

Département de la MANCHE
Commune de Romagny-Fontenay
Projet d'implantation d'aires de
stationnements pour la
sécurisation du site du pôle
industriel Sud de Mortain-
Romagny

Résumé non technique
de l'étude d'impact



Partenaires du projet :



Dossier réalisé par :



✓ **Nom du demandeur**

SHEMA AU NOM ET POUR LE COMPTE DU SYNDICAT MIXTE
MORTAINAIS AMENAGEMENT

Représenté par : Monsieur le Directeur
Départemental

Suivi du dossier : Monsieur BASLEY Cédric

Adresse : Les Rives de l'Orne - 15 avenue Pierre Mendès France – BP
53060 – 14 018 Caen Cedex 2

Téléphone : 02 31 46 91 40



✓ **Auteur principal de l'étude d'impact**

ADEPE – Urbaniste, Paysage & Environnement

Mise en forme du dossier, présentation du projet,
impacts et mesures ERC.

Représenté par :

Aymeric OVAL – *Urbaniste/ Gérant* - Supervision & présentation,

Jacques POTTIER - Formation Supérieure en Gestion et Protection de
l'Espace Rural & BTS Gestion et Maîtrise de l'Eau - Diagnostic &
cartographie & rédaction, présentation et mesures,

Adresse : 26, Avenue Henri Fréville - 35200 Rennes

Téléphone : 02 99 83 06 20



✓ **Autres partenaires :**

- INGERIF – Bureau d'études Voirie-Réseaux-Divers – Etude
VRD & chiffrage

Adresse : 33, rue de l'épinaube – 72 240 Conlie



- Conseil Départemental de la Manche – Participation à
l'aménagement des Routes Départementales

Adresse : 1 rue Général Ruel – 50300 Avranches Cedex



- Communauté d'Agglomération Mont Saint-
Michel Normandie – Procédures
Fannexed'urbanisme & PLU

Adresse : 1 rue Général Ruel – 50300 Avranches



- ACOME – Groupe Industriel Partenaire –
Participation à la justification des choix
d'aménagement

Adresse : 1 route des Closeaux – BP45 – 50140 Romagny-Fontenay



- EXECO Environnement – diagnostic écologique trame
verte

Laurent Brunet & Elise Morin - écologues

Adresse : 2 place Patton – 50 300 Avranches

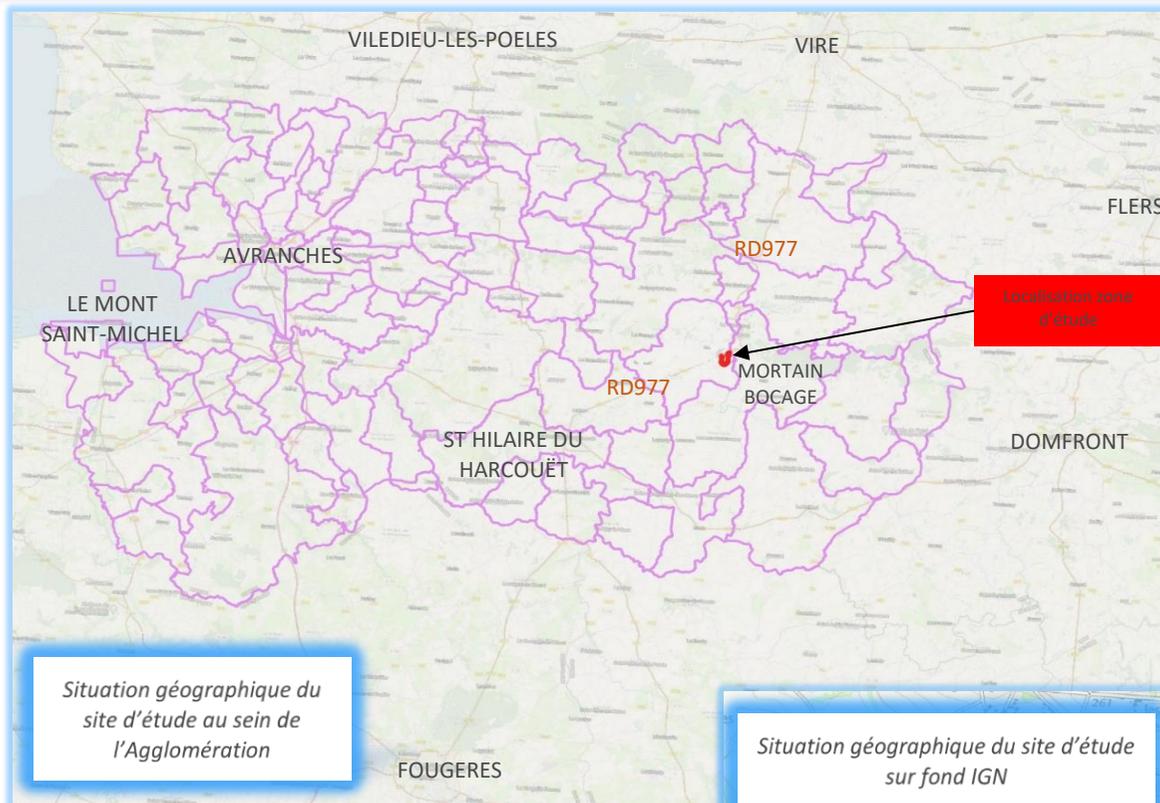


- Entreprise Pierre DUFRENE – diagnostic écologique
complémentaire – écologie

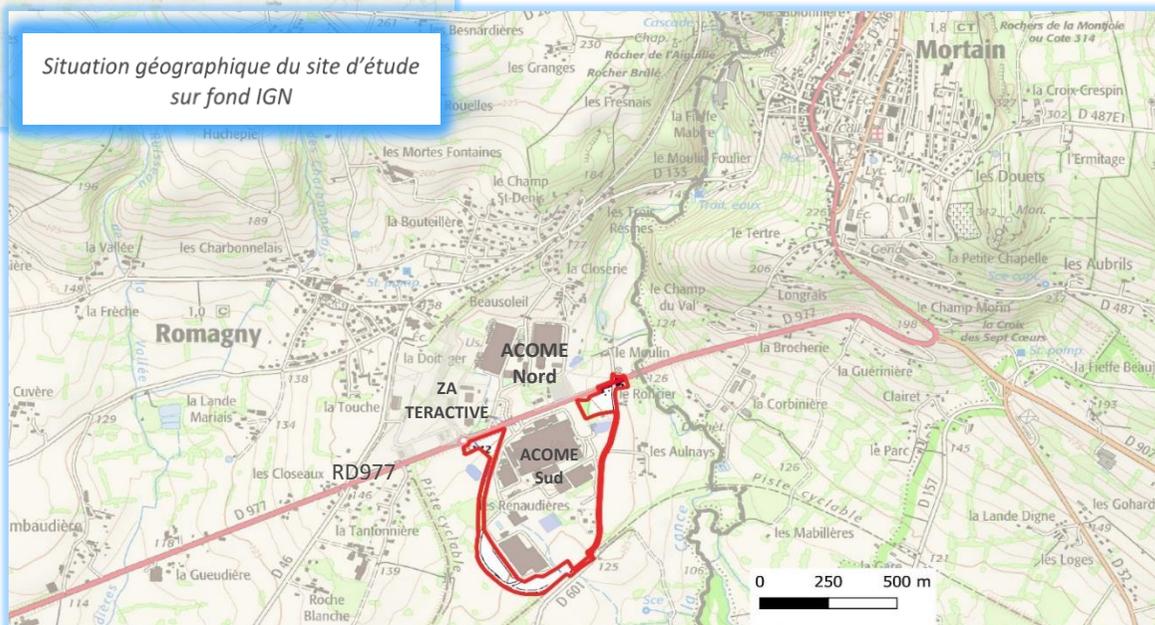
Adresse : 1 rue du Cotentin – 14 000 Caen



1. Préambule	3
✓ Avant-Propos	4
✓ Contexte du projet	5
2. Diagnostic de la zone d'étude	7
✓ Le milieu naturel et le paysage	7
✓ L'hydrologie	10
✓ Le domaine du sol et du sous-sol	12
✓ Les risques	13
✓ L'humain, l'économie, le cadre de vie, les réseaux et le patrimoine	14
✓ Les déplacements et les mobilités.....	15
✓ Le climat, l'air, la santé et l'énergie.....	16
3. Présentation du projet.....	18
✓ Contexte du projet retenu.....	19
✓ Définition des besoins et du fonctionnement de l'entreprise	22
✓ Présentation du projet retenu.....	24
✓ Phasage prévisionnel du projet.....	25
✓ Justifications et principales solutions de substitution.....	26
4. Effets du projet et présentation des mesures ERC	27
✓ Préambule	28
✓ Le patrimoine naturel et le paysage	29
✓ L'hydrologie - le domaine du sol et du sous-sol	31
✓ Les risques – le milieu humain, l'économie, le cadre de vie, les réseaux et le patrimoine.....	33
✓ Les déplacements – le climat, l'air, la santé et l'énergie	35
5. Compatibilité du projet avec les principaux documents cadres	37
✓ Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires	37
✓ Le Schéma de Cohérence Territorial	37
✓ Le document d'urbanisme.....	37
✓ L'évaluation des incidences NATURA 2000	37
✓ Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation.....	37
✓ Le SDAGE et le SAGE.....	38

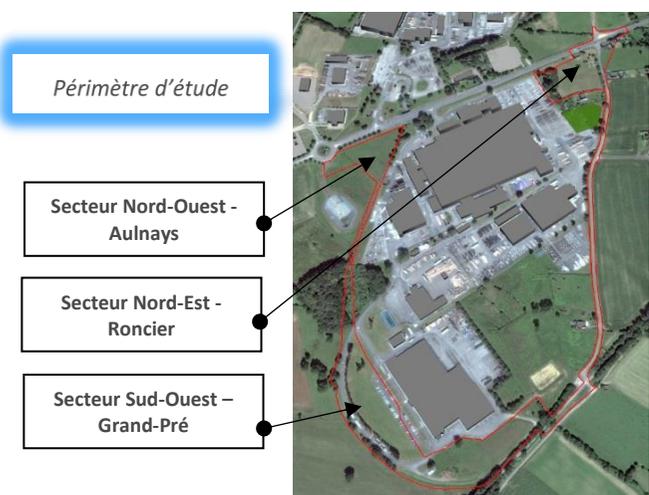


Situation géographique du site d'étude au sein de l'Agglomération



Situation géographique du site d'étude sur fond IGN

Périmètre d'étude



1. Préambule

✓ Avant-Propos

Le présent document constitue le résumé non technique de l'étude d'impact réalisée pour l'implantation de 3 aires de stationnements aux abords du site de l'entreprise ACOME sur la commune de Romagny-Fontenay (50). Il a pour objectif de l'accompagner et il est destiné à en faciliter sa compréhension par le public.

L'évaluation environnementale est un processus visant à intégrer l'environnement dans l'élaboration d'un projet, dès les phases amont de réflexions.

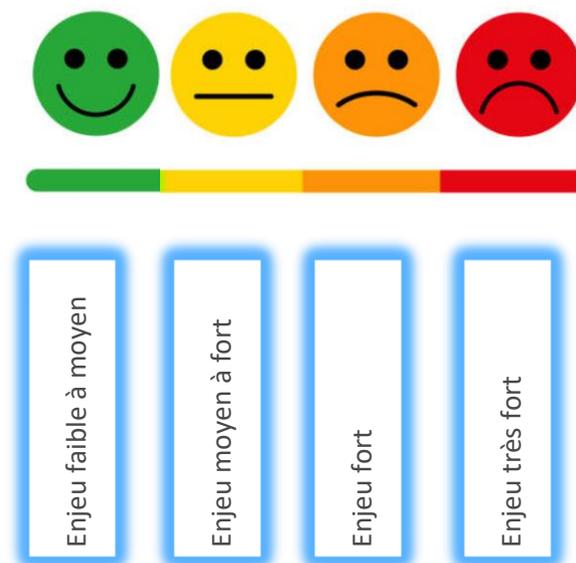
Elle sert à éclairer tout à la fois le porteur de projet et l'administration sur les suites à donner au projet au regard des enjeux environnementaux et ceux relatifs à la santé humaine du territoire concerné, ainsi qu'à informer et garantir la participation du public.

Elle doit rendre compte des effets potentiels ou avérés sur l'environnement du projet et permet d'analyser et de justifier les choix retenus au regard des enjeux identifiés sur le territoire concerné.

L'objectif du diagnostic de la présente étude est de réaliser un descriptif des facteurs environnementaux du site pour en dégager les principaux enjeux environnementaux et humains en les hiérarchisant.

Cette approche reste une étape essentielle de l'évaluation environnementale, elle doit servir à affiner les choix d'aménagement retenus pour le projet dans un souci de s'inscrire dans le triptyque Eviter-Réduire-Compenser (ERC) qui est un principe de développement durable visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur leur environnement.

Dans un souci de faciliter la lecture du diagnostic et des impacts du projet, la présentation de la hiérarchisation des enjeux utilisée pour chaque facteur environnemental du présent rapport est la suivante :



✓ Contexte du projet

Soucieux d'accompagner les acteurs économiques du territoire mortainais, la Communauté d'Agglomération Mont-Saint-Michel Normandie et le Conseil Départemental de la Manche ont créé en 2018, le **Syndicat Mixte « Mortainais Aménagement »**. Celui-ci a mis en place un groupe de travail pour accompagner l'entreprise ACOME située sur la commune de Romagny-Fontenay qui est un acteur économique majeur du territoire tourné sur le marché des câbles, fils et tubes de synthèse avec environ 1000 salariés sur ce site industriel historique.

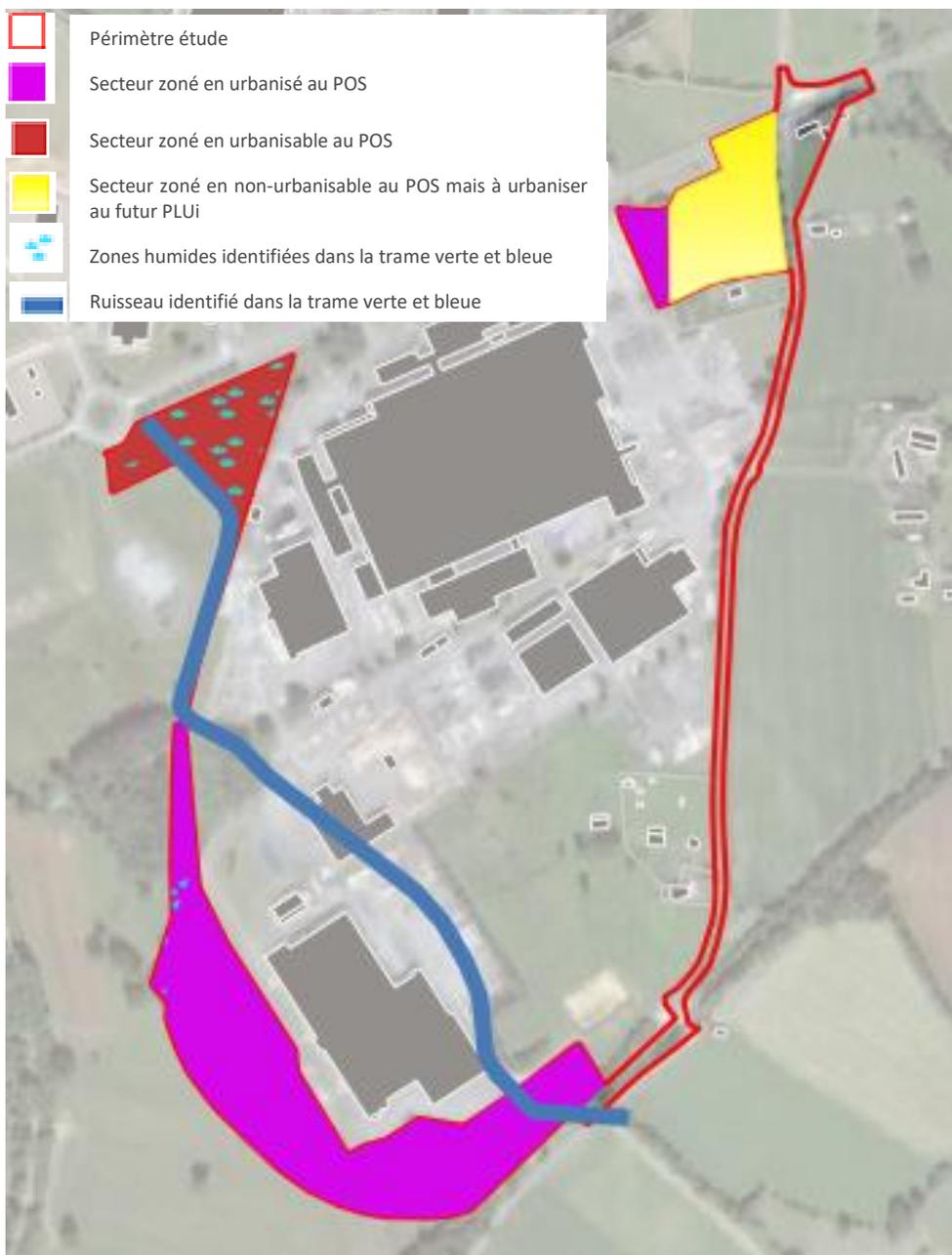
L'exploitation industrielle au sein du site mortainais présente à ce jour des fragilités d'exploitation et d'organisation qui restent un frein au développement économique de l'entreprise. Le syndicat s'est donc engagé auprès de l'entreprise en ciblant des enjeux primordiaux afin de pérenniser et renforcer son activité. **Il a particulièrement été ciblé des besoins en stationnements sécurisés pour les salariés venant sur la partie Sud de la RDn°977 du site industriel.** Ainsi, un plan guide a été élaboré pour permettre d'avoir une vision à long terme.

Suite à la demande « cas par cas » déposée en fin d'année 2019 pour le parking Aulnays qui est jugé prioritaire, **une évaluation environnementale a été demandée par le Préfet de Région.** Lors de la réunion de cadrage réalisée avec les services de l'Etat, il a été convenu que l'évaluation **portera sur l'ensemble du plan guide envisagé à long terme** même si, à ce jour, sa mise en œuvre n'est pas entièrement réalisable.

La zone d'étude concerne donc le pourtour de la partie de l'entreprise **ACOME** située au **Sud** de la RD977 et couvre une emprise globale d'environ **6,50 hectares**. Le plan guide retenu fera l'objet de plusieurs permis d'aménager et dossiers loi sur l'eau en fonction du phasage prévisionnel de viabilisation.

Un projet d'aménagement est encadré par un ensemble de documents de planification urbaine, on retrouve notamment :

- **Le SDRADDET** - Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires : ce document a été adopté en fin d'année 2019 par la Région Normandie et devrait faire l'objet d'une approbation préfectorale au cours de l'année 2020. Il fixe différentes mesures pour un projet d'aménagement en s'inscrivant prioritairement dans une démarche basée sur le principe Eviter-Réduire-Compenser. Celles-ci concernent notamment : la biodiversité et l'artificialisation des sols, les déplacements, l'énergie et les risques. La zone d'étude est comprise dans un tissu urbain identifié au SRADDET et implantée en limite d'un itinéraire routier d'intérêt régional (RD977). Elle n'est pas comprise dans une matrice verte et la trame bleue inventoriée mais elle est à proximité d'un Parc Naturel Régional identifié au Sud-Est du site,
- **Le SCoT** – Schéma de Cohérence Territoriale : ce document élaboré à l'échelle du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel, a été adopté en 2013 et est à ce jour en cours de révision. Concernant spécifiquement la zone d'étude, le site industriel de Romagny est identifié comme l'un des deux pôles d'excellence industrielle et technologique du territoire où l'on y retrouve notamment l'entreprise ACOME qui reste l'industriel majeur du territoire et au niveau de la zone d'activités TERACTION, une structure d'enseignement avec la formation liée aux pôles d'excellence « nouvelles technologies » de Nove@ et quelques sous-traitants. Le SCoT actuellement en vigueur intègre des recommandations en matière de maîtrise foncière, d'excellence environnementale, d'urbanisme vertueux et de performance économique.
- **Le PLUi** – Plan Local d'Urbanisme Intercommunal : Ce document de programmation est en cours de finalisation mais n'est pas, au jour de rédaction de ce dossier, applicable. Celui-ci prévoit à terme de rendre urbanisable l'ensemble de la zone d'étude. Il a aussi permis de déterminer une trame verte et bleue à l'échelle de l'Agglomération, des zones humides ont été identifiées dans l'emprise de la zone.



- **Le POS** – Plan d’Occupation des Sols : Dans l’attente de la mise en application du PLUi, ce document régit le droit d’urbanisme sur la commune de Romagny-Fontenay. Globalement, il permet l’urbanisation de la partie Ouest de la zone (zonage UZ et 3Nab) mais celui-ci ne permet pas d’urbaniser la partie Nord-Est du site (zonage Nc – protection agricole).
- **Les autres projets connus sur le territoire** : Ceux qui ont fait l’objet d’un avis de l’autorité environnementale doivent être pris en considération afin de déterminer s’il existe des effets cumulés avec le projet. **Sur l’intervalle de temps 2016 – 2020**, au niveau d’un périmètre élargi comprenant l’ensemble des communes limitrophes à Romagny-Fontenay, **aucun avis lié à un projet n’a été recensé**. Seul l’avis relatif au PLUi du territoire du Mortainais de janvier 2020 a été identifié mais celui-ci concerne un plan/programme qui n’est pas encore en application à ce jour. **Concernant le projet, les enjeux relatifs aux effets cumulés avec d’autres projets connus apparaissent donc d’ores et déjà réduits.**

Niveau d’enjeu évalué pour cette thématique



Principaux atouts du projet :

- Présence d’un site industriel d’envergure internationale au sein du territoire mortainais identifié comme majeur dans l’ensemble des documents cadres (SDRADDET, SCoT, PLUi) – maintien du bassin de vie,
- Périmètre d’étude incluant une zone déjà urbanisée qui permet de s’inscrire pour partie dans une opération de renouvellement urbain,
- Périmètre d’étude comprenant une partie urbanisable au document d’urbanisme actuellement en vigueur (secteur Ouest).

Principaux enjeux relevés :

- Périmètre n’est pas entièrement urbanisable selon le document d’urbanisme actuellement en vigueur (POS),
- Une étude d’impact a été demandée suite à une demande « cas par cas »,
- Des milieux naturels sensibles ont été identifiés sur le site dans la trame verte et bleue du PLUi (zones humides).

✓ Le milieu naturel et le paysage

Concernant les documents cadres liés au contexte environnemental, le périmètre d'étude peut-être concerné par plusieurs enjeux :

- **Le SRCE** – Schéma Régional de Cohérence Ecologique : L'un des enjeux identifié est la préservation ou la remise en bon état des éléments de la trame verte et bleue du territoire. Cela vise particulièrement la matrice bleue à l'Ouest de la zone d'étude.
- **Le réseau NATURA 2000** : Aucun site n'est inventorié sur la commune de Romagny-Fontenay. **Les principaux enjeux relatifs aux sites NATURA 2000 inventoriés sont :**
 - L'exutoire hydraulique final de la zone d'étude avec le site de la « baie du Mont-Saint-Michel » qui est classé ZPS et ZSC. Même si les connexions écologiques restent réduites de par la distance d'éloignement (~ 24 kms à vol d'oiseau) et les coupures écologiques existantes (infrastructures routières, urbanisation), il existe une connexion hydraulique qu'il convient d'appréhender notamment vis-à-vis de l'aspect hydrologique.
 - Les potentiels connexions écologiques avec le site « des anciennes mines de Barenton et de Bion » qui est le site le plus proche de la zone (~ 3,80 km à l'Est) avec une perméabilité écologique potentielle de par la présence du Parc Naturel Régional Normandie Maine à l'Est du site.

Concernant les autres sites NATURA 2000, les faibles connectivités et les distances d'éloignement permettent de considérer, dès à présent, que le projet n'emportera pas d'incidences notables sur ces milieux d'intérêts.

- **Les ZNIEFF(s)** – Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique : Aucun site n'est inventorié sur le périmètre d'étude et il existe deux sites recensés sur le territoire communal (« Le bois et chaos rocheux des roches grises » au Nord-Est du territoire - ZNIEFF de type 1

et « les cascades de Mortain » aussi localisées au Nord-Est de la commune - ZNIEFF de type 1 & 2). **Les principaux enjeux relatifs aux sites ZNIEFF inventoriés sont :**

- Les enjeux liés à la trame bleue même si l'ensemble des ZNIEFF(s) inventoriés sont implantés sur le bassin versant de la Cance en aval du périmètre d'étude : la ZNIEFF de type 1 des « Cascades de Mortain » apparaît être celle qui est potentiellement la plus en interaction avec le site (~ 1 km au Nord à vol d'oiseau).
- Les potentielles connexions écologiques avec les ZNIEFF(s) situées à l'Est du projet avec des perméabilités écologiques potentielles de par la présence du Parc Naturel Régional Normandie Maine : il s'agit particulièrement des ZNIEFF(s) de type 1 (« barre rocheuse de la Noé pourrie », « la prise Pouchard » et « le complexe des anciennes mines de fer de Bion et Barenton ») et la ZNIEFF de type 2 des « forêts de la lande pourrie et de Mortain ».

Concernant les autres sites ZNIEFF(s) recensés dans un rayon de 5 kms autour du projet, les faibles connectivités et les distances d'éloignement permettent de considérer, dès à présent, que le projet n'emportera pas d'incidences notables sur ces milieux inventoriés.

- **Le Parc Naturel Régional** – PNR : La limite du PNR Normandie-Maine marque le limite Sud-Est de la commune de Romagny-Fontenay. Le projet n'étant pas compris dans l'emprise de ce PNR, celui-ci n'emporte d'incidence notable sur le projet d'aménagement (distance d'environ 400 m au Sud-Est). Toutefois, la zone d'étude étant située en amont, il convient de bien intégrer les enjeux relatifs à la trame verte et bleue et notamment le bocage qui reste un élément fort du PNR.
- **Les zones humides et le bocage.** Le territoire de Romagny-Fontenay a fait l'objet d'inventaires des zones humides et bocages entre les années 2010 et 2016 qui ont été intégrés dans le SAGE Sélune. La zone d'étude et les abords de l'entreprise ACOME ont été expertisés dans le cadre de cet inventaire et **plusieurs zones humides et linéaires bocagers ont été recensés.** Au sein du périmètre d'étude, des zones humides ont été

inventoriées sur la partie Nord-Ouest de la zone et en pointe Nord-Est, le long de la RD9777. Celles-ci sont classées vis-à-vis de la typologie SAGE en « Prairie humide de bas fond ». Concernant le bocage, l'inventaire n'a pas identifié beaucoup de linéaire au sein du périmètre d'étude. Il s'agit uniquement de quelques petits tronçons au Sud-Ouest de la zone, à proximité de la voie verte. Ces linéaires boisés sont partiellement érodés à ce jour excepté le bocage qui longe la voie verte. Plus généralement, l'enjeu zones humides reste prégnant aux alentours de la zone d'étude puisque le site est bordé de milieux humides en frange Ouest et qu'une zone humide est identifiée au Sud de l'entreprise ACOME.

Dans le cadre du diagnostic, des expertises écologiques ont été réalisées sur le périmètre d'étude et ses abords. Celles-ci ont permis de mettre en avant :

- Les formations végétales caractérisant les habitats ne montrant pas un intérêt écologique particulièrement fort en eux-mêmes au sein du périmètre d'étude. Concernant les inventaires floristiques, au regard des différents statuts, aucune espèce ne peut être mise en avant correspondant à un niveau d'enjeu spécifique en terme de patrimonialité. Concernant les espèces invasives, il est important de les contenir voir de les gérer, notamment dans le cas de la renouée du Japon (enlèvement nécessaire afin qu'elle ne se dissémine pas).

✓ **Seuls les milieux humides identifiés** présentent, pour partie, un habitat typique de zones humides. Celles-ci sont localisées au Nord-Ouest du périmètre, en lisière avec la frange Sud de la zone d'étude et en pointe Nord-Est de la zone. La trame bleue est représentée par des dépressions humides, des fossés et le cours d'eau accueillant la reproduction d'amphibiens et une population d'agrion de Mercure.

La création de mares au sud de la zone d'étude pourrait être positive pour le développement de certaines espèces telles que l'agrion de Mercure ou l'apparition d'amphibiens dans ce secteur.

- **La trame verte locale** (strate arborée, haies jeunes, ... qui se concentrent majoritairement en bordure de la zone d'étude) : essentiellement représentée par un réseau de haies dont les franges arbustives à arborés de

haies sont attractives pour quelques espèces patrimoniales d'oiseaux potentiellement nicheuses (Chardonnet élégant) ainsi que pour le déplacement/chasse de chiroptères (pipistrelle commune), notamment sur la zone sud de la zone d'étude avec la présence de haies à intérêt qui sont en lien avec un boisement de type chânaie-Hêtraie en périphérie Ouest du site (hors du périmètre d'étude proprement dit).

A l'échelle élargi, les enjeux écologiques relèvent de la trame verte et bleue et des connexions entre les milieux avec particulièrement :

- Le réseau hydrographique même si le ruisseau reste fortement artificialisé au droit du projet : rectification + canalisation – liaison dominante Nord-Sud.
- Les milieux humides avec particulièrement des connexions vers les zones humides présentes à l'Ouest de la zone d'étude et celles présentes au Sud du site.
- Plus globalement, une connectivité écologique Nord/Ouest - Sud semble se dégager notamment au travers du ruisseau, des prairies humides et des boisements existants même si à ce jour, l'urbanisation en place, contraint ces échanges. La liaison vers la vallée de la Cance au Sud de la zone, qui est pour partie incluse dans le Parc Naturel Régional Normandie-Maine, semble être la plus prégnante à l'échelle de la zone d'étude.
- Concernant les échanges écologiques vers le Nord et l'Est du périmètre d'étude, ceux-ci restent plus réduits notamment à cause des coupures écologiques d'importances (RD977 et urbanisation existante).

C'est à partir de ces éléments et de ceux relatifs au projet que peuvent être évalués ensuite les impacts du projet d'une part, et que peuvent être décrites les différentes mesures selon la typologie et séquence ERC (Eviter-Réduire-Compenser) pour maintenir voire améliorer globalement l'intérêt écologique local d'autre part.

Principaux enjeux relevés :

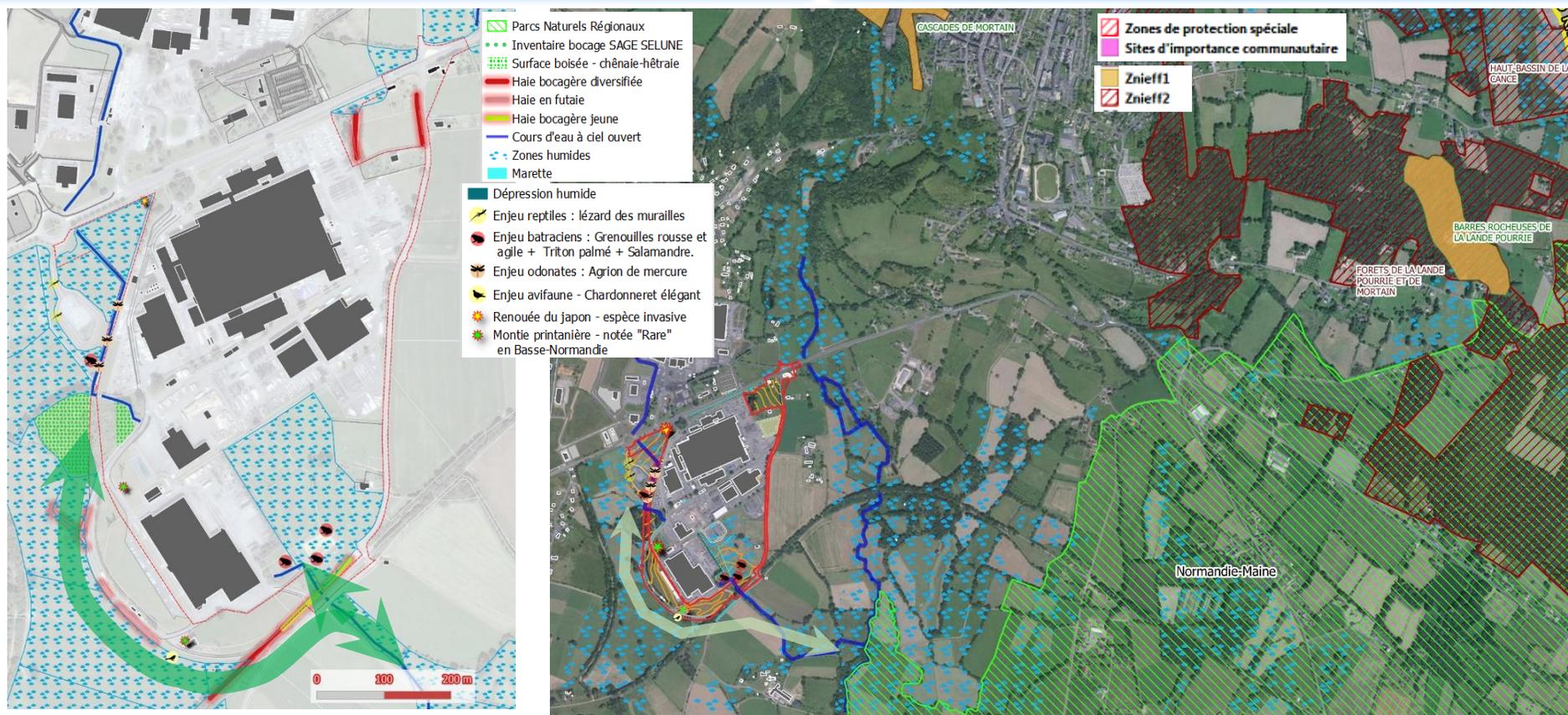
- Zones humides identifiées sur le périmètre d'étude (Nord-Ouest principalement et petit reliquat au Nord-Est),
- Notion de trame verte et bleue d'axe Nord/Ouest – Sud plus prononcée en partie Ouest de la zone d'étude qui est en lien avec son environnement (petit boisement à l'Ouest et PNR au Sud),
- Enjeux vis-à-vis de quelques espèces faunistiques présentes dans l'emprise du projet et ses abords : agrion de mercure (ruisseau), plusieurs espèces de batraciens (milieux humides), avifaune et chiroptères (boisement et haie),
- Co-visibilités depuis la RD977 vers le Nord-Ouest et Nord-Est de la zone d'étude.

Niveau d'enjeu évalué pour cette thématique



Principaux atouts du projet :

- Le secteur Sud-Ouest de la zone d'étude reste un espace très anthropique (stationnement, urbanisation, ...) qui pourrait faire l'objet d'une valorisation écologique pour améliorer la perméabilité Nord/Ouest – Sud mise en avant dans le diagnostic,
- Secteur ne présentant pas des enjeux forts vis-à-vis du paysage – proximité d'un site industriel et d'une zone d'activités déjà en place,



✓ L'hydrologie

Le périmètre d'étude est localisé sur le bassin versant de la Cance qui appartient au grand bassin de la Sélune. Concernant les documents cadres liés au contexte hydrologique, le périmètre d'étude peut-être concerné par plusieurs enjeux :

- **Le SDAGE – Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine Normandie.** Pour cause d'annulation liée à une procédure juridique, le document réglementairement en vigueur à ce jour reste celui de 2010-2015. Toutefois, le document élaboré pour la révision du SDAGE 2016-2021 demeure un document exprimant les objectifs souhaités avec notamment l'objectif d'atteindre 62% des eaux de surface en bon état écologique. Ce SDAGE est complété par un programme de **mesures** qui précise les dispositions à conduire pour atteindre les objectifs fixés sachant que le bassin de la Cance a un objectif de bon état écologique dès 2015 : Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain ; Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ; Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées.

Spécifiquement vis-à-vis de l'enjeu zone humide qui est présent sur la zone d'étude, le SDAGE mentionne que pour toute opération engendrant un impact sur un milieu humide, il est demandé de mettre en œuvre la séquence Eviter-Réduire-Compenser mais aussi d'étudier les alternatives au projet.

- **Le SAGE – Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Sélune** qui met en œuvre concrètement les orientations du SDAGE. Il a été approuvé en 2007 et est à ce jour en cours de révision. Celui-ci a lancé un ensemble d'expertises visant à recenser les milieux humides à l'échelle du bassin versant et des prairies humides sont identifiées au Nord du périmètre d'étude. Même si le SAGE met en avant la préservation des zones humides comme un enjeu fort pour la gestion quantitative et qualitative de la ressource en eau, celui-ci n'emporte

pas de réglementations autres que celles du code de l'environnement et du SDAGE.

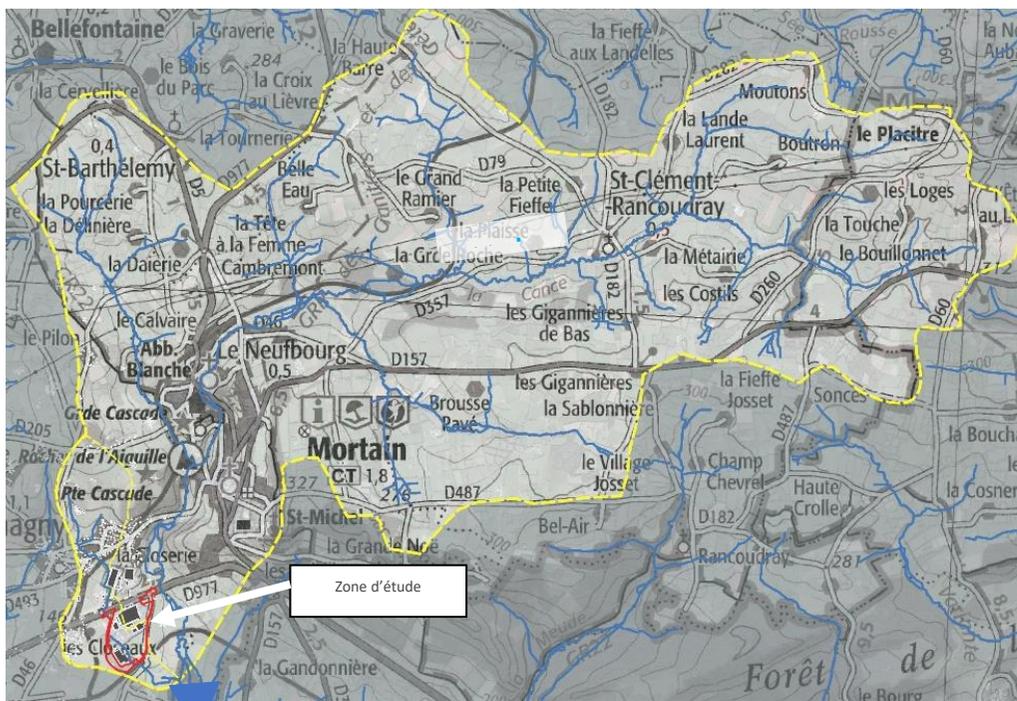
- **Périmètre de protection d'eau potable :** Le périmètre d'étude n'est pas compris dans un périmètre de protection d'eau potable. Toutefois, l'enjeu vis-à-vis de la préservation de la ressource en eau reste non négligeable puisqu'il est implanté à l'amont du captage d'eau présent sur le territoire de Milly/Grandparigny qui est situé à environ 6 kms à vol d'oiseau du site.
- **Cours d'eau :** un ruisseau intermittent a été recensé dans le cadre de la cartographie des cours d'eau du département - Ruisseau que l'on nommera « les Renaudières » et qui est un affluent de la Cance. Au droit du site et en sa périphérie, celui-ci présente plusieurs séquences avec des tronçons où le ruisseau est dégradé (érosion, gabarit de large fossé, ...), un tronçon où celui-ci présente un meilleur faciès (secteur où des espèces protégées ont été repérées) et enfin, un long linéaire canalisé qui engendre une forte coupure de cette trame bleue (passage sous l'entreprise ACOME).
- **Bassin versant :** Le périmètre d'étude est compris dans le bassin versant de la Cance qui englobe une emprise globale de l'ordre de 41,60 km² au droit de sa confluence avec le ruisseau dit « des Renaudières ». L'état écologique de cette masse d'eau est considéré comme moyen notamment à cause des pollutions diffuses avec une teneur en nitrates élevée.
- **Réseau d'eau pluvial :** Le site industriel d'ACOME est couvert par un réseau enterré dense et possède plusieurs espaces de rétention des eaux pluviales servant aussi au confinement en cas de pollution accidentelle. Au niveau du périmètre d'étude, les ruissellements de la partie Est s'écoulent vers les fossés de RD pour alimenter directement la Cance, et ceux de la partie Ouest s'écoulent dans le ruisseau des Renaudières.

Principaux enjeux relevés :

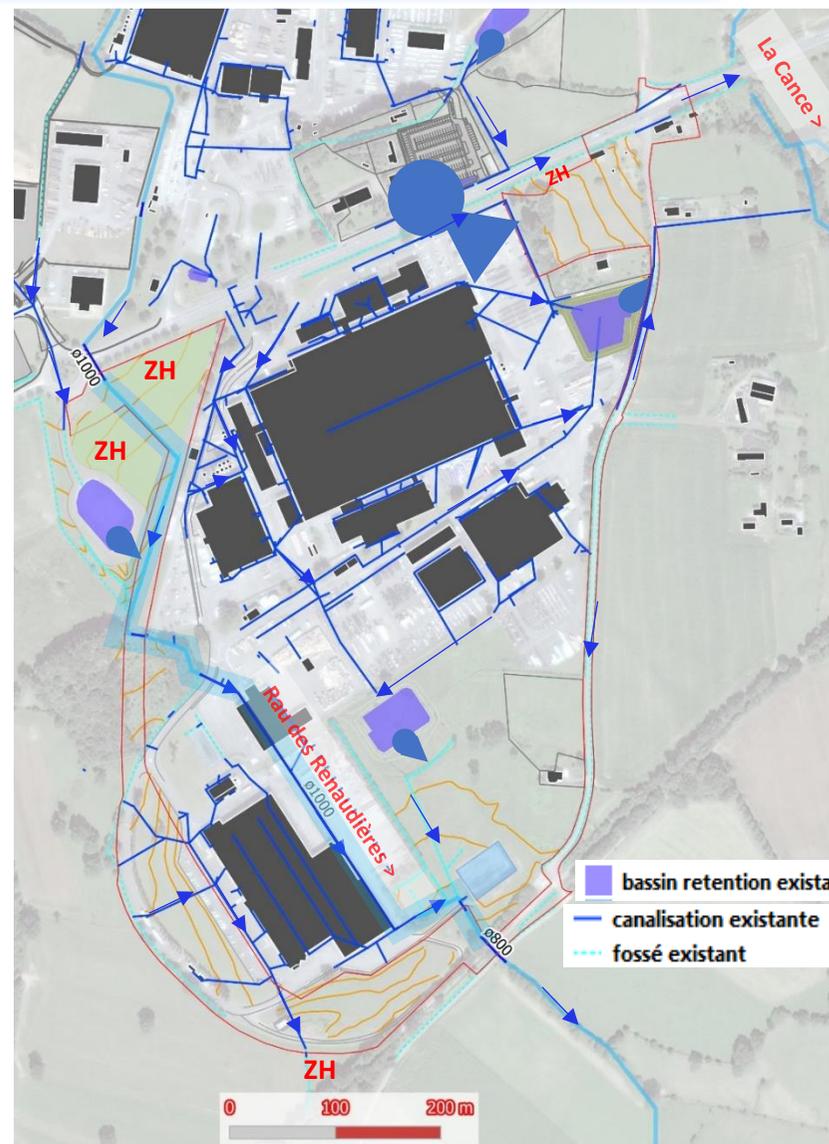
- Présence de zones humides dans le périmètre d'étude.
- Présence d'un ruisseau recensé dans l'inventaire de la Préfecture – Ruisseau des Renaudières qui est un affluent de la Cance.

Principaux atouts du projet :

- Une partie du site est déjà imperméabilisée sans mesure compensatoire – secteur Sud-Ouest (voirie et parking existant) – le projet peut permettre de réguler ces eaux avant rejet.
- Le périmètre d'étude reste indépendant des écoulements du site industriel ACOME qui dispose déjà de ces propres équipements (bassins, ...).



Niveau d'enjeu évalué pour cette thématique

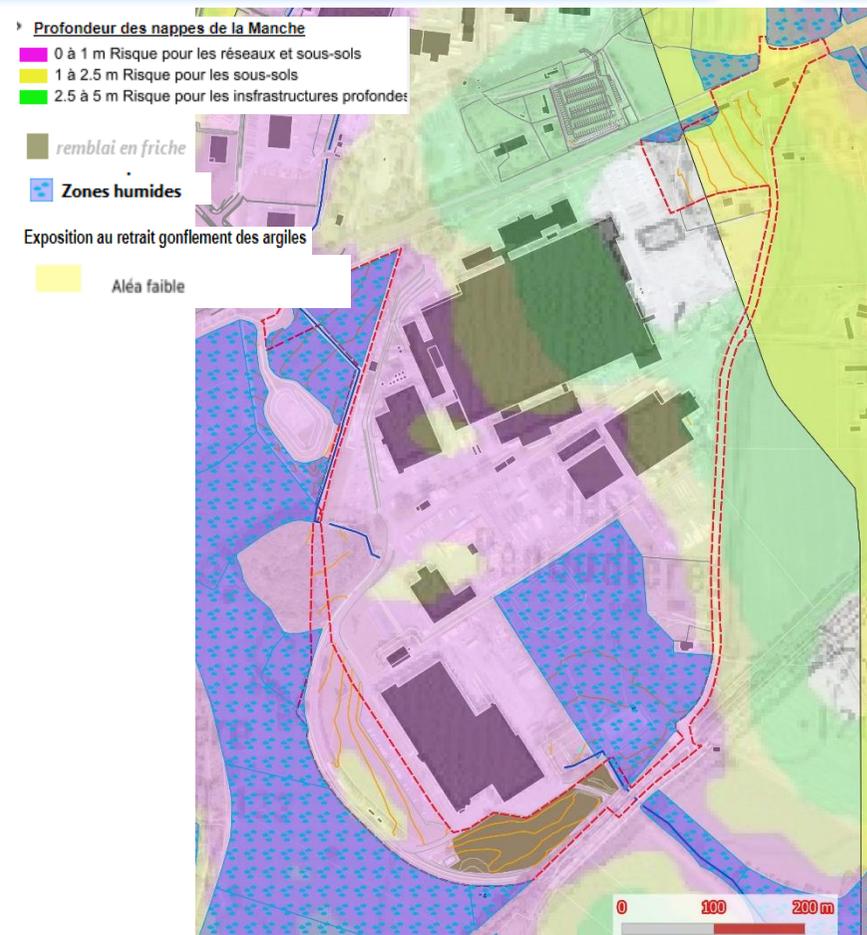


✓ Le domaine du sol et du sous-sol

Concernant le domaine du sol et du sous-sol, les principaux éléments pouvant être relevés sur le périmètre d'étude sont :

- **Géologie** : Le périmètre d'étude est principalement implanté sur une formation géologique de type alluvions – dépôts fluviatiles. Au niveau de la zone d'étude, leur épaisseur atteint 5 m (talus de terrassement des bâtiments de la Société Acome). Elles sont empâtées de sable limoneux et argileux qui a pris une teinte ocre à rougeâtre, par altération, sur une profondeur atteignant 2,50 mètres.
- **Les eaux souterraines** : La zone d'étude est implantée sur la masse d'eau souterraine « Socle du bassin versant de la Sélune ». Cette masse d'eau souterraine est contaminée par les nitrates et les pesticides notamment liée à l'activité agricole. La reconquête de sa qualité a été considérée comme un enjeu fort pour l'alimentation en eau potable du secteur.
- **La Pédologie et la perméabilité** : l'étude de sol montre que les sols sont globalement peu perméables sur la zone d'étude. Celle-ci confirme aussi la présence de zones humides au sens de la réglementation dans la prairie située au Nord-Ouest du site et sur une petite frange en bordure de la RD977, au Nord-Est du site. Enfin, l'ensemble des sols de la partie Sud-Ouest sont remaniés et/ou anthropiques, il est à noter la présence d'un remblai de 1 à 2 mètres composé de terre liée à d'anciens terrassements au Sud de la zone.
- **Les remontées de nappes** : La partie Ouest de la zone d'étude présente une sensibilité plus marquée au risque de remontée de nappe puisque la profondeur de nappe est estimée à moins de 1 mètre.
- **Le retrait-gonflement des argiles** : La zone d'étude n'est pas identifiée comme un secteur où ce risque est fort. Il y a juste la pointe Nord-Est qui est inventoriée comme aléa faible.

Niveau d'enjeu évalué pour cette thématique



Principaux enjeux relevés :

- Présence de sols caractéristiques de zones humides,
- Présence d'une zone remblayée au Sud du site,
- Frange Ouest de la zone d'étude sensible au risque de remontée de nappe.

✓ Les risques

Concernant les risques naturels et technologiques, les principaux éléments pouvant être relevés sur le périmètre d'étude sont :

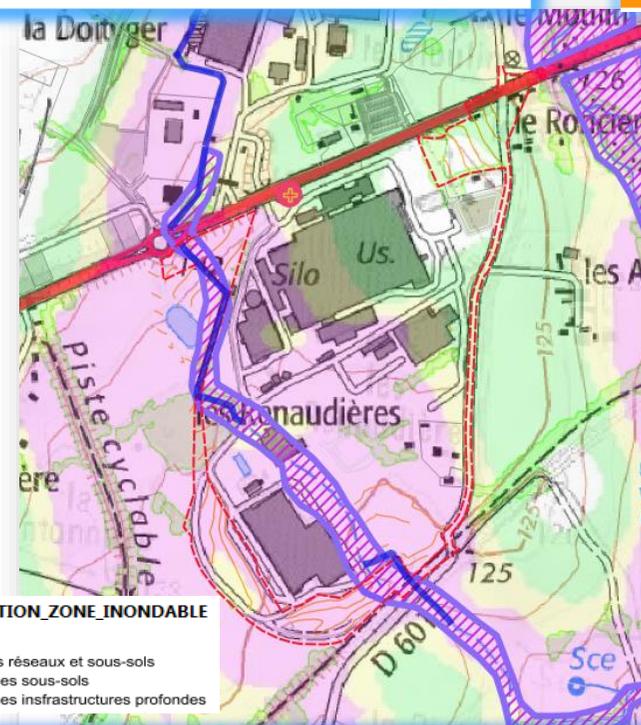
- Selon le dossier départemental des risques majeurs de la Manche, il n'est pas relevé de risque majeur sur le périmètre d'étude.
- Il est toutefois mis en avant les risques liés aux mouvements de terrain provoqués par le retrait-gonflement des argiles (aléa faible sur une petite partie au Nord-Est du site d'étude) et le risque sismique qui est considéré comme faible. On pourra aussi noter le risque de remontée de nappe sur la frange Ouest du périmètre et le risque radon (classement en potentiel de catégorie 3).

Concernant le risque technologique et industriel, aucun site n'est inventorié sur la commune. Toutefois, l'entreprise ACOME est une ICPE soumise à « autorisation » mais cela n'entraîne pas d'incidence notable sur l'implantation d'aires de stationnements en périphérie du site.

Enfin, même si la commune n'est pas concernée par un plan de prévention de risque inondation (PPRI), **un atlas des zones inondables a été réalisé à l'échelle de l'ancienne région Basse Normandie. Cet atlas n'a pas de valeur réglementaire mais il présente toutefois un certain état de la connaissance sur les risques connus. Vis-à-vis de la zone d'étude, les abords du ruisseau des Renaudières sont inventoriés dans l'atlas des zones inondables. Il s'agit d'un pourtour présentant une épaisseur d'environ 10 à 15 ml de part et d'autre du ruisseau. On notera que, selon les retours des gestionnaires de l'entreprise, cet enjeu d'inondabilité est plus marqué au Sud-Est de l'entreprise qu'au Nord. En effet, il n'a jamais été relevé d'inondation sur la pointe Nord-Ouest du périmètre** qui est implantée en surplomb du site industriel. Toutefois, dans un souci d'intégrer cet enjeu d'inondation même s'il peut être considéré comme réduit sur cette pointe Nord-Ouest du périmètre d'étude, il convient d'intégrer une bande de protection de 10 ml autour du ruisseau. Enfin, vis-à-vis du secteur Sud du périmètre d'étude, qui est aussi compris dans l'enveloppe d'inondabilité, cette partie est à ce jour

entièrement remblayée (dépôt de terre de terrassement) ce qui ne permet pas un débordement du ruisseau.

Niveau d'enjeu évalué pour cette thématique



Principaux enjeux relevés :

- Abords du ruisseau des Renaudières recensés dans l'atlas des zones inondables – pas de valeur réglementaire.
- Risque de remontées de nappe en frange Ouest du site d'étude.

Principaux atouts du projet :

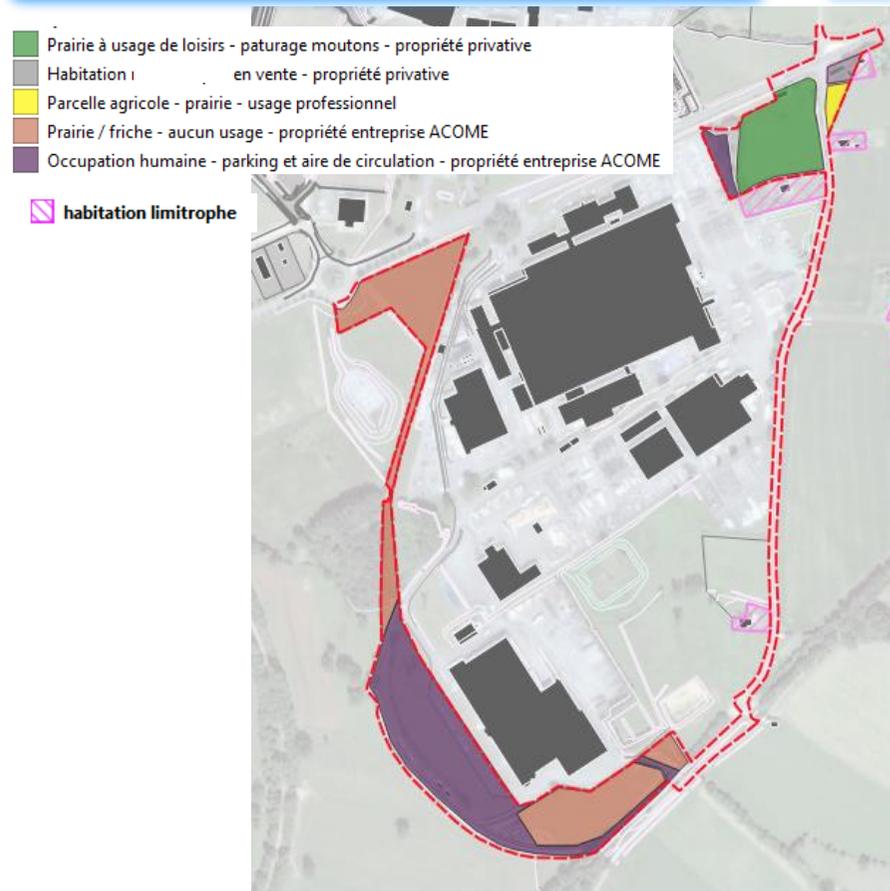
- Le projet peut contribuer à améliorer le champ d'expansion des crues particulièrement au Sud du site sur le secteur remblayé.

- ✓ L'humain, l'économie, le cadre de vie, les réseaux et le patrimoine

Concernant le milieu humain, l'économie, le cadre de vie et le patrimoine, les principaux éléments pouvant être relevés vis-à-vis du périmètre d'étude sont :

- La zone d'étude est localisée dans un territoire rural au Sud-Est du département de la Manche. Ce territoire a une population qui a tendance à décroître et qui est vieillissante même si au niveau de la commune de Romagny-Fontenay cela est moins marquée.
- L'activité économique du territoire est marquée par le pôle d'excellence présent sur la commune de Romagny-Fontenay dont le principal acteur est l'entreprise ACOME. Il s'agit du principal employeur du territoire, avec plus de 1000 salariés, qui est tourné sur les technologies de pointe (fibre et produits dérivés).
- Concernant le voisinage, de l'habitat diffus est présent à proximité de la partie Est du périmètre d'étude. On notera aussi qu'une habitation est incluse dans le périmètre d'étude en pointe Nord-Est. Il s'agit d'une habitation qui est à ce jour en vente.
- Concernant l'usage des terres et les propriétés foncières : la majorité de la zone d'étude appartient à ce jour à l'entreprise ACOME (partie Ouest de la zone d'étude partagée entre des prairies/friches et des aires de circulation). Seule la partie Nord-Est appartient à ce jour à d'autres propriétaires privés (prairie à moutons et une habitation à ce jour en vente).
- Excepté une petite bande le long de la RD601 au Nord-Est de la zone, aucune activité agricole n'est présente dans l'emprise du périmètre d'étude.

Niveau d'enjeu évalué pour cette thématique



Principaux enjeux relevés :

- Présence d'une habitation au Nord-Est de la zone d'étude —en vente à ce jour.

Principaux atouts du projet :

- La majorité du site d'étude appartient à l'entreprise ACOME.

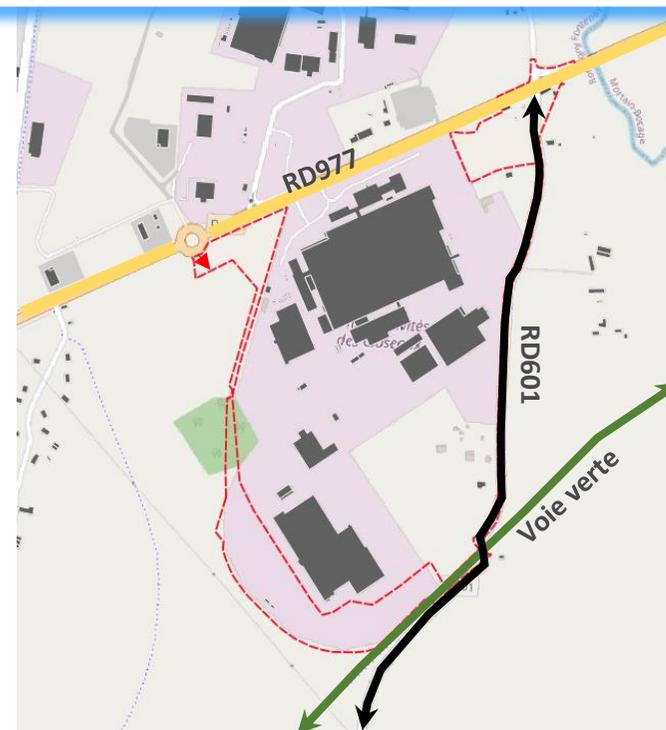
✓ Les déplacements et les mobilités

Concernant les déplacements, les principaux éléments pouvant être relevés vis-à-vis du périmètre d'étude sont :

- Les salariés de l'entreprise ACOME ainsi que ceux de la ZA TERACTION se déplacent principalement en voiture individuelle. Cela s'explique notamment par le caractère rural du secteur (habitat diffus, provenance des salariés hétérogène, zone implantée en dehors d'une aire agglomérée, ...), l'offre alternative réduite (pas de transport collectif performant) mais aussi, le fonctionnement interne de l'entreprise (3x8).
- Le site d'étude longe un axe routier qui est, à l'échelle du département, structurant (RD977). Cet axe qui relie les communes de St-Hilaire du Harcouët à Vire Normandie, permet de rejoindre facilement la A84. Les flux routiers sur cet axe restent moyens (~4000 véh/jour dont 9,8% de Poids-Lourds) et ne présentent pas de saturations. Cette voie dispose d'un large gabarit et comprend, en limite Nord-Ouest du périmètre, un giratoire pour permettre l'accès à la ZA TERACTION mais aussi une desserte, en attente, vers la zone d'étude Nord-Ouest.
- La frange Est de la zone d'étude est quant-à-elle longée par la RD601 qui est une voie d'intérêt local de faible gabarit et avec un faible trafic routier.
- Concernant les transports collectifs, il existe un arrêt pour le réseau du bus du Conseil Régional au niveau de la ZA TERACTION. Deux lignes passent par cet arrêt (liaisons Mortain-Bocage / Avranches et Vire Normandie / St Hilaire du Harcouët). Ces 2 lignes régulières ne permettent pas une utilisation importante des transports collectifs pour les salariés notamment à cause de l'origine-destination, le cadencement ainsi que les horaires notamment pour le travail en 3 x 8.
- Enfin, pour les mobilités actives, la localisation du site en bordure de la RD977 ainsi que la structuration de ce territoire rural ne sont pas favorables à un usage important de ce type de mobilité. On notera la présence d'une voie

verte de loisirs stratégiques au Sud du site utilisée pour les itinéraires cycles eurovélo et véloscénie.

Niveau d'enjeu évalué pour cette thématique



Principaux enjeux relevés :

- Présence d'une voie verte de loisirs au Sud du site,
- La RD601 dispose d'un faible gabarit.

Principaux atouts du projet :

- La RD977 présente un large gabarit et un giratoire disposant d'une antenne de branchement en attente au Nord-Ouest du périmètre d'étude.

✓ Le climat, l'air, la santé et l'énergie

Concernant le climat, l'air, la santé et l'énergie, les principaux éléments pouvant être relevés vis-à-vis du périmètre d'étude sont :

- Le climat est de type océanique même si au niveau du territoire Mortainais celui-ci est moins clément du fait de son éloignement avec la mer et son altitude un peu plus élevée. En effet, par rapport aux secteurs plus proches du littoral, les hivers y sont plus précoces, longs et rudes avec des gelées plus nombreuses. La pluviométrie y est aussi plus abondante (1300 mm/an en moyenne),
- Vis-à-vis du bruit, le secteur d'étude n'est pas impacté par une infrastructure routière faisant l'objet d'un classement sonore ou d'un plan de prévention des bruits dans l'environnement (la RD977 a un trafic inférieur à 5000 véh /j),
- Concernant la qualité de l'air, les principaux émetteurs de pollution identifiés sur le secteur d'étude et ses environs sont : Le trafic routier lié à la RD977 même si celui-ci reste inférieur à 5000 véh/jour et le site industriel d'ACOME qui contient une chaufferie (entreprise soumise à un régime ICPE d'autorisation – un suivi est donc mis en œuvre en partenariat avec les services de l'Etat). Le site reste dans un environnement rural où les principaux polluants doivent pouvoir se dissimuler rapidement.
- Le secteur d'étude est implanté sur un territoire, identifié au Schéma Régional Eolien Terrestre, comme présentant des caractéristiques favorables au développement de l'éolien mais préférentiellement au petit éolien,
- Concernant les énergies, il faut rappeler que le type de projet envisagé (aires de stationnement) ne nécessite pas de besoins énergétiques importants en phase d'exploitation (candélabres principalement). Toutefois, au niveau de l'entreprise ACOME qui est située à proximité immédiate et qui est étroitement impliquée dans le projet, celle-ci s'est engagée depuis plusieurs années dans une

démarche volontariste en matière de limitation des impacts de ses activités sur l'environnement. Cela passe notamment par : la mise en place d'une chaudière bois utilisant les déchets provenant des emballages et du procédé industriel, la mise en œuvre de moteurs à haut rendement sur les nouveaux équipements installés, la mise en conformité des ouvrages hydrauliques (bassin de rétention) ainsi qu'un engagement fort auprès de l'association Normandie Forêver, qui vise à reboiser de parcelles pauvres à proximité du site de Mortain (compensation carbone locale).

Niveau d'enjeu évalué pour cette thématique

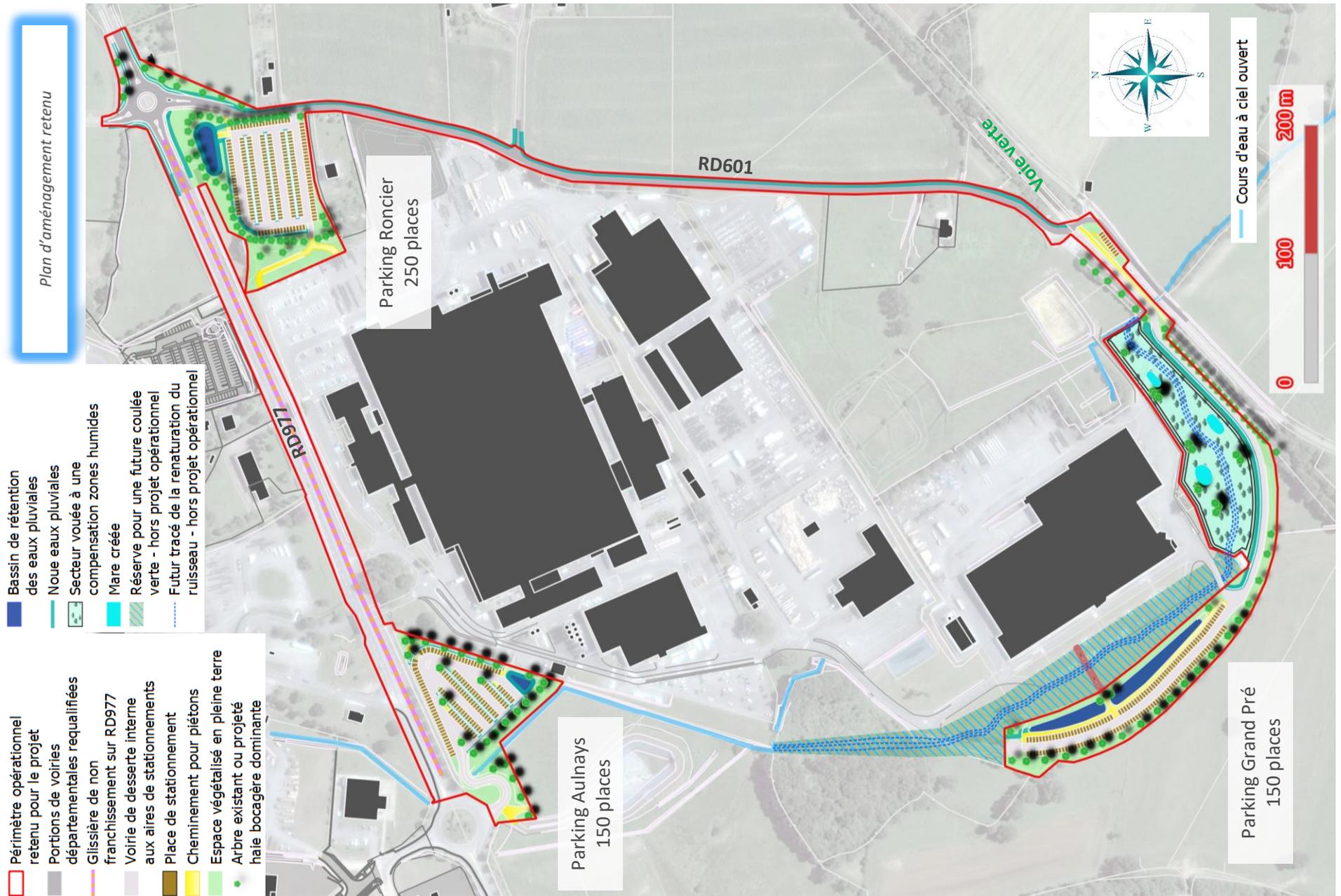


Principaux enjeux relevés :

- Néant.

Principaux atouts du projet :

- Projet ne nécessitant pas de besoins énergétiques importants en phase d'exploitation sur le site proprement dit (candélabres principalement),



3. Présentation du projet

✓ Contexte du projet retenu

Le projet vise à accompagner l'entreprise ACOME, qui reste le principal moteur économique du territoire, dans sa démarche de mise en conformité et de sécurisation de son site industriel.

Cette entreprise, qui est positionnée sur un marché porteur tourné sur les câbles et la fibre optique, est implantée sur un site industriel ancien qui ne peut à ce jour répondre à l'ensemble de ses besoins afin de maintenir et conforter son développement économique.

Les principales difficultés rencontrées concernent le stockage et les flux internes à la logistique, les stationnements pour ses salariés (nombre de places insuffisantes engendrant des conflits d'usages importants) et surtout, la sécurité puisqu'aucun flux n'est différencié entre la logistique et les salariés.

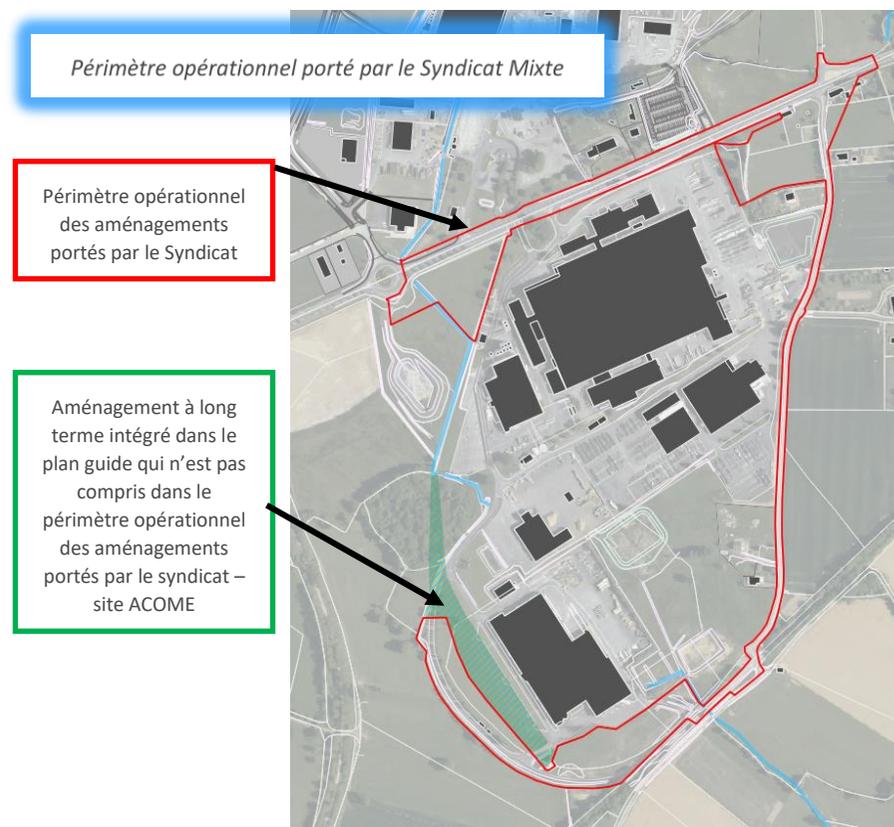
C'est dans la volonté affichée de répondre à ces fragilités que les collectivités, au travers du syndicat Mixte « Mortainais Aménagement », ont souhaité accompagner cette entreprise afin de la pérenniser et maintenir le principal employeur de ce territoire rural.

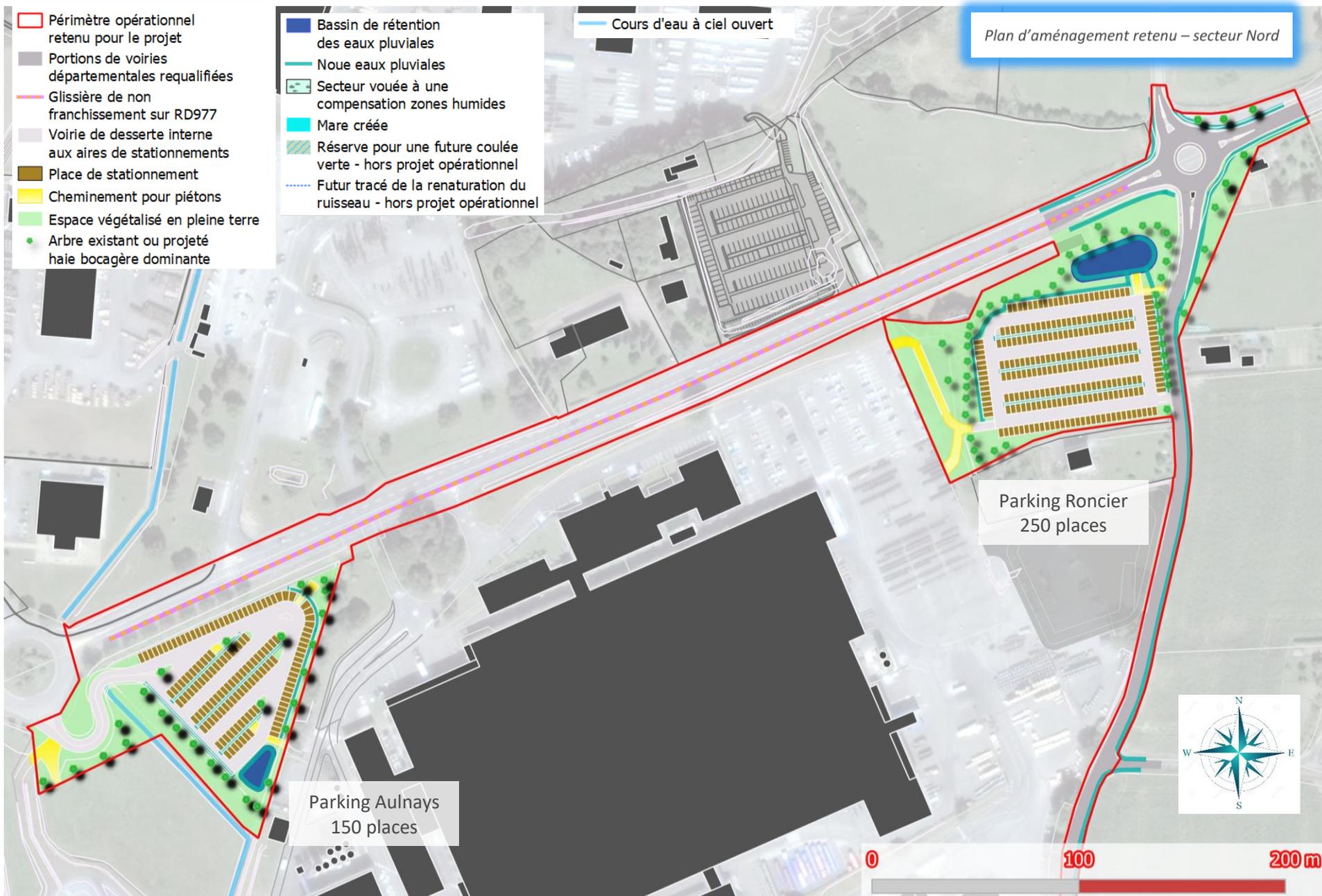
Le syndicat s'est donc engagé, depuis plusieurs années, auprès de l'entreprise en ciblant un enjeu prioritaire lié aux besoins en stationnements sécurisés pour les salariés venant sur la partie Sud du site industriel d'ACOME ce qui permettra ainsi d'améliorer les autres fragilités identifiées comme le stockage et les flux logistiques.

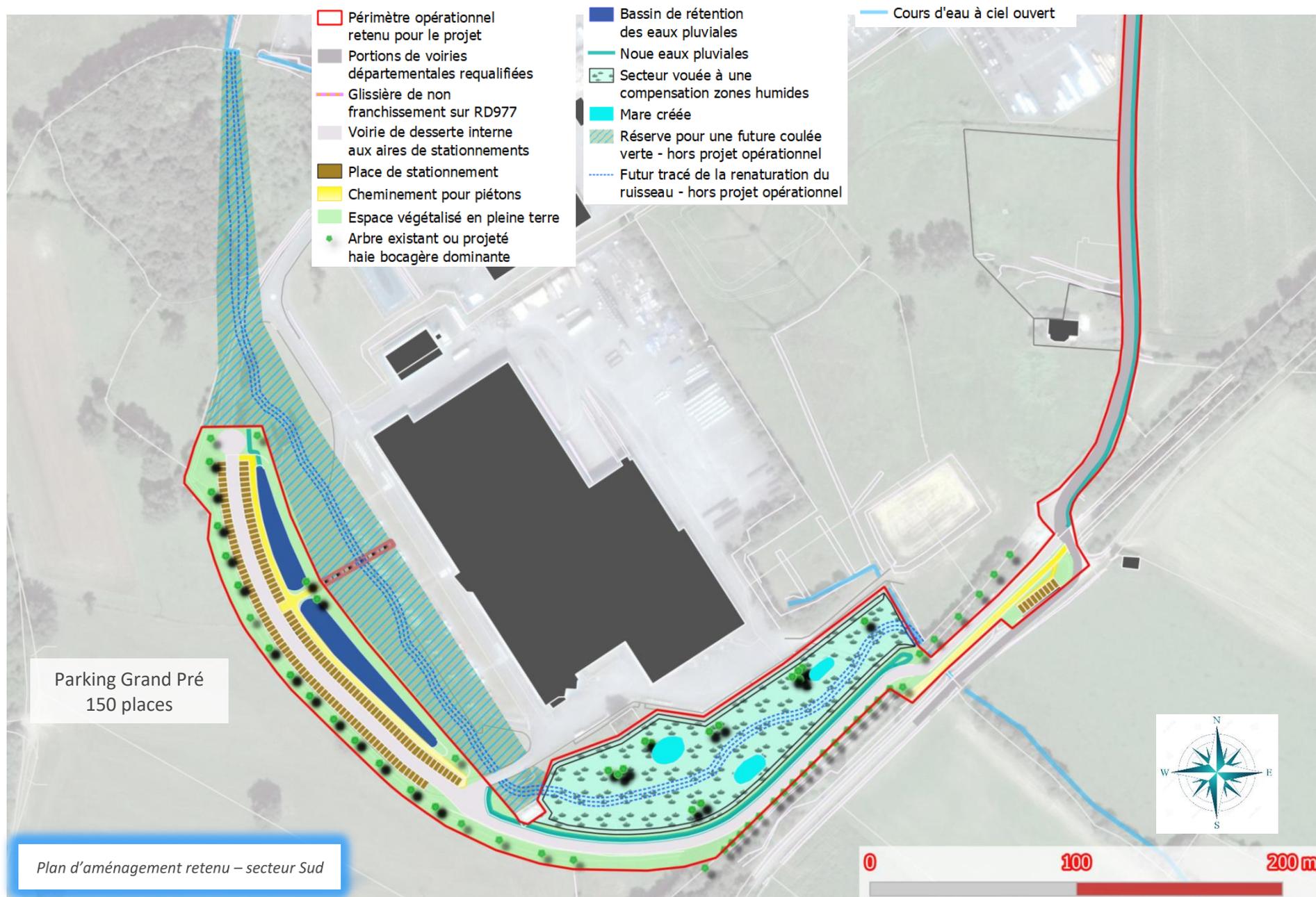
A partir de la définition des besoins et du diagnostic réalisé dans le cadre des études préalables, un plan guide a été retenu pour permettre à l'entreprise d'avoir une vision à long terme de l'exploitation de son site Mortainais. On rappellera que l'aboutissement de ce plan reste une vision à long terme qui n'est pas entièrement réalisable à ce jour pour des raisons foncières, réglementaires (document d'urbanisme, dossiers environnementaux, ...), organisationnelles ainsi que financières.

Ainsi, au sein du plan guide retenu, il a été défini :

- un **périmètre opérationnel couvrant une emprise d'environ 6,50 ha** qui comprend l'ensemble des aménagements prévus à court et moyen terme dans le cadre du partenariat avec le syndicat (aires de stationnement ainsi que les aménagements sur les Routes Départementales et la voie verte),
- un **aménagement envisagé à plus long terme au sein de l'unité foncière de l'entreprise ACOME couvrant une emprise d'environ 1 ha** dont les modalités d'exécution et de financement restent encore à définir à ce jour (coulée verte intégrant une remise à ciel ouvert du ruisseau).







✓ Définition des besoins et du fonctionnement de l'entreprise

• Les principaux objectifs du projet

En concertation avec l'entreprise ACOME, une définition des besoins a été réalisée. **Ceux-ci concernent les principaux points suivants :**

- **Sécuriser les accès et les déplacements sur le site :** accès des poids lourds à la bascule, accès des véhicules salariés vers les parkings, trafic des différents engins de manutention entre les bâtiments, circulation des visiteurs et circulation piétonne au sein de l'entreprise.
- **Agrandir et externaliser les parkings des salariés** puisqu'à ce jour le nombre de places disponibles n'est pas suffisant et entremêlés avec les flux de la logistique.
- **Agrandir les espaces de stockages** au sein de l'entreprise qui sont à ce jour trop réduits ce qui contraint l'outil de production.
- Organisation fonctionnelle actuelle de l'entreprise
 - L'entreprise fonctionne 7jours/7, 24 heures/24 avec 3 équipées en semaine et 2,50 équipes le Week-End,
 - A ce jour, les salariés accèdent directement depuis la RD977 par un accès unique et se garent au sein de l'entreprise ACOME sur 4 principales poches de stationnements,
 - Le trafic de poids-lourds moyen est de l'ordre de 70 véh. / jours au sein de l'entreprise. Ce trafic accède au site par une entrée présente sur la partie au Nord de la RD977 puis transite par le tunnel passant sous cette RD pour rejoindre le pont bascule situé au Sud-Ouest du site lors de chaque entrée-sortie.
 - Il est identifié un tronçon important de voirie interne (au Nord et à l'Ouest de la partie Sud de l'entreprise) où les conflits d'usages sont importants entre la circulation liée à la production (poids-lourds, chariots élévateurs et autres) et celle liée aux salariés. Plusieurs carrefours dangereux sont présents (sortie du tunnel et accès unique des VL depuis la RD977

particulièrement) et le fonctionnement actuel ne permet pas aux salariés des déplacements sécurisés au sein de la zone.

- L'accès pour les visiteurs de l'entreprise s'effectue depuis l'accès unique de la RD977 qui permet d'arriver directement à l'accueil et au pôle administratif.

• Définition des besoins par pôle de production

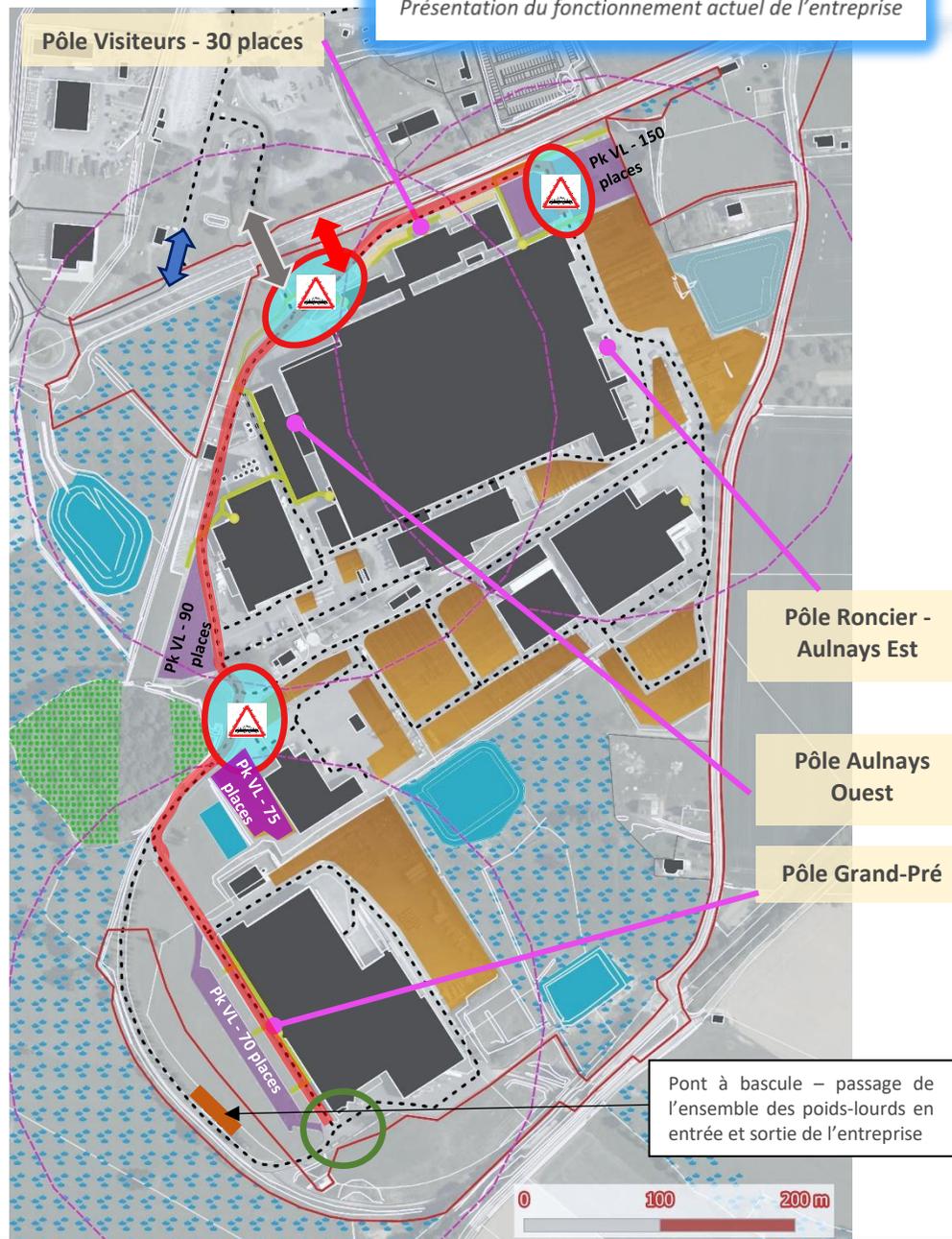
Un rayon de 200 m a été établi autour des trois principaux pôles de production pour définir un temps de parcours acceptable et sécurisé (longueur des parcours piétons oscillant entre 200 et 400 m ce qui représente un temps de parcours compris entre 5 et 10 minutes). Les différents besoins des pôles sont les suivants :

- Pôle Aulnays Ouest : Le besoin en places de stationnement pour permettre l'accueil de 2 équipes simultanément ainsi qu'une partie du personnel administratif a été évalué à environ 200 places. Au vu des contraintes environnementales (milieux humides et ruisseau), il a été retenu de limiter le nombre de places à 150 et d'en reporter sur les autres parkings créés.
- Pôle Roncier – Aulnays Est : Le besoin en places de stationnement pour permettre l'accueil de 2 équipes simultanément ainsi que le personnel administratif a été évalué à 250.
- Pôle Grand-Pré : Le besoin en places de stationnement pour permettre l'accueil de 2 équipes simultanément a été évalué à 150.

Ainsi, le besoin à terme de l'entreprise est évalué à 550 places de stationnements au Sud de la RD977 alors qu'à ce jour, le site n'offre qu'environ 400 places matérialisées ce qui génèrent de forts conflits au sein du site (stationnement dangereux, ...).

Enfin, l'entreprise a un besoin urgent de trouver de nouvelles aires de stockages pour optimiser son outil de production. Celle-ci prévoit donc d'utiliser les aires de stationnements actuelles (hors secteur du Grand-Pré) comme zones de stockage (nécessite une emprise foncière de l'ordre de 1 ha).

Présentation du fonctionnement actuel de l'entreprise



- Périmètre opérationnel du projet
- Cheminement maintenance - chariot élévateur + Poids-Lourds
- Zones de stockage existantes
- Parking visiteurs
- Parkings salariés existants
- Principales entrées aux bâtiments industriels
- Tampon de 200 ml autour des principales entrées des différents pôles de l'entreprise
- Cheminement piéton interne à l'entreprise
- Ouvrages liés à la gestion hydraulique ou incendie de l'entreprise
- ⬇ Zones humides inventoriées

↔ Accès unique réservé aux véhicules légers – salariés & visiteurs – ainsi que les sous-traitants et secours depuis la RD977

Portion de voirie interne à l'entreprise ACOME où l'ensemble des trafics sont présents : Véhicules salariés + logistique (Poids-lourds, chariots élévateurs, ...).

↔ Accès principalement réservé aux poids lourds – depuis la RD977

↔ Tunnel sous la RD977 interne à l'entreprise ACOME où transite l'ensemble des poids-lourds pour rejoindre le pont bascule ou les entrepôts ainsi que des chariots élévateurs

⚠ Carrefours les plus conflictuels au sein de l'entreprise entre le trafic des salariés et ceux de la logistique.



✓ Présentation du projet retenu

Le plan guide retenu est le fruit d'une large concertation avec l'ensemble des partenaires associés (Communauté d'Agglomération, Conseil Départemental, entreprise ACOME, Syndicat, SHEMA, maître d'œuvre et bureaux d'études associés, ...) afin d'inscrire les aménagements retenus dans une démarche environnementale basée sur l'Évitement, la Réduction puis la Compensation tout ayant une démarche volontariste de maintien et de renforcement de cet outil industriel primordial pour le bassin de vie du territoire.

Le plan ainsi retenu prévoit :

- **La mise en œuvre de 3 aires de stationnements**, équipées de stationnements vélos et de bornes de recharge pour véhicules électriques, réparties sur chaque pôle productif permettant ainsi de sécuriser le site et de répondre aux besoins urgents de l'entreprise :
 - **Parking Aulnays situé au Nord-Ouest** : la surface de ce parking a été réduite au minimum (~ 7500 m²) puisqu'il est implanté en partie sur une zone humide et à proximité du ruisseau. Il présente 150 places de stationnements pour véhicules légers qui seront réalisées en revêtement perméable (pavés drainants ou équivalent). Son accès s'effectue à partir de l'attente existante sur le giratoire de la RD977 avec la mise en œuvre d'une voirie en « S » pour limiter son emprise sur la zone humide et le ruisseau. Celui-ci intègre une bande végétalisée de 10 ml par rapport au ruisseau (aucun aménagement – prairie humide), un bassin de rétention au point bas, des noues entre les places de stationnements ainsi qu'une végétalisation sous la forme de haies bocagères en frange Sud et le long du ruisseau.
 - **Parking Roncier situé au Nord-Est** : la surface de ce parking est de l'ordre de 8500 m² et prévoit la mise en place de 250 places de stationnements pour véhicules légers. Son accès s'effectue à partir de la RD601 qui sera requalifiée. Celui-ci intègre une bande

végétalisée par rapport à la zone humide située au Nord, un bassin de rétention au point bas, des noues entre les places de stationnements ainsi qu'une végétalisation sous la forme de haies bocagères sur les franges Ouest, Nord et Est (préservation et renforcement de la trame bocagère existante).

- **Parking du Grand-Pré situé au Sud-Ouest** : la surface de ce parking est de l'ordre de 7500 m² et prévoit la mise en place de 150 places de stationnements pour véhicules légers. Son accès s'effectue à partir d'une voirie créée au niveau de la voie verte au Sud-Est de la zone. Celui-ci intègre une bande végétalisée sur toute sa frange Sud accompagnée d'une haie bocagère, des ouvrages de rétention au point bas, ainsi qu'une noue le long de la voirie d'accès reliant à la voie verte.
- **La mise en œuvre d'une compensation de zones humides au Sud de la zone** liée à l'impact engendré par la mise en œuvre du parking Aulnays. Cet espace est à ce jour occupé par du remblai, le projet prévoit un décaissement général avec la mise en œuvre d'une prairie humide accompagnée de quelques petites mares et taillis boisés pour favoriser l'accueil de batraciens.
- **Les aménagements périphériques qui concernent :**
 - **La RD977 au Nord** : création d'un giratoire pour sécuriser son croisement avec la RD601 et mise en œuvre d'une glissière de non franchissement entre les 2 giratoires pour sécuriser ce tronçon,
 - **La RD601 à l'Est** : requalification de ce tronçon de voirie pour permettre un léger élargissement à 5ml,
 - **La voie verte au Sud** : Afin de limiter l'impact sur les milieux humides inventoriés au Sud de l'entreprise ACOME, il a été retenu de desservir le parking Grand-Pré par une nouvelle voirie créée au niveau de la voie verte qui dispose d'un large gabarit à cet endroit, une reconstitution de la voie verte en site propre et la création de 9 places de stationnements pour les usagers de la voie verte.

Aussi, le plan guide intègre dans sa réflexion la mise en œuvre d'une coulée verte entre le parking Grand-Pré et le bâtiment ACOME au Sud-Ouest de la zone (hors périmètre opérationnel porté par le syndicat). Ce secteur permettra donc, à terme, de renaturaliser le ruisseau et de créer une réelle continuité écologique Nord-Sud aux multiples fonctions (remise à ciel ouvert du ruisseau, déplacement de la faune, gestion du risque d'inondation, ...). Même si cet aménagement n'est pas inclus dans le périmètre opérationnel, celui-ci a d'ores et déjà été anticipé en vérifiant la faisabilité technique notamment au niveau des cotes sur la compensation de zones humides prévue puisque le ruisseau y transitera à terme.

Enfin, afin de permettre la faisabilité du parking Grand-Pré adossée à une future coulée verte, il a été retenu, en concertation avec l'entreprise ACOME, de déplacer le pont à bascule en le déportant près de l'accès Poids-Lourds sur la partie Nord du site ACOME (au Nord de la RD977) – travaux envisagés en interne par l'entreprise ACOME.

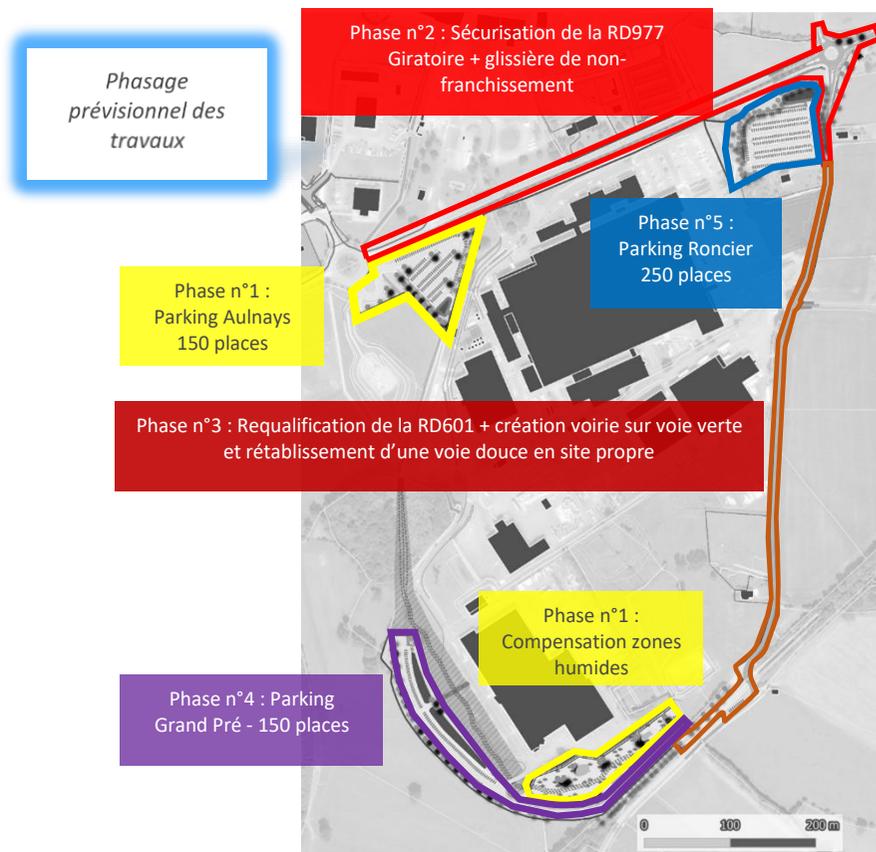
✓ Phasage prévisionnel du projet

La viabilisation des différents aménagements retenus est envisagée à ce stade en 5 phases. Celles-ci restent indicatives puisque plusieurs facteurs conditionnent fortement les possibilités de réalisation des travaux avec particulièrement la date d'application du PLUi en cours de réalisation et les acquisitions foncières nécessaires au Nord-Est de la zone. A ce jour, le phasage prévisionnel intentionnel est le suivant :

- Phase n°1 – fin 2020/début 2021 : Viabilisation du parking Aulnays et mise en œuvre de la compensation de zones humides inhérente. Il s'agit de répondre au besoin le plus urgent de l'entreprise ACOME en matière de sécurisation des stationnements sur le site.
- Phase n°2 – mi 2021 : sécurisation de la RD977 en partenariat avec le Conseil Départemental– création d'un giratoire au croisement avec la RD601 + glissière centrale entre les 2 giratoires – cet aménagement

nécessite au préalable des acquisitions foncières portées par la SHEMA pour la mise en œuvre du nouveau giratoire,

- Phase n°3 – mi 2021 / fin 2021 : requalification de la RD601 et aménagements sur la voie verte.
- Phase n°4 – début d'année 2022 : viabilisation du parking Grand-Pré –Cet aménagement nécessite toutefois au préalable de déplacer le pont-bascule sur la partie Nord de l'entreprise ACOME.
- Phase n°5 – mi 2022 / fin 2022 : viabilisation du parking Roncier – l'aménagement de ce secteur nécessite au préalable des acquisitions foncières portées par la SHEMA et que le nouveau PLUi soit en application.



✓ Justifications et principales solutions de substitution

Le plan d'aménagement retenu est le fruit de nombreuses concertations avec le groupe de travail mis en place ainsi qu'avec l'ensemble des autres partenaires associés dont les services de l'Etat. Ainsi, à l'issue du diagnostic qui a permis de hiérarchiser les principaux facteurs environnementaux du site, la seconde phase de l'étude a permis d'aborder les principales mesures environnementales permettant de s'inscrire dans le triptyque **Eviter-Réduire-Compenser (ERC)**.

Il s'agit d'une démarche continue et itérative qui permet d'analyser les effets sur l'environnement de chaque scénario proposé. Parmi les différentes esquisses ou localisations présentées au stade des études préalables, plusieurs variantes stratégiques en terme d'aménagement ont ainsi été étudiées chronologiquement de la façon suivante :

① Création d'une voirie lourde Nord-Sud depuis le giratoire existant servant d'axe structurant pour desservir l'ensemble du secteur Sud ACOME : Pont bascule au Sud-Est et l'ensemble des parkings VL.

② Réalisation du parking Aulnays sur une emprise d'environ 1,30 ha

③ Création d'un parking dans l'emprise du site ACOME couvrant une emprise d'environ 5000 m².

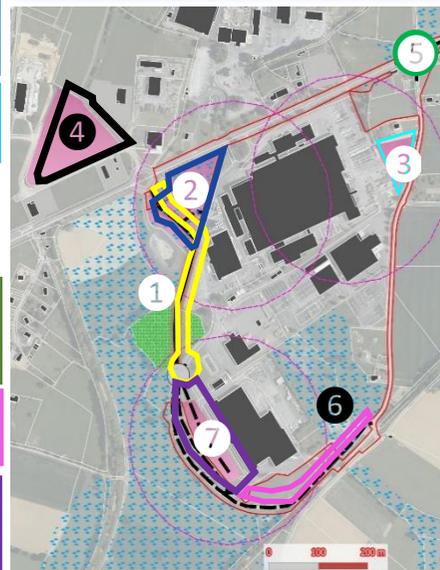
④ Déportation de l'ensemble des aires de stationnements au Nord-Ouest – ZA TERAACTIVE + mise en œuvre d'un service de transport collectif.

⑤ Création d'un giratoire de même gabarit que le giratoire existant sur la RD977 – emprise plus importante que celui retenu.

⑥ Desserte du parking Grand-Pré par la création d'une voirie au Sud de l'emprise ACOME.

⑦ Extension du parking existant au niveau du secteur Grand-Pré + préservation de l'actuel pont bascule avec une création d'une voirie permettant de différencier le trafic PL et VL.

Principales solutions de substitutions étudiées



En fonction de l'ensemble des solutions de substitutions étudiées, les principales raisons du choix d'aménagement retenu sont :

- Enjeu lié au contexte environnemental : Au regard des enjeux zones humides, trame bleue avec le ruisseau et des espèces protégées identifiées, la préservation de la partie Ouest périmètre (boisement et milieux humides), de la partie Sud de l'entreprise ACOME (milieux humides) et des zones humides au Nord-Est à proximité du giratoire à créer, a été privilégiée (mesures d'évitement ① & ⑤ & ⑥).
- Enjeu vis-à-vis de la trame verte et bleue : Au regard de l'ambition d'inscrire une réelle coulée verte servant à la renaturation du ruisseau sur la partie Ouest de la zone, il a été privilégié de prévoir, dans le plan guide, une réserve foncière importante entre le futur parking Grand-Pré et les bâtiments ACOME (mesure d'accompagnement ⑦),
- Enjeu relatif à l'impact sur la zone humide au niveau du parking Aulnays : Au regard de l'enjeu sécuritaire vis-à-vis des déplacements piétons pour les salariés qui ne peuvent être totalement sécurisés avec la présence de la RD977, le bien être et la sécurité des salariés (temps de parcours, sécurisation des trajets, différenciation des flux, ...) mais aussi de l'impossibilité d'implanter un service de transport collectif satisfaisant et raisonnable pour s'adapter aux besoins du fonctionnement de l'entreprise, la déportation totale des stationnements sur la zone d'activités existantes n'a pas été retenue par le groupe de travail (solution ④). L'enjeu sécuritaire lié au besoin urgent en stationnements de cette zone a été identifié comme prioritaire par l'entreprise et aucune solution de substitution raisonnable n'a pu être mise en œuvre. Toutefois, le projet s'est attaché à limiter l'impact en réduisant au maximum le nombre de places et l'emprise foncière du parking (solution ②).
- Enjeu lié au contexte environnemental et hydraulique de l'entreprise ACOME : Au regard de l'enjeu lié à la mise en conformité de l'entreprise vis-à-vis de sa gestion des eaux pluviales, il a été retenu d'implanter un bassin de rétention sur les points bas du site au détriment de stationnements (solution ③).

✓ Préambule

Même si le plan d'aménagement a pris en considération les contraintes repérées lors de la phase diagnostic appelées **mesures d'évitement**, la mise en place du projet engendre nécessairement des **incidences positives ou négatives sur l'environnement et le milieu humain** qu'il convient d'appréhender. Lorsque les impacts d'un projet d'urbanisation sont négatifs, il est nécessaire d'envisager des mesures compensatoires afin de les éviter, les réduire ou les compenser. Pour un projet d'urbanisation, on distingue deux types d'impacts à savoir :

- les **impacts permanents** qui sont irréversibles,
- les **impacts temporaires** qui peuvent s'étendre sur quelques jours, semaines ou mois mais qui sont réversibles. Ils concernent principalement la phase de réalisation des travaux.

Les éléments présentés dans cette partie concernent les impacts et les mesures au stade Avant-Projet sur la base des intentions d'aménagement retenus dans le plan guide ainsi que du niveau de connaissances actuel sur les différentes thématiques traitées.

Ces éléments permettent, à ce stade, de cadrer la future urbanisation et de dégager les grandes tendances en matière de mesures **d'Évitement, de Réduction et de Compensation (ERC)** afin d'intégrer les incidences environnementale, sanitaire et humaine du projet.

Dans la situation où des modifications substantielles au projet d'aménagement retenu seraient envisagées ou rendues nécessaires ultérieurement (ex : augmentation des stationnements, modification des emprises, ...), un complément d'étude d'impact sera représenté à l'autorité environnementale.

✓ Le patrimoine naturel et le paysage

7

	Principaux impacts négatifs et niveau d'enjeu	Principales mesures ERC et modalités	Efficacités attendues	Mesures et indicateurs de suivi	Opérateurs en charge du suivi	Coût
Le milieu naturel et le paysage	 <ul style="list-style-type: none"> - Modification temporaire du paysage liée aux travaux + perturbation de la faune locale lors des travaux. - Transformation des prairies au Nord du site en un paysage urbain + perte potentielle de la biodiversité locale existante par l'imperméabilisation des sols et covisibilités rapprochées depuis la RD977. - Imperméabilisation d'une prairie humide – 5700 m² d'impactés. - Busage du ruisseau sur environ 5 ml. - Suppression de quelques tronçons de bocage - ~ 20 ml au total. 	<p style="text-align: center;">Évitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préservation au maximum des milieux humides et du bocage inventoriés particulièrement sur les espaces où la faune protégée a été inventoriée, - Mise en œuvre d'une bande de protection de 10 ml aux abords du ruisseau. <p style="text-align: center;">Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durant la phase de travaux il est prévu : une vigilance sur la gestion du chantier (remise en état du site, nettoyage des voiries, gestion des déchets, ...) + une information et une protection physique des milieux sensibles inventoriés (zones humides, ruisseau, ...) + des itinéraires de circulation pour les engins de chantier encadrés en utilisant au maximum les voiries en place + une suppression de la station de renouée du japon au niveau du parking Aulnays + une suppression en dehors des périodes de reproduction des petits linéaires de haies nécessaires aux passages des voiries ou cheminements + la réalisation du prolongement de la canalisation du ruisseau en période hydrologique favorable (août à octobre). - Durant la phase d'exploitation : le prolongement de la trame bocagère (~ 450 ml de créés) avec la recherche d'une connexion écologique (trame verte, bleue et noire) prioritaire à l'Ouest de la zone qui suit à axe Nord-Sud + mise en œuvre d'espaces végétalisés au sein des aménagements (noues et bassins pour les eaux pluviales, arbres d'alignement, ...) + gestion d'un réseau de candélabres assurant la sécurité des déplacements piétons tout en intégrant une préoccupation environnementale sur la trame noire particulièrement. <p style="text-align: center;">Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une compensation de zones humides en prévue au Sud du site, sur un espace à ce jour remblayé. L'action retenue consiste à supprimer le remblai sur l'ensemble de la zone mais aussi à décaisser le terrain afin de retrouver une zone humide de bas fond de vallée permettant, à terme, de renaturaliser le ruisseau. La compensation comprendra : une prairie humide de bas fond de vallée + 3 mares + 4 bosquets + 1 batrodoc au Sud. - La compensation de zone humide présente une surface équivalente et est implantée sur le même bassin versant que celle impactée. Au niveau des fonctionnalités, celle-ci vise à avoir un gain par rapport à celle impactée avec une fonction hydrologique (rôle d'éponge + débordement du ruisseau) et une fonction écologique en lien avec les batraciens identifiés en périphérie. - Le prolongement de la canalisation du ruisseau d'environ 5 ml au niveau de l'accès au parking Aulnays – mise en œuvre d'une canalisation de 1200 mm ou équivalent avec reconstitution du lit du cours d'eau. 	<ul style="list-style-type: none"> - Compenser la zone humide impactée en recherchant un gain de fonctionnalité afin de limiter les incidences du projet à l'échelle du bassin versant concerné. - Créer un futur espace urbain agréable et profitable pour tous où le patrimoine végétal reste prégnant notamment vis-à-vis des perceptions visuelles depuis la RD977. - Garder une cohérence globale à l'échelle du projet en lien avec son environnement notamment vis-à-vis de la trame verte été bleue. - Garantir une perméabilité écologique en lien avec son environnement, en particulier à l'Ouest avec une connexion Nord-Sud recherchée - Protéger les espaces présentant une originalité écologique plus marquée (milieux humides, haies), 	<ul style="list-style-type: none"> - Développement de la biodiversité : Développement d'une prairie humide et d'un habitat favorable aux batraciens (mare et taillis boisés). - Protection et renforcement du patrimoine naturel : Suivi de la protection des milieux naturels existants (zones humides et bocage), de la conception des espaces végétalisés). - Gestion différenciée : Suivi de l'entretien du site. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ecologue avec un suivi sur 5 ans. - Maître d'œuvre & entreprises lors des études et de la viabilisation avec un suivi pendant 3 ans après la réalisation des travaux. - Maître d'ouvrage ou délégataire – suivi annuelle durant toute la phase d'exploitation. 	200 000 €



Principaux impacts :

- Impact du prairie humide – 5700 m²
- Impact sur linéaire bocager – 20 ml au total
- Arbre d'alignement ou fruitiers supprimé – ~ 30 au total essentiellement constitué de peupliers le long de la voirie existante sur le secteur Grand Pré – intérêt environnemental réduit
- Busage du ruisseau sur ~5 ml pour créer la voie d'accès au parking Aulnays

Mesures d'évitement :

- Linéaire bocager préservé et renforcé - ~ 500 ml au total
- Zones humides préservées en état
- Linéaire cours d'eau préservé en état

Mesures de réduction ou d'accompagnement :

- Linéaire bocager créé - ~ 450 ml au total
- Arbre ponctuel ou d'alignement planté - ~ 20 unités
- Batrodoc - canalisation 400 mm
- Mise en œuvre de places de stationnement en revêtement perméable de type pavé à joint engazonné - parking Aulnays

Mesures de compensation :

- Zone de compensation zones humides – 6500 m²
- Mare créée au sein de la zone humide reconstituée – 3 au total
- Taillis boisés créés au sein de la zone humide reconstituée – 4 au total
- Mise en œuvre d'une canalisation avec reconstitution d'un lit au niveau du busage du ruisseau - ~ 5 ml

Phase de travaux - patrimoine naturel et paysager



Mesures de réduction ou d'accompagnement :

- Circulation des engins imposée lors de la phase de travaux
- Secteurs humides interdits d'accès durant la phase de travaux – y compris pour le stockage de terre temporaire
- Clôture de chantier / protection mise en œuvre durant la phase de travaux
- Suppression de la station de renouée du Japon
- Suppression des petits linéaires bocagers en dehors des périodes de reproduction (avril à août inclus)
- Prolongement de la buse existante avec reconstitution du lit au niveau du franchissement du ruisseau au niveau du parking Aulnays – ~ 5 ml – en condition hydrologique favorable – proche de l'étiage – août à octobre

Trame verte, bleue et noire recherchée



Mesures de réduction ou d'accompagnement :

- Trame verte principale recherchée
- Trame bleue principale recherchée
- Trame verte secondaire recherchée
- Zones humides préservées
- Trame bleue et verte complémentaire prévue à long terme dans le plan guide – hors périmètre opérationnel

- Principales sources de lumière en lien avec la zone d'étude.
- Trame noire recherchée pour assurer les déplacements de la faune nocturne.
- Trame noire complémentaire prévue à long terme dans le plan guide – hors périmètre opérationnel

Effets du projet et présentation des mesures ERC

✓ L'hydrologie - le domaine du sol et du sous-sol

	Principaux impacts négatifs et niveau d'enjeu	Principales mesures ERC et modalités	Efficacités attendues	Mesures et indicateurs de suivi	Opérateurs en charge du suivi	Coût
L'hydrologie	 <ul style="list-style-type: none"> - Risque d'augmentation des débits de pointe et de pollution liée à l'imperméabilisation des sols. - Durant le chantier, risques de pollution des eaux liés aux terrassements, aux engins de travaux, 	<p>Evitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préservation au maximum des milieux humides inventoriés avec une gestion différenciée sur celles qui sont incluses dans le périmètre, - Préservation d'une emprise significative de surface en pleine terre végétalisée permettant de respecter le cycle de l'eau. <p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durant la phase de travaux : une zone de décantation, positionnée à l'aval des terrassements, sera le premier aménagement réalisé de façon à intercepter les eaux chargées issues du chantier + les entreprises du chantier auront obligation de récupération, de stockage et d'élimination des huiles de vidange des engins, - Durant la phase d'exploitation, le projet privilégie : la mise en œuvre d'un système de collecte des eaux pluviales aérien (~900 ml de noues envisagées) + la mise en œuvre d'un revêtement perméable au niveau du parking Aulnays sous la forme de pavés drainants ou équivalents (~ 1900 m² envisagés). <p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre d'un ouvrage de régulation des eaux pluviales sur chaque aire de stationnement dimensionné pour une protection décennale avec un débit de fuite de 3 l/s/ha, - Les zones de rétention seront enherbées et équipées d'un ouvrage de régulation comprenant une cloison siphonée et une vanne guillotine ainsi qu'une surverse de sécurité. <i>Les mesures compensatoires envisagées dès ce dossier apparaissent suffisantes pour ne pas impacter le milieu récepteur. Le projet respecte les recommandations du SDAGE et du SAGE en matière d'aménagement urbain.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Respecter le fonctionnement hydrologique du bassin versant, - Garantir un niveau de qualité des eaux de ruissellement en adéquation avec les milieux récepteurs dès la phase de viabilisation, - Compenser l'imperméabilisation des sols conformément aux recommandations du SDAGE, du SAGE et de la doctrine locale. 	<ul style="list-style-type: none"> - Suivi de la conception des ouvrages et de leurs fonctionnalités – turbidité de l'eau : Coefficient d'imperméabilisation des matériaux utilisés, cubatures de chaque ouvrage, dispositifs de traitement, vérifications visuelles des exutoires, ..., dans le respect du dossier loi sur l'eau. - Suivi & entretien des ouvrages après réalisation – gestion de la rétention et la qualité des eaux aux exutoires - Vérification du bon fonctionnement hydraulique des ouvrages notamment à l'exutoire des ouvrages de rétention & entretien régulier des ouvrages. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maître d'œuvre & entreprises lors des études et de la période de viabilisation jusqu'à la réception des travaux. - Maître d'ouvrage ou délégataire (Suivi après viabilisation) - entretien annuel durant toute la phase d'exploitation. 	140 000 €
Le domaine du sol et du sous-sol	 <ul style="list-style-type: none"> - Terrassements et creusements liés à la réalisation des travaux de viabilisation de la zone. - Durant le chantier, des dépôts temporaires de matériaux seront réalisés avant leurs réutilisations sur site et des exportations de terre sont rendus obligatoires. Il induit également un risque d'érosion des sols mis à nus. 	<p>Evitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le plan d'aménagement retenu a privilégié l'optimisation de la voirie existante, et particulièrement la RD601 pour desservir le parking Grand-Pré ce qui permet d'éviter de nouveaux terrassements pour desservir les parkings. <p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La réalisation du projet se donne l'objectif de limiter au maximum les déblais à évacuer en les utilisant pour la construction de merlons paysagers et les espaces verts envisagés principalement le long de la RD601, en dehors des zones humides. - Mise en œuvre, pour les travaux de viabilisation, d'un chantier à nuisances réduites incluant la gestion des terrassements : traçabilité et suivi des déchets imposés dans le respect de la réglementation en vigueur et en respectant les catégories de classes de traitements en fonction du type de déchet ; lieux de stockage de terre temporaire contraints (hauteur limitée, ...). <p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre de zones de décantation, équipées d'un filtre, en aval des secteurs de terrassement pour éviter l'entraînement de particules fines durant la phase de viabilisation. - Réalisation d'étude géotechnique intégrant un volet spécifique sur la réutilisation des sols sur site – merlon, voirie, ... ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter les évacuations de déblais et garantir une traçabilité des déchets induits liés à la viabilisation, - Garantir une sécurité sanitaire pour l'ensemble des intervenants, - Garantir une préservation de l'environnement dans le respect de la réglementation en vigueur. 	<ul style="list-style-type: none"> - Volume de déblais générés par le projet : Maître d'œuvre au stade de la réalisation des études techniques – étude fine sur les déblais-remblais dans l'optique de limiter les exportations tout en n'impactant pas de zones humides. - Volume de terre réutilisable sur site – caractéristiques et volumes concernés. - Turbidité de l'eau en sortie des bassins de confinements lors de la phase travaux. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maître d'œuvre au stade de la réalisation des études et du suivi de chantier jusqu'à la réception des travaux. - Bureau d'études géotechnique & maître d'œuvre en phase étude. - Maître d'œuvre au stade du suivi de chantier. 	350 000 €



Mesures d'évitement :

-  Milieux humides préservés en état

Mesures de réduction ou d'accompagnement :

-  Mise en œuvre d'env. 900 ml de noues/fossés de collecte des eaux pluviales répartis sur les 3 aires de stationnements (Aulnays ~ 250 ml ; Grand-Pré ~ 300 ml et Roncier ~ 350 ml).
-  Mise en œuvre de places de stationnement en revêtement perméable de type pavé à joint engazonné – parking Aulnays
-  Zone de décantation des eaux de ruissellement durant la phase de viabilisation sur chaque aire de stationnement équipée d'un filtre de paille ou d'un géotextile installé sur chaque sortie.

Mesures de compensation :

-  Zones de rétention dimensionnées pour sur une protection décennale avec un débit de fuite de 3 l/s/ha
-  Ouvrage de régulation avec cloison siphonée et vanne guillotine



Mesures d'évitement :

-  Optimisation de la voirie existante permettant d'éviter la mise en œuvre d'un linéaire de voirie à créer trop important et donc des terrassements supplémentaires.

Mesures de réduction ou d'accompagnement :

-  Zone de stockage préférentielle de terre végétale durant la phase travaux
-  Réutilisation des déblais générés par la viabilisation de la zone pour la confection d'espaces végétalisés paysagers – hors zones humides

Mesures de compensation :

-  Zone de décantation des eaux de ruissellement durant la phase de viabilisation
-  Système élémentaire de rigoles ou fossés d'alimentation des zones de décantation durant la phase de viabilisation
-  Filtre en botte de paille ou géotextile à la sortie des ouvrages de décantation

- ✓ Les risques – le milieu humain, l'économie, le cadre de vie, les réseaux et le patrimoine

	Principaux impacts	Principales mesures ERC et modalités	Efficacités attendues	Mesures et indicateurs de suivi	Opérateurs en charge du suivi	Coût
 Les risques	<ul style="list-style-type: none"> - Imperméabilisation des sols engendrant une augmentation des débits et une imperméabilisation d'une zone humide – abords du ruisseau identifié dans l'atlas des zones inondables de la Normandie. 	<p style="text-align: center;">Évitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préservation de la majorité des zones humides inventoriées (fonctionnalité d'éponge d'atténuation des inondations), - Préservation d'une bande de protection de 10 m autour du ruisseau correspondant grossièrement à l'enveloppe inondable identifiée. <p style="text-align: center;">Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La compensation de zone humide permettra une augmentation du volume de débordement en cas de crue (décaissement important à proximité du ruisseau) <p style="text-align: center;">Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre d'ouvrages de rétention dimensionnés pour une protection décennale avec un débit de fuite de 3 l/s/ha. - Compensation de zone humide permettant de retrouver la même fonctionnalité d'atténuation des inondations à l'échelle du bassin versant. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas aggraver la situation existante et tendre vers une amélioration au point bas du site avec la compensation de zones humides créées, 	<p>Il n'est pas prévu de suivi spécifique vis-à-vis de l'enjeu inondation sachant que les suivis envisagés sur la gestion des eaux pluviales ainsi que la compensation de zones humides contribueront indirectement à vérifier l'efficacité des mesures.</p>	RAS	Néant – compris dans le volet milieux naturels, sol et sous-sol ainsi qu'hydrologique.
 Le milieu humain, économie, cadre de vie, réseaux et patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau : raccordement supplémentaire sur les différents réseaux existants : éclairage et électrique principalement, - Humain – économie - cadre de vie : acquisitions foncières nécessaires de biens privés sur la partie Nord-Est du site (giratoire et parkings Roncier). - Humain – voisinage : risque de gêne/conflit lié aux futurs trafics routiers des salariés pour venir sur les aires de stationnement. - Humain – loisir : risque de conflit d'usage au niveau de la voie verte au Sud du site. - Patrimoine archéologie : fonction des résultats du diagnostic archéologique si nécessaire – non connus à ce stade. - Réseaux : Coupures de réseaux éventuelles durant le chantier. - Humain – voisinage : risque de gêne de voisinage liée aux travaux (bruit, odeur, vibration, circulation, poussières, ...). 	<p style="text-align: center;">Évitement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Néant <p style="text-align: center;">Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les aménagements paysagers prévus, qui préservent au maximum la trame bocagère existante, assurent une bonne intégration des futures aires de stationnement notamment vis-à-vis des riverains - Pour limiter ces nuisances durant la phase de chantier sur le voisinage, il sera demandé aux opérateurs : de gérer au mieux les nuisances des chantiers et d'organiser le tri des déchets et des rejets divers + d'avoir du matériel et des engins de chantier conformes à la réglementation + de respecter la plage d'horaire d'autorisation de réalisation des travaux. <p style="text-align: center;">Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concernant la phase travaux, les entreprises devront faire les demandes nécessaires auprès des concessionnaires des différents réseaux et en cas de nécessité de coupure de réseau, une information auprès des riverains et de la mairie sera réalisée, - Une indemnité des propriétés privées avec des négociations amiables portées par la SHEMA pour chaque propriétaire, - Une sécurisation des flux routiers sur les axes périphériques qui profitera aux riverains, - La reconstitution d'une voie verte en site propre au Sud de la zone. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantir un environnement paysager agréable et limiter les nuisances pour les riverains, ▪ Conforter les emplois du territoire, ▪ Garantir un confort de vie pour le voisinage et les salariés. ▪ Garantir une compatibilité des raccordements sur les réseaux 	<p>Il n'est pas prévu de suivi spécifique vis-à-vis de cette thématique excepté la prise en compte des éventuels retours des riverains si des difficultés étaient rencontrées qui se feraient naturellement vers la SHEMA, le Conseil Départemental et/ou l'entreprise ACOME.</p>	SHEMA pour les acquisitions foncières à l'amiable	Néant – compris dans le volet milieu naturel et déplacement



Les risques

Mesures d'évitement :



Milieux humides préservés en état – préservation de leur fonction hydrologique favorable à la lutte contre les inondations.



Préservation du ruisseau et ses abords – bande de protection de 10 m laissée en prairie humide

Mesures de réduction ou d'accompagnement :



Compensation de zones humides en bordure du ruisseau créée par décaissement ce qui permettra d'augmenter le volume de débordement lors des inondations.

Mesures de compensation :



Zones de rétention dimensionnées pour sur une protection décennale avec un débit de fuite de 3 l/s/ha



Ouvrage de régulation avec cloison siphonée et vanne guillotine

Le milieu humain, économique, cadre de vie, réseaux et patrimoine



Mesures de réduction ou d'accompagnement :



Espace végétalisé favorable à l'intégration des projets vis-à-vis des riverains.

Mesures de compensation :



Sécurisation des flux routiers en périphérie du site qui profitera aux riverains : giratoire de la RD977, glissière sur RD977 et élargissement de la RD601.



Aménagement de la voie verte en site propre pour séparer les flux des salariés et les flux des usagers de la voie verte (piéton et cycle).

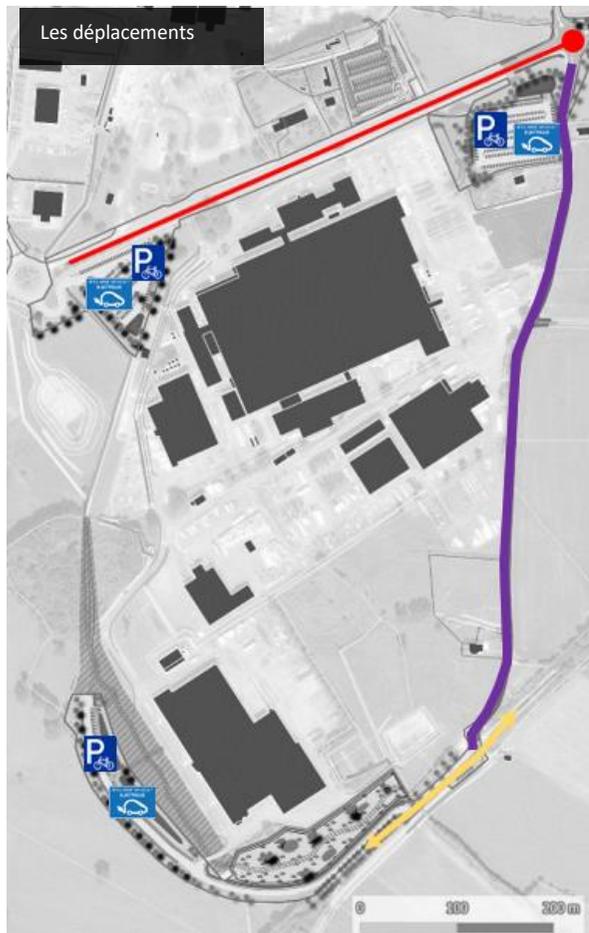


Acquisitions foncières dont 1 habitation en vente à ce jour. Indemnisation financière

✓ Les déplacements – le climat, l'air, la santé et l'énergie

	Principaux impacts	Principales mesures ERC et modalités	Efficacités attendues	Mesures et indicateurs de suivi	Opérateurs en charge du suivi	Coût
Déplacements & mobilités	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation du trafic sur la RD601, - Nouveau trafic routier sur une petite portion de la voie verte, - Augmentation du trafic routier liée à la période de travaux. 	<p>Evitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Néant <p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation de la RD977 : En accompagnement du projet il est envisagé, en concertation avec le Conseil Général de la Manche, la mise en œuvre d'un nouveau giratoire ainsi que d'une glissière de non franchissement jusqu'au giratoire existant. - Mobilité des salariés : le projet intègre sur chaque aire de stationnement créée, la mise en œuvre de stationnements vélos et motos ainsi que des recharges électriques pour les véhicules. <p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elargissement de la RD601 : En concertation avec le Conseil général, il a été retenu d'élargir légèrement la RD n°601 pour faciliter le croisement des véhicules. Sa largeur sera portée à 5 ml. - Reconstitution de la voie verte : Concernant le passage d'une voirie de desserte sur la voie verte au Sud du site, il a été retenu de limiter sa largeur et de reconstituer une voie douce, en site propre, afin de sécuriser l'ensemble des flux. Aussi, il est prévu de mettre en œuvre 9 places de stationnements pour les usagers de la voie verte (places à ce jour existantes mais non matérialisées) 	<ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser les trafics routiers et limiter les conflits d'usage, - Adapter l'offre en stationnements aux besoins des salariés. 	<p>Conception des ouvrages de sécurisation et mise en oeuvre</p>	<p>Maître d'œuvre en concertation avec le Conseil Départemental</p>	500 000 €
Climat, air, santé et énergie	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre d'un réseau de candélabres pour sécuriser les déplacements – besoin énergétique supplémentaire. - Durant le chantier, les engins de chantier émettront des émissions en CO₂. 	<p>Evitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Néant <p>Réduction :</p> <p>Dans un souci d'accompagner la transition énergétique en limitant les émissions d'énergies carbonées tout en s'adaptant au contexte rural du secteur où la voiture individuelle reste dominante, le projet a retenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une végétalisation forte de la zone : La photosynthèse permet aux plantes de capter du CO₂ le jour pour leur croissance. Cette action présente de nombreux avantages puisqu'elle combine la préservation de la biodiversité sur la zone ainsi que le stockage de carbone même s'il reste difficilement quantifiable. - La mise en œuvre de candélabres performants et adaptés au plus près des besoins pour limiter leur nombre. - Le projet intègre plusieurs actions permettant d'encourager les modes de déplacements moins carbonés : parking vélos + borne de recharge pour véhicule électrique sur chaque aire de stationnement. - Enfin, la SHEMA souhaite étudier toute opportunité pour envisager la mise en œuvre de panneaux photovoltaïques sous la forme d'ombrières photovoltaïques sur les places de stationnements (parkings Roncier et Grand-Pré privilégiés). A ce jour, le montage opérationnel de ce type d'installation n'est pas encore certain (nécessite partenariat privé, syndicat d'électrification, SHEMA, ...) toutefois, la SHEMA reste très attentive à cette opportunité et va engager des études plus techniques pour en vérifier la faisabilité économique au regard de l'intérêt environnemental de ces équipements. <p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Néant 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'usage de modes de déplacement peu carbonés, - Favoriser la production d'énergie à partir des énergies renouvelables, 	<p>Conception des stationnements vélos et des bornes de recharge électrique</p> <p>Production d'énergie renouvelable – études techniques pour les ombrières photovoltaïques</p>	<p>Maître d'œuvre en partenariat avec le syndicat d'électrification</p> <p>SHEMA en partenariat avec un prestataire spécialisé et le syndicat d'électrification : réalisation des études techniques de faisabilité et de montage financier.</p>	Néant à ce stade puisque les coûts sont déjà intégrés dans les volets milieux naturels et déplacement

Effets du projet et présentation des mesures ERC



Les déplacements

Mesures de réduction ou d'accompagnement :



Parking équipé de bornes de recharge véhicule électrique.



Sécurisation de la RD977 avec la mise en œuvre d'un nouveau giratoire et d'un ouvrage de non-franchissement entre les 2 giratoires.

Mesures de compensation :



Élargissement de la RD601 – passage à 5 ml de large.



Reconstitution d'une voie verte en site propre pour séparer les flux des salariés et les flux des usagers de la voie verte (piéton et cycle).

Le climat, l'air, la santé, et l'énergie.



Mesures de réduction ou d'accompagnement :



Parking équipé de bornes de recharge véhicule électrique.



Parking équipé de Stationnements vélos et motos.



Aire de stationnements où des études de faisabilité sur la mise en œuvre d'ombrières photovoltaïques sera réalisée.



Principaux secteurs végétalisés favorables au captage du CO₂.

✓ Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

Le projet s'inscrit dans les objectifs du SDRADDET Normandie, même si celui-ci n'a pas encore fait l'objet d'une approbation, au travers :

- Les mesures retenues qui s'inscrivent prioritairement dans une démarche basée sur le principe Eviter-Réduire puis Compenser.
- L'optimisation de l'urbanisation existante pour limiter l'artificialisation des sols : requalification au niveau du parking Grand-Pré et optimisation du réseau viaire existant (RD601 particulièrement),
- L'inscription d'une trame verte, bleue et noire en frange Ouest du site qui permettront de restaurer les continuités écologiques du réseau hydrographique et des milieux naturels mais aussi, de réduire le risque d'inondabilité en secteur urbanisé.

✓ Le Schéma de Cohérence Territoriale

Le projet s'inscrit dans les objectifs du SCoT de la Baie du Mont-Saint-Michel au travers :

- La restructuration de ce pôle industriel qui est identifié comme l'un des deux pôles d'excellence industrielle et technologique du territoire.
- La mise en avant du patrimoine naturel, même si le projet induit un impact sur une prairie humide, avec une confortation de la trame verte et bleue en frange Ouest du site.

✓ Le document d'urbanisme

Le document d'urbanisme qui régit les droits d'urbanisme est à ce jour le Plan d'Occupation des Sols de la commune de Romagny-Fontenay qui n'autorise pas la réalisation du parking Roncier (celui-ci sera urbanisable lorsque le PLUi sera applicable). Les autres aires de stationnement sont quant-à-elles incluses

sur des zones déjà urbanisables ce qui reste en adéquation avec le phasage de travaux prévisionnel envisagé.

✓ L'évaluation des incidences NATURA 2000

Le projet n'est pas directement concerné une protection NATURA 2000. Même si celui-ci impacte une prairie humide, la compensation envisagée qui aura au minimum les mêmes fonctionnalités, les mesures envisagées vis-à-vis de la gestion des eaux pluviales, la préservation des habitats présentant le plus d'intérêt environnemental et ceux où des espèces protégées ont été identifiées ainsi que l'ensemble des éléments retenus vis-à-vis de la trame verte et bleue dans le plan guide (coulée verte à l'Ouest), sont d'autant d'éléments qui favoriseront les connectivités écologiques à une échelle élargie. Avec l'ensemble des mesures ERC retenues et les distances d'éloignement avec les sites NATURA 2000 (le site le plus proche étant à 3,80 km à l'Est – anciennes mines de Barenton et de Bion), **le projet n'aura pas d'impact sur ces milieux d'intérêt.**

✓ Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation

La zone d'étude est compatible avec ce plan puisqu'elle n'est pas incluse dans un territoire considéré comme à risque important d'inondation (TRI) au PGRI.

✓ Le SDAGE et le SAGE

Le projet est compris dans le SDAGE Seine Normandie et le SAGE SELUNE. Même si le projet impacte une zone humide, celui-ci reste en compatibilité avec les orientations de ces documents cadres :

- Vis-à-vis de la gestion eaux pluviales : Celle-ci sera traitée à l'échelle de chaque aire de stationnement. L'ensemble des ouvrages hydrauliques sont dimensionnés avec un rejet de fuite maximal de 3 l/s/ha pour une protection décennale ce qui est en adéquation avec les dispositions des documents cadres (SDAGE Seine Normandie). Aussi, la mise en œuvre d'une collecte des eaux pluviales aérienne a été privilégiée afin d'optimiser une gestion à la source,
- Vis-à-vis des zones humides : Le projet s'est inscrit prioritairement dans l'évitement en préservant la majorité des zones humides identifiées.
- Vis-à-vis de l'impact sur la prairie humide, la compensation envisagée est localisée sur le même bassin versant, dispose d'une surface équivalente et aura au minimum, la même fonctionnalité principalement hydrologique (un gain de fonctionnalité a toutefois été recherché en améliorant la fonctionnalité écologique).

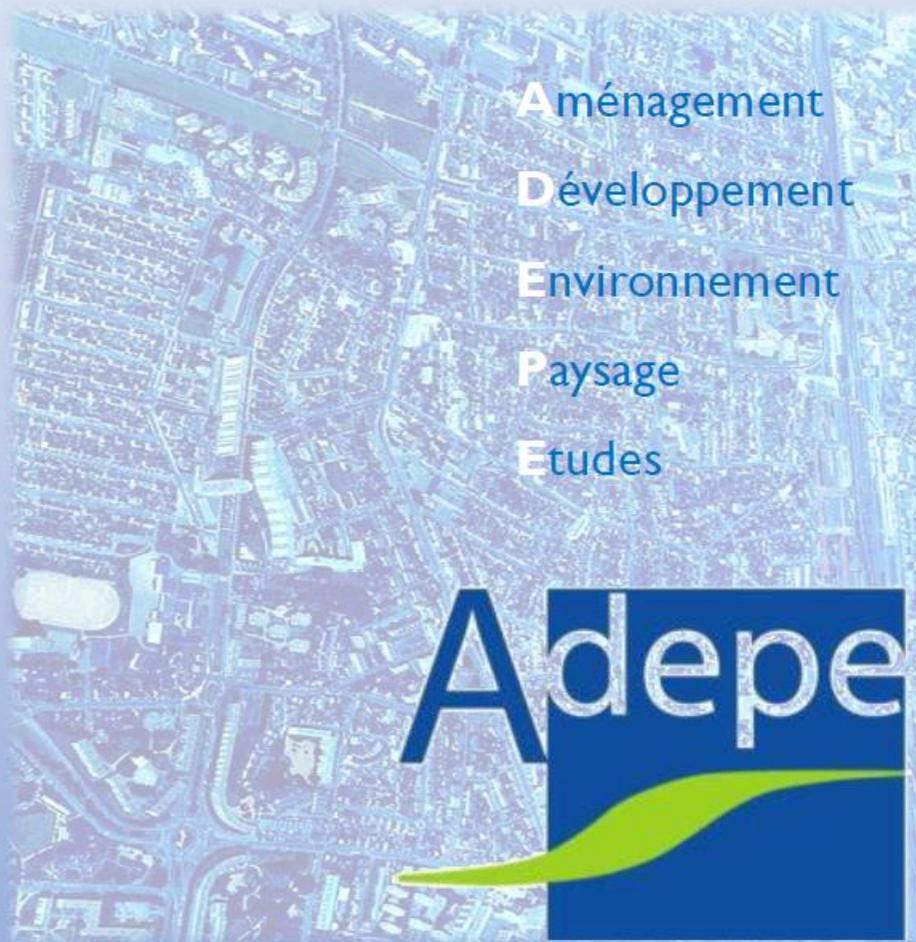
Les principales justifications de cet impact sont :

- L'existence d'enjeux liés à la sécurité des personnes et particulièrement des salariés de l'entreprise se rendant au site de production Aulnays Ouest,
- L'impossibilité technico-économique d'implanter, en dehors de cette zone, un ouvrage connexe, de type aire de stationnement, au bâtiment d'activité « Aulnays Ouest » pour les salariés travaillant sur cette unité de production. Il est à noter que l'évitement et la réduction ont d'abord été privilégiés (forte réduction des emprises sur les zones

humides) mais qu'aucune solution technico-économique acceptable n'a permis de ne pas impacter le triangle humide concerné (solution de type déportation du parking avec mise en œuvre d'un service de transport collectif).

Ainsi, pour répondre à l'enjeu sécuritaire vis-à-vis des salariés de l'entreprise et à l'impossibilité technico-économique d'implanter, en dehors de ce secteur, une aire de stationnement répondant au besoin urgent de l'entreprise pour maintenir son outil productif, il est apparu que le choix retenu soit le moins impactant pour la biodiversité

Le projet est donc en cohérence avec les documents cadres en vigueur vis-à-vis de la gestion de l'eau.



Aménagement

Développement

Environnement

Paysage

Etudes

Adepe

26 avenue Henri Fréville 35200 RENNES – Tél. 02.99.83.06.20 - Fax
02.99.83.09.20 – site internet : www.be-adepe.fr