

**Collectif Contre le bruit et la pollution**

**Cadre de vie et bien être**

Liffré le 12 Janvier 2026

**Mme la commissaire enquêtrice**

**Madame Annick LIVERNEAUX**

**Objet : Enquête publique relative à la modification no3 du PLU de Liffré**

**Madame,**

Nous vous prions de trouver ci-joint nos remarques et questions concernant la modification no 3 du PLU de Liffré

**Il est dit :**

*CONSEIL COMMUNAUTAIRE de Liffré Cormier Communauté Réunion du 1er juillet 2025*

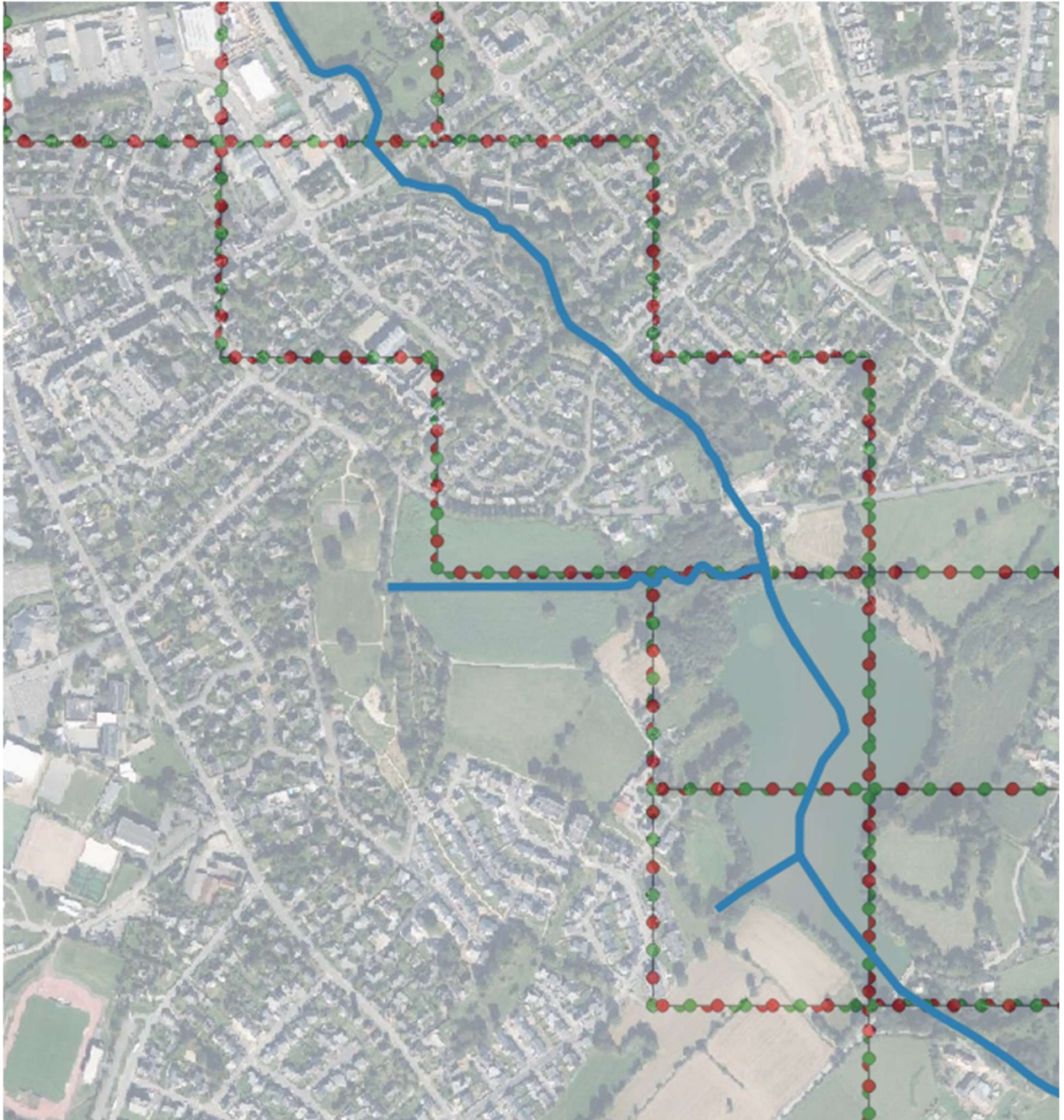
*« Considérant le contenu de l’Orientation d’Aménagement et de Programmation (OAP) dudit secteur, visant à mettre en avant les éléments forts du site, à limiter l’impact de la future urbanisation et à intégrer des prescriptions afin d’assurer la préservation et le renforcement des continuités écologiques du site (classement des arbres et des haies à enjeux écologiques forts pour la biodiversité, renforcement des continuités bocagères, réduction de la pollution lumineuse, développement des mobilités douces... ), »*

Nous ne comprenons pas que l'étude ne prenne pas en compte la localisation **des zones où il y a de fortes probabilités d'observer des débordements par remontée de nappe.**

Comment sur ce sujet, une étude environnementale ait pu être écartée ?

Pourquoi le Groupe Merlin ne prévient pas les futurs habitants de ce risque ?

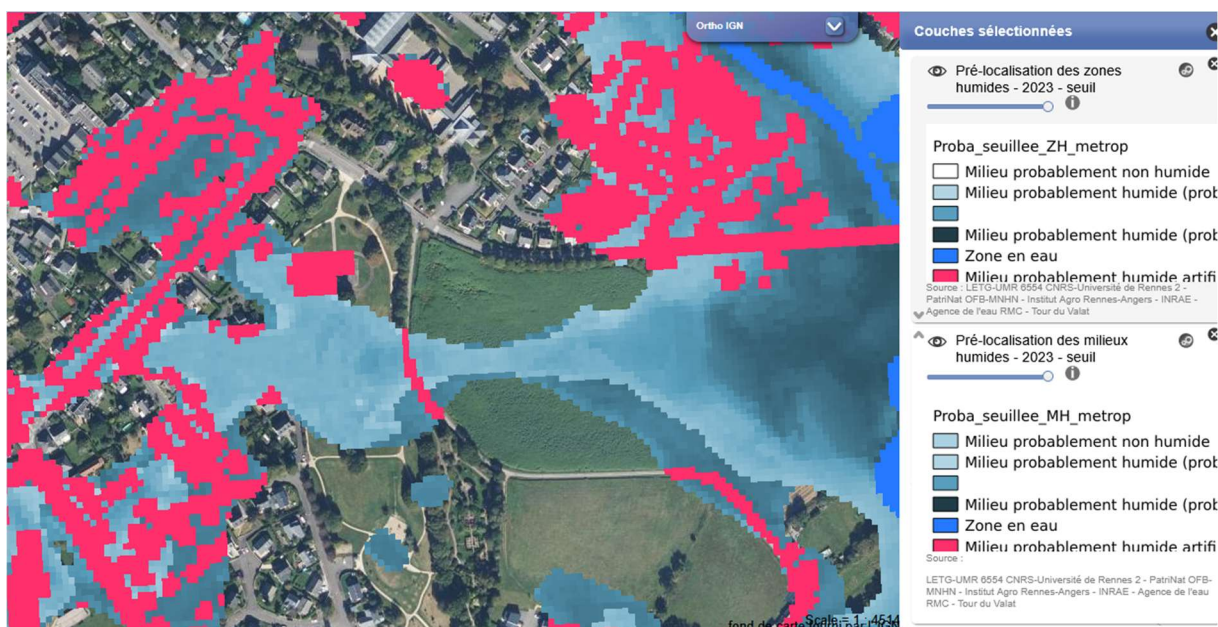
Pouvez-vous apporter des précisions sur ces points ?



source Géorisques : <https://www.georisques.gouv.fr/donnees/bases-de-donnees/inondations-par-remontee-de-nappes> .

Page 46 il est dit :

« La préservation du cours d'eau. Cette préservation passe par la mise à distance des habitations vis-à-vis de celui-ci. Cette mise à distance sera de 5m. Il sera possible d'envisager son franchissement par des infrastructures, à condition que cela soit le moins impactant possible d'un point de vue hydraulique et environnemental. »



Source <https://sig.reseau-zones-humides.org/>

Le site d'informations géographiques, [sig.reseau-zones-humides.org](https://sig.reseau-zones-humides.org/) met en évidence que le ruisseau s'écoulant du Parc Leo Lagrange est contributeur au maintien de zones humides sur une largeur de plus de 40 mètres (cf. capture écran ci-dessus).

Cette mesure des 5 mètres semble dérisoire lorsque des scientifiques constatent que cette zone humide s'étendrait au minima sur 40 m. Inférieur à cette distance, la préservation du cours d'eau n'est pas assurée.

Pouvez-vous nous apporter des précisions sur la décision de conserver une bande de 5 mètres pour préserver le cours d'eau lorsque l'on observe le résultat d'études scientifiques ?

Page 39 il est dit :

*« La connexion du secteur de Penloup nord à l'avenue Léon Bourgeois permettra de rejoindre en 5 minutes l'accès à l'A84. Cet accès favorisera également le désenclavement et la desserte inter quartier en créant un maillage routier entre l'avenue Léon Bourgeois et l'avenue de l'Europe. »*

Les Liffréens habitant les quartiers bordant l'avenue de l'Europe, Avenue Marguerite Yourcenar, rue de Rennes se verront une fois de plus pénalisés dans leur vie au quotidien. Si certains savaient en achetant leur résidence qu'ils habiteraient en bordure d'une rocade, d'autres ne le savaient pas (quartiers les plus anciens de Liffré et particulièrement l'avenue Léon Bourgeois, même ceux en bordure de l'avenue de l'Europe, Marguerite Yourcenar ou rue de Rennes). Le haut de l'avenue Léon Bourgeois, l'intersection avec les canadais et Canadais/ Bergerie/ rue de Fougères ne sont pas des zones sécurisées pour absorber toutes les voitures qui seront amenées à passer par là. Les zones piétons et pistes cyclables séparées sont indispensables dans ces zones étant donné le flux attendu.

Sur l'avenue Mitterrand quelles seront les directions des panneaux directionnels routiers pour Fougères et pour Rennes ? (aujourd'hui tout est dirigé vers l'avenue Marguerite Yourcenar puis sortie 26).

**Est-il prévu une direction vers la sortie 27 via l'avenue Léon Bourgeois qui transite via l'avenue de l'Europe ?**

Le projet est construit sur un réseau routier exclusivement et contient des approximations sur les mobilités actives. (A 84 à 5 minutes... et 1 place de parking pour 2,5 logements, seulement 68 places vélo pour 218 logements).

Les schémas de principes d'aménagement ne sont pas clairs. Page 61 le graphique ne correspond pas à la page 47 où il est écrit « il a été décidé de fermer partiellement le chemin de Penloup à la circulation motorisée ». Il faut des propositions claires qui permettent de respecter les différentes préconisations de sécurité des piétons, PMR, vulnérables et cyclistes émises par le CEREMA notamment et définies par la loi LOM.

Aussi, aucune mention n'est faite aux mobilités interurbaines des habitants de ce quartier, les rendant complètement dépendants au mode de transport individuel motorisé. Le schéma de transports collectifs est de la responsabilité des EPCI (ici LCC) et le manque de clarté du fonctionnement (ville/ communauté de communes /

région) ne permet pas aux collectifs d'usagers de pouvoir se faire entendre sur la question des mobilités.

La plupart des élus dans les villes essaient d'éviter le passage de véhicules dans les villes, (exemple Ernée en Mayenne) et c'était ce qu'avaient réalisé les élus de Liffré avant la construction de l'A 84. Nous regrettons que la ville n'ait pas anticipé l'urbanisation de la ville afin d'éviter le passage important de voitures, camions et motos dans les quartiers résidentiels de Liffré.

## Pollution et Bruit

Nous constatons **une absence de données sur le nombre de véhicules** circulant aujourd'hui sur les différents axes concernés par ce contournement de Liffré (liaison sortie 26 – sortie 27 de l'autoroute) et des chiffres permettant de comparer l'augmentation du nombre de véhicules sur ces axes.

Les citoyens souhaitent connaître le nombre de véhicules passant à proximité de leur lieu de vie (comptage hors des périodes de vacances scolaires) ainsi qu'une étude statistique sur l'évolution depuis la décision de vouloir faire de Liffré une ville de 10 000 habitants. L'absence de ces données ne permet pas de se forger une opinion précise sur le cadre de vie d'une ville et de son bien-être.

Nous considérons que les élèves font les frais de cet aménagement urbain et qu'ils sont aux premières loges de la pollution émise par les véhicules. Nous rappelons que la pollution aux particules fines tue 40 000 personnes par an et que les jeunes générations sont exposées à ces émanations de particules fines car la rocade de Liffré passe à proximité du Lycée et demain, si la jonction Léon Bourgeois – Av de l'Europe est réalisée, à proximité d'écoles primaires.

Il est à noter l'absence de pistes cyclables pour rejoindre l'est de Liffré par la rue Léon Bourgeois. Le seul moyen de déplacement évoqué est la voiture individuelle. Il n'est prévu que peu de mesures pour développer les mobilités douces lors de cet aménagement si ce n'est le partage de couloir vélo, piéton, poussettes et fauteuils roulants.

Nous constatons également l'absence de transport en commun desservant ces quartiers.

Il est dit :

CONSEIL COMMUNAUTAIRE de Liffré Cormier Communauté Réunion du 1er juillet 2025

*« Considérant que la future connexion viaire Nord Sud du projet permettra de rejoindre l'A84 via l'Avenue Léon Bourgeois ; que cet accès favorisera également le désenclavement et la desserte inter quartier en créant un maillage routier entre l'Avenue Léon Bourgeois et l'Avenue de l'Europe ; qu'il contribuera enfin à contourner le centre-ville et permettra donc un apaisement de celui-ci, »*

**Heureux d'apprendre qu'il existe des quartiers qui n'ont pas lieu d'être apaisés. En d'autres termes existe-t-il des citoyens et des sous-citoyens ?**

**Y a-t-il les habitants du centre-ville devant vivre sans bruit et pollution et d'autres habitants vivant en périphérie, vivre au rythme des voitures, motos, camions de 40 tonnes, tracteurs...).**

**Le choix de vivre dans ces quartiers était la recherche de tranquillité. Ils apprendront que leur lieu de vie est traversé par une rocade inter-quartier. Même si la limitation de vitesse est de 30 km/h, encore faut-il qu'elle soit respectée, ce qui n'est pas le cas et aucune mesure ne semble être prise pour faire respecter cette nouvelle réglementation. Il serait regrettable que nos élus s'émeuvent du non-respect du droit international alors qu'ils ne réussissent pas à faire appliquer leur propre décret.**

Non les habitants n'ont pas obligatoirement choisi leur lieu d'habitation ni l'endroit où ils pourraient vivre tranquillement. Les exemples sont nombreux et il suffit de rencontrer ces habitants qui vivent à proximité de ces axes devenus non pas des avenues mais des boulevards traversant des lotissements.

Nous pouvons également constater que le calibrage de ces chaussées et la structure de celles-ci ne sont pas conçus pour accepter le passage intensif de 35 tonnes (affleurant affaissés).

Les habitants de Liffré n'ont pas été sollicités et ils n'ont pas eu l'occasion de s'exprimer lorsque le SCOTT a pris ses décisions d'urbanisation.

Que l'on impose une urbanisation cela est compréhensible. Que l'on, augmente la population de 1500 habitants par mandat électoral, ceci est préjudiciable au bien être des habitants (bruits des travaux – pollution que les enfants subissent de la maternelle au lycée car les axes principaux sont à proximité de ces établissements – circulation intensifiée sur quelques axes ...).

La ville pouvait être pensée autrement en termes d'aménagement et le PLU pouvait être remanié en ce sens évitant le passage, par le centre-ville et les lotissements récemment construit ou en construction, de camions transportant des terres inertes en provenance de Rennes Métropoles et à destination de la carrière de la Bouëxière ((Rue de Rennes – Avenue du Général De Gaulle, Avenue de l'Europe).

La création d'une cité dortoir à Liffré engendre des bouchons sur les axes principaux de la ville et sur l'autoroute A84 aux heures du travail, alors qu'il était préférable de faire une offre de logement à proximité des lieux de travail, et à des coûts raisonnables.

## Impact sur l'environnement

Nous considérons que les études scientifiques menées par Patrinat ('expertise et de gestion des connaissances pour ses quatre tutelles, le Muséum national d'Histoire naturelle, l'Office français de la biodiversité, le Centre national de la recherche scientifique et l'Institut de recherche pour le développement)

Nous considérons que l'aménagement de Penloup 2 est source de pollutions sur le milieu en proximité classée en ZNIEFF : Impact sur la faune et l'avifaune (bruit – lumières ...), la proximité de milieux humides et aquatiques avec pollution en hydrocarbure (parkings végétalisés, écoulement des eaux pluviales à proximité d'une zone protégée...)

Le choix d'une densification de la construction aura également un impact sur la faune volante (hauteur des bâtiments)

La construction d'habitats collectifs et individuels à proximité de l'étang du moulin(de Liffré) et du cours d'eau pourra avoir un effet néfaste sur la vie de ces habitants par la prolifération de moustiques (réchauffement climatique).

### **Qu'est-il prévu afin d'éviter une pollution du milieu naturel ?**

Également un impact sur le ruisseau qui traverse Penloup 2 :

risque de pollution lié à la proximité des habitations (hydrocarbure, huile sur les parkings ...)

## **Traitement des eaux par la station d'épuration**

**Le souhait de la commune de développer une activité économique en parallèle d'une augmentation des résidences, ceci afin d'éviter d'assimiler Liffré à une cité dortoir, ne va-t-elle pas engendrer dans les années à venir, une saturation de la station d'épuration pour le traitement des eaux usées ?**

**Ce choix dépendra bien évidemment du type de PME, PMI PTI que souhaite voir s'implanter la commune de Liffré.**

**D'après le mémoire réalisé par le cabinet Bourgois – groupe Merlin, la station semble être en saturation en pointe (hydraulique seulement) et atteint un taux de saturation en pointe de 113% (page 113)**

**Quelles sont les risques de pollution ?**

**Les coûts des travaux associés que le contribuable devra s'acquitter pour permettre à la STEP de fonctionner normalement et sans risque environnemental ?**

## Incidence sur la modification de l'environnement

**Il est dit page 72**

*« 6.2 ha seront classés en 1AUa permettant de développer un projet urbain avec une densité approchant 35 logements/ha »*

**Le PLU de 2017, modifié en 2023, prévoyait 30 log/ha à Penloup 2. Maintenant, la densification des logements est augmentée à 35 log/ha. Nous pensons que le seul but de construire des lotissements est d'obéir aux décisions prises par le SCOTT. On entasse alors les gens sans prendre en compte leur intimité lié principalement au relief du terrain ; des vis-à-vis seront nombreux.**

**Le préfet remarque qu'il aimerait des précisions sur les évolutions démographiques. Qu'en est-il exactement ?**

## Conclusion

Nous ne comprenons pas que l'entreprise OCDL LOCOSA ait mené si peu d'investigations sur les questions environnementales du site et que ses investigations ne sont pas entièrement portées à connaissance du public.

Nous ne comprenons pas l'absence d'étude environnementale sur ce projet, d'autant plus que le projet « construire un lotissement » est à proximité d'une zone naturelle et déborde sur des zones protégées.

.

Nous ne comprenons pas que l'entreprise OCDL LOCOSA, filiale du groupe GIBOIRE soit Juge et partie pour cette construction de lotissement puisque c'est elle même qui donne un avis environnemental sur le site de Penloup.

Nous demandons une évaluation environnementale pour la présente modification du PLU.

Nous demandons que la zone inscrite au PLU avant modification reste en zone naturelle pour des raisons environnementales (trop près de la zone humide, de l'étang du moulin (Liffré) afin d'éviter un impact important sur la flore/faune/ ...

Nous sommes favorables à ce que le chemin reste en l'état ou soit aménagé pour les liaisons douces. Cette liaison vers l'école Jacques Prévert permettra aux enfants de se déplacer en toute tranquillité.

Nous ne voyons pas d'inconvénient à ce que les parcelles 0177 et 0176 passent en zone 1Aua.

Nous souhaitons la construction d'une véritable rocade en dehors des lieux d'habitation de la ville de Liffré. Celle-ci pourrait trouver place plus au sud de la ville en passant par le lieu-dit la reposée et rejoindre ainsi l'A 84.