Dossier d’examen au cas par cas

ANNEXES

Rennes (35000) – Février 2026

RENNES

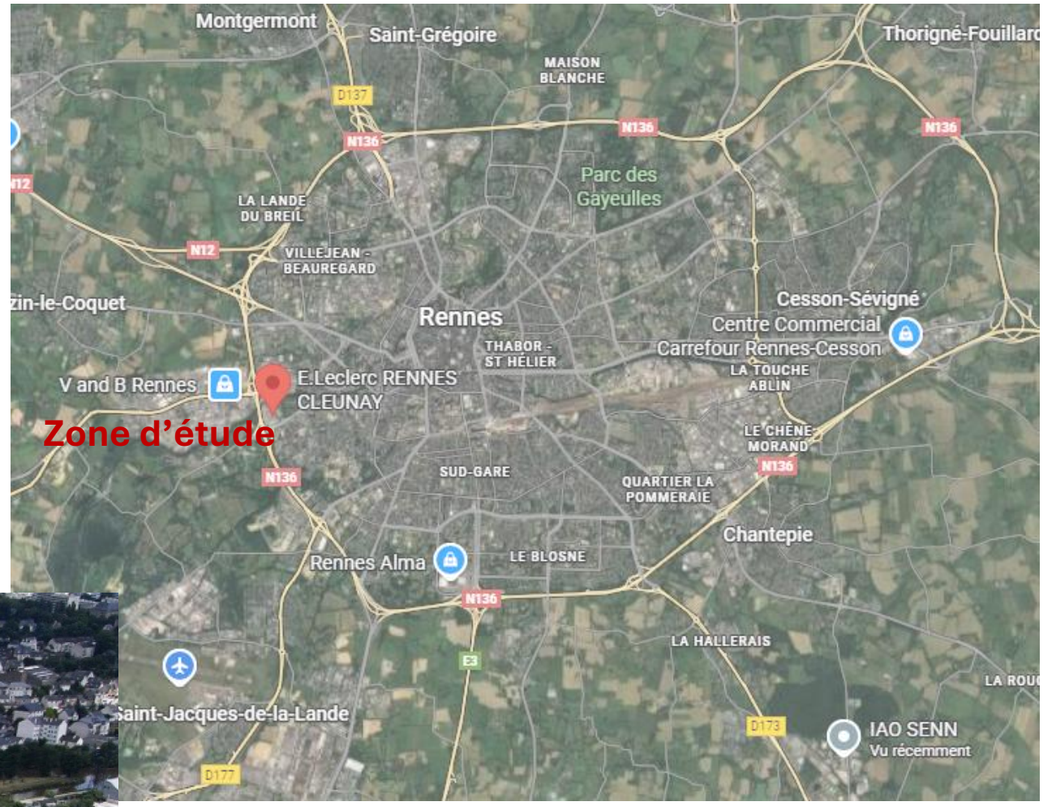
Extension du centre commercial de Cleunay

iao senn

Annexes obligatoires

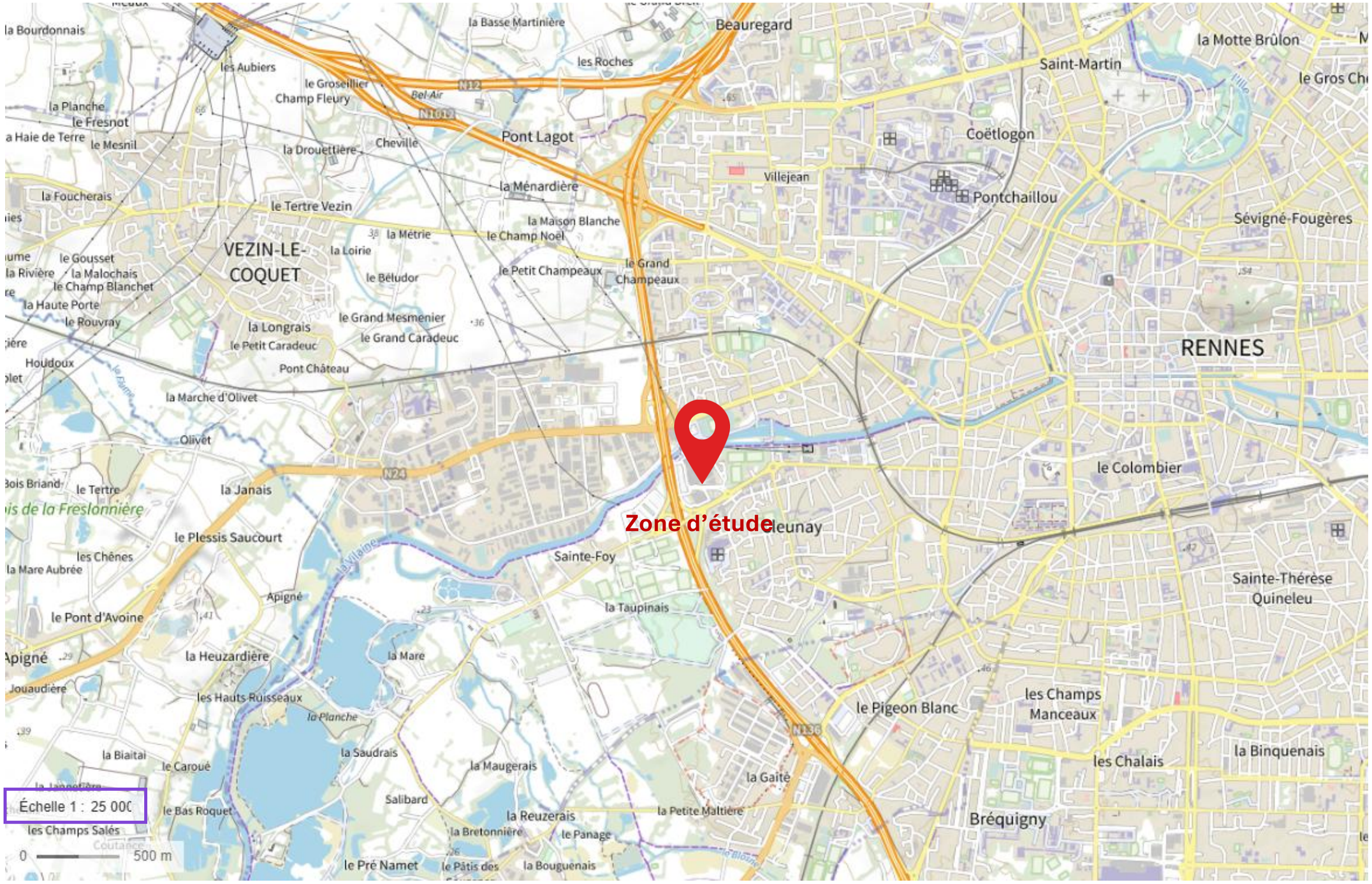
Annexe obligatoire - Plan de situation





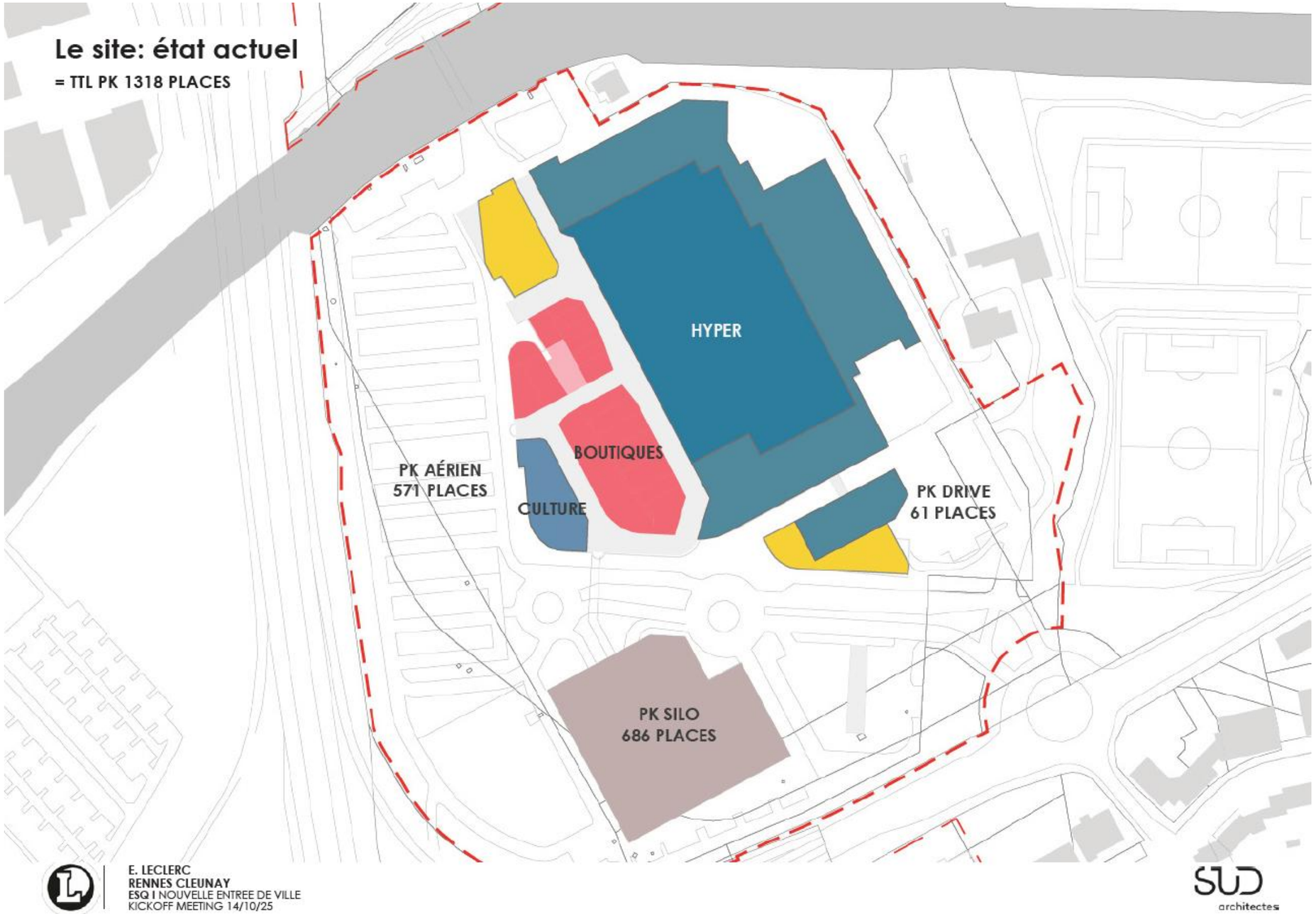
Localisation et vue aérienne de la zone d'étude, géoportail

Annexe obligatoire - Plan de situation



Plan de situation au 1/25000, géoportail

Annexe obligatoire - Plan de situation – l'état actuel



Organisation actuelle du site d'étude, sud architecte, 2025

Annexe obligatoire - Photographies de la zone d’étude et des abords









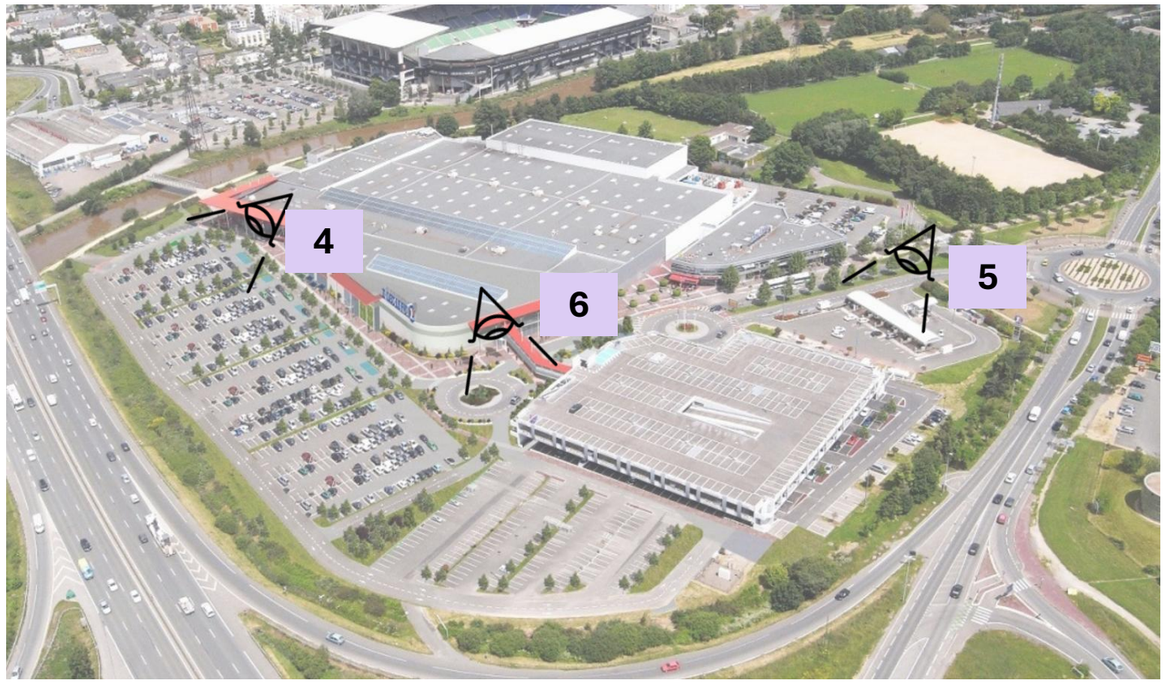
Localisation des prises de vue et photographies de la zone d’étude

Annexe obligatoire - Photographies de la zone d’étude et des abords









Localisation des prises de vue et photographies de la zone d’étude

Annexe obligatoire - Photographies de la zone d’étude et des abords





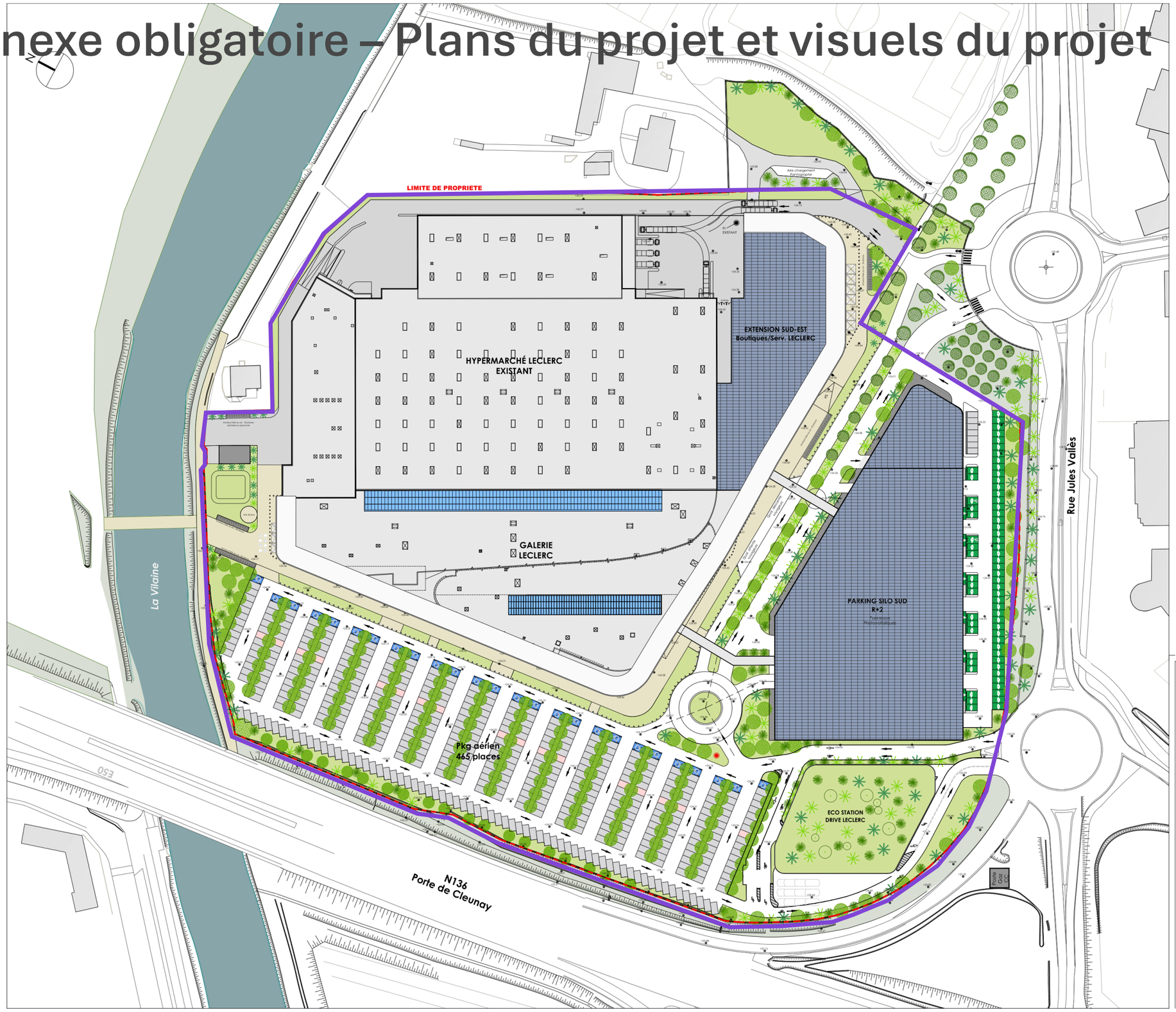






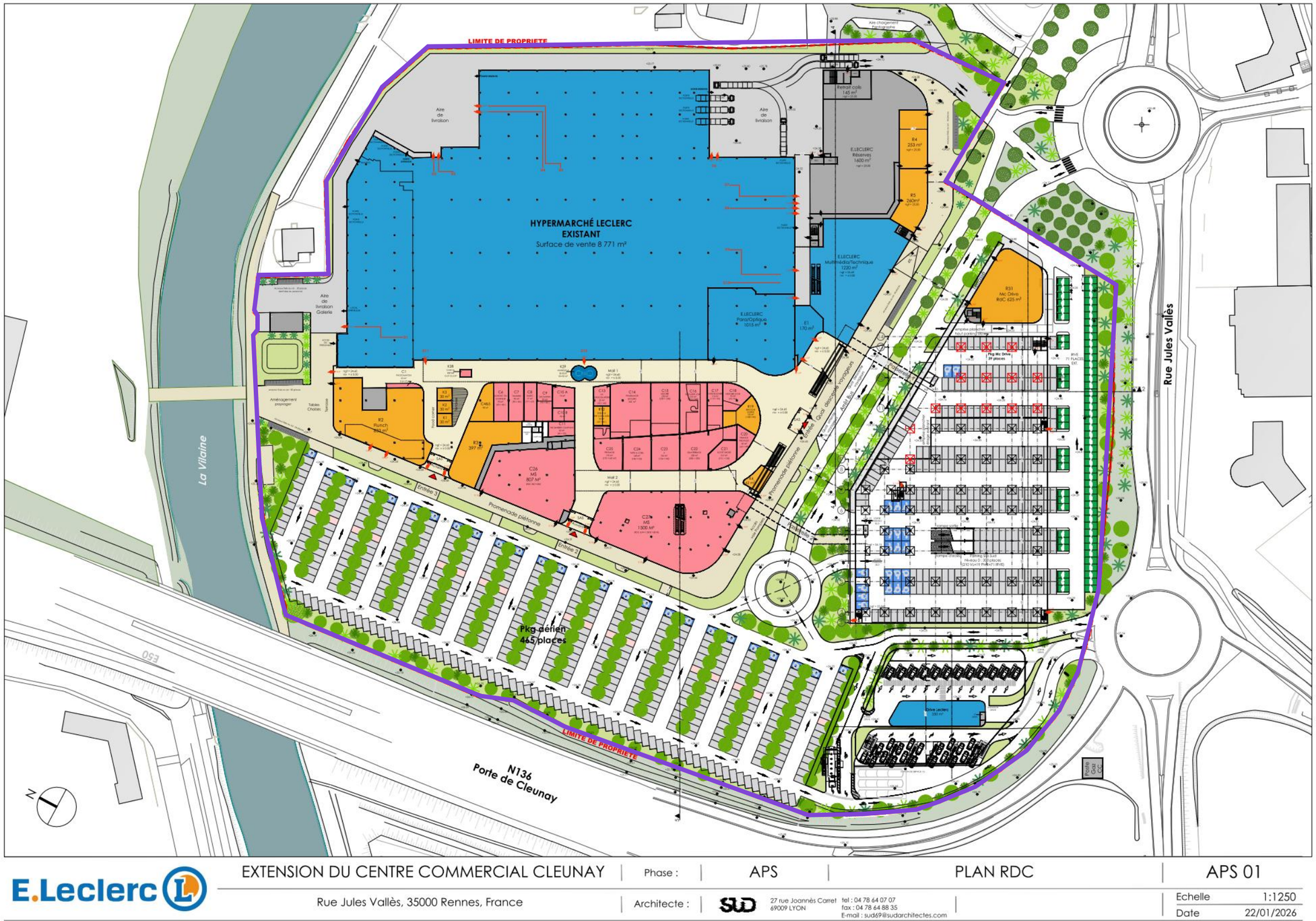
Localisation des prises de vue et photographies de la zone d’étude

Annexe obligatoire – Plans du projet et visuels du projet



Plan de masse du projet d'extension du centre commercial Cleunay, SUD Architectes, 2026

Annexe obligatoire – Plans du projet et visuels du projet



Plan du rez-de-chaussée du projet d'extension du centre commercial Cleunay, SUD Architectes, 2026

Annexe obligatoire – Plans du projet et visuels du projet



Plan du niveau R+1 du projet d'extension du centre commercial Cleunay, SUD Architectes, 2026

Annexe obligatoire – Plans du projet et visuels du projet







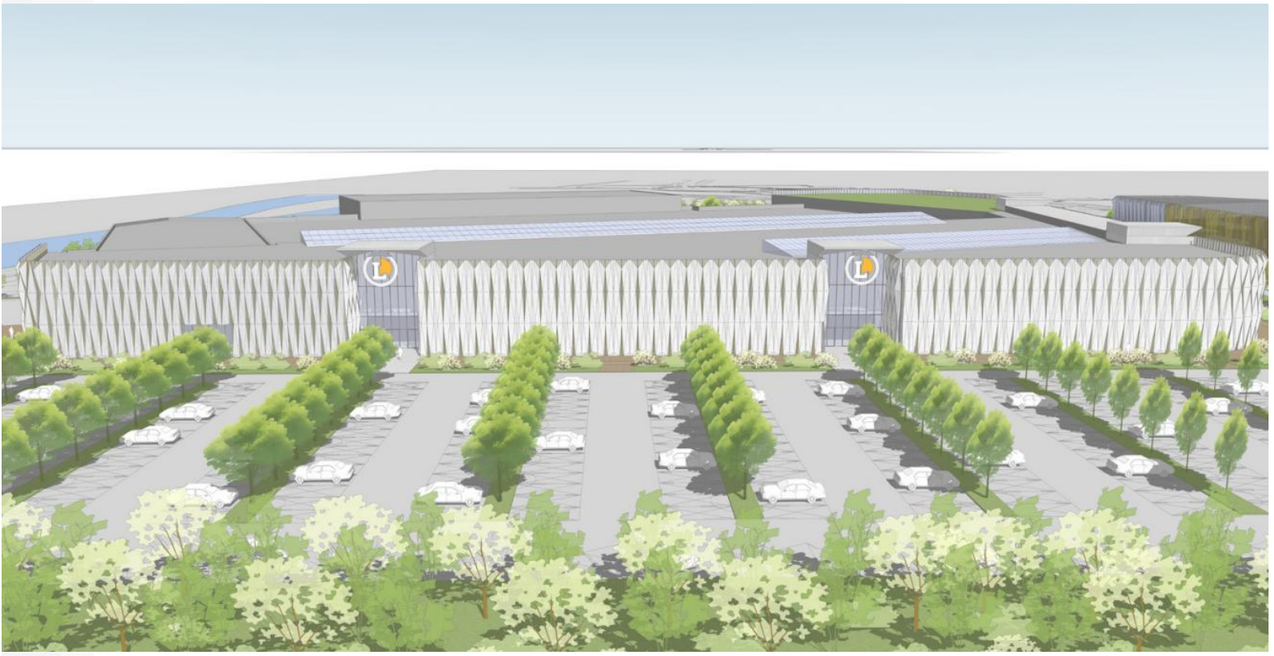


Visuels du projet présentant les intentions paysagères et l’harmonisation des bâtiments existants et futurs, réalisés par SUD Architectes, 2025

Annexe obligatoire – Plans du projet et visuels du projet



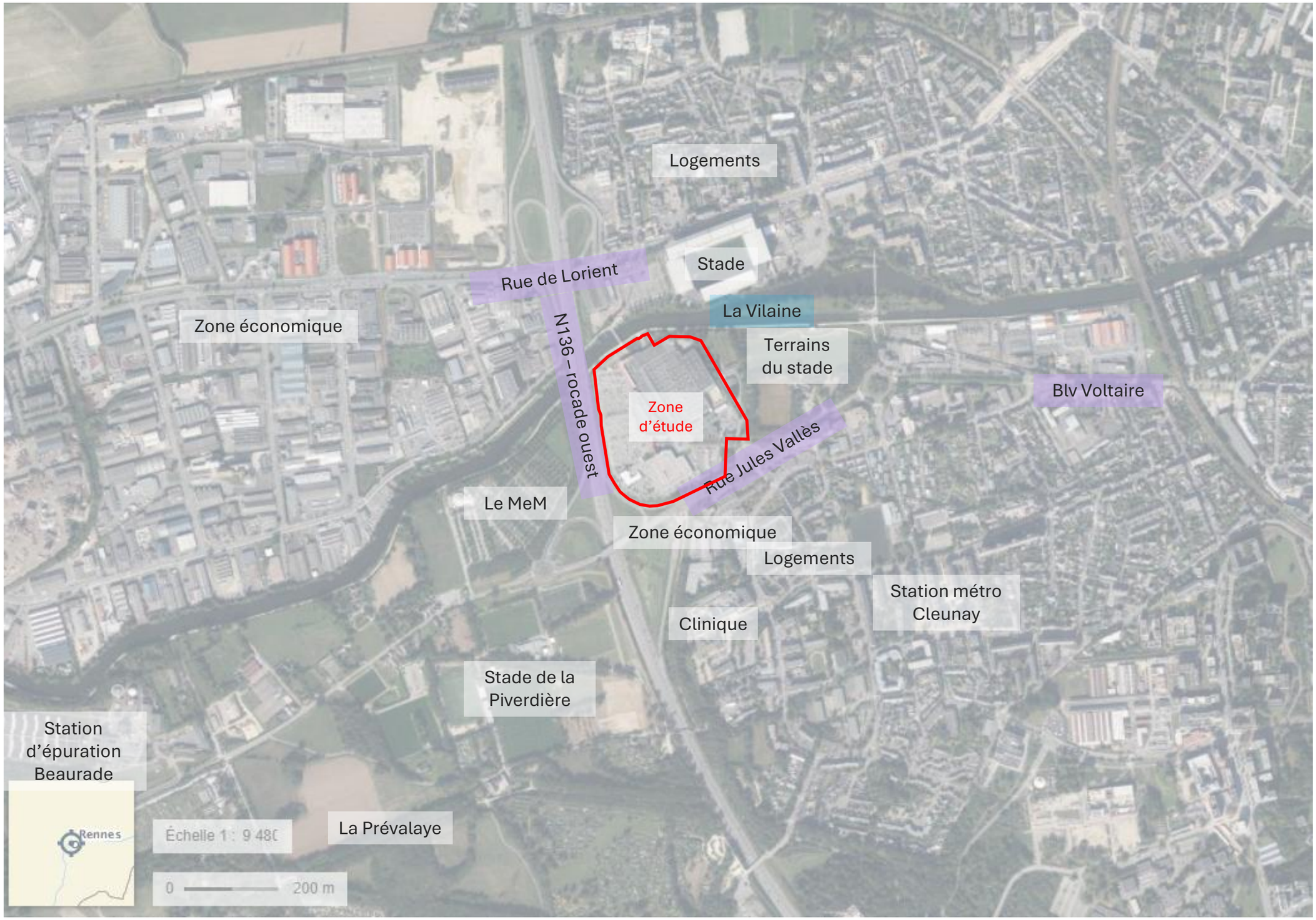






Visuels du projet présentant les intentions paysagères et l'harmonisation des bâtiments existants et futurs, réalisés par SUD Architectes, 2025

Annexe obligatoire – Plan des abords



Plan des abords du site d'étude, fond de plan google maps, annoté par iao senn en janvier 2026

Annexes obligatoire – Natura 2000

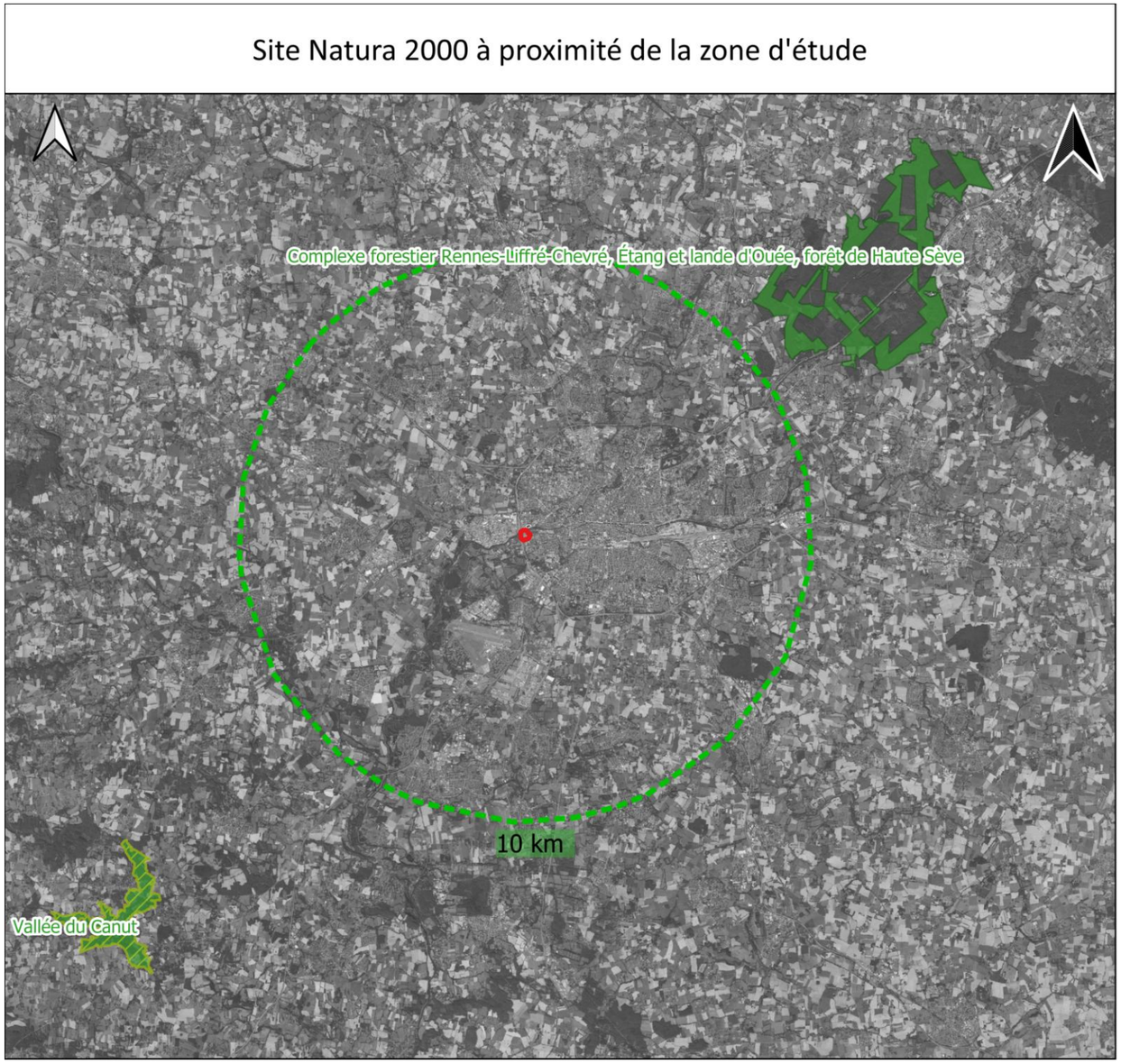


Figure : zonage patrimonial Natura 2000 à proximité du site

Les sites Natura 2000 sont tous situés à distance du périmètre projet.
Il n'y a pas de risque d'incidence.

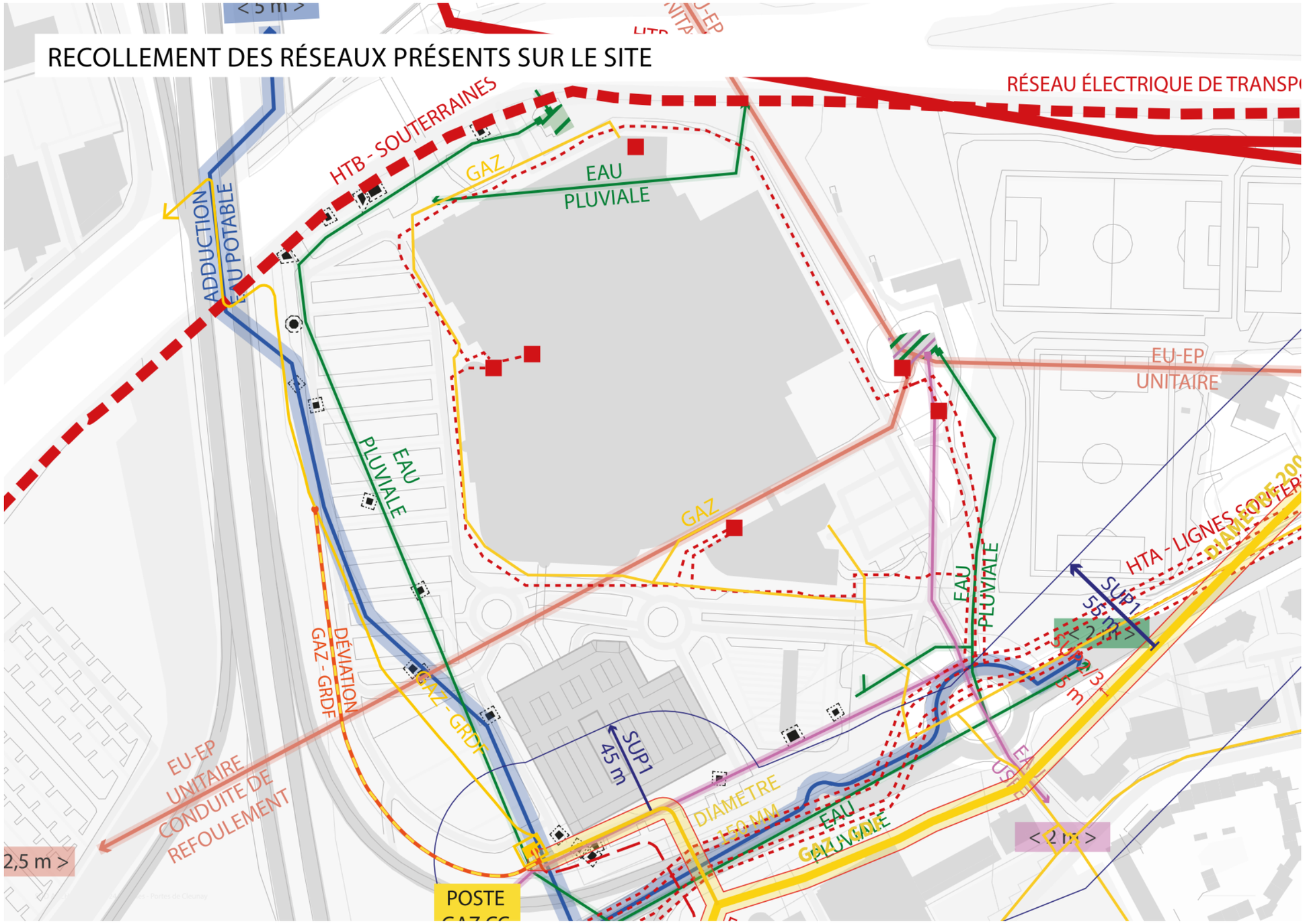
Aucun site Natura 2000 n'est susceptible de présenter une interdépendance avec le site d'étude.

Annexes complémentaires

Plan des réseaux du site



Plans des réseaux existants



plan de recollement des réseaux du site d'étude, Sud Architecte, 2025

Les évolutions du projet



Les évolutions du projet au regard des enjeux environnementaux

Contexte général et objectifs du projet

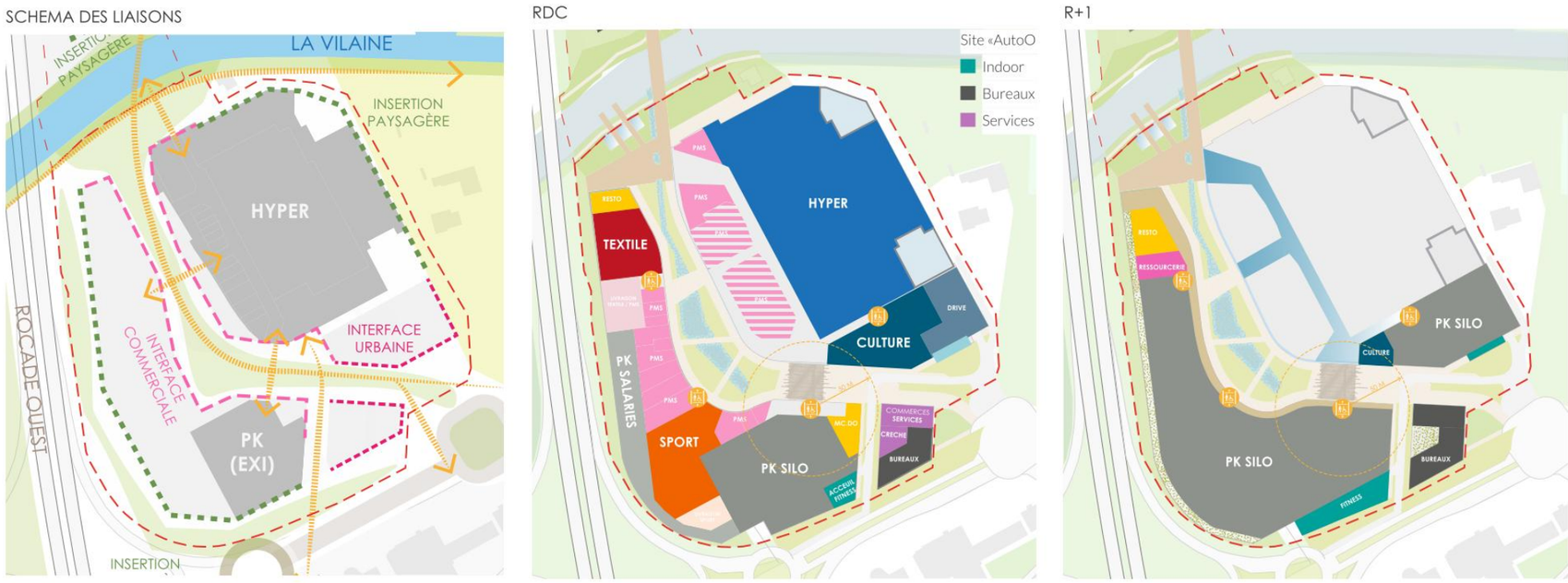
Le projet de réaménagement du centre commercial Leclerc s'inscrit dans une volonté de modernisation et d'amélioration du fonctionnement du site existant, tout en intégrant de manière progressive et renforcée les enjeux environnementaux, urbains et paysagers.

Depuis les premières études engagées en 2021, le projet a connu plusieurs évolutions majeures, résultant à la fois de contraintes techniques fortes, de prescriptions réglementaires et d'une volonté affirmée de limiter les impacts sur l'environnement en privilégiant des solutions sobres et adaptées au site.

Les pages suivantes présentent ces évolutions.

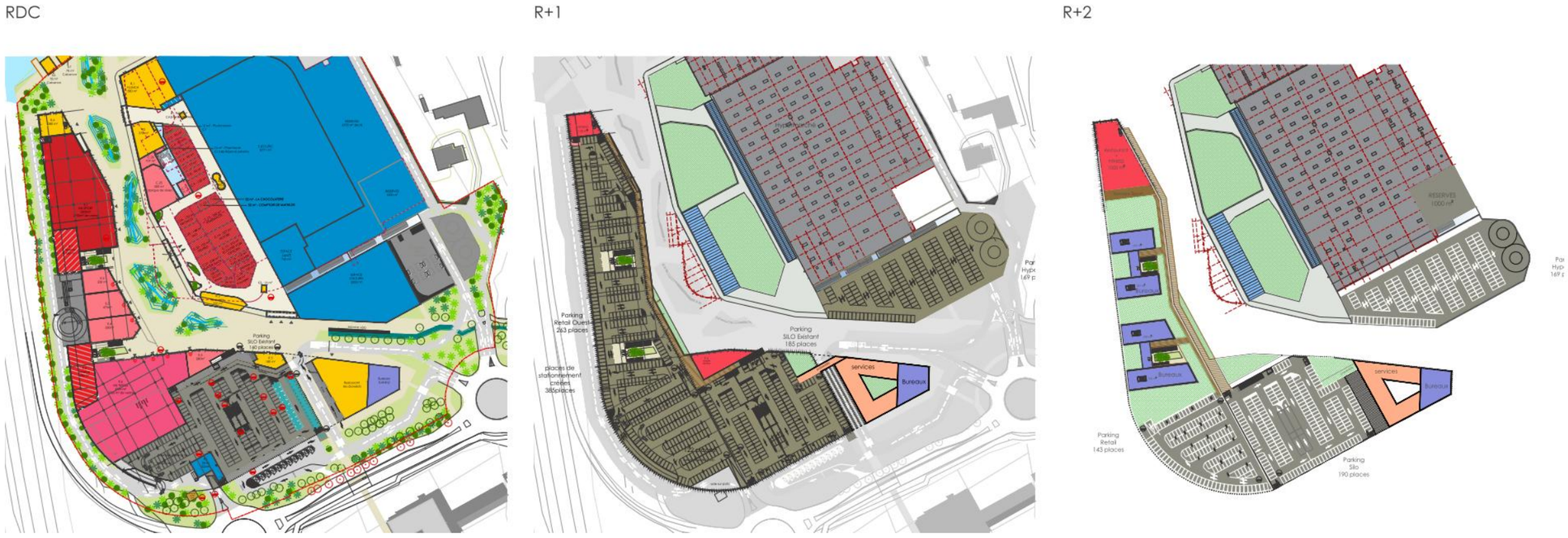
Les évolutions du projet au regard des enjeux environnementaux

Année 2021



Approche urbaine en 2021, Sud Architecte

Année 2023



Plans du projet en 2023, Sud Architecte

Les évolutions du projet au regard des enjeux environnementaux

Année 2024

RDC



R+1



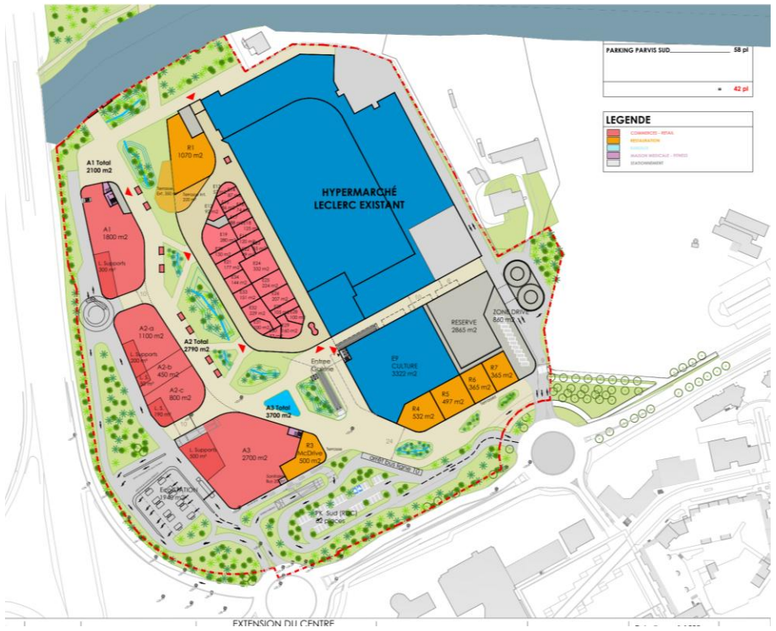
R+2



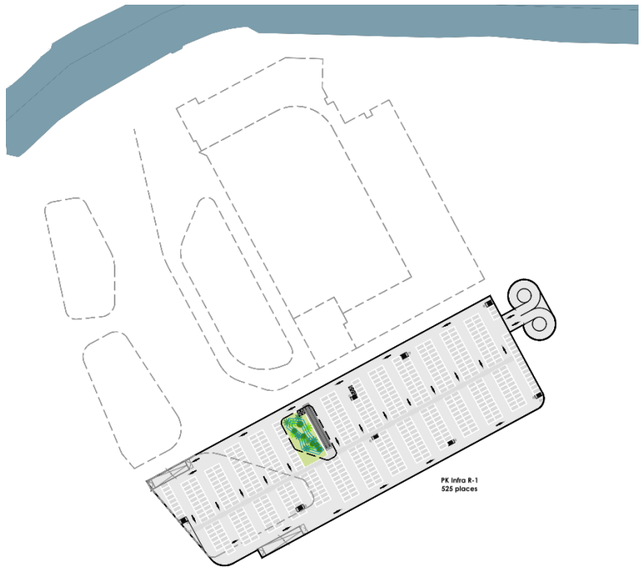
Approche urbaine en 2024, Sud Architecte

Année 2025

RDC



R-1



R+1



Plans du projet en 2025, Sud Architecte

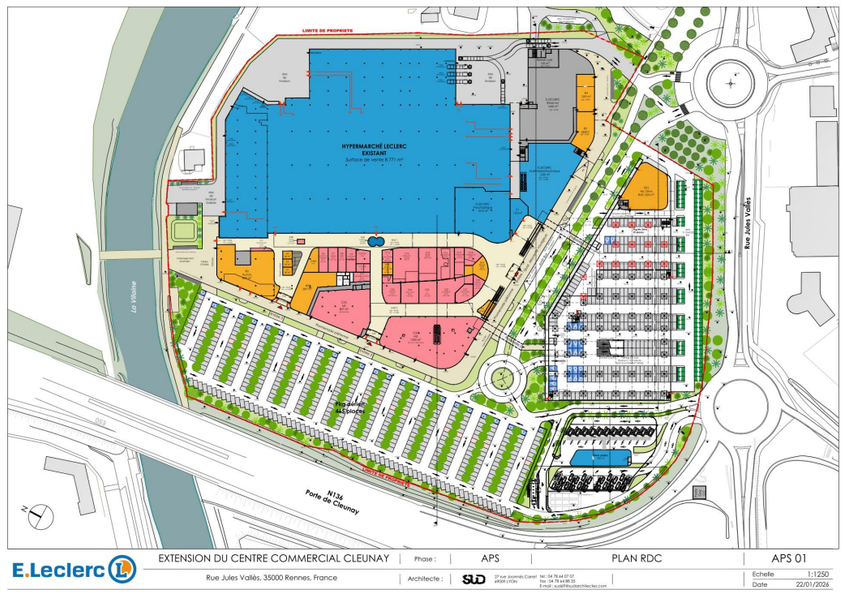
Les évolutions du projet au regard des enjeux environnementaux

Année 2026

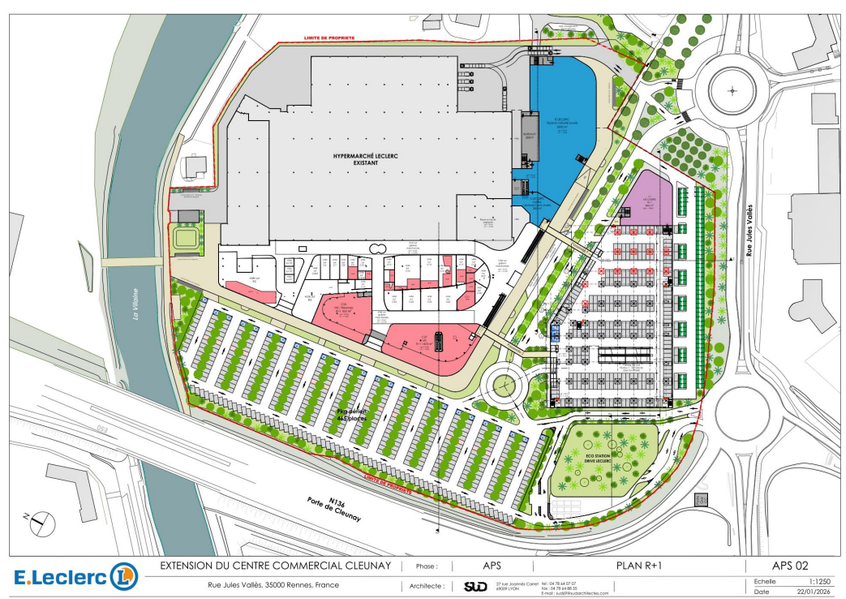
Plan de masse



RDC



R+1



Plans du projet en 2026, Sud Architecte

Les évolutions du projet au regard des enjeux environnementaux

Les premières études et les limites des scénarios initiaux

Les premières études d'implantation (cf plans de 2021) ont cherché à composer autant que possible avec l'existant, notamment par le maintien du parking silo existant et par l'implantation de nouveaux bâtiments en périphérie de cet ouvrage.

Toutefois, ces scénarios ont rapidement révélé des difficultés structurelles, fonctionnelles et sécuritaires :

- incompatibilité entre les exigences de ventilation naturelle et les contraintes incendie,
- impossibilité d'assurer des continuités de niveaux satisfaisantes entre ouvrages existants et constructions nouvelles,
- altération des vues et du fonctionnement du mail paysager central projeté depuis la rue Jules Vallès.
- Parallèlement, l'hypothèse d'un stationnement en toiture des bâtiments existants (hypermarché et galerie marchande) a été étudiée puis écartée, en raison de contraintes structurelles, de sécurité incendie et de phasage, incompatibles avec le maintien en exploitation d'un ERP de première catégorie.

Les études de parkings silos et les contraintes techniques du site

Dans un second temps, plusieurs scénarios (plans 2023) intégrant la création de parkings silos ont été analysés, notamment en adossement à l'hypermarché existant et le long de la rocade.

Ces hypothèses se sont heurtées à deux types de contraintes majeures :

- la géométrie très étirée du site, peu compatible avec le dimensionnement optimal d'ouvrages de stationnement en silo ;
- la présence de nombreux réseaux structurants (canalisation de refoulement de la station d'épuration, réseaux d'eaux pluviales et usées, adduction d'eau potable, gaz), générant des servitudes lourdes et des coûts de dévoiement extrêmement élevés (cf. plan des réseaux existants).

Le maintien de la canalisation de refoulement et de ses servitudes, impliquant une hauteur libre de 7 mètres sur l'ensemble de son emprise, a conduit à fragmenter le projet et à rendre techniquement irréalisables les connexions de stationnement en superstructure entre les différentes entités du site.

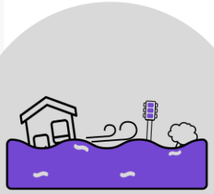
Les évolutions du projet au regard des enjeux environnementaux



L’accessibilité, les circulations et la qualité paysagère

Les études de trafic ont mis en évidence la nécessité de diversifier les accès au site et d’améliorer la lisibilité des flux internes, tout en limitant les impacts sur la rue Jules Vallès. La solution retenue permet :

- de soulager les accès existants,
- de préserver et renforcer un axe paysager structurant dédié aux modes doux,
- de requalifier qualitativement cette entrée de ville majeure à l’échelle de Rennes.



Prise en compte du risque inondation et scénarios alternatifs

La question de l’inondabilité du site a constitué un enjeu central des réflexions. Un projet intégrant un parking semi-enterré inondable a été étudié en 2025, permettant de maintenir un volume d’expansion des crues tout en limitant les risques pour les usagers. Bien que techniquement pertinent, ce scénario n’a finalement pas été retenu au profit d’une solution jugée plus sobre, reposant davantage sur l’optimisation de l’existant.

Le projet actuel (2026) intègre néanmoins :

- une recherche de transparence hydraulique des aménagements,
- une adaptation fine des cotes de rez-de-chaussée,
- des mesures de compensation en surface et en volume, afin de garantir la sécurité des biens et des personnes et de ne pas aggraver le fonctionnement hydraulique du secteur.

Les évolutions du projet au regard des enjeux environnementaux

Évolutions du projet vers une logique de sobriété environnementale

Au regard de l'ensemble des contraintes techniques, économiques et environnementales, le projet a été profondément réorienté. Les locaux initialement envisagés le long de la rocade ont été abandonnés, entraînant une réduction significative des besoins en stationnement. Cette évolution a permis :

- d'éviter la création de nouveaux parkings silos,
- de maintenir et requalifier le parking existant, dans une logique de limitation des démolitions et de l'artificialisation.
- De conserver le parking silo existant, avec un agrandissement limité sur sa façade Est et un traitement architectural visant une meilleure intégration paysagère.

Bénéfices environnementaux du projet final

Le projet actuel traduit une réelle prise en compte des enjeux environnementaux :

- **mobilités douces** : création d'un parvis généreux sans véhicule motorisé, amélioration des cheminements piétons et cyclables, avec une connexion nord-sud renforcée jusqu'à la passerelle sur la Vilaine ;
- **transports en commun** : maintien d'une desserte directe par une ligne de bus ;
- **biodiversité et végétalisation** : conservation des alignements d'arbres et haies d'intérêt écologique, renforcement des plantations sur le site et les parkings, végétalisation partielle de l'auvent de la station-service ;
- **îlots de chaleur urbains** : désimperméabilisation et ombrage du parking aérien, contribuant à une baisse des températures locales ;
- **gestion des eaux pluviales** : amélioration du fonctionnement hydraulique grâce à la désimperméabilisation et à une gestion plus qualitative des eaux ;
- **énergie et climat** : rénovation thermique des bureaux existants et production d'énergie renouvelable via l'installation de panneaux photovoltaïques sur l'auvent de la station-service. Installation d'une quarantaine de nouvelles bornes de recharge pour véhicules électriques.

Le projet de réaménagement du centre commercial résulte ainsi d'un processus itératif ayant permis d'aboutir à une solution équilibrée, techniquement faisable et économiquement viable, tout en limitant les impacts sur l'environnement et dans un objectif d'amélioration de la situation actuelle. La version actuelle du projet privilégie clairement la sobriété foncière, la valorisation de l'existant et l'amélioration des fonctionnalités et du cadre de vie.

L’étude complète est disponible en annexe

La biodiversité



Un inventaire 4 saisons réalisés en 2023

Date et Horaire (effort de prospection)	Météorologie	Nature des prospections
Flore et végétations		
16/05/2023	/	Milieux naturels et flore
Insectes		
17/04/2023	9-15°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité moyenne	Rhopalocères, Odonates
11/05/2023	12-16°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité élevée	Rhopalocères, Odonates
23/06/2023	20-22°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité faible	Rhopalocères, Odonates, Orthoptères
10/07/2023	26°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité faible	Rhopalocères, Odonates, Orthoptères
26/09/2023	22-23°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité faible	Rhopalocères, Odonates, Orthoptères
Reptiles, amphibiens et mammifères terrestres		
17/04/2023 11/05/2023 23/06/2023 10/07/2023 26/09/2023	Conditions favorables	Prospection active
Avifaune		
14/02/2023	9°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité faible	Transect d'observation – avifaune hivernante
17/04/2023	9-15°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité moyenne	Parcours type ONCB – avifaune nicheuse
11/05/2023	12-16°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité élevée	
23/06/2023	20-22°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité faible	Observations opportunistes
26/09/2023	22-23°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité faible	Transect d'observation – avifaune migratrice
Chiroptères		
18/04/2023 (1 soirée)	8-9°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité moyenne	Période printanière (transit, migration) écoute active
19/07/2023 (1 soirée)	15-18°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité faible	Période estivale (estivage, colonies de mise-bas, élevage des jeunes) : écoute active
18/09/2023 (1 soirée)	17-18°C / absence de pluie / vent faible / nébulosité forte	Période automnale (dispersion des colonies, transit, migration, rassemblements sociaux) écoute active

Des passages ont été réalisés entre février et septembre 2023.
Le tableau ci-contre présente les dates de passages, les conditions météorologiques et la nature des prospections.

Zonages du patrimoine naturel

Code MNHN	Nom	Distance du site
Outils réglementaires (Tampon de 10km)		
Arrêté de protection de biotope		
FR3800726	MARE DE LA TREMBLAIS	9,3 km
Zone spéciale de conservation (ZSC du réseau Natura 2000)		
Zonages d'inventaire du patrimoine naturel (Tampon de 5km)		
ZNIEFF de Type 1 et 2		
530009899 (type 1)	GRAVIERE DU SUD DE RENNES	1,2 km
530020123 (type 1)	AERODROME DE SAINT JACQUES ET ENVIRON	3 km
MNIE		
4RE	Ensemble est Apigné	1,6 km
4ST	Parc de Saint Jacques de la Lande	1,6 km
2VLC	Marais d'Apigné	1,9 km
9RE	Bois et mare du Parc de Villejean	1,9 km
8RE	Etang de la Bretonnière	2,1 km
GEN		
RE_05_GEN	Vallée de la Vilaine et étangs d'Apigné	750m
VLC_01_GEN	La Flume et le ruisseau de Pont-Lagot	1 km
ST_01_GEN	Vallée de la Vilaine et bocage de la Chevrolais	1,1 km
RH_02_GEN	Vallée de la Vilaine	2,1 km
RE_03_GEN	Confluence Pont-Lagot Ruisseau du Brochet	2,4 km

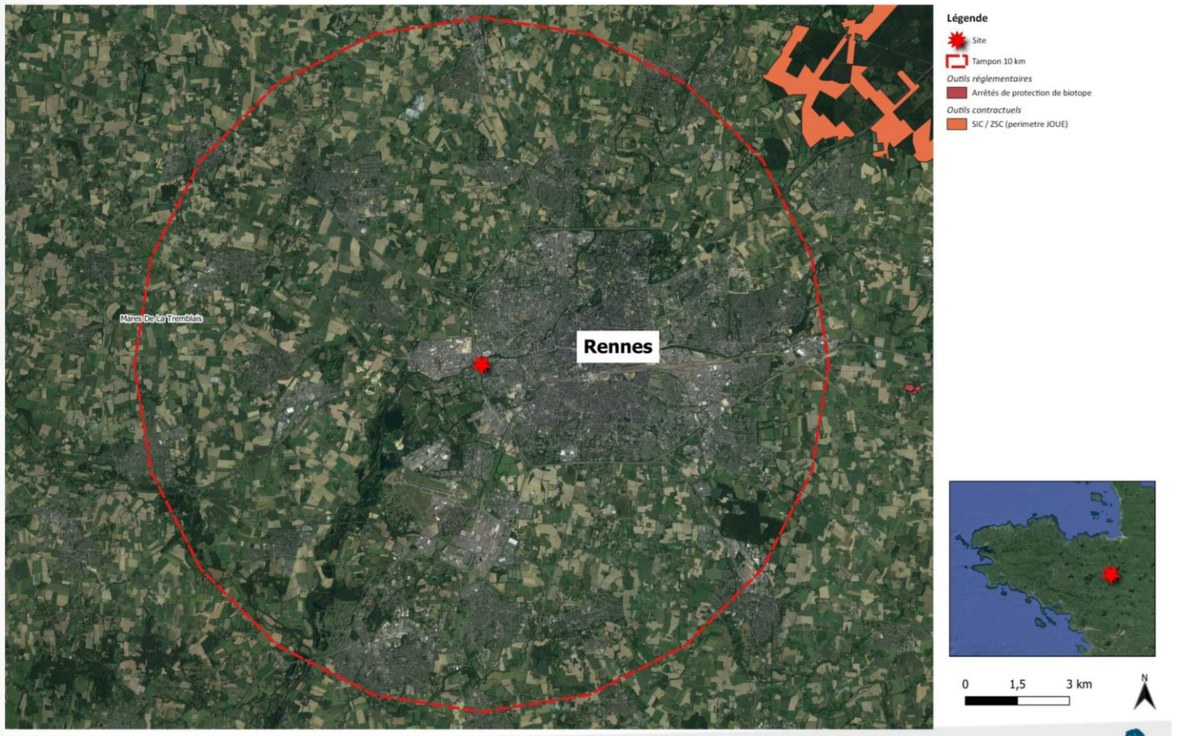
Liste des outils réglementaires, contractuels, conventionnels, d'inventaires et périmètres de protection foncière en faveur du patrimoine naturel

Les tableaux et cartes ci-après présentent la synthèse des outils d'inventaire, règlementaires et contractuels du patrimoine naturel au sein des différentes aires d'étude.
Seuls les sites présents au sein de l'aire d'étude éloignée sont repris, soit 5km pour les outils d'inventaires et 10km pour les outils réglementaires.

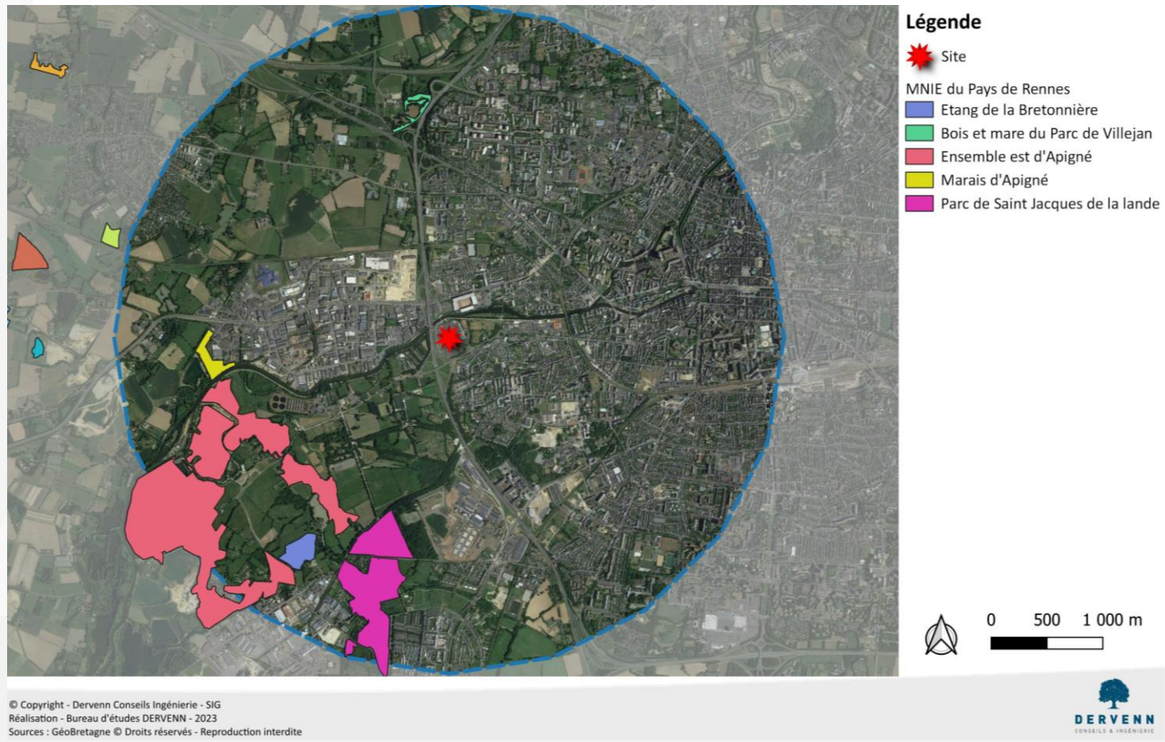
Les cartographies sont présentées en page suivante.

SYNTHESE SUR LES ZONAGES DU PATRIMOINE NATUREL
Aucun milieu naturel bénéficiant d'un périmètre de protection ou d'inventaire n'est susceptible de présenter une interdépendance avec le site d'étude.

Zonages du patrimoine naturel



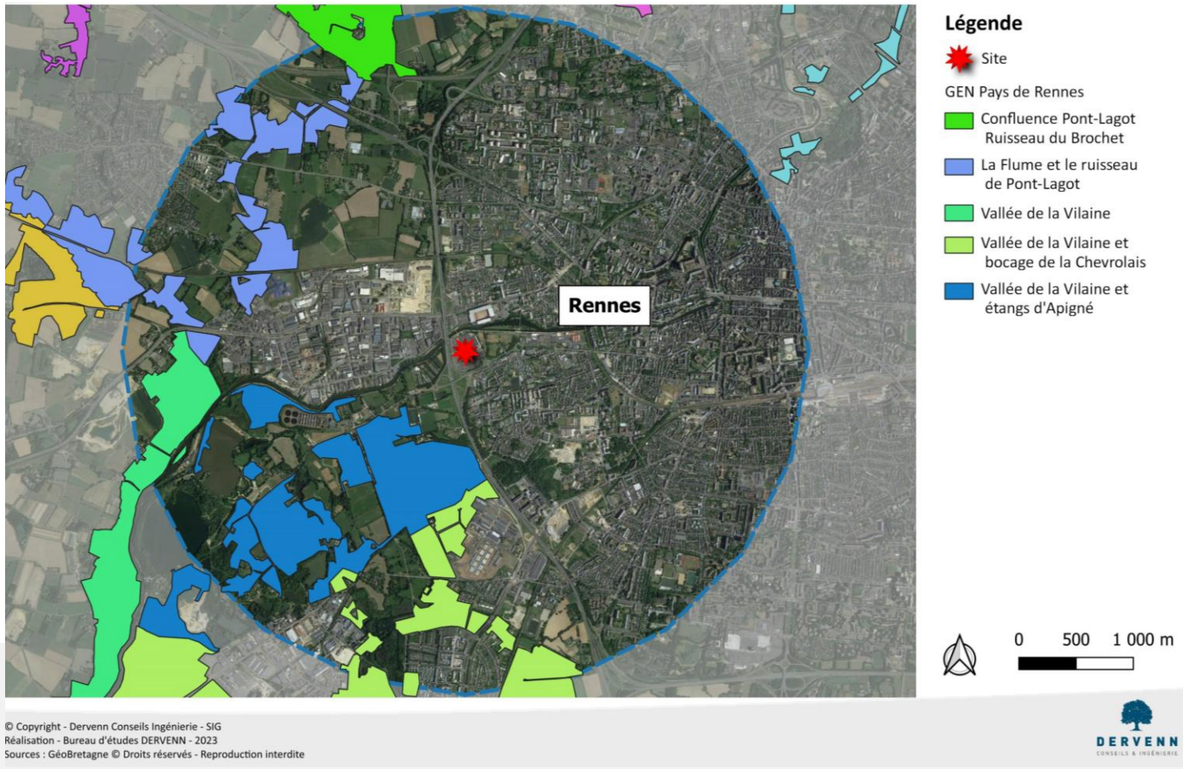
Les périmètres d'arrêté de biotope et les SIC et ZCS.



Les MNIE (Milieu Naturel d'Intérêt Ecologique) du Pays de Rennes



Les ZNIEFF de type I



Les GEN (grands espaces naturels) du Pays de Rennes

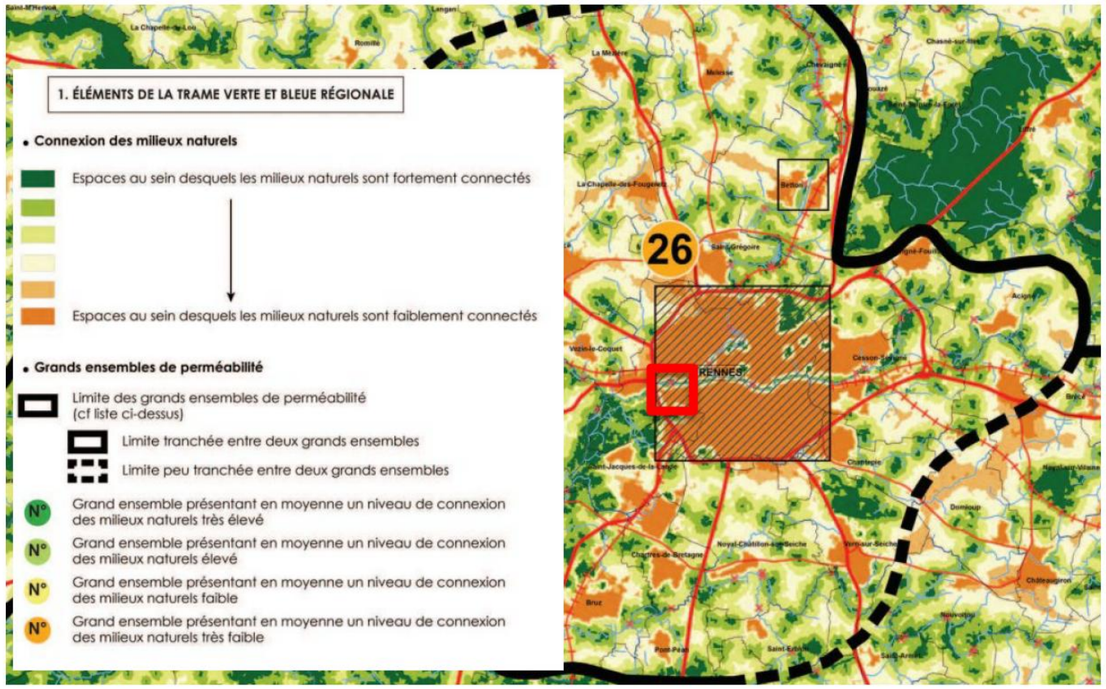
La matrice paysagère

LE SRCE

Le SRCE Bretagne a été adopté le 2 novembre 2015. Il est élaboré conjointement par l'État et la Région dans une démarche participative, et soumis à enquête publique. Le SRCE identifie les continuités écologiques (réservoirs et corridors) à l'échelle régionale et les cartographie à l'échelle du 1/100 000ème.

La zone d'étude appartient au grand ensemble de perméabilité (GEP) n°26 : « Le bassin de Rennes ». Ce GEP se définit par des paysages de plaines présentant un bocage à ragosses déstructuré et une pression d'urbanisation et d'artificialisation très forte.
C'est un ensemble présentant un niveau de connexion des milieux naturels très faible, lié à l'extension des espaces urbains.

La zone d'étude est située au sein d'une unité urbaine offrant une trame peu fonctionnelle bien qu'à proximité de la trame bleue (proximité avec la Vilaine), ceinturée par des éléments fragmentant et éloignée des corridors linéaires identifiés dans le SRCE.



Extrait de carte des grands ensembles de perméabilités – source : SRCE

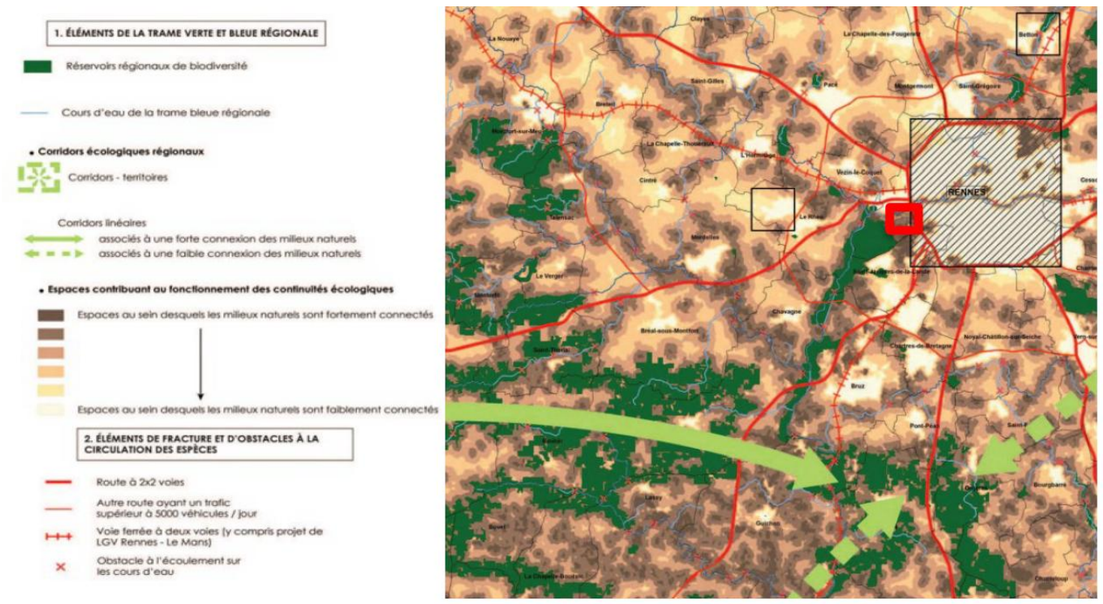


Figure 2: Extrait de carte des grands ensembles de perméabilités – source : SRCE

Extraits du SRCE Bretagne

La matrice paysagère

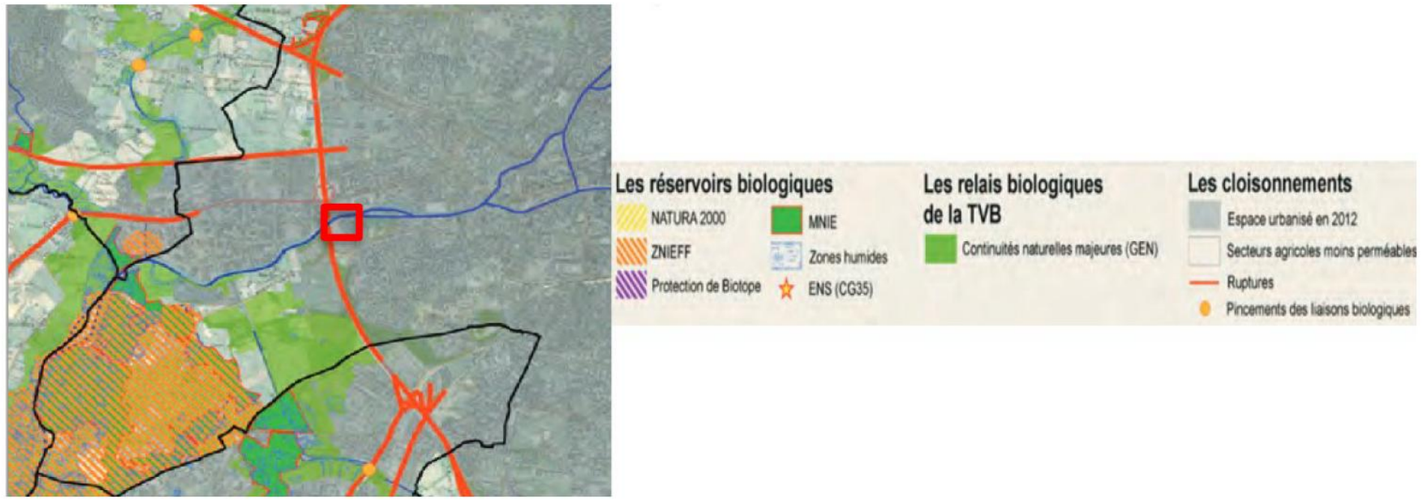
LE SCOT

Le SCoT du Pays de Rennes approuvé le 29 mai 2015 a été modifié le 22 octobre 2019.

La carte des réseaux écologiques extraite du SCoT du pays de Rennes indique que le projet ne se situe pas sur une continuité naturelle majeures ou un réservoir biologique. Aussi, il est au moins cloisonné par deux éléments fragmentant, des axes routiers, à l'est et au sud.

Par ailleurs, la zone d'études appartient au espaces urbanisés et zones d'activité où l'objectif est de développer l'urbain tout en en économisant l'espace. Il est à noter que le site s'inscrit dans sa partie nord dans un contexte de continuité naturelle qui est selon les préconisations du SCoT, à favoriser en milieu urbain. En effet, au moyen de la Vilaine et de ses berges, il semble être un site pouvant faire du lien entre la métropole rennaise et sa périphérie, notamment avec la zone agricole au Sud-Ouest où la perméabilité écologique est encouragée**.**





Extraits du SCoT du Pays de Rennes

La matrice paysagère

LES CONTINUITES ECOLOGIQUES LOCALES

Le site d'étude, bien que situé à l'entrée de la métropole de Rennes, s'inscrit dans un contexte urbain. Il est notamment ceinturé par des obstacles majeurs à la continuité écologique que sont principalement :

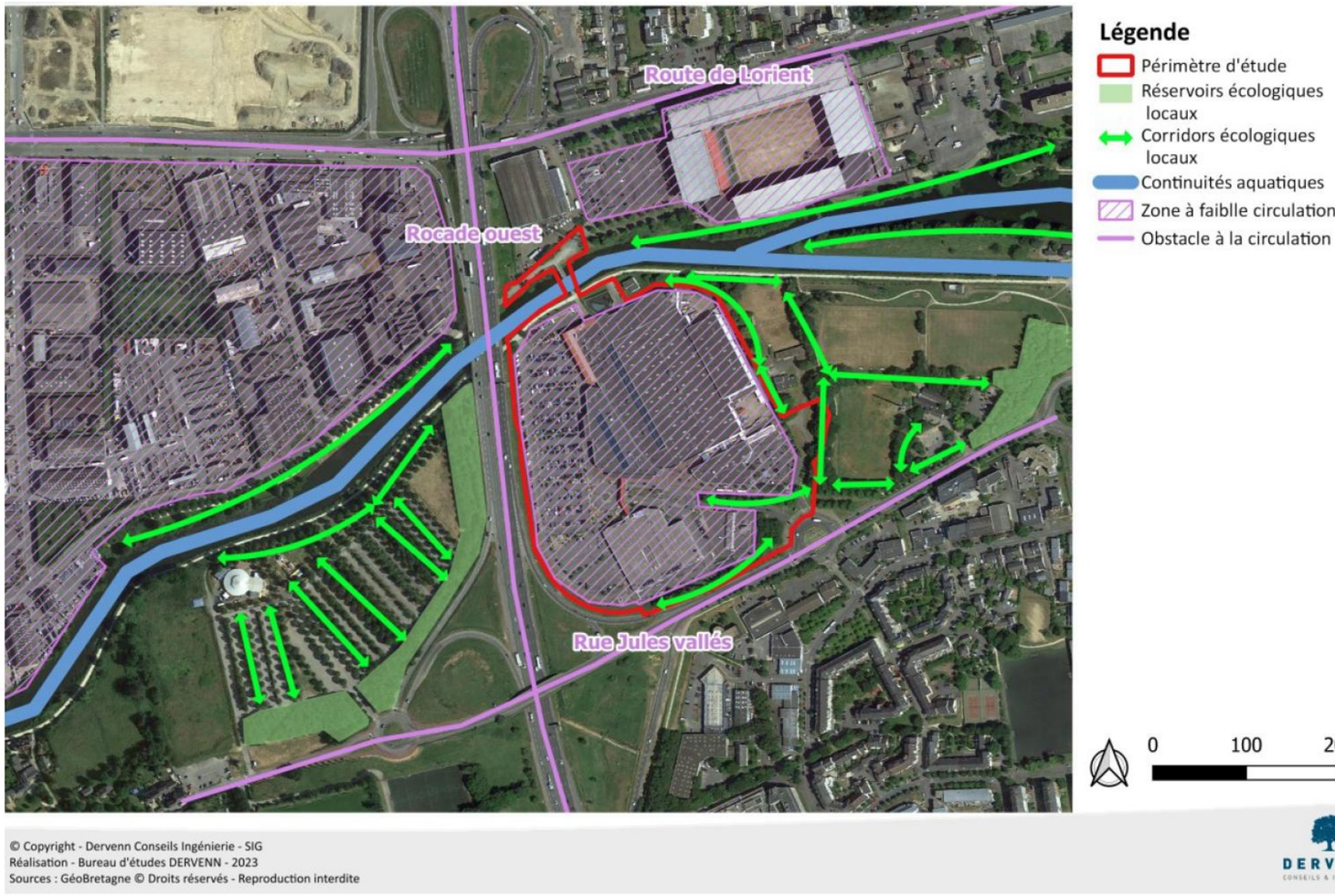
- La rocade ouest N136 à l'ouest ;
- La route de Lorient au nord, une porte d'entrée dans l'agglomération Rennaise;
- La rue Jules vallés au sud, une autre porte d'entrée dans l'agglomération Rennaise.

Ces infrastructures ont induit une perte directe d'habitat, une discontinuité des milieux liés à l'effet barrières qu'elles engendrent.

En revanche, le site d'étude est au contact direct de la Vilaine qui est un axe de circulation important. Les accotements de cette dernière étant aménagés avec notamment des linéaires boisés, ils offrent également des opportunités de circulation pour la faune terrestre et semi aquatique.

A l'est du site est présent, un espace limité semi-naturel qui permet de garder une zone favorable à la biodiversité dans un contexte urbain. En bordure est du site les haies et plantations arborées sont les éléments présentant le plus d'enjeux pour la connectivité.

A l'ouest, la rocade joue un rôle de barrière quasiment imperméable pour les espèces terrestres entre le site et la prévalaye.

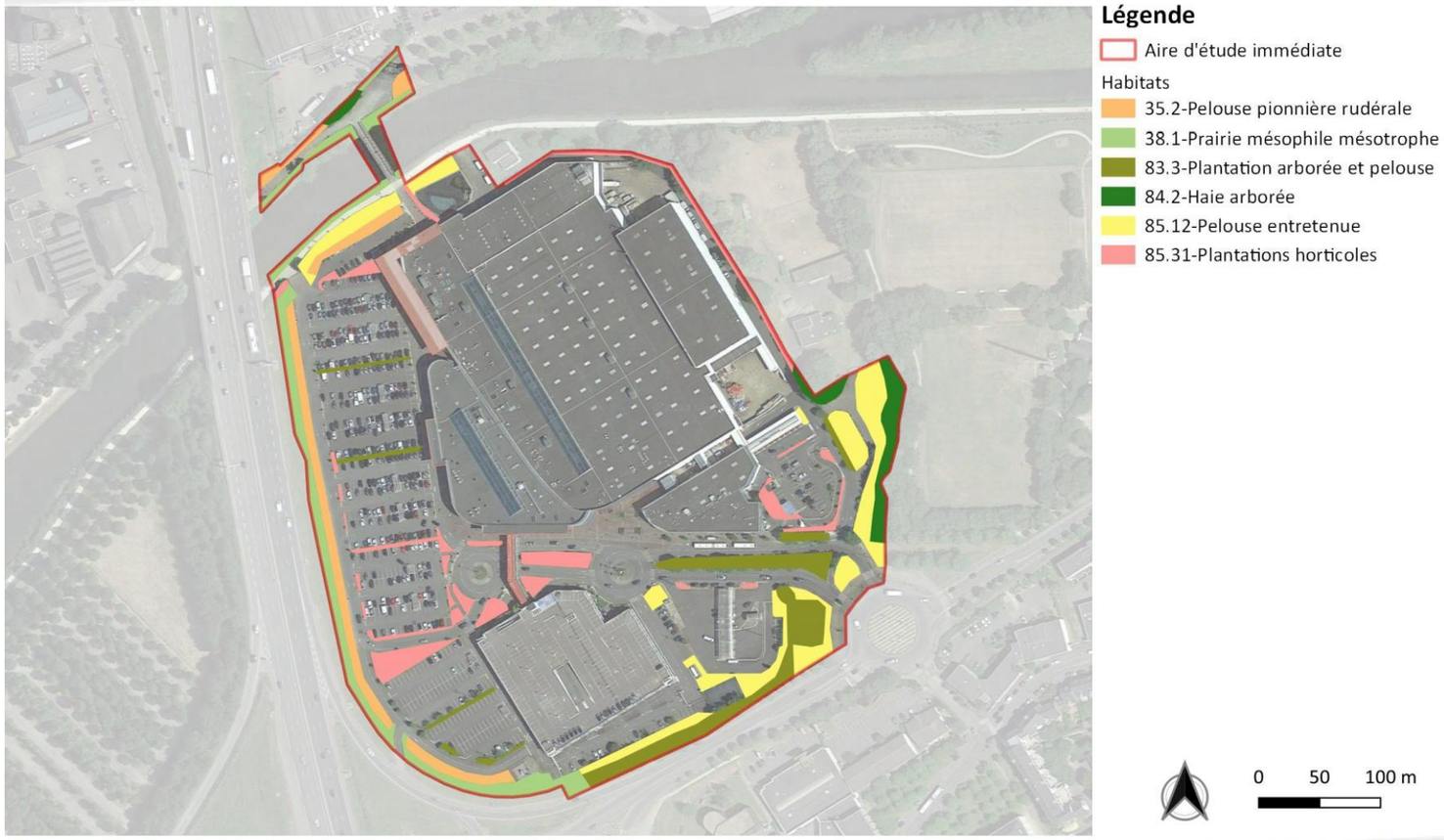


Extrait de l'étude faune flore réalisé par Dervenn, 2023

La cartographie des habitats

L’aire d’étude est occupée en très grande majorité par des espaces artificialisés de parkings et bâti. Des reliques de haies et des espaces verts sont présents.

Cartographie des habitats



© Copyright - Dervenn Conseils Ingénierie - SIG
Réalisation - Bureau d'études DERVENN
Sources : GéoBretagne © Droits réservés - Reproduction interdite

DERVENN
CONSEILS & INGÉNIERIE

Extrait de l’étude faune flore réalisé par Dervenn, 2023

Aucun de ces milieux ne présente d’enjeu de conservation en tant que groupement de végétation. Ces végétations sont très banales et majoritairement artificialisées

La faune

Le tableau ci-dessous présente la synthèse de la faune observée sur le site d'étude et les enjeux de conservation associés.

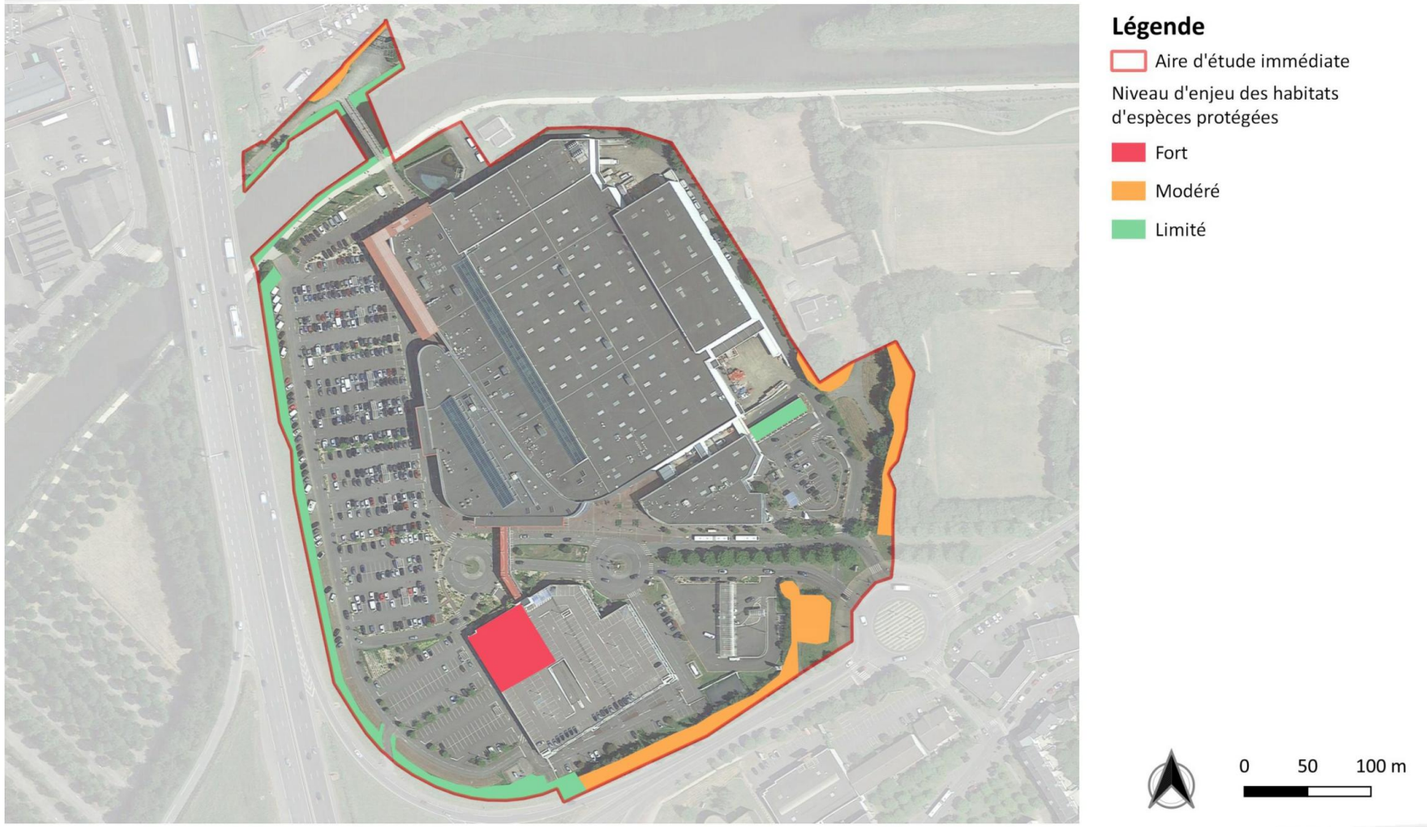
Zonages/Taxons étudiés	Rappels de l'état initial	Enjeu global de conservation des groupes d'espèces sur le site	Démarches et/ou dossiers règlementaires associés
Oiseaux	10 espèces protégées considérées comme nicheuses certaines ou probables. • Une colonie de Moineau domestique, espèce protégée, vulnérable en Bretagne. • Un nid de Mésange bleue, espèce protégée, non menacée.	**Modéré**	➲ **Demande de dérogation à la protection des espèces (en cas d'impacts résiduels)**
Mammifères	Chiroptères : 3 espèces identifiées, toutes protégées. 1 espèce est Quasi menacée à l'échelle nationale. Utilisation du site pour les déplacements et nourrissage principalement. 3 arbres à cavités sont identifiés sur la partie extrême est du site **Absence de gîte avéré**. Mammifères terrestres : 1 espèce protégée • Écureuil roux (*Sciurus vulgaris*)	**Modéré**	➲ **Demande de dérogation à la protection des espèces (en cas d'impacts résiduels) - Écureuil roux (*Sciurus vulgaris*)**
Continuités écologiques	**Aucun réservoir ou corridor de biodiversité inscrit au SRCE n'est inclus dans le site d'étude**. La rocade joue un rôle de barrière entre le site d'étude et le réservoir de biodiversité se trouvant à proximité à l'ouest. Les continuités locales se concentrent principalement à l'extrémité est du site et se constituent essentiellement de haies et plantations arborées. Notamment, la plantation arborée à l'entrée sud-est du site forme un îlot de végétation particulièrement intéressant. La Vilaine est aussi un élément de la trame bleue à considérer.	**Limité**	/

Les enjeux de conservation des groupes d'espèces sur le site sont limités à modérés.

La synthèse des enjeux de conservation de la biodiversité

Cartographie ci-dessous présente la synthèse des enjeux de conservation des habitats d’espèce protégée et des espèces végétales sur l’ensemble du site :

Cartographie de synthèse des enjeux de conservation de la biodiversité



© Copyright - Dervenn Conseils Ingénierie - SIG
Réalisation - Bureau d'études DERVENN
Sources : GéoBretagne © Droits réservés - Reproduction interdite

DERVENN
CONSEILS & INGÉNIERIE

Extrait de l’inventaire faune flore par Dervenn, 2023

Le parking silo existant présente un enjeu fort relatif aux habitats d’espèces protégées (Moineaux domestiques).

A ce jour, aucun impact résiduel sur des espèces classées à enjeu n’est identifié dans le projet.
Cependant, en cas d’impact sur un ou des habitats d’espèces protégées ou individus, la nécessité de réaliser une demande de dérogation au titre de l’atteinte aux espèces protégées sera questionnée. Ceci dépendra de l’espèce concernée, de l’habitat impacté ainsi que des mesures d’évitement et de réduction (géographiques, temporelles, techniques) qui pourront être définies.

L’étude complète est disponible en annexe

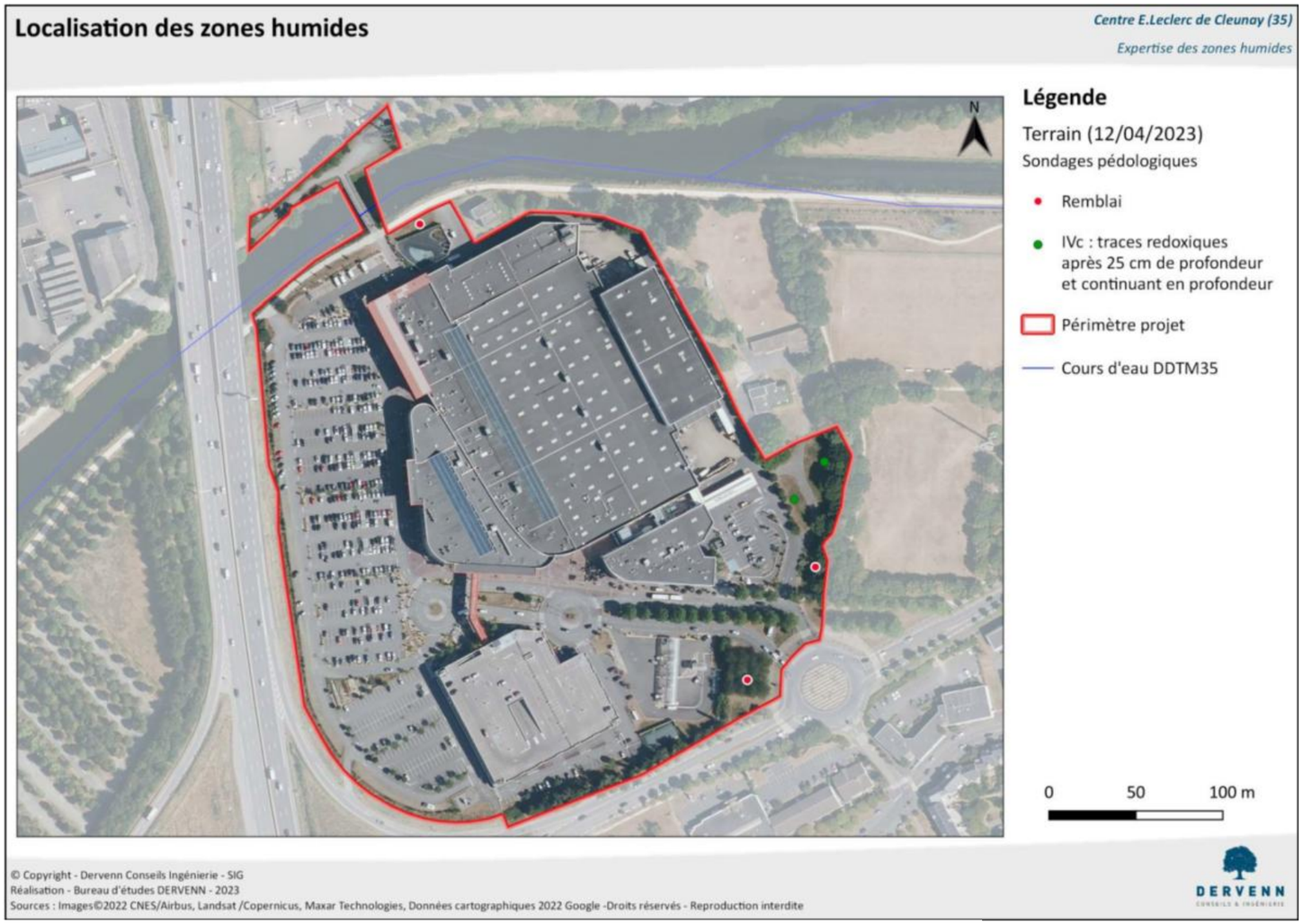
Les zones humides



Les zones humides

Le site d'études a fait l'objet d'un inventaire zone humide. L'expertise repose sur une analyse bibliographique ainsi que sur des prospections de terrain réalisées conformément à la réglementation en vigueur.

Le site est majoritairement imperméabilisé (parking et bâtiments). Les nombreux réseaux d'assainissement souterrain collectent les eaux pluviales ne pouvant pas s'infiltrer sur le parking pour les acheminer vers la Vilaine.
Ces aménagements ne favorisent pas la stagnation de l'eau mais plutôt son évacuation.

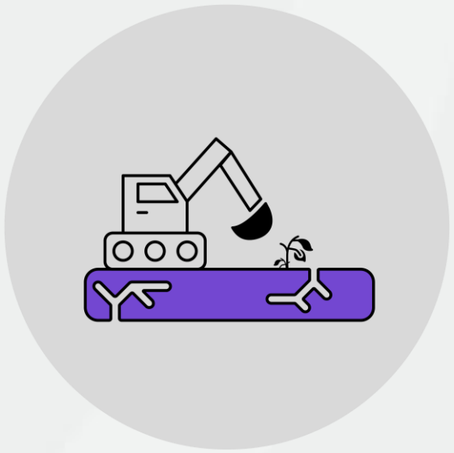


Extrait de l'inventaire faune flore par Dervenn, 2023

Aucune zone humide n'a été identifiée au sein du périmètre du projet.

L’étude complète est disponible en annexe

Pollution



Les études de pollution engagées

Le porteur de projet a engagé une étude de pollution de sol afin de connaître l'état de la qualité des milieux au droit de la zone d'étude. Cette étude comprenait :

- Une étude historique et documentaire

- Des investigations sur les sols et les eaux souterraines.

Conclusions de l’étude historique

L’historique du site d’études :

L’étude documentaire réalisée a permis de mettre en évidence la succession historique suivante :

- 1924 : champs
- 1924-1952 : aménagement d’une station d’épuration ;
- 1952-1970 : agrandissements successifs de la station d’épuration ;
- Mars 1999 : dépôt du permis de construire relatif à l’installation du centre commercial et de la station-service ;
- Octobre 2009 : dépôt du permis de construire relatif à l’extension du centre commercial, dont la création du parking aérien.

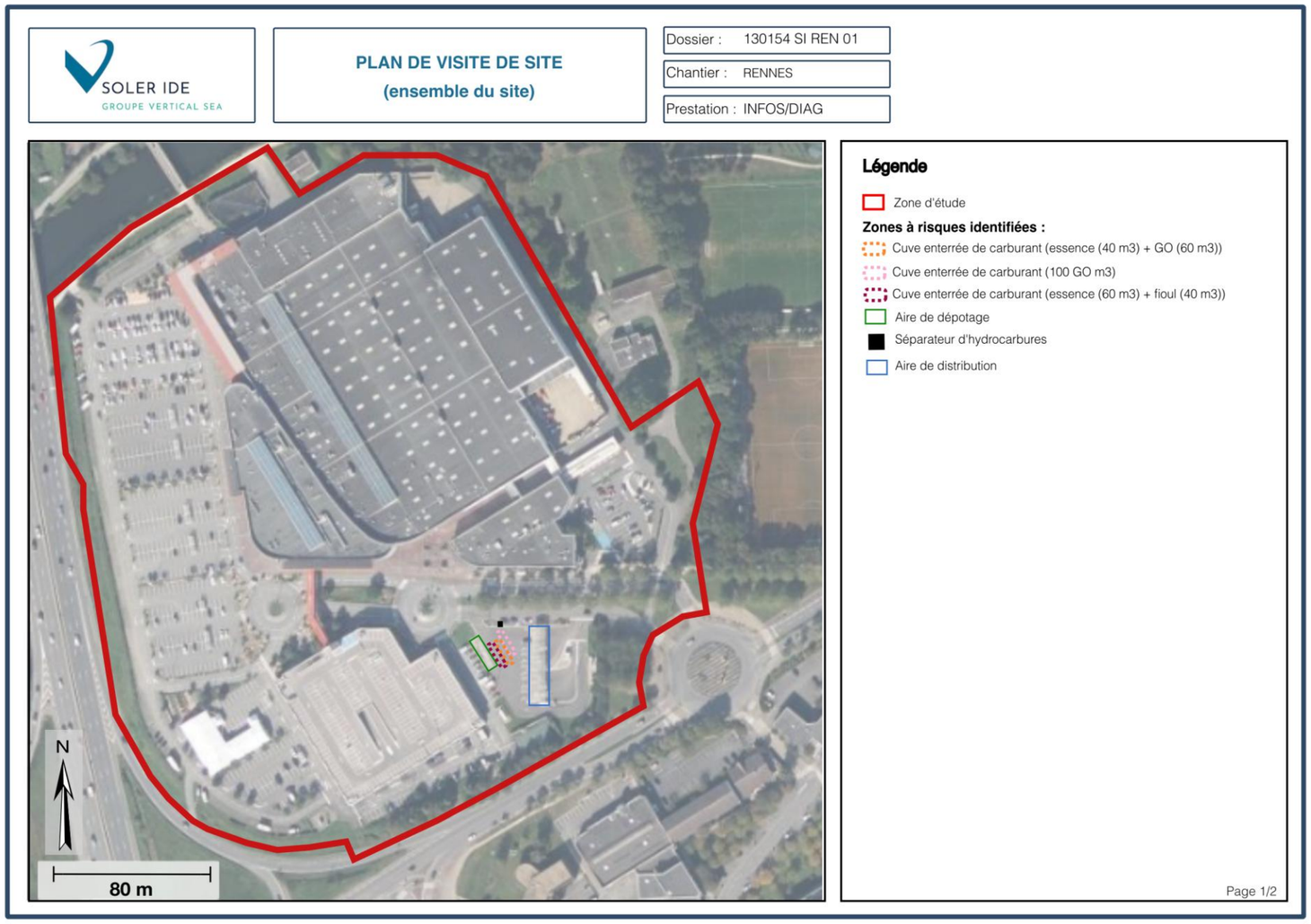
Les sources potentielles de pollution :

D’après la visite de site et l’étude historique, plusieurs sources potentielles de pollution ont été identifiées au Sud-Est de la zone d’étude (HCT, HAP, BTEX) : cuves enterrées de carburant, aire de distribution, zone de dépotage…

Il est également à noter que des aménagements antérieurs ont pu faire l’objet de remblaiements. Les remblais peuvent présenter des anomalies en polluants (métaux, HCT, HAP, PCB…).

Au regard de la nature des sols (modérément perméable) et du contexte hydrogéologique du terrain (nappe peu profonde), la vulnérabilité du site à la pollution est élevée.

Au regard des voies de transfert présentes et des sources potentielles de pollution, la sensibilité environnementale du site à la pollution est modérée.



Extrait de l’étude de pollution réalisée par SOLER IDE, 2025

Les investigations sur le sol

La campagne d'investigations :

Une campagne d'investigations sur les sols a été réalisée en fonction des accès au site du 08 au 10 avril 2025.

Les investigations sur les sols ont consisté en la réalisation de 27 sondages (notés T1 à T27) à la tarière mécanique 63 mm, en sous-traitance avec l'entreprise de forage SOL CONSEIL, sous pilotage d'un technicien SOLER IDE.

Les résultats

Les résultats d'analyses ont permis de mettre en évidence :

- la présence de remblais et sols contaminés de manière généralisée en métaux (arsenic, cadmium, chrome, cuivre, mercure, plomb, nickel et/ou zinc) et ponctuellement en composés organiques (HCT) sur l'ensemble de la zone d'étude.
- De légers impacts en hydrocarbures lourds détectés dans le secteur de la station-service, en lien avec les activités exercées (cuves enterrées, aire de distribution…) ;

Les cartographies ci-après permettent de localiser les résultats.

Les investigations sur le sol

SOLER IDE
GROUPE VERTICAL SEA

PLAN DES POLLUTIONS EN MÉTAUX
(ensemble du site)

Dossier : 130154 SI REN 01
Chantier : RENNES
Prestation : INFOS/DIAG



Légende

- Zone d'étude

Zones à risques identifiées :

- Cuve enterrée de carburant (essence (40 m3) + GO (60 m3))
- Cuve enterrée de carburant (100 GO m3)
- Cuve enterrée de carburant (essence (60 m3) + fioul (40 m3))
- Aire de dépotage
- Séparateur d'hydrocarbures
- Aire de distribution

Investigations :

- TX : sondage de sols à la tarière mécanique (3 m de profondeur)
- PzX : piézomètre (6 m de profondeur)

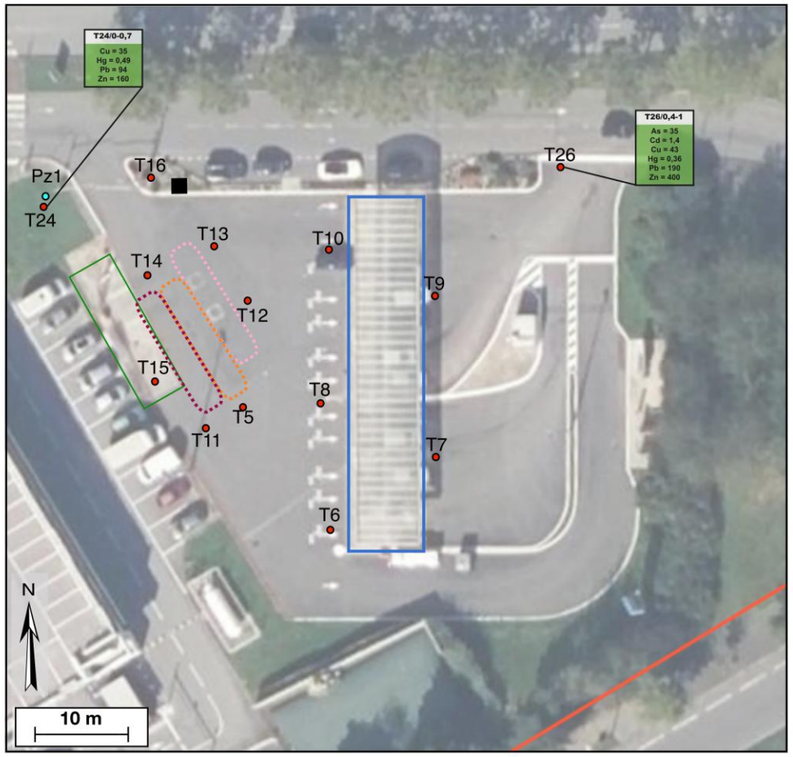
Anomalies en métaux (mg/kg)

As : Arsenic — Hg : Mercure
Cd : Cadmium — Pb : Plomb
Cr : Chrome — Ni : Nickel
Cu : Cuivre — Zn : Zinc

SOLER IDE
GROUPE VERTICAL SEA

PLAN DES POLLUTIONS EN MÉTAUX
(station-service)

Dossier : 130154 SI REN 01
Chantier : RENNES
Prestation : INFOS/DIAG



Légende

- Zone d'étude

Zones à risques identifiées :

- Cuve enterrée de carburant (essence (40 m3) + GO (60 m3))
- Cuve enterrée de carburant (100 GO m3)
- Cuve enterrée de carburant (essence (60 m3) + fioul (40 m3))
- Aire de dépotage
- Séparateur d'hydrocarbures
- Aire de distribution

Investigations :

- TX : sondage de sols à la tarière mécanique (3 m de profondeur)
- PzX : piézomètre (6 m de profondeur)

Anomalies en métaux (mg/kg) :

As : Arsenic — Hg : Mercure
Cd : Cadmium — Pb : Plomb
Cu : Cuivre — Zn : Zinc

Extraits de l'étude de pollution réalisée par SOLER IDE, 2025

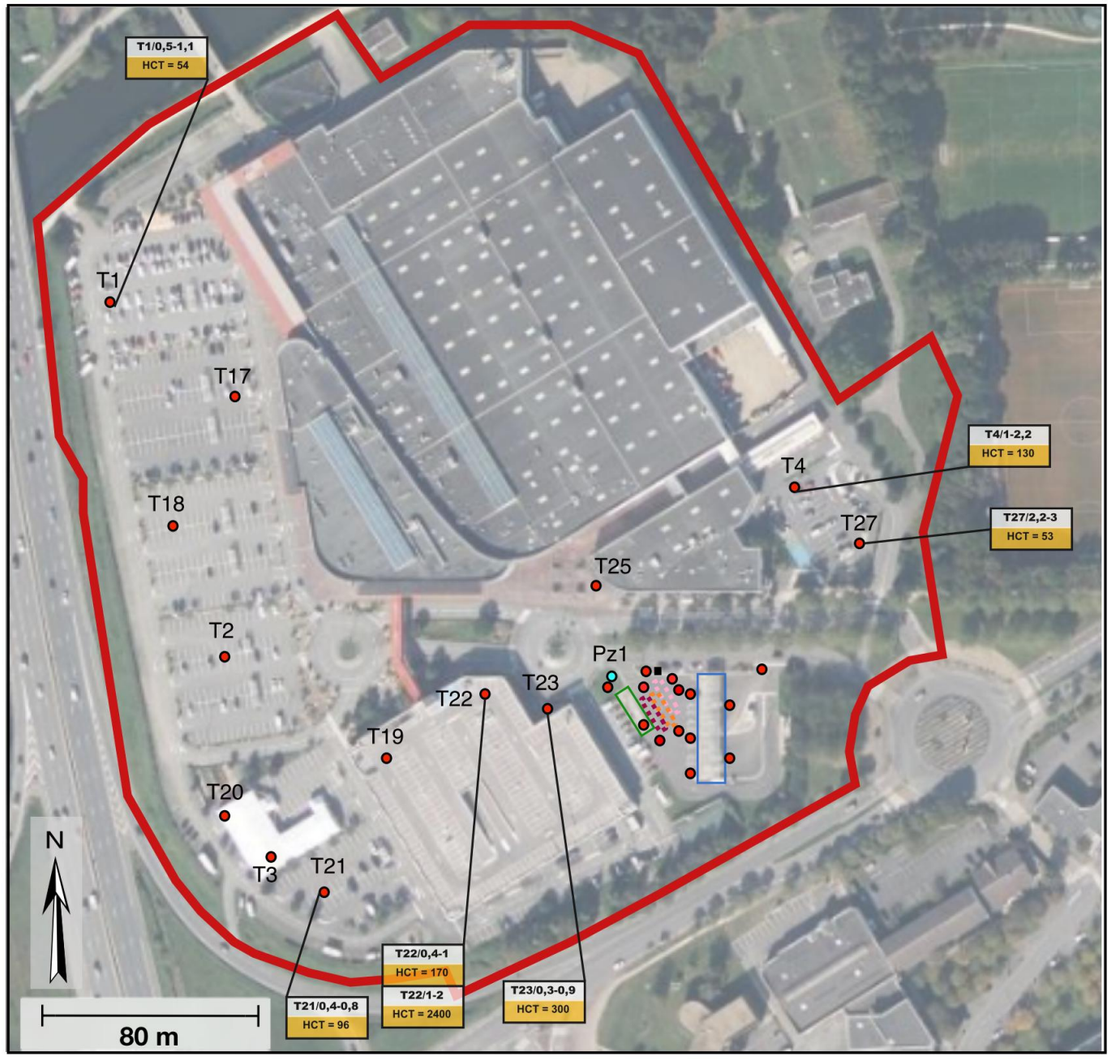
Rennes – extension du centre commercial Cleunay

Les investigations sur le sol

SOLER IDE
GROUPE VERTICAL SEA

PLAN DES POLLUTIONS EN COMPOSÉS ORGANIQUES (ensemble du site)

Dossier : 130154 SI REN 01
Chantier : RENNES
Prestation : INFOS/DIAG



Légende

- Zone d'étude

Zones à risques identifiées :

- Cuve enterrée de carburant (essence (40 m3) + GO (60 m3))
- Cuve enterrée de carburant (100 GO m3)
- Cuve enterrée de carburant (essence (60 m3) + fioul (40 m3))
- Aire de dépotage
- Séparateur d'hydrocarbures
- Aire de distribution

Investigations :

- TX : sondage de sols à la tarière mécanique (3 m de profondeur)
- PzX : piézomètre (6 m de profondeur)

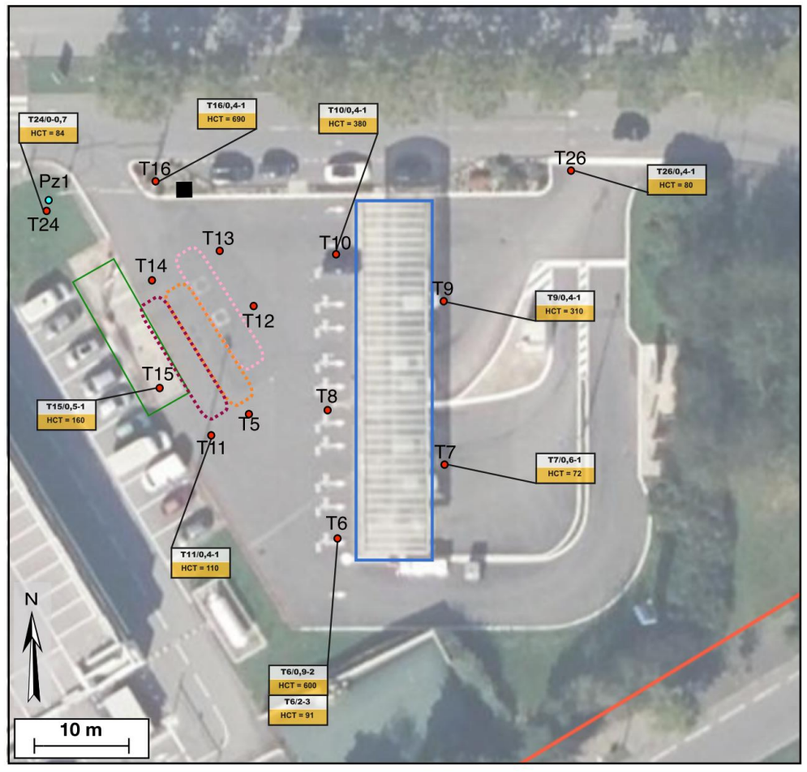
Anomalies en composés organiques (mg/kg)

- HCT : Hydrocarbures totaux C10-C40

SOLER IDE
GROUPE VERTICAL SEA

PLAN DES ANOMALIES EN COMPOSÉS ORGANIQUES (station-service)

Dossier : 130154 SI REN 01
Chantier : RENNES
Prestation : INFOS



Légende

- Zone d'étude

Zones à risques identifiées :

- Cuve enterrée de carburant (essence (40 m3) + GO (60 m3))
- Cuve enterrée de carburant (100 GO m3)
- Cuve enterrée de carburant (essence (60 m3) + fioul (40 m3))
- Aire de dépotage
- Séparateur d'hydrocarbures
- Aire de distribution

Investigations :

- TX : sondage de sols à la tarière mécanique (3 m de profondeur)
- PzX : piézomètre (6 m de profondeur)

Anomalies en composés organiques (mg/kg)

- HCT : Hydrocarbures totaux C10-C40

Page 2/2

Extraits de l'étude de pollution réalisée par SOLER IDE, 2025

Les investigations sur les eaux souterraines

La pose d’un piézomètre :

Dans le cadre de la présente étude, 1 ouvrage piézométrique (Pz1) a été implanté au droit du sondage T24. Il est à noter qu’un second piézomètre a également été posé au droit de la zone d’étude dans le cadre de l’étude géotechnique (Pz2), sur le sondage S3.

Le sens d’écoulement des eaux souterraines est théoriquement dirigé vers le Nord, en direction de la Vilaine.

Les résultats :

Aucun indice organoleptique suspect n’a été identifié lors de la purge et du prélèvement. Les eaux de purge étaient de couleur marron et très troubles.

Les résultats d’analyses ont permis de mettre en évidence, au droit de Pz1 :

- Un léger impact en hydrocarbures lourds (1 400 µg/l) ;
- Une trace en hydrocarbures volatiles (11 µg/l).

Les recommandations du bureau d'études (1/2)

Démantèlement des ouvrages existants

D'après la visite de site et l'étude historique, diverses sources potentielles de pollution ont été recensées, notamment la présence d'ouvrages enterrés.

Avant tous travaux de démolition / de terrassement, il y aura lieu de prévoir le démantèlement des ouvrages existants : réservoirs enterrés, canalisations… Au préalable, toute cuve devra être vidée, neutralisée et dégazée selon les règles de l'art par une entreprise spécialisée. Les sols souillés devront être purgés.

Il est recommandé de procéder à des analyses des sols en fond et bord de fouille après retrait des ouvrages.

Investigations complémentaires

Sur les sols :
Afin de dimensionner les zones de pollutions concentrées dans le secteur des sondages T6 et T22, et d'optimiser les volumes de terres non conformes ISDI à gérer dans le cadre du projet, il est recommandé la réalisation de sondages complémentaires.

Sur les eaux souterraines :
Afin de dimensionner l'impact en composé organique (HCT) détecté dans les eaux souterraines au droit de Pz1, et afin de vérifier la qualité des eaux souterraines (notamment pour la gestion des eaux en phase projet), il est recommandé la création d'un piézomètre supplémentaire au droit de la station-service, en amont théorique du précédent ouvrage.

Sur les gaz du sol :
Les analyses sur les sols et les eaux souterraines ont permis de mettre en évidence la présence de teneurs en composés volatils (hydrocarbures). Dans le cadre du projet, dans le secteur de l'actuelle station-service, il est donc recommandé de procéder à des mesures des gaz du sol par la création de deux piézairs, afin de mesurer le potentiel de dégazage des teneurs détectées.

Gestion des eaux de rejet pour le projet

Les résultats d'analyses ont mis en évidence d'hydrocarbures dans les eaux souterraines. Afin d'éliminer tout risque sanitaire, il y aura lieu d'interdire tout captage d'eau au droit du site pour un arrosage.

Il y aura lieu de vérifier, en cas de nécessité de rabattement de nappe, que les eaux d'exhaure sont conformes aux critères d'acceptation en réseau d'assainissement.

À noter que la réalisation d'un prélèvement des eaux souterraines et d'un rejet nécessite des autorisations administratives particulières (loi sur l'eau, arrêté de déversement, convention de rejet…).

Les recommandations du bureau d'études (2/2)

Risques d'exposition en phase travaux

Les terres vouées à être excavées présentent des teneurs notables en éléments polluants. Il y aura lieu de maîtriser les risques d'exposition aux polluants en phase travaux par le port des EPI adaptés et des mesures de protections collectives adaptées.

Conception et suivi des travaux

Dans le cadre de la réhabilitation du site, nous recommandons de faire appel à un Maître d'Œuvre spécialisé pour les sites pollués. Celui-ci aura pour missions :

- D'établir un Plan de Conception des Travaux (PCT) afin d'établir et finaliser le meilleur scénario de réhabilitation après réalisation d'essais complémentaires (essais de traitabilité, essais de terrain…) ;
- D'assister le Maître d'Ouvrage pour une consultation d'entreprises (Rédaction d'un Cahier des Charges spécifique) ;
- De valider les techniques de traitement / les filières pour les prises en charge des terres polluées ;
- De contrôler les travaux de dépollution ;
- De contrôler le tri des terres lors des terrassements ;
- De valider la fin des travaux en fonction des objectifs fixés.

. Mise en mémoire de la pollution résiduelle

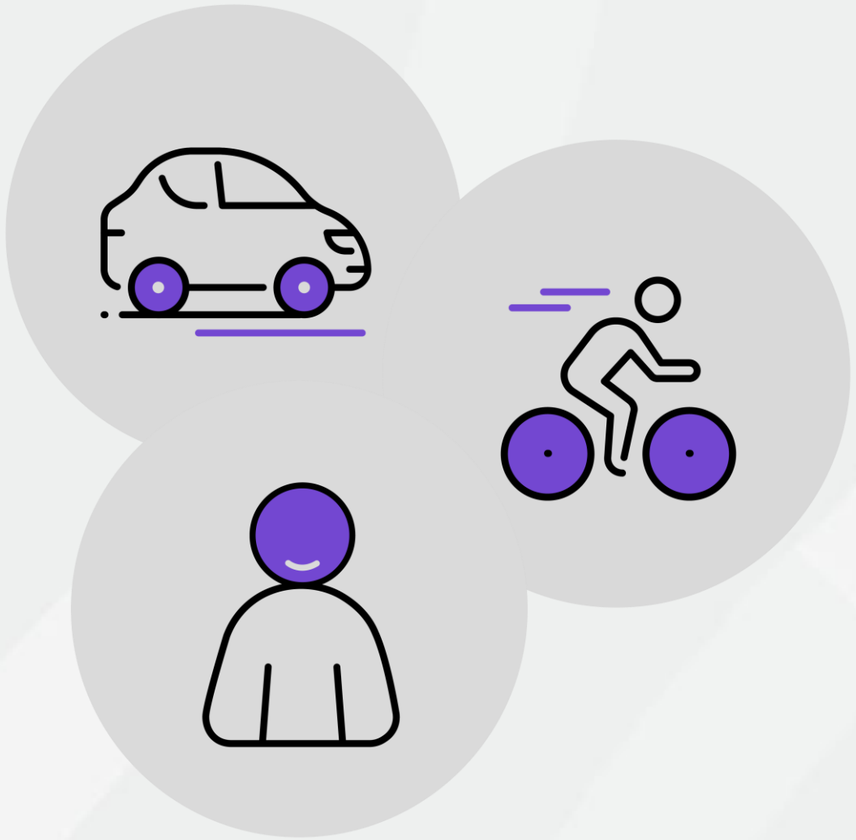
Si une pollution résiduelle est maintenue en place au droit du site, il sera nécessaire d'en garder la mémoire. Il s'agira donc de spécifier l'existence d'une pollution résiduelle dans les actes de vente et d'annexer le présent rapport aux pièces officielles (actes notariés en particulier). Un dossier de restriction d'usage ou de servitude peut être nécessaire.

Cette étude a été menée sur la base des connaissances actuelles de l'état du site, du projet de réaménagement, et des connaissances scientifiques. Toute modification du projet, ou tout nouvel élément apporté, pourra modifier les conclusions de cette étude.

Le porteur de projet s'engage à respecter l'ensemble des préconisations du bureau d'étude SOLER IDE afin de garantir la sécurité des travailleurs, des futurs usagers de la zone d'études et la préservation de l'environnement.

L’étude de trafic et de circulation de janvier 2026 est disponible en annexe

Mobilité



Mobilité

Une étude de trafic et de circulation a été produite et est annexée au présent dossier d'examen au cas par cas.

Cette étude présente :

La situation actuelle :

- à une échelle plus large que le centre commercial englobant la rocade et la rue Jules Vallès
- sur une temporalité annuelle, englobant des pointes de trafic commerciales (décembre) et urbaines (juin)

La situation de référence :

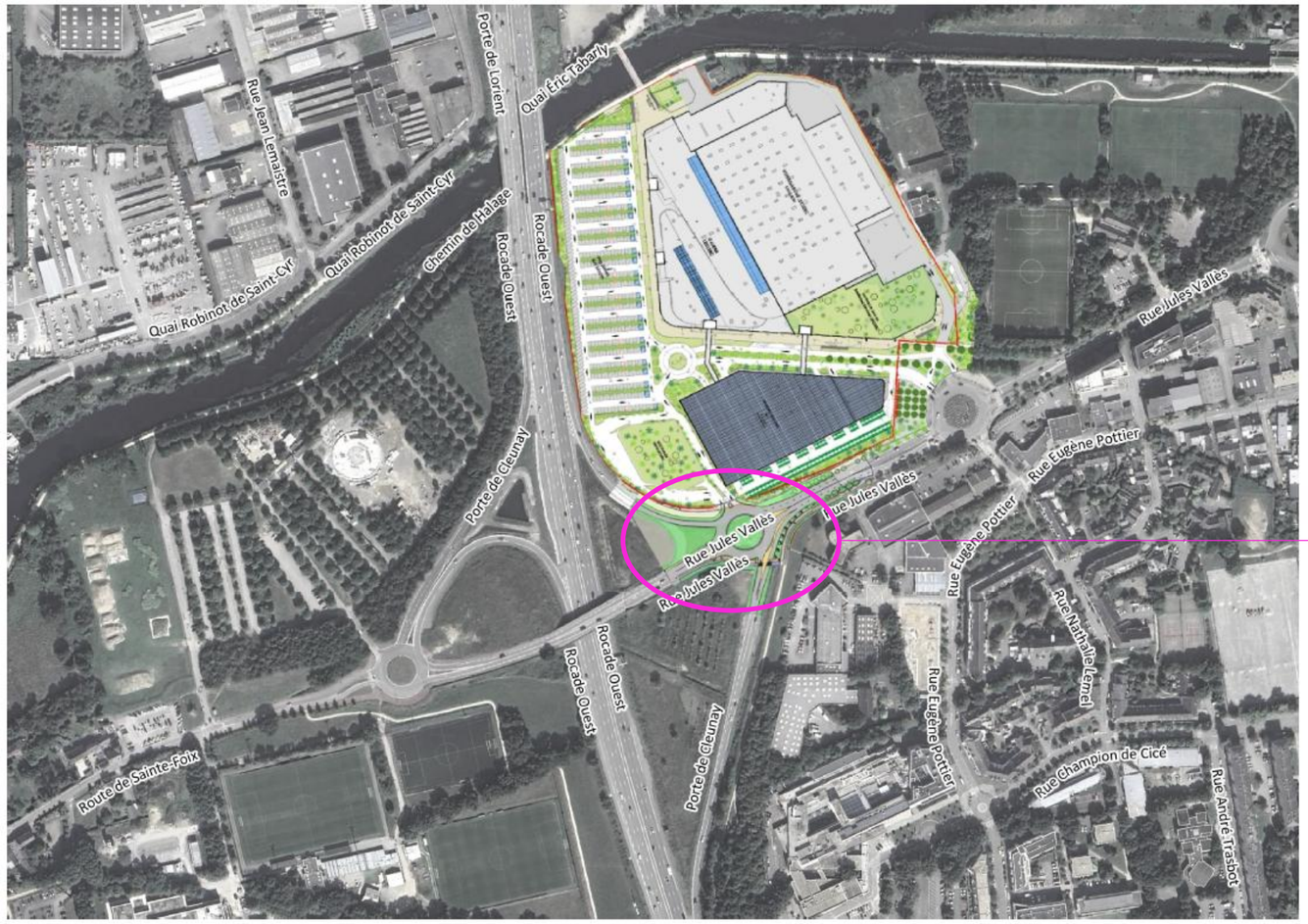
- en englobant les projets urbains connexes sur le quartier de Cleunay, pour un total de 700 logements et 20000 m^2 d'activités :
  - Secib immobilier, 140-160 rue Eugène Pottier : 153 logements
  - Bati-Armor, 122 à 124 rue Eugène Pottier : 7300 m2 bureaux + commerces, 355 logements
  - Jeulin, 120 rue Eugène Pottier : 4800 m2 santé + hôtel 75 chambres
  - Réalités, 114 rue Eugène Pottier : 4000 m2 bureaux
  - Tachenn, 3 allée Francis Charpentier : 4600 m2 bureaux
  - Icade Promotion, Steen 95 boulevard Voltaire : 183 logements
- en intégrant les stratégies globales de mobilité de Rennes Métropole : diminution de la part modale de la voiture, confirmée localement sur 5 ans par les comptages sur la rue Jules Vallès

Le projet d'extension du centre commercial :

- en intégrant les impacts locaux de la stratégie de mobilité pour les commerces de Rennes Métropole : augmentation des parts modales commerciales bus, cycles et piéton
- en évaluant les impacts du projet pour les modes véhicules, bus, cycles et piétons
- en vérifiant les non impacts du projet sur la rocade, et ses impacts positifs sur la rue Jules Vallès

Mobilité

Le projet d'extension du centre commercial ajoute environ 3750 m^2 de surfaces commerciales, et crée un nouveau giratoire à l'est de l'échangeur avec la rocade constituant une nouvelle desserte du centre commercial.



Le projet d'extension du centre commercial améliore et fluidifie la circulation sur la rue Jules Vallès, sans modifier les conditions de circulation sur la route de Sainte-Foix.

Le nouveau giratoire diminue certes la capacité d'écoulement du carrefour actuel losange avec voies prioritaires pour la rue Jules Vallès, mais il crée une entrée de ville depuis la rocade, sécurise les échanges en abaissant le niveau de vitesse autorisé, et rajoute un deuxième accès au centre commercial.

La bretelle de sortie de la rocade intérieure conserve sa voie d'évitement actuelle, ce qui garantie sa fluidité et protège la rocade intérieure d'une remontée de file arrière.

Les trafics sur le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon s'en trouvent diminués d'autant ce qui fluidifiera la circulation des bus sur ce giratoire et améliorera leur vitesse commerciale.

Les estimatifs de trafics en juin 2035 et décembre 2035, en heure de pointe du matin, heure de pointe du soir, heure de pointe du samedi et les réserves de capacité de carrefours sont disponibles dans l'étude de mobilité annexée au présent dossier.

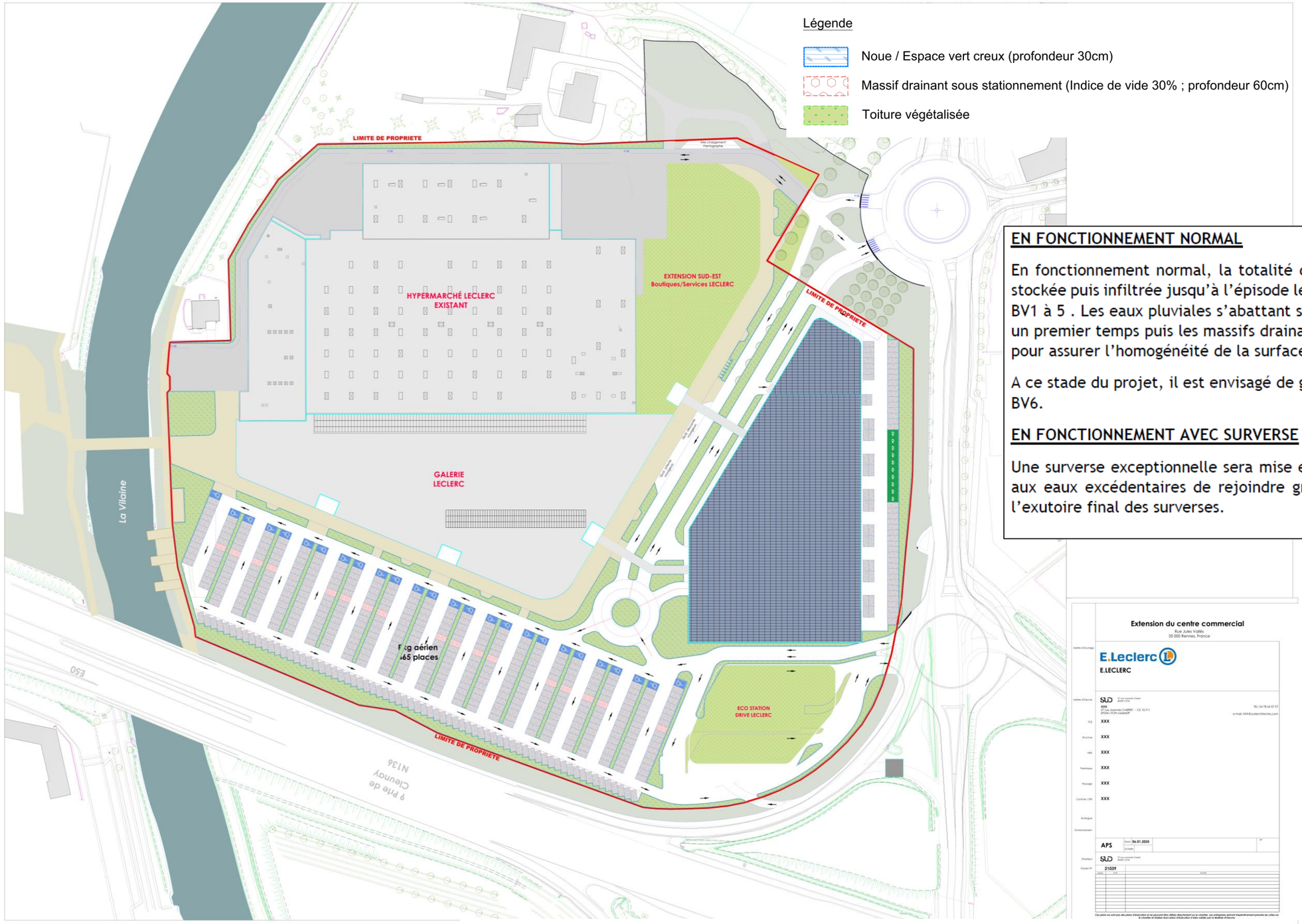
Création d'un nouveau giratoire en concertation avec Rennes Métropole et le département. A termes, ce rond-point sera propriété de la collectivité Rennes Métropole.

La note d’intention hydraulique complète est disponible en annexe

Pluvial



La gestion pluviale



EN FONCTIONNEMENT NORMAL

En fonctionnement normal, la totalité des eaux pluviales issues du projet sera collectée, stockée puis infiltrée jusqu'à l'épisode le plus défavorable d'occurrence centennale pour les BV1 à 5 . Les eaux pluviales s'abattant sur les toitures seront redirigées vers les noues dans un premier temps puis les massifs drainants, une liaison se fera entre les noues et le massif pour assurer l'homogénéité de la surface d'infiltration.

A ce stade du projet, il est envisagé de gérer une pluie de 27,6 mm ruisselant sur le bâti du BV6.

EN FONCTIONNEMENT AVEC SURVERSE

Une surverse exceptionnelle sera mise en place au niveau des ouvrages afin de permettre aux eaux excédentaires de rejoindre gravitairement les ouvrages en aval. La Vilaine est l'exutoire final des surverses.

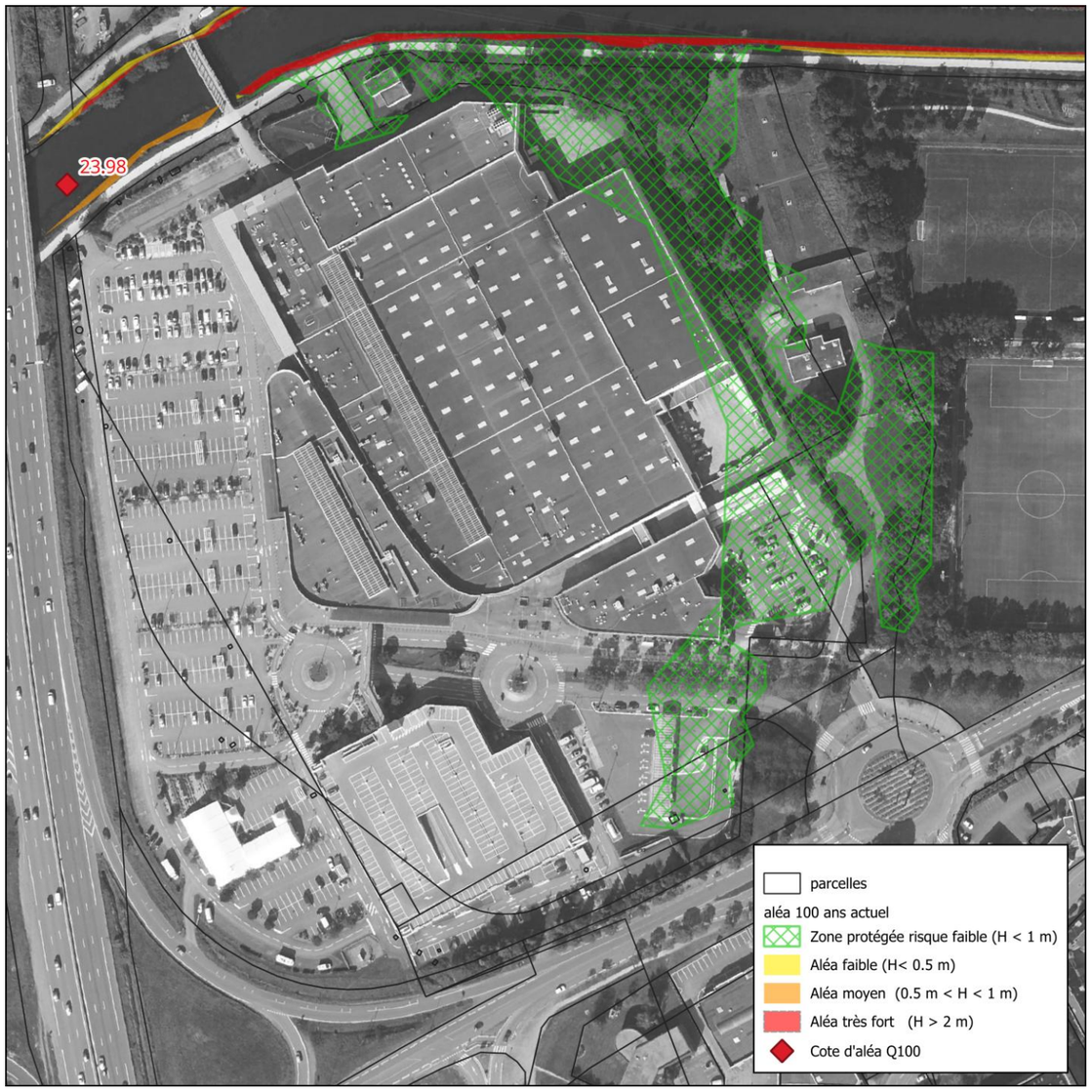
Extrait de la note hydraulique réalisée par INFRA Service, 2026

Inondabilité du site

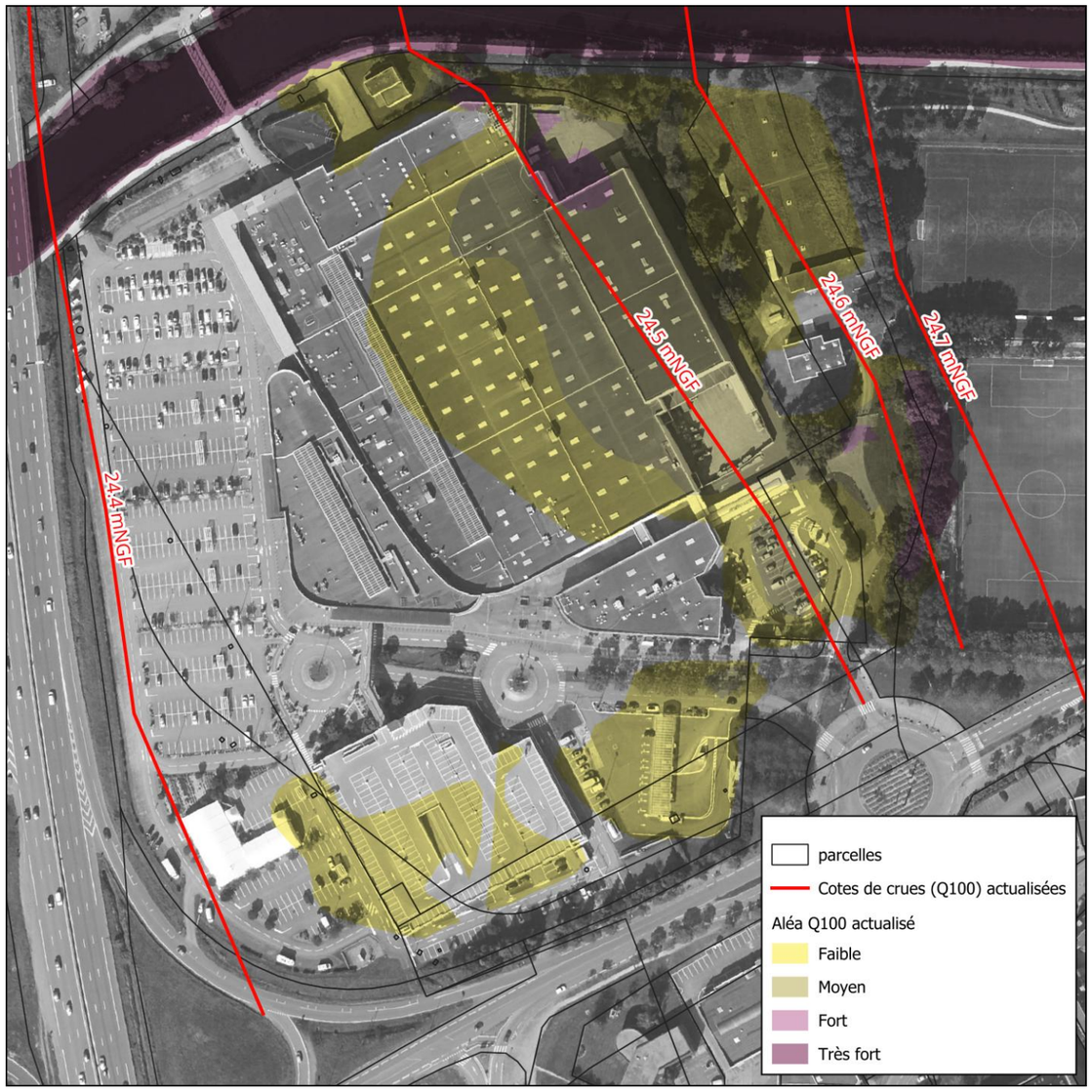


PPRi – l'aléa d'occurrence centennale actuel et actualisé

Ancien aléa d'occurrence centennale (PPRi encore en vigueur)



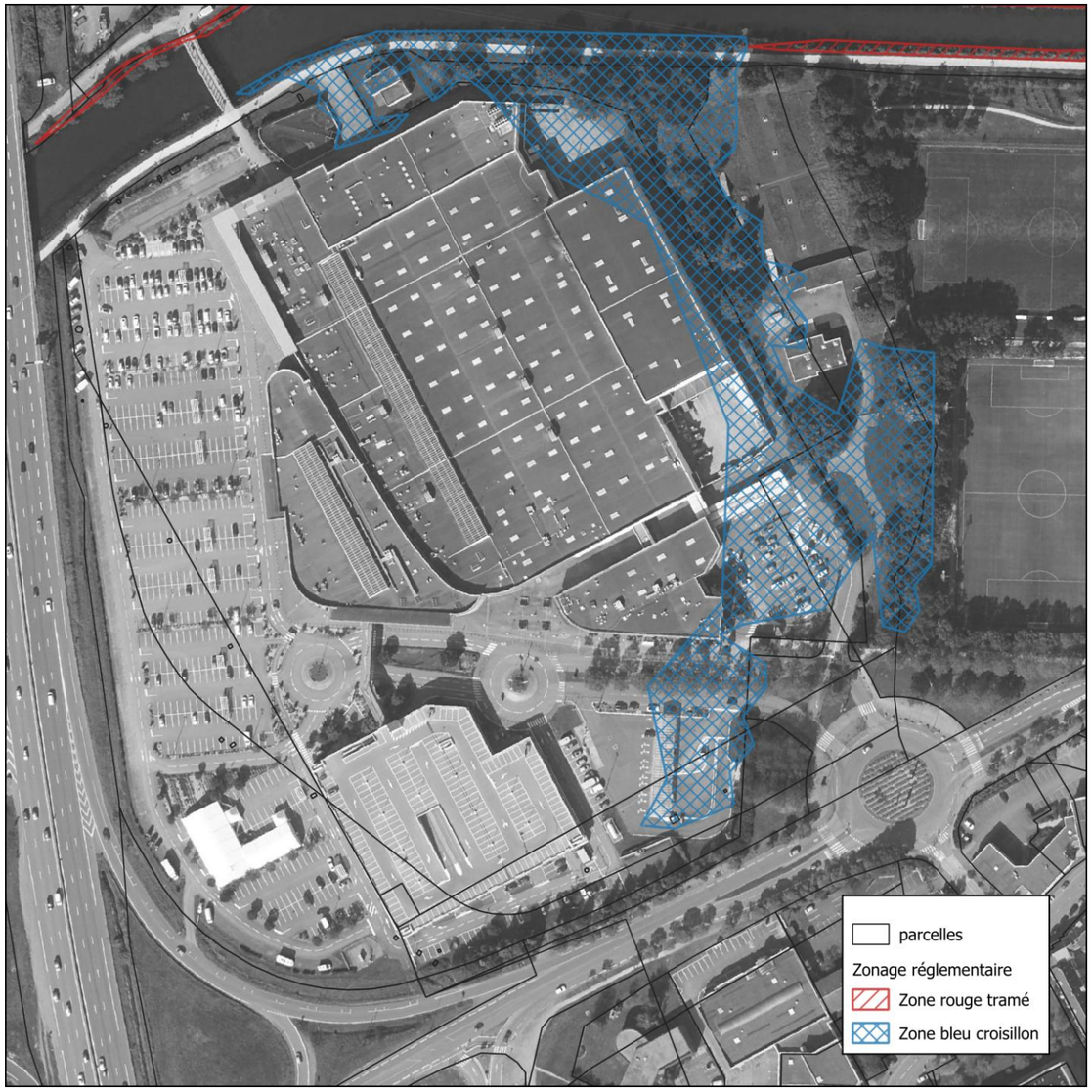
Aléa d'occurrence centennale actualisée (PPRI en cours de révision)



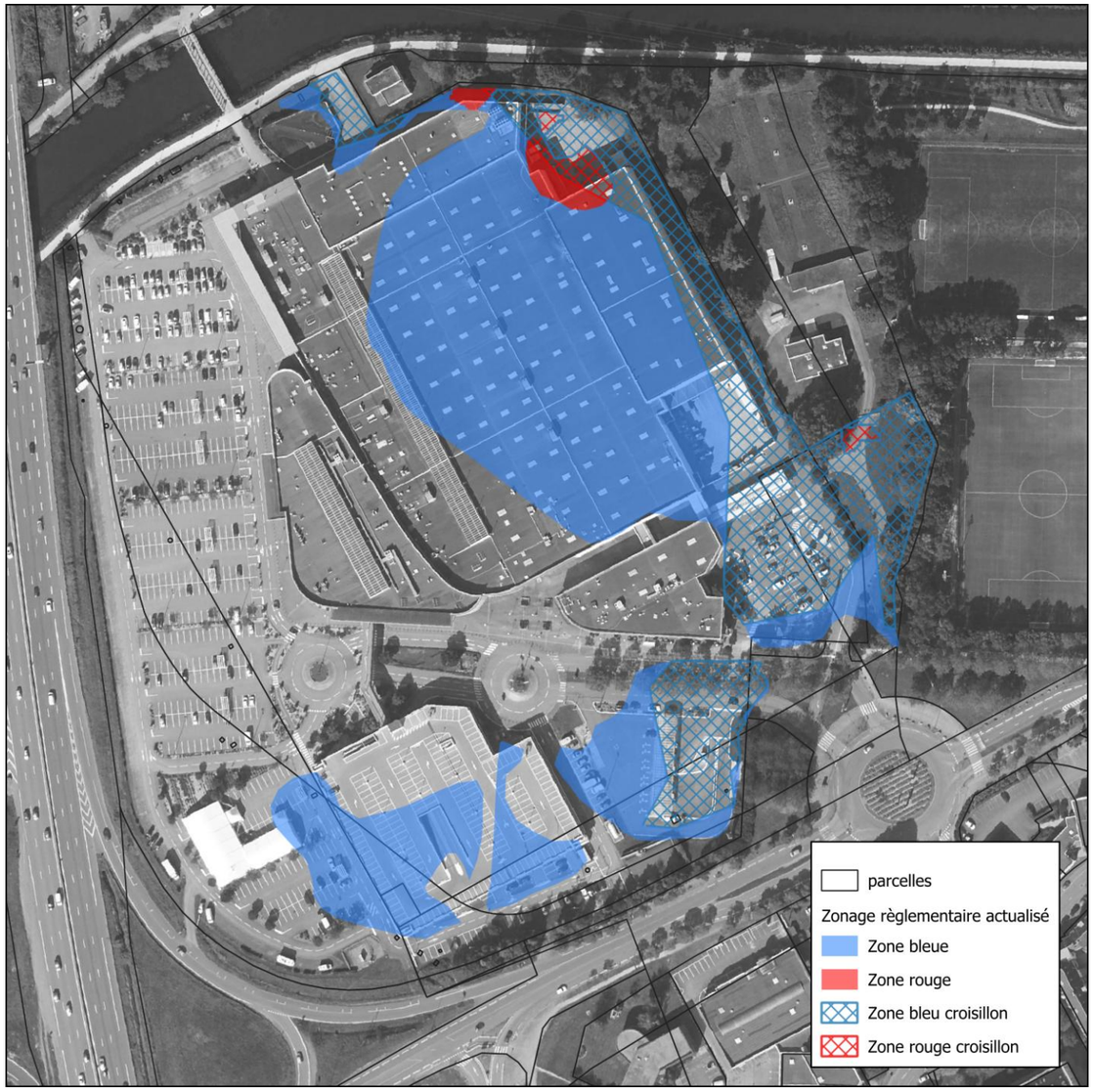
Aléas d'occurrence centennale au niveau du site du projet, selon le PPRi actuel et le PPRi en cours de révision, iao senn, 2025

PPRi – le zonage règlementaire en vigueur et le zonage réglementaire actualisé (PPRi en cours de révision)

Ancien zonage règlementaire



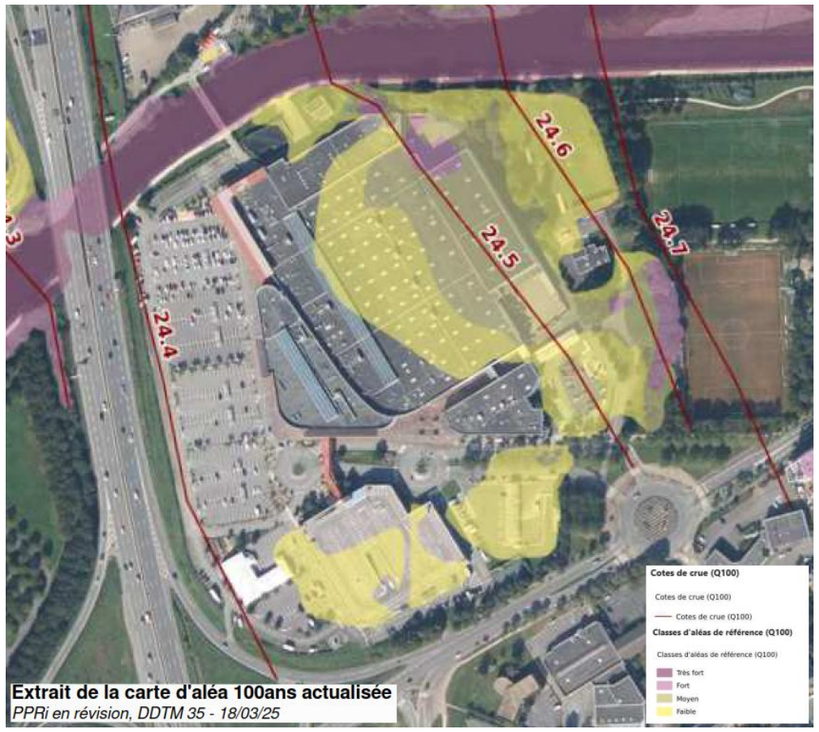
Zonage règlementaire actualisé



Zonage réglementaire au niveau du site du projet, selon le PPRi actuel et le PPRi en cours de révision, iao senn, 2025

PPRi : l’emprise inondable recalé sur la topographie du site

Première approche chiffrée à confirmer – IAO SENN 2025



Extrait de la carte d'aléa 100ans actualisée
PPRi en révision, DDTM 35 - 18/03/25

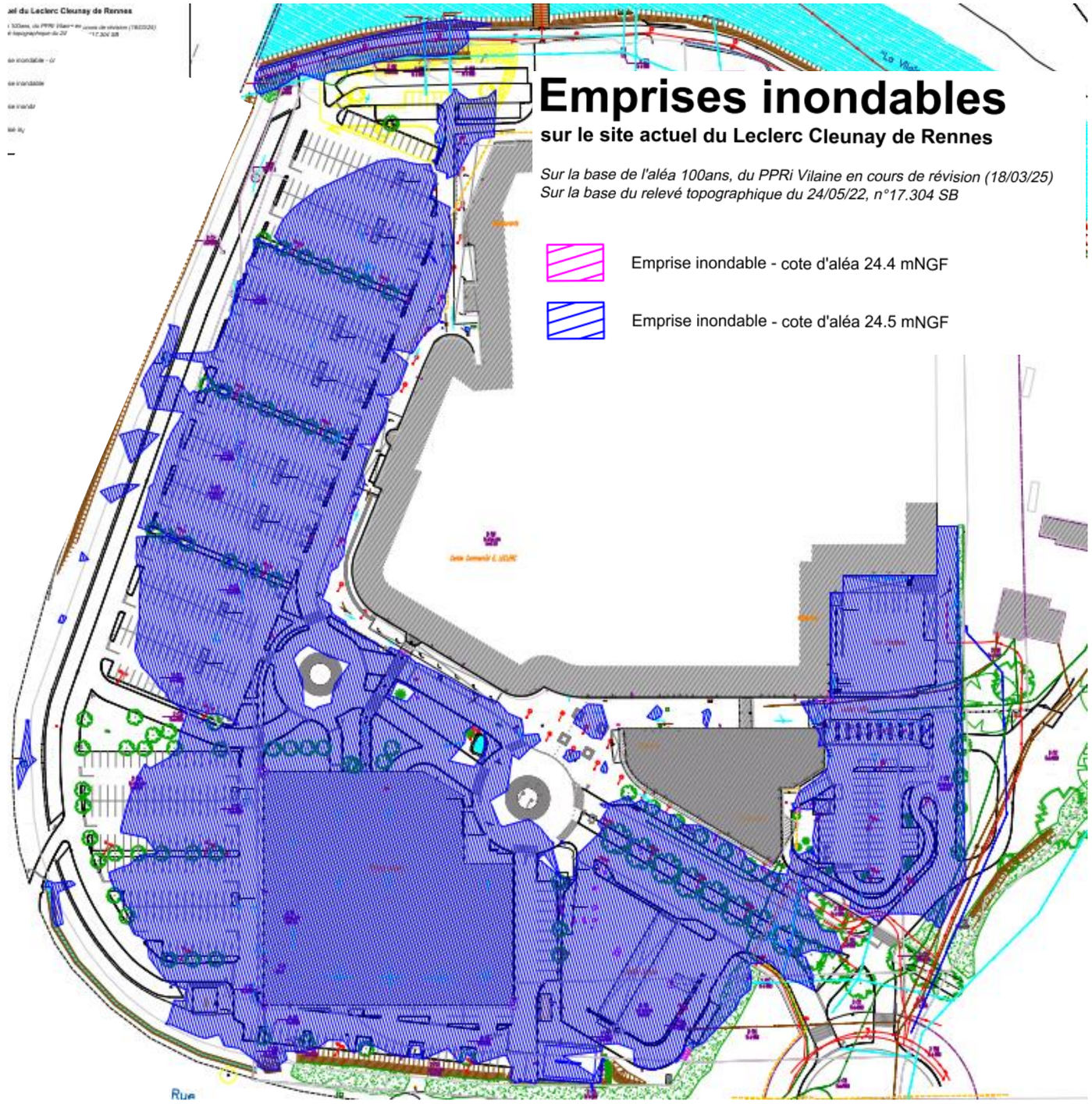
Carte d’aléa 100ans actualisée – DDTM 35

Cotes inondables – PPRi actuel

Cote aléa 100ans =	23,92 mNGF
Cote de référence =	**24,22 mNGF**

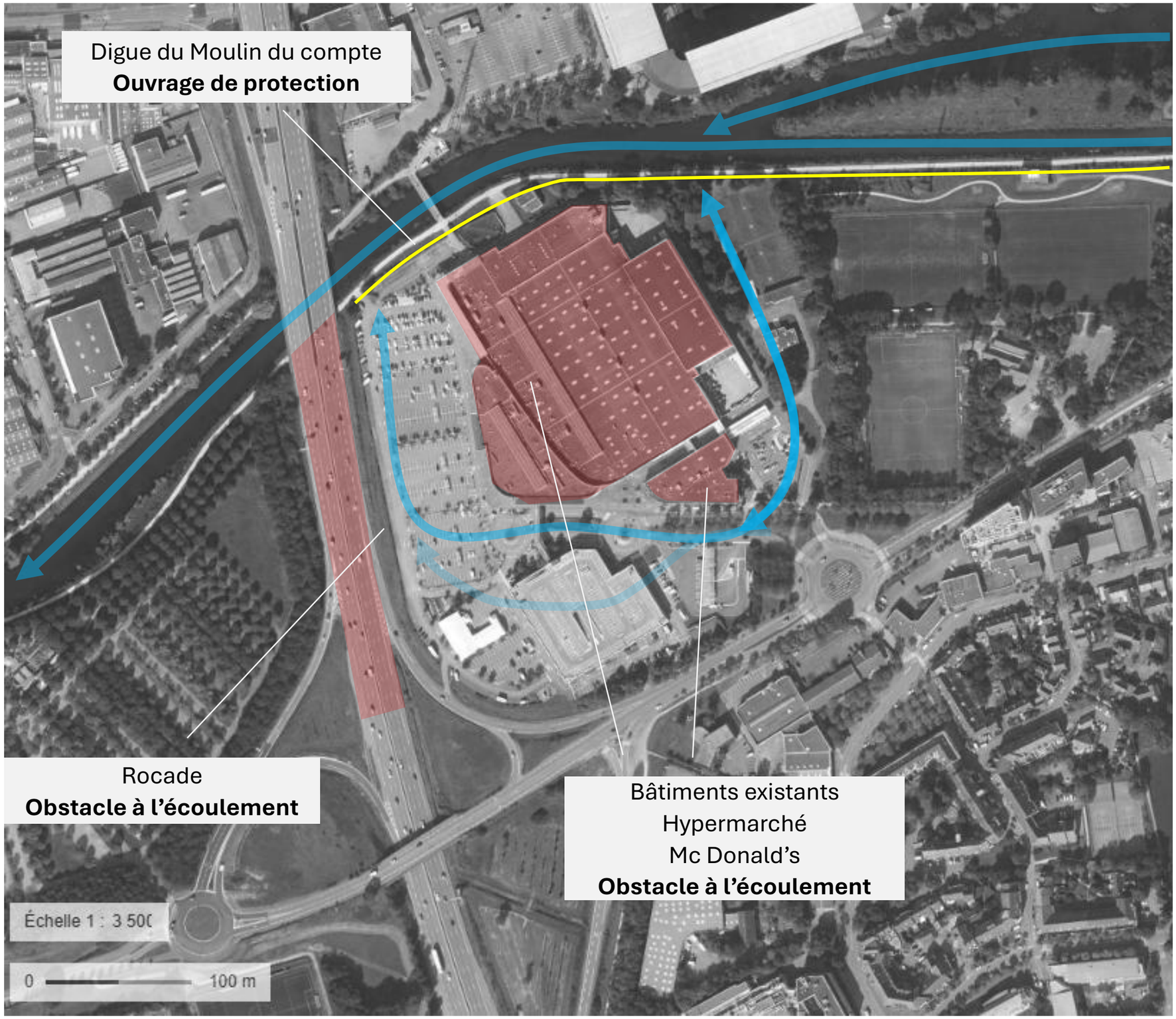
Cotes PPRi actualisées

Cote aléa100ans =	**24,4 à 24,6 mNGF**



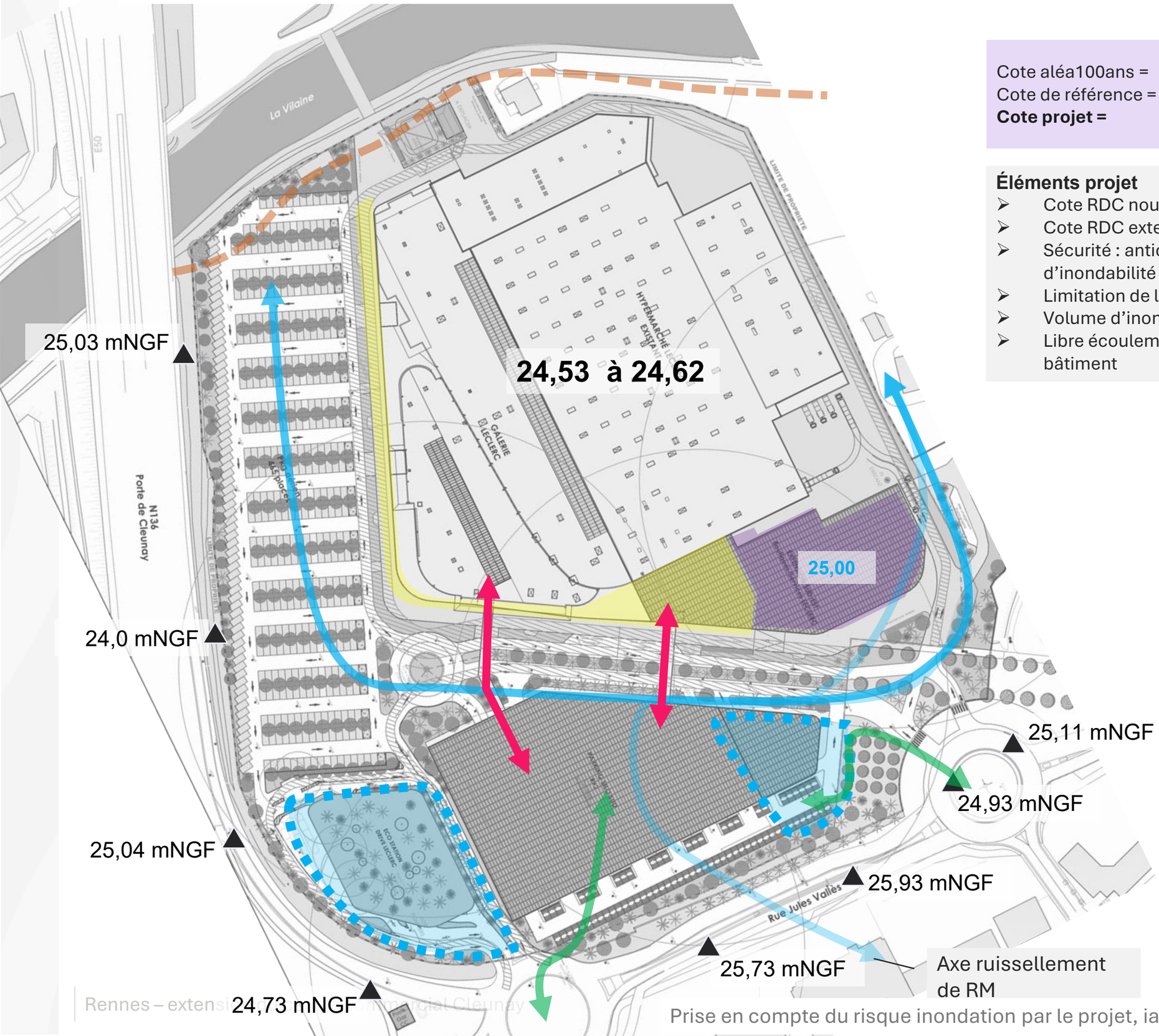
Cote d’aléa 100ans 24,5 mNGF, filée sur le relevé topographique du 24/05/22

Circulation de l’eau en crue



Circulation de l’eau en crue en l’état actuel du site d’étude, iao senn 2025

La prise en compte du risque inondation par le projet



Cote aléa100ans = 24,5 mNGF
Cote de référence = 24,8 mNGF
Cote projet = **25 mNGF** *(24,5 + 0,50)*

Éléments projet

- Cote RDC nouveau usage 25 mNGF
- Cote RDC extension galerie +/- 24,5 mNGF
- Sécurité : anticipation des accès secours au dessus de la côte d'inondabilité
- Limitation de la surface inondable impactée
- Volume d'inondabilité « préservé »
- Libre écoulement de l'eau : transparence hydraulique d'un bâtiment

Digue actuelle

Circulation de l'eau

Espace bâti nouveau à la cote 25,00 mNGF et transparence hydraulique

Espace bâti nouveau à la cote du bâti existant +/- 24,55 mNGF

Topo actuelle

24,53 Cote RDC actuelle

Accès > 25 mNGF

Chemin d'accès à 25 mNGF

Zone en remblais

Prise en compte du risque inondation par le projet, iao senn, 2026

Notice architecturale

	Rennes Cleunay Centre commercial Leclerc rue Jules Vallès 35000 Rennes

NOTICE D'INTENTION ARCHITECTURALE

*Prévue par l'article R*431-8 du Code de l'urbanisme*

1. Contexte urbain et territorial

Le site du centre commercial E.Leclerc de Cleunay occupe une position stratégique à l'ouest de Rennes, en interface directe avec la rocade ouest, la rue Jules Vallès, la Porte de Cleunay, la Vilaine et les quartiers d'habitation environnants.

Classé en zone UI2 du PLUi de Rennes Métropole, le site est destiné à accueillir des activités économiques, commerciales et des équipements structurants. Il constitue aujourd'hui une entrée de ville majeure, perceptible aussi bien depuis les infrastructures routières que depuis les cheminements piétons et les berges de la Vilaine.

L'organisation actuelle du site, issue de développements successifs, présente toutefois des limites en termes de lisibilité urbaine, de cohérence architecturale et de qualité des parcours.

Le projet vise ainsi à transformer cet ensemble commercial en véritable pôle urbain structurant, capable de :

- Renforcer le lien entre la rive nord de la Vilaine et le centre-ville,
- Affirmer une façade urbaine qualitative sur la rue Jules Vallès,
- Recomposer de manière lisible et hiérarchisée les parcours piétons, cycles, véhicules et livraisons, conformément aux orientations du PLUi.

2. État existant et enjeux

Le site existant comprend :

- Un hypermarché E.Leclerc avec sa galerie commerciale,
- Des volumes bâtis hétérogènes correspondant à des extensions successives,
- Un stationnement majoritairement en surface avec un parking aérien ouest le long de la Rocade,
- Un parking silo existant,
- Des équipements périphériques (Leclerc Drive, station-service, McDrive).

L'absence d'unité architecturale et la superposition des flux nuisent aujourd'hui à la lisibilité globale du site et à sa cohérence urbaine.

Les enjeux du projet sont donc :

- De recomposer une cohérence architecturale et volumétrique,
- De hiérarchiser clairement les flux, conformément aux principes de desserte du PLUi,
- De transformer le stationnement en élément structurant et paysager,
- De reconnecter le site à son environnement urbain et naturel, en valorisant les mobilités douces.

3. Parti urbain

Le projet repose sur un principe fondateur : faire du centre commercial un véritable morceau de ville, et non plus une simple zone commerciale.

Dans cette logique :

- Les traversées piétonnes et cyclables sont renforcées et structurées depuis la rue Jules Vallès en direction de la Vilaine et vice-versa,
- Une promenade piétonne plantée structure l'ensemble du site,
- Le stationnement est réorganisé autour de l'extension du parking silo sud, et de la recomposition du parking aérien ouest, libérant les sols,
- Une ceinture végétale continue crée une transition entre flux automobiles et cheminements doux,
- Les arrêts de bus, quais voyageurs et mobilités alternatives sont intégrés au cœur du projet.

Les giratoires existants et projetés deviennent de véritables portes urbaines, marquant l'entrée du site conformément à son rôle métropolitain. Le nouveau giratoire permet d'innerver la partie ouest du site.

4. Organisation des flux

La séparation et la hiérarchisation des flux constituent un principe majeur du projet, en cohérence avec les exigences du PLUi :

- Flux de véhicules légers orientés vers le parking silo sud et le parking aérien Ouest,
- Flux Drive totalement indépendants,
- Flux de livraisons dissociés des parcours clients,
- Flux bus intégrés avec quais de montée et de descente voyageurs,
- Flux piétons et cycles prioritaires, organisés le long de la promenade paysagère,
- Maintien et doublement des passerelles reliant le parking silo à la galerie, assurant l'irrigation de l'extension sud.

Cette organisation garantit sécurité, lisibilité et confort d'usage pour l'ensemble des utilisateurs.

5. Composition du programme

L'ensemble des données chiffrées indiquées ci-dessous sont approximatives. Il s'agit d'une notice d'intention permettant de comprendre l'organisation globale du projet. Les données chiffrées seront précisées dans le dossier de permis de construire.

Commerces – Retail
7 500 m² de surfaces commerciales réparties en RDC et R+1 de la galerie commerciale existante étendue.

Boutiques et services E.Leclerc
4 600 m², comprenant notamment :

- Multimédia / technique,
- Espace culturel et jouets,
- Lobby lecture,
- Para optique.

Restauration
2 800 m², incluant une zone de restauration ou « food corner » en partie nord du mail, des restaurants avec terrasses en partie sud accompagnant le déplacement du Mc Drive, en contact direct avec la rue Jules Vallès.

Sport/Loisirs
Un pôle fitness de 900 m² implanté en R+1 du volume formant la proue du parking silo étendu.

Stationnement
Réorganisation complète du stationnement, conforme aux prescriptions du PLUi :

- Parking silo sud: 878 places,
- Parking McDrive : 40 places,
- Parking aérien Ouest : 465 places,

soit un total de 1 383 places, dont 71 équipées de bornes IRVE.

6. Volumétrie

Les nouvelles constructions s'inscrivent dans une volumétrie maîtrisée, conforme aux règles de hauteur et de gabarit du PLUi :

- Lecture claire depuis les axes lointains (rocade),
- Échelle adaptée au piéton côté rue Jules Vallès,
- Continuité bâtie entre la galerie, l'extension et le parking silo.

Les différentes volumétries participent à la lisibilité et à l'identité urbaine du site.

- Le volume principal constitué de la galerie commerciale ouest relié à l'extension sud abritant les boutiques E.Leclerc,
- Le parking silo sud existant étendu, avec une adjonction sud-est composée du McDrive en RDC et d'une cellule sport en R+1,
- Le volume sud-ouest, abritant le Drive E.Leclerc et la station-service,

7. Des entrées conçues comme signaux urbains

Trois entrées majeures structurent la lecture du site, 2 à l'ouest et une principale côté sud

Protégées par un auvent couronnant l'ensemble du linéaire de façade, elles sont marquées par :
- Des transparences visuelles,
- Un traitement spécifique des façades,
- Une connexion directe avec les parcours piétons et la galerie.

Ces entrées sont clairement identifiables depuis la rue Jules Vallès, la promenade piétonne et les parkings.

8. Parti architectural

Le projet développe une architecture sobre, lisible et unitaire, en cohérence avec le caractère économique de la zone UI2.

Les principes retenus sont :
- Une cohérence volumétrique entre les 3 entités,
- Un travail spécifique des perceptions depuis la rocade ouest, la Vilaine au nord et la rue Jules Vallès au sud,
- Des entrées conçues comme de véritables signaux architecturaux,
- Une continuité fluide entre la galerie existante et l'extension sud.

Le traitement des façades repose sur un motif géométrique inspiré du "Y" historique de la galerie E.Leclerc, décliné sous forme de vêture métallique variant en termes de couleur et de forme entre galerie commerciale et parking silo.
Ce motif constitue l'élément fédérateur de l'identité du site, une écriture architecturale commune.

Le volume de la station-essence / Leclerc Drive, visible et accessible directement depuis la rocade, présente un auvent végétalisé, élément totémique, toiture protectrice et signal fort.

9. Paysage et approche écologique

Le paysage est un élément structurant du projet.
Il fait l'objet d'une notice spécifique faisant suite à la présente notice architecturale.
Nous pouvons néanmoins rappeler ses principales lignes directrices :
- Bandes végétalisées de 2m plantées assurant une canopée large et ombragée accompagnant chaque peigne de stationnement,
- Ceinture verte continue de 4m de large entre parkings et promenade piétonne,
- Revêtements drainants limitant les îlots de chaleur,
- Plantations massives et ombragées le long des cheminements,
- Ombrières photovoltaïques en toiture du parking silo et de l'extension sud.

Le stationnement est ainsi conçu comme un parc paysager habité, et non comme un espace minéral résiduel.

Le projet d'extension du centre commercial E.Leclerc de Cleunay ne constitue pas une simple augmentation de surfaces commerciales.

Il s'agit d'une recomposition urbaine complète, visant à :
- Transformer une zone commerciale en véritable entrée de ville,
- Renforcer la cohérence architecturale et paysagère,
- Privilégier les mobilités douces,
- Intégrer le paysage comme élément fondateur,
- Offrir une expérience usager fluide, lisible et qualitative.

Le projet est compatible avec les dispositions du PLUi de Rennes Métropole – zone UI2 et s'inscrit durablement dans l'évolution urbaine du secteur de Cleunay.