



CHARTRES  
DE BRETAGNE

— MAIRIE —  
Esplanade des Droits de l'Homme  
B.P. 14  
35176 Chartres-de-Bretagne  
Tél. 02.99.77.13.00  
Fax 02.99.77.13.01

Conseil municipal du 1<sup>er</sup> juillet 2024

Intervention du Maire

## **Concertation préalable relative à l'extension de 363 % du périmètre de la ZAC dite « La Janais » sur l'ensemble du site industriel présent pour 96 % de sa superficie sur la commune de Chartres de Bretagne.**

### Opposition à cette extension

## **Éléments historiques et de contexte relatifs à la zone industrielle de Chartres de Bretagne**

### **De 2012 à 2015.**

En 2012, le site de construction automobile PSA, devenu Stellantis à compter de janvier 2021, couvrait une étendue de 240 HA dont 56 d'espaces couverts. Les surfaces de plancher étaient alors de 74 HA (740 000 m<sup>2</sup>) selon les données fiscales de l'époque.

En 2016, l'emprise foncière dont disposait l'établissement était ramenée à 160 HA avec une surface de plancher bâti identique. À la date de mai 2024, l'emprise de l'usine Stellantis est estimée à 115 HA, soit moins de 50 % de ce qu'elle était en 2012.

Des ventes de terrains et bâtiments se sont succédé au gré des années. Avant 2014, des locaux désaffectés avaient été cédés à un transporteur de passagers Linévia. Localisée au Sud-Ouest de ce très vaste ensemble foncier économique, le secteur du Bois Noir a été aménagé dans le contexte des obligations de réindustrialisation établies par les services de l'État près du groupe PSA. Ces terrains avaient été

acquis à la fin des années 1990. Sur l'emprise concernée, se sont installés Suez Cap-Valo, une filiale de la société de Kertrucks : Best drive (ex Vulco), ainsi que des activités de contrôle, maintenance et dépôt de véhicules bus et poids lourds. Enfin, le cimentier suisse Holcim, associé au groupe Pigeon a investi dans une centrale pour la fabrication de béton. Elle a cessé son activité 6 années plus tard. L'ensemble du secteur décrit borde la route RD 34 au Sud. Depuis les années 1970, cette emprise foncière porte la dénomination de « ZA de la Motte ». Par la suite, s'en est suivie une vente à un opérateur de messagerie, RTPC près du rond point de la RD 837 (ex RN 137), précisément en façade Est.

### **À compter de 2016 : Les cessions foncières à la Région Bretagne.**

Courant 2016, ce fut la vente de 53 hectares à la Région Bretagne. Il s'agit de surfaces découpées en 4 lots distincts et distants jusqu'à un kilomètre les uns des autres depuis le Sud-Est du site jusqu'au Nord-Ouest. L'acquisition en portage de ces parcelles non aménagées a fait l'objet de débats qui sont remontés jusqu'au Ministère de l'économie et des finances. En effet, le prix était très largement surévalué en comparaison avec les références voisines pour des terrains non aménagés (25 €/m<sup>2</sup> contre 5 €/m<sup>2</sup>). Dans les faits, il s'agissait d'une cession foncière dont l'enveloppe financière (13,250 M€ avec les dépollutions à la charge de l'acquéreur) relevait d'une négociation sous condition que soient poursuivies les activités de construction automobile. Rappelons qu'à partir de fin 2013, l'État était devenu l'actionnaire de référence du Groupe PSA, suite à l'apport en capital d'un milliard d'euros<sup>(1)</sup> et l'accès à la présidence du conseil de surveillance (M. Louis Gallois succédant à M. Robert Peugeot). L'affaire du montant de la transaction immobilière en est ainsi restée là. Plus précisément, PSA Peugeot-Citroën a cédé 49 HA de terrains non aménagés à la Région Bretagne sur la commune de Chartres de Bretagne. 4 HA présents au Nord-Ouest du site industriel, séparés de l'ensemble foncier des usines automobiles proprement dit par la RD 634, mais appartenant toutefois à PSA, ont également été vendus à la Région. Ces terrains sont localisés pour la quasi-totalité sur la commune de St Jacques de La Lande. Durant des années, y ont été déposées des matières polluantes, avant que soient instaurées les actuelles réglementations environnementales. Il s'agit donc bien d'une emprise globale de 49 + 4 = 53 HA.

---

<sup>1</sup> - Le groupe automobile d'État chinois, Dong Feng a également abondé au capital de PSA pour un montant d'un milliard d'euros.

Le portage foncier régional a ensuite été repris par la Métropole Rennaise, via la Société d'Economie Mixte (SEM) d'aménagement Territoires. **En 2018, il a été**

La dénomination « La Janais » relève de la propriété intellectuelle de la SA Citroën. Elle faisait référence au château de « La Janais » érigé en 1893 dans la commune du Rheu par Émile-Jean Martin, fabricant de brosses à Rennes. En 1905, le château fut vendu pour 46 000 Francs. Il sera racheté dans les années 50 par la SA Citroën pour les besoins du site de la « Barre Thomas » établi à Rennes route de Lorient en 1953. Ce fut la base de travail des équipes en charge des études destinées à conduire le chantier de construction des établissements à Chartres de Bretagne. Avant d'être ultérieurement revendu, il avait été converti en foyer d'hébergement.

**décidé de mettre en œuvre une procédure de création d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC), couvrant la dite surface de 53 HA.**

À partir de 2020, le groupe PSA a poursuivi sa politique de restructuration du périmètre de l'établissement de construction automobile, désigné à l'origine (depuis 1958) sous l'appellation de « Rennes La Janais » (Cf. encadré ci-contre).

Dans un premier temps, le groupe Eiffage a acquis quelques 22 hectares dans le secteur Nord-Ouest. Cette emprise intègre plusieurs bâtiments qui abritaient des activités liées à la politique de réindustrialisation à compter de 2012 (la **SNCF et B3-Éco Design**). Il s'agit d'occupations locatives. Depuis 2016, d'autres entreprises occupent également ces lieux (**Mayers, Schneider Electric pour ses besoins logistiques, Euro-Shelter et des logisticiens**). Vers 2021, une partie de ces locaux a ensuite été cédée par Eiffage à une foncière immobilière : Magellan. Actuellement, le groupe du BTP Eiffage poursuit un programme d'aménagement tel que présenté fin 2023 lors d'une enquête publique. Cette dernière s'est logiquement tenue en Mairie de Chartres de Bretagne.

En 2021, Rennes métropole a également procédé à l'acquisition d'un bâti de quelques 24 000 m<sup>2</sup>, ainsi que des annexes sur une emprise foncière de 86 780 m<sup>2</sup>. Le montant annoncé pour cette transaction était de 6,125 M€ HT. Plusieurs activités de conseils industriels ont rejoint ces lieux, ainsi que des plateformes techniques d'expérimentation et de transfert de technologies.

À la même époque de 2021, l'Établissement Public Foncier Régional de Bretagne a été sollicité de sorte qu'il soit procédé à l'acquisition d'un bâtiment désaffecté, antérieurement dédié au ferrage. Le bâtiment est situé au Nord Est du site. Il s'agit d'un portage limité à 10 années pour le compte de la Métropole Rennaise. Dans la convention entre Rennes Métropole et l'EPFR, il est stipulé que l'engagement financier est à hauteur de « *10 M€ pour l'acquisition, les études et travaux ....* ». L'ensemble patrimonial concerné représente une surface globale de 14 HA sur laquelle sont implantés les 8 HA de l'ancienne usine de ferrage. Précisons que tous

les diagnostics établis démontrent qu'il s'agit du secteur le plus impacté par la pollution des sols du fait des activités antérieures. La présence d'amiante est également récurrente en ce qui concerne les toitures. Précisons que ce bâtiment a fait l'objet de polémiques particulièrement sévères. En effet, l'investisseur en discussion exclusive avec PSA (Montea) avait fait état de son approche avec un groupe états-unien leader mondial de la vente en ligne.

Au-delà des acquisitions publiques recensées qui s'élèvent à quelques 30 M€, nous n'avons pu intégrer les frais d'études pour cause de difficultés d'accès aux données, ainsi qu'au montant des engagements relatifs aux travaux de viabilisation déjà engagés sur plusieurs hectares compris dans l'emprise des 53 HA de la dite « ZAC de La Janais ».

### **La décision unilatérale d'une extension démesurée (+ 363 %) de la ZAC, sans la saisie officielle de la commune de Chartres de Bretagne.**

Forte d'une volonté de s'assurer un contrôle absolu des transactions, la gouvernance métropolitaine a décidé que soient revisitées les politiques d'acquisitions immobilières au gré des ventes / acquisitions publiques et privées par les différents acteurs présents ; qu'il s'agisse d'aménageurs, de constructeurs, d'exploitants ... En réalité, il s'agit de situations particulièrement complexes, mais telles qu'elles se présentent très logiquement au sein de toute zone d'activités économiques aussi étendue.

### **Une politique en matière d'action économique au fil de l'eau.**

Dans les faits, et sans porter la critique plus avant, l'actuel rythme de commercialisation s'avère insuffisant, si ce n'est dérisoire depuis des années. À propos de la question ainsi posée, il convient de préciser que selon les expressions politiques portées hautes, les candidatures se doivent de répondre à des approches conceptuelles « d'excellence ». En quelque sorte, nous abordons ici un certain champ de problématiques aux orientations technologiques exigées, dont les entreprises se doivent d'être porteuses pour espérer l'obtention d'un droit à s'implanter. Ainsi, conformément à de telles conditions aussi imprécises, nébuleuses,

l'objectif d'atteindre à court et moyen terme l'équilibre financier des opérations immobilières et d'aménagement reste manifestement inaccessible jusqu'à cette date. Des dossiers ayant trait à la métallurgie, à la logistique commerciale et /ou industrielle, à l'administration pénitentiaire un temps projeté ! et comme plus récemment encore, celui concernant les besoins exponentiels de gestion opérationnelle des données numériques en sont de parfaites illustrations. Dans ce contexte mouvant, si ce n'est brouillé à bien des égards, nous relevons qu'un projet chiffré à plusieurs milliards de la part d'un opérateur numérique a trouvé des terres autrement plus hospitalières, grâce à des acteurs du développement territorial plus dynamiques et très largement avisés en Alsace, Provence Alpes Côte d'azur et Île de France ... Dans cette affaire, il n'y eut qu'un seul défaut, à savoir que le groupe international concerné a privilégié les entretiens avec le Maire de Chartres de Bretagne. Confrontés à de tels faits, il est opportun de renvoyer les politiques locaux à la mémoire collective de ce que fut le consensus politique des années 1950 et 60 pour faire de la Région Bretagne un pôle de développement économique novateur et d'ambition internationale dans une Europe en pleine reconstruction. C'est dans ce contexte précis que fut décidée l'implantation des usines Citroën à Chartres de Bretagne <sup>(2)</sup> et non pas à Rennes pour des raisons évidentes de caractère structurel mais également fiscal à l'époque déjà.

### **Étendre la ZAC pour s'assurer de ressources et contributions financières complémentaires.**

Dans le but de maîtriser les coûts d'études et d'aménagement, alors que le montant maximum des capacités de financement public est atteint, une première initiative avait été prise fin juin 2023. Lors d'une réunion technique sous l'égide de la Métropole Rennaise, il fut décidé d'instaurer un sursis à statuer sur les permis de construire déposés dans les secteurs estimés à risque de cession ou plutôt de perte de contrôle de leur destination ; selon bien sûr les attentes ou fin de non recevoir définies par la Métropole.

Le 5 septembre 2023, à propos du sursis à statuer, nous avons adressé un courrier dûment argumenté à la Présidente de la Métropole. L'objet consistait à réfuter la méthode. Notre courrier n'a fait l'objet d'aucune réponse, tant verbale qu'écrite. Par

---

<sup>(2)</sup> - L'implantation de l'usine à Chartres de Bretagne relève d'une décision de fermer les établissements historiques André Citroën, quai de Javel (Paris XV<sup>ème</sup>). Elle fut prise en juillet 1958.

la suite, une autre solution plus radicale a été avancée. En réalité, elle est autrement plus coercitive puisqu'il s'agit de couvrir l'intégralité du territoire industriel de Chartres de Bretagne concerné par l'extension du périmètre de la Zone d'Aménagement Concertée initialement de 53 HA. Ainsi, le but était de l'étendre au périmètre global, intégral du quadrilatère industriel de la commune, patrimoine foncier de Stellantis, Eiffage, Kertrucks, Suez, Linévia et autres compris ... Précisons que la configuration spatiale projetée pour le sursis à statuer ne couvrait nullement une telle surface délimitée par la voie ferrée vers la Bretagne Sud, les RD 837, 34 et au-delà de la RD 634.

En outre, du fait de notre point de vue contraire, parce que non justifiée selon notre analyse argumentée, cette démarche a permis de saisir l'opportunité d'exclure la commune de Chartres de Bretagne quant à l'instruction de la procédure de concertation aujourd'hui engagée. Cependant, elle intègre deux communes riveraines, Saint Jacques de la Lande et Noyal Châtillon sur Seiche concernées par des parties marginales (4 %) à l'échelle du site industriel chartrain. Ce sont des parcelles de foncier non bâti, hormis une partie d'un bâti livré en 2004, confié au Comité Social de l'entreprise PSA (Site dénommé « La Calvenais »). Les dossiers d'enquêtes publiques sont ainsi exclusivement consultables dans les mairies de ces deux communes. Triste posture !

Il ne s'agit pas d'une question anodine puisque la procédure d'extension territoriale multiplie par 5 la présente ZAC, faisant ainsi passer sa surface de 53 HA (terrains acquis en 2016) à 250 HA (+ 363 %). Pour rappel les 240 HA proprement dits, compris dans le périmètre cadastral de notre commune représentent quelques 24 % de la superficie cadastrale totale (1 018 HA) de Chartres de Bretagne. Autre élément de comparaison : l'aire résidentielle stricte de la commune est de 209 HA.

De nos entretiens avec les acteurs économiques du site nous retiendrons qu'ils ont l'intention d'engager en ce qui les concerne une contestation fondée sur leurs propres contraintes de développement et d'aménagement d'une part et à propos du régime des taxes et / ou participations dédiées à la contribution financière de la ZAC d'autre part. En effet, ce n'est pas le cas aujourd'hui. L'extension envisagée concerne de ce fait la Zone d'Activités de la Motte intégrée au projet.

Par la présente délibération, la commune de Chartres de Bretagne formule bien évidemment son propre avis, comme d'ailleurs chacune des entreprises concernées est à même de pouvoir le faire, parce que comprises dans le périmètre de cette initiative dont la finalité de contrôle interroge. Elle interpelle d'autant plus dans le présent contexte des contraintes économiques extrêmes alors que nous sommes

confrontés aux priorités d'investissements massifs pour réindustrialiser le pays. À cet égard, notre politique communale en faveur de l'économie n'est plus à démontrer. Entre autres, précisons que notre fiscalité foncière est de 10 points en deçà de celle appliquée dans la ville de Rennes et de 5 comparée aux communes alentour. Notre vision de l'économie vertueuse et d'avenir n'est pas différente de celle qui s'applique à tous les territoires dans notre pays ; qu'il s'agisse des lois relatives à l'environnement comme des lois concernant la sécurité et la santé au travail. Également, le dialogue que nous entretenons avec tous les acteurs de l'économie productive chartraine est un facteur de synergies pour soutenir et accompagner les projets d'avenir. Notre mobilisation n'est ni récente, ni opportune.

### **Les conséquences d'une politique supra-communale sans vision stratégique en matière industrielle.**

Au-delà de ce que représentent les 10 000 emplois perdus en 18 ans à Chartres de Bretagne, il est opportun de rappeler que lors de l'audit de la commune (de Septembre 2021 à Juillet 2022), le Magistrat de la Chambre Régionale des Comptes (CRC) nous avait demandé quelle était notre politique en matière de développement économique et industriel. Cette demande était en étroite corrélation avec la réalité de l'extrême dépendance de Chartres de Bretagne à la fiscalité immobilière et qui plus est industrielle dont justement 60 % des recettes fiscales proviennent des établissements implantés sur son territoire. Pour ce faire, un rapport disponible a été communiqué à la CRC au 1<sup>er</sup> trimestre de 2022.

De manière plus prégnante encore, le Directeur Régional des Finances Publiques a sollicité le Maire pour un entretien qui a eu lieu le 4 décembre 2023. L'objet était de nous signifier ses inquiétudes sur les conséquences de la neutralisation et déconstruction de halls industriels sans que d'autres projets soient engagés à l'échéance des années proches. Il est à noter que l'engagement heureux de Safran ne sera effectif en termes de bases foncières bâties qu'au-delà de 2027. Enfin, dans l'immédiat nous sommes en cours d'analyse quant aux conséquences d'une destruction de 30 000 m<sup>2</sup> (3 HA) sur le site de l'ancien ferrage. Il s'agit d'une demande de l'Établissement Public Foncier Régional en vue de répondre à de nouvelles circulations de flux logistiques pour Stellantis, ceci dans le cadre d'une nécessaire réorganisation fonctionnelle. Pour la commune, c'est une contrainte forte à très court terme, faute d'alternatives aux déconstructions et désaffectations immobilières, de retards et d'abandons concernant une longue liste de projets non

aboutis, contestés et rejetés sans discernement par des instances métropolitaines sans vision stratégique de ce qu'est une politique industrielle en cohérence avec nos territoires. Ce sont autant de questions préoccupantes et qui plus est d'actualité dans le contexte de crise de souveraineté économique du pays, entre autres pour assurer l'avenir industriel dont chacun sait le caractère particulièrement sensible en ce qui concerne la commune de Chartres de Bretagne de par son histoire et un contexte structurel sans équivalent.

En 2023, notre collectivité a perdu quelques 243 000 € d'allocations compensatrices avec la désaffectation des anciens bâtiments du ferrage. Nous avons dû compenser par un relèvement du taux de l'impôt foncier de 33,31 % à 35,5 % pour tenir le budget municipal. En 2025, nous perdrons 58 000 €. Enfin, pour information, si la totalité du bâtiment ferrage était appelée à disparaître, ce serait une perte financière de 154 000 €. À titre de comparaison, notre autofinancement net du budget communal actuel est en deçà du million d'euros. À l'aune de ces données, chacun peut ainsi en mesurer toutes les conséquences sur les ressources économiques de la commune en l'absence de politiques dynamiques de développement économique, telles que nous les avons conduites dans les années 2000 - 2010.

### **Étendre la ZAC de 53 à 250 HA pour imposer des participations des entreprises installées.**

Concernant l'extension d'une telle ZAC sur des espaces construits, celle-ci n'est autre que la porte ouverte au contrôle disproportionné et même abusif de toute opération portée par des opérateurs économiques ou aménageurs privés ; ces derniers étant déjà présents dans ce périmètre étendu. Au regard de l'intention métropolitaine, la ZAC autorisera très logiquement, si une telle décision est prise, que l'acquisition en tout ou partie des immeubles ; voire même le recours à l'expropriation en cas d'absence d'accord amiable pour une cession foncière. Est-ce donc ainsi une invitation au départ des acteurs économiques en place ? Et pour quoi d'autre ? Pour quelle stratégie partenariale avec les entreprises ?

En effet, même si la maîtrise foncière totale n'est pas un préalable à la création de la ZAC, ni une fin en soi, le fait d'être propriétaire de l'ensemble des parcelles en ZAC permet à l'opérateur public de disposer d'un contrôle absolu sur toute opération à venir. En ce sens, chaque cession sera soumise à l'appréciation incontournable de l'aménageur, sans concertation avec la commune, ce qui d'ailleurs est déjà le cas au moyen d'un durcissement réglementaire inscrit au PLUi ! ...

Faut-il également souligner que parmi les effets rattachés à la création d'une ZAC, figurent la mise en application du droit de délaissement par les propriétaires ... Ainsi, tout est permis !

En outre, dans un contexte de rareté et de cherté du foncier, ainsi que de budgets publics contraints, la ZAC à maîtrise foncière, même partielle offre une opportunité à l'aménageur pour abonder des recettes nouvelles, contributives aux charges d'aménagement et d'acquisitions foncières. On appelle à participation les propriétaires déjà en place ! Dans ce contexte, s'instaure l'objectif d'autoriser le financement des aménagements comme des équipements publics de la zone, et d'éviter une rupture d'égalité entre les entreprises futures et constructeurs privés déjà présents. Ces derniers n'ayant donc pas acquis leur terrain auprès de l'aménageur devront alors conclure une convention de participation avec la collectivité aménageur. Cette convention précisera les conditions dans lesquelles ces entreprises implantées antérieurement participeront au financement des équipements de la zone. Une telle convention constitue une pièce obligatoire, jointe aux dossiers de demande de permis de construire.

Un autre type de convention dite d'association pourra également notifier des prescriptions techniques, architecturales, voire environnementales, et encadrer ainsi le programme des constructeurs et acteurs économiques déjà en activité et donc implanté dans la future ZAC au moment de sa réalisation. En pareilles circonstances, nous sommes en droit de nous interroger quant à l'absence de l'élargissement de la dite ZAC projetée alors que les zones d'activités contiguës sont exclues. Il s'agit de Mivoie sur St Jacques de la Lande, de la Touche Tizon et du Vallon sur Noyal Châtillon sur Seiche.

Pour conclure, au moyen des outils réglementaires d'urbanisme à sa disposition, l'aménageur public disposera de toute latitude, en vue d'exercer son pouvoir d'encadrement au détriment des opérateurs déjà en place, fatalement contraints à verser des contributions fiscales additionnelles.

En outre, c'est l'exclusion sans appel de la commune, concernant l'élaboration et l'application des procédures de contrôle pour l'aménagement et les constructions dans les ZAC économiques implantées sur son propre territoire. Ce sont des pouvoirs transférés à des supra-communalités hors du champ de la responsabilité opérationnelle des maires devant l'État. Il est ainsi particulièrement clair que ce sont

autant de contraintes financières dont le caractère est particulièrement dissuasif pour l'implantation de nouveaux arrivants potentiels.

Un tel contexte autant fermé justifie la contestation de la mise en place de cette extension d'une ZAC passant de 54 HA à 250 HA (+ 363 % !). Une telle intention dans une zone exclusivement industrielle et qu'il nous faut tourner vers l'avenir de l'économie des chaînes de valeur met en péril les finances communales de Chartres de Bretagne et bien au delà, comme d'ailleurs pour les entreprises déjà en place qui seront de fait soumises au bon vouloir de l'aménageur et appelées à participer aux coûts d'aménagement alors qu'elles ont déjà réalisé l'essentiel de leurs propres infrastructures et équipements utiles dans leurs périmètres respectifs. C'est une façon d'appeler les entreprises en place à participer à des équipements futurs dont rien ne prouve qu'elles puissent y trouver un réel intérêt pour se développer et créer des emplois. D'autres solutions existent en matière de stratégie de développement économique.

Il s'agit de dossiers qui méritent une approche autrement moins brutale et bien plus collaborative. On voudrait la mort de la commune de Chartres de Bretagne et l'affaiblissement induit de tout le bassin d'emploi rennais, directement irrigué par le fait économique générateur que représente l'industrie productive dans l'économie globale qu'on ne s'y prendrait pas autrement.