ecureuil. Il n'y a aucune information sur les mustélidés dont éventuellement la Loutre d'Europe (dont l'aire bretonne est en extension et arrive en limite de ce secteur, étant déjà présente à l'Ouest de Rennes et au Nord du département que rejoint ce corridor fluvial), le chevreuil n'est pas cité. Les périodes d'inventaires des batraciens et reptiles et les méthodes ne sont pas mentionnées, on peut penser que la Vipère aspic et la Couleuvre à collier sont pourtant présentes sur ce secteur du Bout du Monde en plus du Lézard des murailles. L'inventaire des oiseaux est très tardif et limité (juin-juillet 2018), donc après la période optimale de chants, et sans prise en compte des autres saisons pour la grande majorité du site (Nord du canal), la parcelle située au Sud ayant été inventoriée seulement en 2017 (avril-juillet). La demande de dérogation ne porte que sur 17 espèces protégées au niveau national (en ne prenant en compte que le dernier inventaire) mais des espèces sont anormalement oubliées (Héron cendré, Grand cormoran pourtant observés lors d'inventaires précédents) ou probablement présentes (Huppe fasciée, Chouette effraie, Epervier d'Europe, Martin pêcheur, limicoles...). Le document indique également la présence en 2017 dans la zone de l'Ille canalisée des Grimpereau des jardins, Linotte mélodieuse, Pic épeiche, Sittelle torchepot, Verdier d'Europe, et d'autres espèces vraisemblablement présentes en hiver (Bergeronnette grise, Pipit farlouse...), non repris dans la liste des espèces protégées et donc dans la demande de dérogation. Les photos 28 et 29 montrent que la parcelle 26 qui accueillera la route au Sud du canal est occupée par une friche

très riche, milieu très favorable aux Fringilles et notamment au Chardonneret élégant et à la Linotte mélodieuse. Un inventaire exhaustif sur plusieurs années et sur toutes les saisons aurait dû recenser au moins 35 espèces protégées (dont 6 vulnérables et 5 quasi menacées sur la liste rouge au niveau national) et au moins une douzaine d'espèces non protégées. L'impact de la construction de la route et du pont sur la biodiversité aquatique de l'Ille canalisée n'est pas abordé. L'inventaire de la faune sur la parcelle de compensation n'est pas indiqué ce qui ne permet pas de dresser un bilan de la compensation. Enfin l'inventaire des plantes a été beaucoup trop tardif et réalisé en outre sur 2 jours seulement les 15 juin et 24 juillet 2018, ne permettant pas une analyse exhaustive des espèces protégées dont la présence peut ne se révéler pour certaines que seulement au printemps. Le dossier n'évoque pas du tout la biodiversité présente sur le parc paysagé de la parcelle 129 pourtant incluse dans la ZAC, qui comprend de nombreux grands arbres d'essences variées, le document ne parlant que du milieu agricole jugé peu riche (céréaliculture). L'inclusion dans la ZAC laisse craindre une destruction importante voire totale de ces boisements hormis sur ses limites W et E.

EVALUATION DES ENJEUX :

9- Faune vertébrée	adaptée	partielle	inadaptée	non évaluée
10- Faune invertébrée	adaptée	partielle	inadaptée	non évaluée
11- Flore	adaptée	partielle	inadaptée	non évaluée
11 bis- Bryoflore	adaptée	partielle	inadaptée	non évaluée
12- Habitats	adaptée	partielle	inadaptée	non évaluée

Les enjeux identifiés portent sur 7 espèces de chauves-souris, le Grand capricorne, 4 batraciens, le Lézard des murailles et 17 oiseaux protégés dont 4 relevant de la liste rouge nationale des espèces menacées, tandis que la flore est jugée banale. Mais compte tenu notamment de la sous-estimation des inventaires de 2018, l'évaluation des enjeux du projet paraît sous-estimée, en particulier pour les oiseaux dont probablement 11 devraient relever de la liste rouge nationale (cf. supra, Inventaires). La coupure totale du corridor écologique des zones humides par la construction de la route et du pont sur l'Ille canalisée est également sous-estimée dans le projet, notamment pour la faune aquatique (non abordée), hormis pour les chauves-souris (dont l'ampleur des mouvements dans la zone de la future route n'a pas été quantifiée mais probablement très importante). La parcelle concernée par la route au Sud du canal est directement bordée de massifs boisés à l'Est et à l'Ouest, ce qui implique aussi automatiquement des passages de faune terrestre, non pris en compte, avec un risque important de collision.

III - Analyse des impacts

13 description du projet en phase chantier	Bien	partielle	insuffisante
14 description du projet en phase d'exploitation		partielle	
15 Surfaces d'habitats détruits	mentionnées	partiellement mentionnés	non mentionnés
16 Nombre d'individus ou populations d'espèces protégées détruites ou atteintes	Bien évalué	évalué partiellement	non évalué

La description du projet en phase chantier est bien réalisée en ce qui concerne la future route et son pont, moins pour la partie lotissement du Bout du Monde ainsi qu'en phase

d'exploitation. L'analyse des impacts sur les espèces inventoriées est correctement réalisée sur ce secteur du Bout du Monde. Bien que les haies présentes vont être conservées, les espèces d'oiseaux et les chauves-souris vont perdre une grande partie de leurs zones d'alimentation sur la zone du lotissement (plusieurs dizaines d'ha), en particulier les rapaces. Le projet de route et de ses remblais va entraîner la perte directe d'individus de batraciens et reptiles dont une partie seulement pourra être déplacée lors du chantier. La faune tributaire des zones humides ou les utilisant prioritairement va perdre ces zones d'alimentation de manière définitive. Hormis pour quelques espèces d'oiseaux, pour lesquelles le nombre d'individus est indiqué, l'analyse de l'impact sur la faune n'est malheureusement pas chiffrée en terme de nombres d'individus ou de couples, notamment le flux important d'individus de chauves-souris le long de l'Ille canalisée, ce qui compromettra l'analyse future de l'impact réel de la route et de l'efficacité des mesures compensatoires. Par contre le dérangement permanent inévitable liés à l'implantation de 2000 habitants à proximité immédiate de milieux naturels est bien indiqué, s'ajoutant aux destructions d'habitats, mais guère compensable.

Globalement les impacts sont bien à correctement évalués sur les deux lotissements (centre-ville et Bout du Monde) comme faible à modéré, par contre l'impact de la route et du pont sur les zones verte et bleue de l'Ille canalisée et ses zones humides adjacentes est sous-estimé et doit être considéré comme fort.

IV - Analyse des mesures proposées

17 Mesures d'évitement	Adaptées	Partielles	Inadaptées
18 Mesures de réduction	Adaptées	Partielles	Inadaptées
19 Mesures de compensation	Adaptées	Partielles	Inadaptées
20 Suivis	Adaptées	Partielles	Inadaptées
21 Mesures d'accompagnement	Adaptées	Partielles	Inadaptées

L'**évitement** et la **réduction** du projet de lotissements ne semblent pas avoir été appliqués, la commune de Saint-Grégoire exécutant les directives d'augmentation forte de logements imposées par Rennes Métropole. Il n'y a pas de réflexion sur le choix de Rennes Métropole de vouloir à tout prix grossir de 100 000 habitants en dix ans, et sur la consommation inévitable de secteurs agricoles et naturels que cela va imposer au-delà des limites du périphérique. Une gestion plus durable de l'environnement aurait pu se contenter de la forte augmentation de densités en centre-ville de Saint Grégoire (qui s'ajoute à la récente ZAC du Champ Daguet) et épargner ce qui reste du bocage agricole sur le Bout du Monde inclus dans la boucle de l'Ille canalisée qui constitue en ensemble paysager et de biodiversité remarquable, au lieu d'urbaniser jusqu'à la limite des zones verte et bleue, et préserver de ce fait le corridor écologique de ce cours d'eau. Le franchissement de ce dernier pourrait être évité malgré le lotissement du Bout du Monde en choisissant d'autres options de circulation, même si le choix de son emplacement résulte d'une démarche de réduction des impacts sur le milieu naturel par rapport aux autres tracés envisagés, et si le choix technique du pont à poutrelles enrobées paraît le plus judicieux du point de vue environnemental. Le maintien des arbres sénescents dans les haies existant sur le Bout du Monde afin de préserver le Grand capricorne peut paraître optimiste car probablement incompatible avec les contraintes de sécurité en lotissements, sauf mesures appropriées. De même, le maintien d'une bande herbacée de 2 m au pied des haies arbustives maintenues paraît minimaliste, il faudrait au

moins le double, sans toutefois que cela compense pour plusieurs espèces la perte totale de plusieurs dizaines d'ha urbanisés (constructions, voiries, parkings). La création d'un parc linéaire au centre du lotissement est mal décrite, sa surface n'est pas indiquée. L'effort de réduction de l'éclairage notamment au niveau du futur pont est louable, mais l'ensemble du lotissement de 2000 habitants va forcément alourdir le bilan actuel de cette nuisance. La prédation par les chats dans le lotissement est évoquée mais impossible à réduire ou à compenser. La mortalité par collision sur la nouvelle route sera réduite par limitation de la vitesse mais pas totalement évitée ni compensée.

Les Mesures de **compensation** portent sur la création d'une zone d'habitats favorables sur 1,71 ha au nord du canal d'Ille-et-Rance (parcelle 69), comportant la création de 2 mares et d'une prairie humide par décaissement, ainsi que des milieux terrestres (ronciers, saules), des plantations diversifiées le long des voiries, et la pose (non quantifiée) de nichoirs à Chiroptères et Oiseaux et d'hôtels à insectes. Ces nichoirs ne semblent toutefois pas à la hauteur des pertes d'habitats générés par le projet et l'idée d'en installer pour les chauves-souris sous le pont peut être contre-productif en augmentant les risques de collisions routière.

La forme et la superficie de zone humide recréée sur la parcelle de compensation 69 semblent contradictoires entre les figures de l'étude d'impact et du dossier de demande de dérogation, ce dernier indiquant 1,7 ha alors qu'il s'agit selon la DDTM de la superficie totale de la parcelle incluant environ 40% de milieux terrestres. Cette ambiguïté s'ajoute à celle de la superficie de zones humides détruites (1 ha dans le dossier, 1,41 ha pour la DDTM). Quoiqu'il en soit les rapports de compensation entre perte et gain de zones humides sont très insuffisants (en général il faut une superficie au moins double), et la perte de territoires d'alimentation ou de nidification pour l'avifaune terrestre sur les 42 ha du projet ne peuvent être compensés par environ 0,7 ha de milieux terrestres sur la parcelle de compensation. Pour les rapaces la compensation ne prends ainsi en compte que la perte d'arbres due à la route et assimilés à des perchoirs de repos, sans prendre en compte la perte des zones d'alimentation ! La superficie de cette parcelle de compensation paraît donc beaucoup trop faible. En outre, cette parcelle est déjà occupée par une prairie naturelle, il ne s'agit pas pour le milieu terrestre d'une création à partir de zéro (par exemple à partir d'une zone non naturelle à biodiversité nulle). L'absence d'inventaire de la faune ne permet pas de calculer quelle est la plus-value en terme de biodiversité. Le fait que la parcelle appartiendrait à la commune n'est pas un gage de pérennité sur un minimum de 30 ans (voire plus puisque la compensation doit durer autant que la destruction d'habitats que le projet génère). De même il conviendrait d'avoir un gestionnaire autre que les services municipaux qui serait garant d'une gestion durable (convention à long terme à fournir avant le début du projet, transfert de propriété).

Le projet de route et du pont va totalement couper la continuité écologique des prairies humides qui forment un corridor de part et d'autre de l'Ille canalisée, à un endroit où ce corridor se resserre fortement en se limitant aux 3 parcelles qui vont être en tout ou partie remblayées, tandis que la parcelle de compensation n'est pas incluse dans ce corridor de prairies humides sauf sur une toute petite partie à l'opposé du projet, et se situe en amont de la route envisagée. Si elle compense partiellement en superficie les zones humides détruites, elle n'annule aucunement la rupture de continuité écologique des zones humides bordant l'Ille canalisée et leur fonctionnalité. C'est d'autant plus important que le périphérique Nord de

Rennes et la voie ferrée Paris-Bretagne orientées en parallèle Est-Ouest constituent sur ces communes de Saint Grégoire et Betton des obstacles difficilement franchissables pour la faune.

Les mesures **d'accompagnement et de suivi** sont partiellement adaptées, avec l'exclusion des pesticides et herbicides dans l'entretien des haies (qui est toutefois déjà une obligation réglementaire pour les municipalités), un suivi du maintien de la source, du passage de faune sous la route et du fossé sous le pont, et un suivi de l'évolution de la biodiversité sur la parcelle 69 de compensation pendant 10 ans (années +1, +2, +3, +5, +10), qui devrait être prolongé compte tenu du délai de réalisation total de la ZAC. Les indicateurs proposés sont satisfaisants, sauf pour l'avifaune où il conviendra d'ajouter des inventaires printaniers à ceux estivaux seulement envisagés.

Par contre rien n'est prévu concernant le suivi du franchissement de la route et du pont par la faune et notamment le suivi de la mortalité par collision (oiseaux, mammifères).

V – Conditions de dérogation

22 La dérogation ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition **vrai** faux

AVIS PROPOSÉ

La très grande différence de situation entre les trois secteurs du projet multi-sites nécessite un avis séparé pour chacun.

1) Centre-ville de Saint Grégoire (601 logements)

Compte tenu du faible impact supposé sur ce secteur, dans un contexte déjà largement urbanisé, et des mesures proposées, est émis l'avis suivant :

Favorable sans réserve.

2) Le Bout du Monde (791 logements)

Compte tenu de l'impact résiduel modéré à faible sur ce secteur et des mesures proposées, mais aussi d'une compensation insuffisante, est émis l'avis suivant :

Favorable sous conditions

-diminuer si possible la surface artificialisée, en n'étendant pas le lotissement jusqu'à la limite des zones verte et bleue dans la boucle de l'Ille canalisée, quitte à diminuer le nombre de logements.

-étendre les bandes herbeuses naturelles (pas de pelouse rase tondu régulièrement) sur au moins 4 m de long des haies préservées et confortées.

-prévoir dans le cahier des charges de la ZAC les mesures spécifiques favorables à la biodiversité applicables à la parcelle (clôtures perméables à la biodiversité, toits végétalisés,

plantations, pose de nichoirs) et notamment le maintien des arbres sénescents en prévoyant des protections éventuelles des habitants contre les risques de chutes des arbres ou de branches (mis en défens).

-mieux définir la conception, la surface, la composition végétale et la fonctionnalité biologique du parc central de la ZAC.

-maintenir les boisements de la parcelle 129.

-quantifier et localiser les nichoirs pour oiseaux et chauves-souris.

-prendre mieux en compte dans la compensation la perte d'habitat d'alimentation de l'avifaune, notamment des rapaces, représentée par toutes les surfaces artificialisées.

-établir un bilan de perte et de gain (plus-value nette) en nombre de couples ou d'individus de faune sur la parcelle de compensation en tenant compte de son occupation actuelle et des pertes de fonctionnalité observées sur la ZAC, ainsi qu'en termes d'habitats, et prévoir une surface en conséquence, supérieure à celle proposée.

-prévoir un suivi de la biodiversité au printemps et en été (pas seulement en été) et porter la période prévue de 10 ans à une durée de 15 ans (soit 6 années), ainsi que des flux de vols de chauves-souris en alimentation sur la ZAC.

-le maître d'ouvrage devra faire valider par la DTTM 35 les indicateurs et le protocole définitif du suivi environnemental décrit, et transmettra le planning définitif des travaux avec les différents intervenants.

-conférer par un acte notarié à un gestionnaire compétent en gestion naturelle de l'environnement la zone de compensation hors ZAC pour une durée minimale de 30 ans, voire un transfert de propriété.

3) La route et le franchissement de l'Ille canalisée

Compte tenu de l'impact sous-estimé sur ce secteur et des mesures proposées, mais aussi d'une compensation insuffisante, est émis l'avis suivant : Défavorable

-compte tenu des 4 liaisons routières prévues dès la conception de la première ZAC du Champ Daguet, sur lesquelles vont se greffer les axes de circulation au sein des îlots du lotissement du Bout du Monde qui la jouxte, orientées vers les centres d'activités de la commune et proches au Nord de la seconde ceinture routière rennaise D29 elle-même connectée au périphérique rennais, l'intérêt public majeur de ce franchissement de l'Ille canalisée ne paraît pas justifié pour 2000 habitants, compte tenu de l'impact important sur la zone verte et bleue constituée par l'Ille et ses zones humides adjacentes, que le SCOT du Pays de Rennes demande de préserver. Ce projet semble en partie justifié par les difficultés de circulation automobile organisée volontairement sur la route départementale structurante D82 qui traverse le bourg en direction de Rennes. Or cette justification paraît contradictoire avec la volonté de la municipalité d'empêcher que ce franchissement de l'Ille ne soit utilisé comme voie de transit de détournement.

-La coupure totale de ce corridor écologique ne paraît pas compensable par les mesures proposées, la hauteur du pont nécessitant des remblais élevés et sur une longueur importante de part et d'autre du cours de l'Ille canalisée, qui génère la grande majorité des impacts écologiques de cette ZAC multi-sites sur les espèces protégées.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Nom et prénom du délégataire : Michel Métais

Avis : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 3 septembre 2019

Signature :

