

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

Mémoire en réponse à
l'avis de la MRAe du
1^{er} octobre 2020
Avis délibéré n° 2020-3737

Partenaires du projet :



Dossier réalisé par :



Octobre 2020

▲ TABLE DES MATIÈRES

1.	PRÉAMBULE	3
2.	PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE	4
3.	CADRE RÉGLEMENTAIRE	7
4.	CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET	7
5.	ANALYSE DE LA QUALITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT	7
6.	ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET	12
6.1.	EFFETS SUR LA BIODIVERSITÉ	12
6.2.	GESTION DES EAUX PLUVIALES ET SOUTERRAINES	14
6.3.	PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT PAYSAGER	16
6.4.	EFFETS LIÉS AU TRAFIC ROUTIER	16

1. PREAMBULE

Après examen de l'étude d'impact pour le projet d'implantation d'aires de stationnements visant à sécuriser le site du pôle industriel Sud de Mortain Romagny, la MRAe a remis et publié un avis délibéré n°2020-3737 daté du 1^{er} octobre 2020.

On rappellera que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

L'avis émis par la MRAe souligne que les documents sont clairs, bien rédigés et illustrés et que l'étude d'impact comprend globalement l'ensemble des éléments prévus à l'article R122-5 du code de l'environnement qui encadre le contenu de la procédure d'étude d'impact. Toutefois, il émet plusieurs recommandations en mentionnant que les principaux enjeux/recommandations identifiés par la MRAe sont :

- *compléter l'étude d'impact en intégrant dans son périmètre l'ensemble des aménagements, notamment de voirie, prévus en lien fonctionnel avec les évolutions du site industriel ou, à défaut, de l'actualiser en ce sens lors des phases ultérieures du projet et de procéder en conséquence à une nouvelle saisine de l'autorité environnementale ;*
- *présenter des scénarios alternatifs complémentaires évitant ou réduisant les impacts sur les zones humides ou, à défaut, justifier l'absence de tels scénarios ;*
- *compléter l'étude faune/flore afin d'en rendre plus représentatifs les inventaires concernant les espèces inféodées aux zones humides ;*
- *mieux qualifier l'état de la biodiversité en présence et justifier davantage de l'efficacité des mesures retenues au regard de la préservation et, à défaut, de la compensation des zones humides ;*
- *compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 ;*
- *privilégier le recours aux revêtements perméables des surfaces aménagées afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales dans le sol ;*
- *mieux prendre en compte les incidences du projet sur la qualité des eaux ;*

évaluer les augmentations de trafics induites par le projet, en phase travaux et en phase d'exploitation, ainsi que leurs impacts potentiels sur les populations riveraines et les usagers des voiries concernées ;
– renforcer l'ambition du projet en matière de promotion des modes de déplacement alternatifs aux véhicules individuels motorisés ;
– renforcer le dispositif de suivi des mesures de réduction et de compensation.

Cette note vise à apporter des éléments de réponse aux recommandations émises dans l'Avis pour une meilleure compréhension du public. Elle reprend l'ensemble des recommandations émises dans l'avis qui sont mentionnées en caractère gras.

Nous rappelons d'abord que ce projet s'inscrit dans le cadre de plusieurs procédures d'urbanisme de permis d'aménager (PA Aulnays et PA Ronciers à ce jour en phase d'instruction) et en parallèle, un dépôt d'un dossier de déclaration dit « loi sur l'eau » est à ce jour en phase d'instruction incluant le parking Aulnays et sa compensation de zone humide ainsi que le parking Ronciers.

2. PRESENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en intégrant dans son périmètre l'ensemble des aménagements, notamment de voirie, prévus en lien fonctionnel avec les évolutions du site industriel lui-même ou, à défaut, de l'actualiser en ce sens lors des phases ultérieures du projet, et de procéder en conséquence à une nouvelle saisine de l'autorité environnementale.

Le porteur de projet souhaite mettre en avant plusieurs éléments vis-à-vis de la recommandation liée au périmètre pris en considération dans l'étude :

✓ Diagnostic : les expertises écologiques ont été diligentées sur l'ensemble du périmètre, y compris au niveau des aménagements envisagés sur les voiries périphériques.

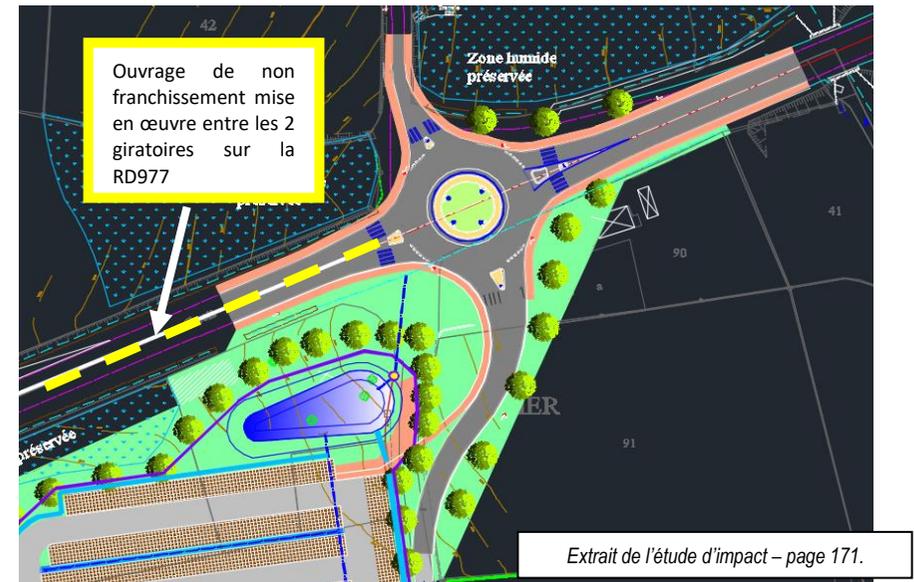


Figure 2. Carte du périmètre de la zone d'étude

✓ Concernant les impacts potentiels des aménagements périphériques (RD et voie verte) et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées (ERC), le maître d'ouvrage souhaite mettre en avant plusieurs éléments issus de l'étude d'impact qui montrent bien, même si cela peut paraître insuffisant pour la MRAe, que **ces aménagements retenus ont bien suivi une démarche basée sur le principe ERC** :

- Création du giratoire sur la RD977 : La solution de substitution n°5 – pages 118 & 119 de l'étude d'impact – envisageait la mise en œuvre d'un giratoire de même gabarit que le giratoire existant sur cette route départementale. Le maître d'ouvrage a privilégié l'évitement vis-à-vis de l'impact sur les zones humides qu'engendrait cette solution.

Cet aménagement est aussi abordé dans plusieurs autres thématiques du rapport : Chapitre milieu naturel et paysage (pages 128 à 135 – préservation des zones humides - mesure d'évitement + accompagnement paysager - « Enfin, le projet intègre la mise en œuvre de plusieurs arbres d'alignement permettant ainsi d'assurer un traitement paysager des zones notamment au niveau du parking Aulnays et des abords du giratoire créé sur la RD977 »), dans le chapitre sur l'hydrologie et les risques (pages 145 et 163 – préservation des zones humides) et enfin, dans les chapitres sur le milieu humain, l'économie, le cadre de vie, les réseaux et le patrimoine ainsi que les déplacements (pages 165 à 167 et 169 à 171 – aménagements pour la sécurisation + achats fonciers)



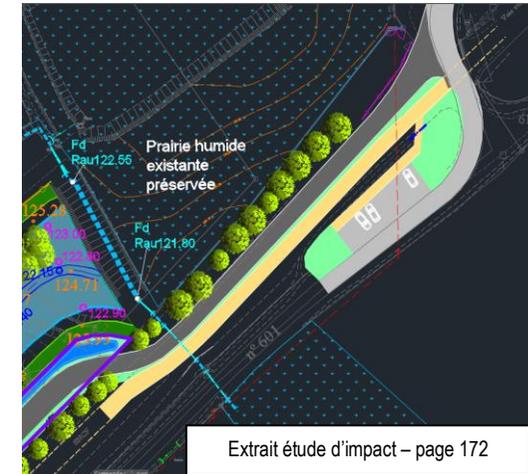
Extrait de l'étude d'impact – page 171.

- Aménagement sur la voie verte : La solution de substitution n°6 – pages 120 & 121 de l'étude d'impact – envisageait une desserte du parking Roncier plus au Nord, sur une parcelle appartenant à l'entreprise ACOME. Suivant une démarche privilégiant l'Évitement, il a été retenu de mettre en place la voirie de desserte au niveau d'un petit tronçon de la voie verte pour ne pas impacter de zones humides. L'imagerie, présentée en page 121 de l'étude d'impact, montre les aménagements prévus au niveau de la voie verte et un descriptif des aménagements est présenté en page 106 du même rapport : « *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. Le projet prévoit ainsi la mise en œuvre d'une voirie de faible largeur (< 4 ml), d'une banquette enherbée, d'une reconstitution de la voie verte en site propre (largeur ~ 3 ml) et la création de 9 places de stationnements pour les usagers de la voie verte* ». Aussi, la percée de haie bocagère depuis la voie verte pour desservir le parking Grand-Pré s'inscrit aussi dans une démarche ERC comme mentionnée en page 121 du rapport (choix de la percée en fonction de la qualité du bocage existant) et celle-ci fait l'objet de compensation comme mentionnée sur les pages 131, 134 et 135 du rapport (choix de la période d'abattage + prolongement et renforcement des haies existantes).



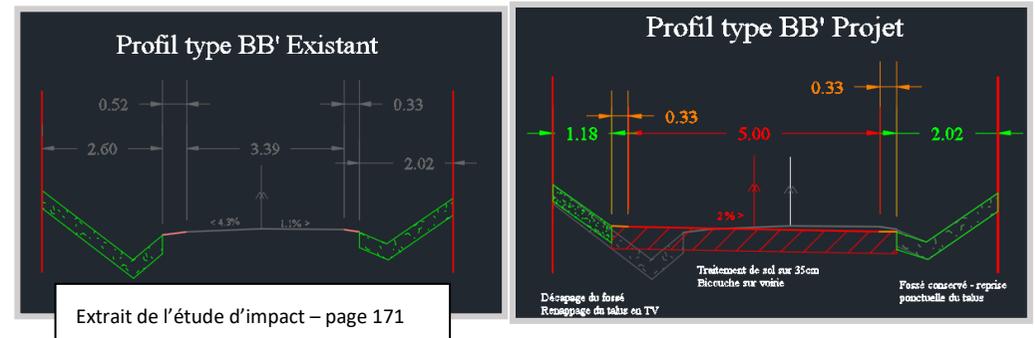
Cet aménagement est aussi abordé dans plusieurs autres thématiques du rapport : Chapitre milieu naturel et paysage (pages 131 à 134 – préservation des zones humides et d'une partie importante des boisements existants mesure d'évitement, dans le chapitre sur l'hydrologie et les risques (pages 145 et 163 – préservation des zones humides), dans le chapitre du domaine du sol et du sous-sol (mention sur l'utilisation des infrastructures existantes comme une mesure d'évitement vis-à-vis des terrassements supplémentaires - pages 159 & 160), et enfin, dans les chapitres sur le milieu humain, l'économie, le cadre de vie, les réseaux et le patrimoine ainsi que les déplacements (pages

165 à 167 et 169 à 171 – aménagements de la voie verte en site propre pour séparer les flux salariés et les flux usagers de la voie verte).



- Concernant l'aménagement de la RD61. Il s'agit bien d'une requalification se voulant minimaliste. Un descriptif est présenté en page 106 du rapport « *requalification de ce tronçon de voirie pour permettre un léger élargissement (5ml) et ainsi faciliter le croisement des véhicules* ».

Le chapitre sur les impacts et mesures vis-à-vis du domaine du sol et du sous-sol intègre cette partie d'aménagement en mentionnant l'utilisation des infrastructures existantes comme une mesure d'évitement vis-à-vis des terrassements supplémentaires (pages 159 & 160). Concernant les enjeux relatifs au milieu humain et des flux routiers ainsi que les déplacements (pages 165 à 167 et 170) présentent les impacts et mesures envisagées vis-à-vis des aménagements sur les voiries périphériques (enjeux sécuritaire profitable aux autres usagers).



Ainsi, au vu de l'ensemble des éléments énumérés précédemment, le porteur de projet considère que l'étude d'impact a intégré ses aménagements connexes dans son analyse sur les impacts et les maures ERC.

Toutefois, il est admis que vis-à-vis du volet hydrologique et hydrographique, les impacts et mesures ERC ne sont probablement pas assez explicités dans l'étude d'impact restituée. A cet effet, le maître d'ouvrage souhaite apporter plusieurs précisions :

- La renaturation du ruisseau et la mise en œuvre de sa coulée verte attenante feront l'objet d'études complémentaires et d'un dossier « loi sur l'eau » spécifique afin d'apporter les précisions sur cet aménagement. A ce stade, l'étude établie ne porte pas directement sur la mise en œuvre concrète de cet aménagement qui n'est pas financé dans le cadre du partenariat entre les collectivités mais le plan guide, dans un souci d'appréhender une réflexion sur la trame verte et bleue élargie, a retenu l'inscription de cette coulée verte. A ce stade, l'évaluation des impacts qui se veulent positifs sur le maillage hydrographique, ne peuvent être déterminés précisément, les mesures ERC seront donc préciser dans les futures études à venir.
- La gestion des eaux pluviales au niveau des aménagements des voiries périphériques. Il est à noter que les interventions sur le réseau routier existant se veulent réduites au strict nécessaire. Ainsi le giratoire sur la RD977 présente un faible gabarit, la requalification de la RD61 privilégie un faible élargissement de la chaussée (environ 80 cm en moyenne) et la mise en œuvre de l'itinéraire sur la voie verte empreinte majoritairement la voie de circulation existante.

Avec les aménagements retenus, il n'est pas attendu une augmentation significative de l'imperméabilisation des sols :

- La mise en œuvre du giratoire sur la RD977 et de sa nouvelle connexion sur la RD601 engendre un déplacement d'une petite portion de voirie mais le linéaire actuel sera revégétalisé.
- Dans l'aménagement de la requalification de la RD601, le projet s'est attaché à préserver l'un des fossé qui est apparu le plus important au niveau hydraulique avec un profil de voirie en monopente.
- Concernant la voie verte, la faible largeur de voirie envisagée (~ 3,50 ml) avec la mise en œuvre d'une banquette enherbée pour la séparer de la voie verte, reste favorable à la limitation de l'imperméabilisation des sols sachant qu'à ce jour, le linéaire concerné

est sur sa partie amont en enrobé sur une largeur moyenne de 5 ml pour se rétrécir à environ 4,00 ml sur sa partie aval.

En conséquence, même s'il est envisagé la mise en œuvre de 9 places de stationnements et d'une petite liaison piétonne (concerne une superficie d'environ 220 m² au total) au commencement de la voie verte, il apparaît que la mise en œuvre des aménagements périphériques aux aires de stationnements n'est pas de nature à engendrer une forte augmentation des débits hydrauliques et de pression sur le réseau hydrographique.

3. CADRE REGLEMENTAIRE

Aucune recommandation n'est formulée dans l'avis de la MRAe dans ce paragraphe.

4. CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

Aucune recommandation n'est formulée dans l'avis de la MRAe dans ce paragraphe.

5. ANALYSE DE LA QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT

L'autorité environnementale recommande :

- de présenter des scénarios alternatifs complémentaires évitant ou réduisant les impacts sur les zones humides ou, à défaut, justifier l'absence de tels scénarios alternatifs ;
- de compléter l'étude faune/flore afin d'en rendre plus représentatifs les inventaires concernant les espèces inféodées aux zones humides ;
- de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 dans un sens plus conforme aux exigences de l'article R. 414-23 du code de l'environnement ;
- de renforcer le dispositif de suivi des mesures de réduction et de compensation.

Justification de l'impact sur la zone humide.

Les besoins en places de stationnements émanent de l'entreprise ACOME **sur un nombre réel de salariés travaillant sur chaque pôle d'activités**. Il s'agit du besoin réel lié à l'activité et non d'une approximation ou évaluation d'un potentiel besoin. Il est à noter que pour le parking Aulnays, le besoin initial était porté à 200 places alors que le projet a retenu 150 places pour limiter l'impact sur les milieux humides. Ce

choix, qui n'est pas anodin pour l'organisation de l'entreprise, a été retenu en maximisant, dans la limite des possibilités sécuritaires et fonctionnels, le déportement de places sur le parking roncier.

Concernant les solutions alternatives, aucun autre scénario alternatif à ceux présentés dans l'étude d'impact non pu être raisonnablement être étudié (cf. pages 102 à 104 de l'étude d'impact).

En effet, la zone est ceinturée par des milieux humides, le site interne à ACOME est déjà fortement sollicité pour l'activité économique et ne présente plus de disponibilités foncières (besoin d'aires de stockages, gestion des eaux pluviales, aires de circulation des poids-lourds, ...) et surtout, la raison même du projet, il existe un enjeu sécuritaire primordial pour la mise en conformité de l'entreprise.

Les conditions actuelles de stationnements des salariés ne sont plus acceptables en état et les collectivités, ainsi que l'entreprise ACOME, ne peuvent plus se résigner à laisser cette dangerosité permanente entre les flux des salariés et ceux des logisticiens au sein de l'enceinte de l'entreprise.

Ces aménagements visent aussi à prévenir des délocalisations d'un industriel primordial pour le territoire puisque l'activité est en forte croissance et les besoins sont toujours aussi pressants notamment vis-à-vis des zones de stockages nécessaires à l'activité.

Le site actuel présente déjà de fortes contraintes ce qui réduit les possibilités d'extensions pour l'activité, la mise en œuvre des places de stationnements sur le pourtour de la zone permettent donc de répondre au besoin urgent de l'entreprise tout en respectant une distance acceptable et sécuritaire entre les entrées de site de production et les différentes aires de stationnements (rappel des besoins – page 103 du rapport : « Un rayon de 200 m a été établi autour de ces pôles pour définir un temps de parcours acceptable et sécurisé entre leurs stationnements et les entrées aux sites de production. La longueur des parcours piétons oscille ainsi entre 200 et 400 m pour l'ensemble des salariés ce qui représente un temps de parcours compris entre 5 et 10 minutes à partir du stationnement du véhicule et en comptant le passage dans les portillons sécurisés et les itinéraires piétons sécurisés. »

Il est à noter que le projet retenu s'est attaché à limiter les impacts sur les zones humides puisque de nombreux scénarios alternatifs, dont le principe initialement retenu avant la réalisation de l'évaluation environnementale, engendrait un impact largement supérieur sur les milieux humides (scénario alternatif n°1 – cf page 110 et 11).

Le projet retenu s'est pleinement inscrit dans une démarche d'ERC vis-à-vis des zones humides et l'impact lié à la mise en œuvre du parkings Aulnays ne peut être évité ce qui explique la mise en œuvre de la compensation.

On rappellera aussi que le site est localisé dans un environnement rural et que dès lors que les stationnements sont totalement déportés (cf scénario alternatif n° 4 – pages 116 et 117 du rapport), cela impose la mise en œuvre d'un service de transport collectif qui est technico-économiquement et fonctionnellement pas tenable sur la zone. On pourra préciser aussi, qu'à l'image des grandes agglomérations, la mise en œuvre de parkings silos reste aussi une solution qui limiterait les emprises foncières mais qui reste technico-économiquement disproportionné et non acceptable sur ce genre de zone.

Les principales justifications de cet impact sont :

- Le besoin incontestable car dénombré, de minimum 150 places de stationnements à proximité du pôle Aulnays pour les salariés,
- 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.

Compléter l'étude faune/flore.

Le porteur du projet est étonné de cette remarque et notamment celle figurant dans le corps de texte de l'avis « la présentation de l'étude faune-flore du 7 avril 2020, compte tenu des périodes d'investigations, n'est pas totalement représentative des espèces floristiques et des amphibiens présents au sein des zones humides ».

Comme mentionné dans l'étude d'impact, il est rappelé que les expertises se sont déroulées sur les années 2019-2020 avec un minimum de 7 expertises réalisées par 2 sociétés spécialisées du fait de la période de confinement du Coronavirus - cf. pages 26 du rapport et n'annexe n°5 de l'étude. La campagne du 7 avril n'est qu'une campagne réalisée par l'un des prestataire et non l'unique campagne pour l'expertise zones humides.

Aussi comme mentionné dans l'étude d'impact, les investigations ont été particulièrement exhaustive pour les enjeux liés au batraciens : cf page 26 du rapport – « Il est à noter qu'au vu du contexte écologique du site (présence de milieux humides et peu de boisements sur le périmètre dans un environnement urbain), les expertises se sont voulues plus rapprochées durant la période printanière afin de bien approfondir l'enjeu relatif aux batraciens qui a été considéré comme l'espèce cible du secteur ».

L'ensemble des périodes d'inventaires effectuées sur la zone sont les suivantes : 26 juillet 2012, 19 avril 2019, 20 février 2020, 7 avril 2020, 24 avril 2020, 20 mai 2020 et le 22 juin 2020.

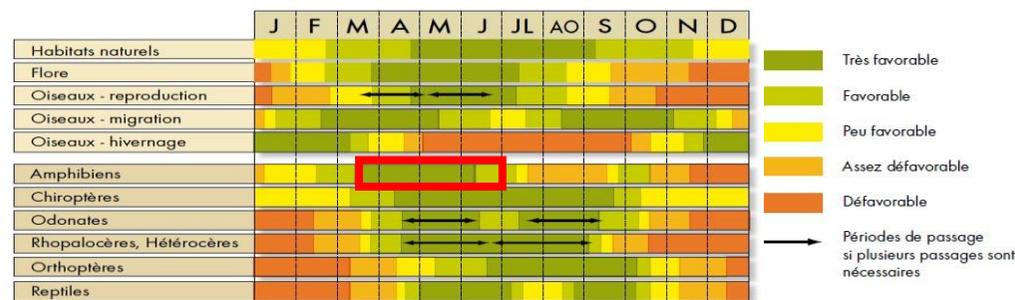


Tableau reprenant les périodes les plus favorables pour mener les expertises écologiques.

La pression des expertises effectuées apparait, contrairement à ce que sous-entend l'avis, largement suffisante au regard des enjeux liés aux espèces inféodés aux zones humides. En effet, durant la période d'avril à juin, qui est reconnue comme la plus favorable, ce ne sont pas moins que 5 expertises écologiques qui ont été menées sur la zone. Enfin, comme il est mentionné

page 130 du rapport, il n'est pas attendu d'atteinte sur un habitat et/ou une espèce protégée recensée. Les habitats où les espèces protégées ont été recensés ont tous été exclus des aménagements retenus – cf. carte page 50 du rapport – synthèse des enjeux écologiques.

Type	Nom	Identifiant	Distance du site	Intérêts
Natura 2000	SIC "Anciennes mines de Barenton et de Bion"	FR2502009	3,5 km	Ce réseau de galeries souterraines constitue un ensemble de sites d'hibernation pour 6 espèces de chiroptères dont 4 inscrites à l'annexe II de la directive "Habitats". Les effectifs présents confèrent à ce site un intérêt majeur à l'échelle régionale. Les effectifs de Grand murin sont remarquables pour le quart nord-ouest de la France.
	ZSC "Vallée de la Sée"	FR2500110	7,5 km	Cette zone Natura 2000 abrite 7 espèces d'intérêt communautaire dont 4 espèces piscicoles (le saumon atlantique, le chabot, la lamproie de Planer et la lamproie marine) mais aussi la loutre, le lucane cerf-volant et l'écaille chinée.

Tableau : source EXECO Environnement

Compléter l'évaluation des incidences Natura 2000

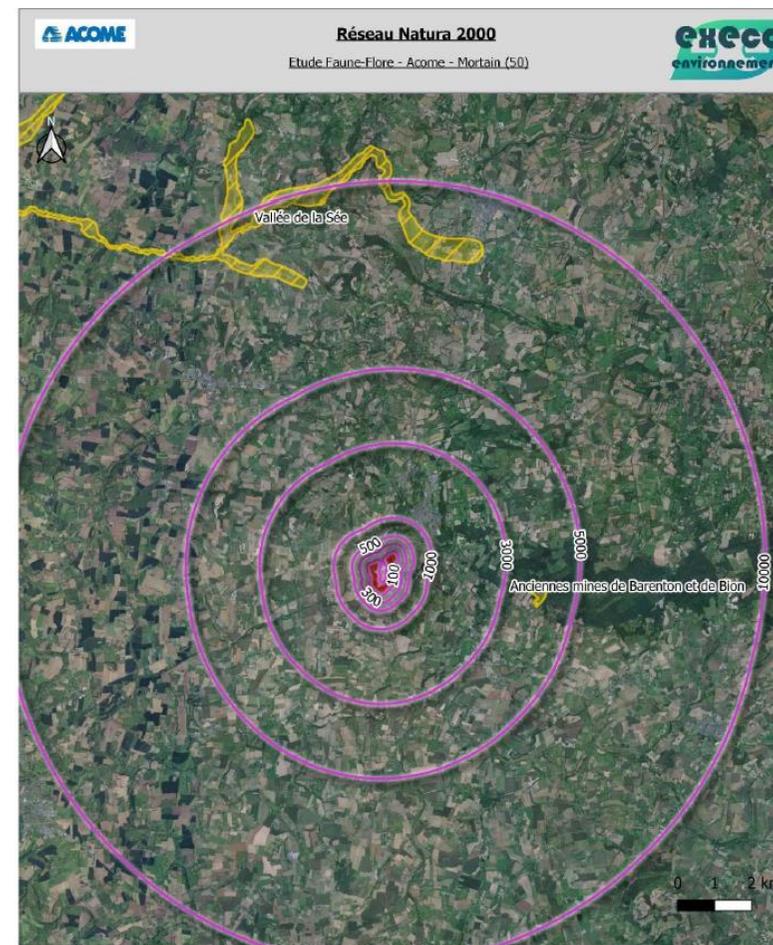
Les éléments vis-à-vis des enjeux NATURA 2000 sont principalement présentés sur les pages 22 à 24 et qu'à la page 184 du rapport de l'étude d'impact.

Le diagnostic a permis de montrer qu'aucun site n'est inventorié sur la commune de Romagny-Fontenay et que 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.

Aussi, les expertises écologiques ont aussi contribué à identifier les enjeux NATURA 2000 d'un point de vu de proximité géographique – cf. annexe 5 – page 15.



Légende

- Périmètres**
- Périmètre de l'étude
 - Tampon (distance en m)

- Réseau Natura 2000**
- Site d'Importance communautaire (SIC)
 - Zone de protection spéciale (ZPS)

Fond : ortho Ign

Les expertises sur la flore et les habitats, qui ont fait l'objet d'une classification pour indiquer s'ils présentent des caractéristiques de nature à correspondre à des habitats d'intérêt communautaire au sens de la Directive « Habitats » pré-codés UE, **ont montré que les formations végétales caractérisant les habitats ne montrent pas un intérêt écologique particulièrement fort en eux-mêmes**. Parmi toutes les espèces recensées, **aucune ne fait l'objet de mesures de protection européenne ou nationale**. Au niveau national, aucune des espèces recensées ne figure parmi les catégories menacées de la liste rouge de France métropolitaine parue début 2019. Enfin, aucune ne figure non plus dans les catégories menacées de la liste rouge de Basse-Normandie datant de 2015 et établie par le Conservatoire Botanique National de Brest.

Concernant la faune, les espèces inventoriées et leurs il n'a pas été identifié d'espèces :

- ✓ **Avifaune** : Une espèce figure à l'annexe I de la Directive 79/409/CEE (Directive européenne "Oiseaux") : le **martin pêcheur d'Europe** (*Alcedo atthis*) **qui a été aperçu en survol de la zone d'étude**, rejoignant la zone de boisement en ceinture ouest de la zone d'étude. Selon la liste rouge des espèces menacées d'oiseaux nicheurs, hivernants et de passage en France métropolitaine, 2 des taxons rencontrés est considéré menacé avec un statut « Vulnérable (VU) » : **martin pêcheur d'Europe** (*Alcedo atthis*) aperçu en survol sur le site et le chardonneret élégant (*Carduelis carduelis*) contacté dans au sud-ouest de la zone d'étude. **Aucune preuve de nichage n'a toutefois été inventoriée sur site**.
- ✓ **Chiroptères** : **La zone d'étude ne présente pas un enjeu particulièrement notable pour les chiroptères**. Tout d'abord, il faut souligner qu'aucun gîte d'accueil n'a été découvert sur la zone étudiée. Ensuite, l'activité d'une seule espèce a pu être mise en évidence lors des investigations récentes : **la pipistrelle commune**. Cette espèce, protégée mais commune, fréquente l'ensemble du territoire bas-normand et semble fréquentée une bonne partie de la ceinture ouest à sud zone investiguée.
- ✓ **Reptiles** : Une seule espèce de ce groupe a été observée : le lézard des murailles (*Podarcis muralis*). **Le projet n'emporte pas d'incidence sur l'habitat où a été repéré cette espèce** – proximité du bassin de rétention existant

- ✓ **Amphibiens** : Lors du premier passage sur une zone d'étude élargie réalisée en avril 2019, il avait été inventorié 4 espèces d'amphibiens : grenouille rousse (*Rana temporaria*), triton palmé (*Lissotriton helveticus*), grenouille agile (*Rana dalmatina*) et salamandre tachetée (*Salamandra salamandra*). Aussi, lors des derniers passages de cette année (20 février, 20 mai et 22 juin 2020) seuls la grenouille rousse (*Rana temporaria*) et le triton palmé (*Lissotriton helveticus*) ont été inventoriés. La première est citée à l'annexe 5 de la Directive Habitats : prélèvement et exploitation susceptibles de faire l'objet de mesures de gestion et à l'article 5 de l'arrêté du 19 novembre 2007 protégeant l'espèce contre mutilation, transport, vente. Cette espèce est notée « vulnérable (VU) » en Basse-Normandie. La seconde est citée à l'article 3 de l'arrêté du 19 novembre 2007 qui spécifie la protection de l'espèce. **On notera qu'aucune espèce n'a été inventoriée sur la prairie humide impactée et l'ensemble des milieux où a été inventorié ces espèces sont préservés dans le cadre du projet**.
- ✓ **Insectes** : Parmi les insectes inventoriés, une seule espèce est citée à l'annexe II de la Directive Habitats Faune Flore : « espèces animales et végétales d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de zones spéciales de conservation ». Il s'agit de **l'agrion de mercure** (*Coenagrion mercuriale*). Elle est également citée à l'article 3 de l'arrêté du 23/04/2007 fixant la liste des insectes protégés sur l'ensemble du territoire. Cette espèce a été identifiée sur les abords du ruisseau de la Renaudière au Sud-Ouest du futur parking Aulnays. **Le projet n'emporte pas d'incidence sur l'habitat où a été repéré cette espèce. Il s'agit d'ailleurs d'un des enjeux identifié, issu de la mise en œuvre de la démarche environnementale, pour ne pas retenir les solutions de substitution n° 1 et 2 qui auraient engendrés des impacts/nuisances sur l'habitat de cette espèce.**

Légende :

- ▭ Périmètre d'étude Faune Flore
- ◇ Coenagrion mercurialis potentiels
- Zone à Coenagrion mercurialis
- Fond : Ortho IGN



Globalement, 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.**

- Evolution des habitats créés : mare et niveau d'eau, développement des boisements, développement de la végétation et notamment des éventuelles adventices et/ou ronciers/saules/... qui viendrait fermer le milieu - vérification de la fonction de l'accomplissement du cycle biologique des espèces – biodiversité.
 - Prise en compte de la saturation des sols (vérification de la fonction hydrologique) - : sondages pédologiques avec détermination de l'apparition de l'hydromorphie des sols.
 - Nombre d'espèces et d'individus présents (évolution dans le temps) - vérification de la fonction de l'accomplissement du cycle biologique des espèces – biodiversité.
 - Densité de végétation hydrophile présente - vérification de la fonction de l'accomplissement du cycle biologique des espèces – biodiversité et biogéochimique - épuratrice.
- ✓ Un rapport annuel sur l'évolution de la compensation sera adressé au service de la police de l'eau.

Renforcement du dispositif de suivi des mesures de réduction et de compensation.

Les éléments relatifs aux suivis sont précisés dans chaque fin de paragraphe des différentes thématiques traitées dans le rapport d'étude d'impact et synthétisés dans le résumé non-technique sur les pages 29, 31, 33 et 35.

Concernant la compensation de zones humides qui apparait comme un enjeu fort identifié dans l'avis de la MARE, le porteur de projet souhaite apporter les précisions suivantes :

- ✓ Un suivi durant 5 années, suivant la mise en œuvre de la compensation de zone humide, sera réalisé par un écologue.
- ✓ Il est proposé de réaliser 2 expertises par an dont la première en mars-avril afin de cibler les enjeux batraciens juvéniles/précoces et l'autre, en mai-juin pour cibler les enjeux relatifs à la flore, aux odonates et aux batraciens adultes.
- ✓ Les valeurs cibles seront :

A l'issue des 5 années de suivi, dans la situation où les compensations envisagées n'apportent pas d'intérêt environnemental significatif vis-à-vis de l'enjeu zones humides et notamment des fonctionnalités suffisantes, le porteur de projet engagera des études complémentaires pour y remédier afin de permettre une améliorer la situation.

6. ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

6.1. EFFETS SUR LA BIODIVERSITE

L'autorité environnementale recommande de mieux qualifier l'état de la biodiversité sur la base du diagnostic faune-flore complété, et de définir une mesure compensatoire offrant plus de garanties au regard des fonctionnalités écologiques attendues par la proposition de scénarios alternatifs ou, à défaut, de justifier de l'efficacité et de la pérennité du scénario retenu.

Concernant le diagnostic faune-flore, les éléments de réponse ont été traités dans le paragraphe 5 du présent mémoire en réponse.

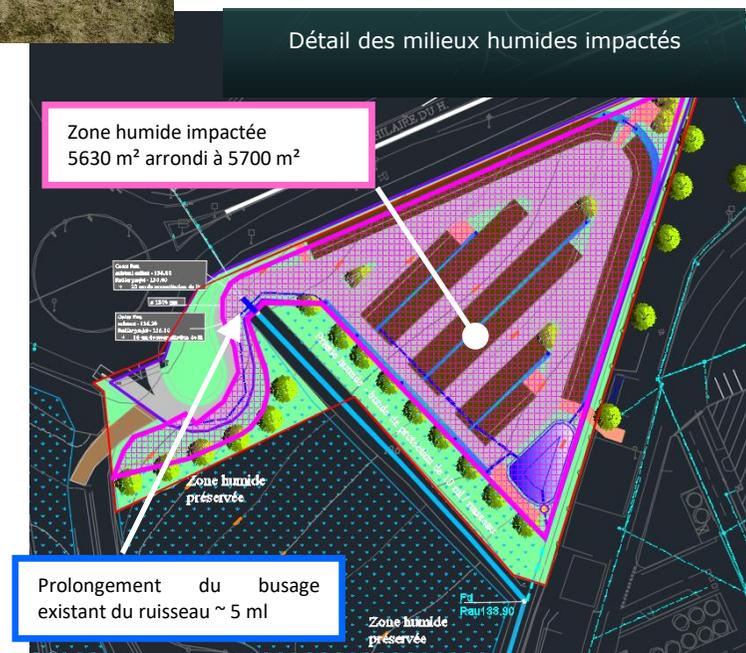
Concernant la définition de la mesure compensatoire qui concerne là encore la zone humide impactée, le porteur de projet souhaite apporter les précisions suivantes qui sont, pour partie, issues du dossier loi sur l'eau réalisé depuis l'étude d'impact.

La mise en œuvre du projet va engendrer une imperméabilisation des sols sur une zone humide située au Nord-Ouest, au niveau du parking Aulnays (impact de 5700 m² de zones humides). Même si le plan guide retenu a privilégié l'évitement vis-à-vis de la majorité des zones humides recensées, celui-ci induit un impact sur une prairie humide. **Celle-ci est en forme de triangle et elle est enclavée entre la RD977 et le site industriel d'ACOME** (surface impactée de 5630 m² majorée à 5700 m²).

Afin de répondre à l'enjeu sécuritaire vis-à-vis des salariés de l'entreprise et de 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 puisque la seule alternative consistait à externaliser l'aire de stationnement avec la mise en œuvre d'un service de transport collectif (alternative considérée comme non raisonnable et réalisable par le groupe de travail) – cf. paragraphe 5 du présent mémoire en réponse, il est apparu que le choix retenu soit le moins impactant pour la biodiversité.

En effet, le diagnostic a montré que le triangle concerné est le secteur qui contribue le moins à la trame verte et bleue locale et où aucune espèce protégée n'a été inventoriée.

Cet espace, qui a été délimité en zones humides principalement sur la base du critère pédologique même s'il présente une végétation hygrophile qui est plus dense en partie basse, a été privilégié au détriment du reste de la prairie afin de limiter au maximum l'impact du projet sur la biodiversité et les écosystèmes en place. Cela a induit de limiter le nombre de places au strict nécessaire pour répondre à l'enjeu sécuritaire des salariés de l'entreprise et à envisager un aménagement le plus réduit possible pour limiter les emprises (voire en forme de « S » qui permet aussi de limiter le linéaire de ruisseau à canaliser, bande de protection de 10 ml vis-à-vis du ruisseau, ...).



La principale fonctionnalité de la prairie humide impactée est hydrologique en jouant un rôle « d'éponge » d'atténuation des inondations et de soutien à l'étiage puisqu'elle est implantée à proximité du ruisseau. Même si son alimentation est uniquement liée aux eaux de pluies tombant sur la parcelle et que la pente du site est légèrement supérieure à 3%, il est à noter la présence de légers mouvements de terrain permettant une stagnation d'eau temporaire en partie basse du site (zone où la végétation hydrophile y est plus dense) lors d'évènements pluviométriques significatifs.

De par son isolement et ses caractéristiques, les fonctionnalités biogéochimique - épuratrice (filtre pour l'amélioration de la qualité de l'eau – secteur ne recevant pas de ruissellement de l'extérieur) et d'accomplissement du cycle biologique des espèces - biodiversité (zone non favorable à l'accueil de batraciens ou autres et avec un cortège de flore commun et une densité hétérogène) apparaissent moins prégnantes sur la zone impactée.

Mesures compensatoires retenues :

Le projet prévoit la mise en place d'une mesure compensatoire au Sud de l'entreprise ACOME, sur un secteur qui a fait l'objet de dépôt de terre lié à des terrassements antérieurs (hauteur de remblai oscillant entre 1 et 2 m. avec des sols hétérogènes de texture dominante argilo-limoneuse à argileux).

Au vu du contexte périphérique (zones humides à l'Ouest et à l'Est), ce secteur devait surement présenter des caractéristiques de milieux humides à son état originel. La compensation vise donc à créer une zone humide sur un site ne présentant pas les caractéristiques d'une zone humide à ce jour puisqu'il est 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 (hors présent projet). L'enjeu relatif à la renaturation du ruisseau a été intégré dès à présent ce qui nécessite un décaissement important pour permettre de retrouver une future cote de fil d'eau compatible avec la cote amont du ruisseau (profil hydraulique longitudinal moyen recherché de 1,80% sur l'ensemble du futur linéaire).

Dans un souci de s'adapter au contexte et aux intentions environnementales retenues dans le plan guide, le projet prévoit :

- La réalisation d'une plateforme de type prairie de bas fond avec un bas de talweg au centre qui servira à l'implantation du futur ruisseau à ciel ouvert. L'ensemble de cet espace sera enherbé pour limiter les pousses d'adventices avec l'objectif d'un développement d'une flore hydrophile spontanée puisque la nature du sol y sera favorable.
- La réalisation de trois mares d'environ 100 m² et d'un mètre de profondeur avec un côté réalisé en banquettes. L'objectif est d'améliorer la biodiversité en lien avec l'environnement puisque de nombreux batraciens ont été inventoriés. Il est ainsi prévu une végétalisation d'un des côtés de chaque mare par la mise en œuvre de banquettes végétalisées pour favoriser l'implantation de batraciens. Celle-ci sera constituée de plantes hydrophiles variées (carex, cardamine des prés, cirse des marais, joncs, menthe aquatique, iris, laiches, sphaignes, ...) afin de créer, dès les premières années, les conditions favorables à la biodiversité.
- Réalisation de 4 bosquets d'environ 150 m² au sein de la prairie humide pour encore favoriser l'implantation de batraciens en permettant d'assurer l'ensemble de son cycle de vie (aquatique et terrestre). Les essences seront adaptées aux milieux humides, ils seront composés d'Aulne glutineux, de saule cendré, de saule roux, de chêne pédonculé et de frêne élevé.
- Mise en œuvre d'un batrodoc (ø400 mm posé à plat) au Sud de la compensation pour favoriser les échanges avec le triangle humide situé au Sud de la zone.

La compensation est implantée sur le même bassin versant que la zone impactée et doit permettre, à terme, d'avoir un objectif de gain fonctionnel à l'échelle du bassin versant :

- Fonction hydrologique : Le site est implanté en bordure du ruisseau et sera occupé majoritairement par une prairie humide occupant une emprise réelle de 5730 m² (surface effective de la compensation hors talus et contour). La mise en œuvre de cette nouvelle prairie humide en bordure du même ruisseau permet d'avoir, à minima, une équivalence fonctionnelle avec la zone humide impactée. En effet, la fonction principale « d'éponge » permettant l'atténuation des inondations et le soutien à l'étiage sera assurée par la compensation retenue. On notera que cette fonctionnalité devrait même être accentuée notamment au vu du projet retenu puisqu'il

est envisagé un large décaissement, en bordure de ruisseau, formant un fond de vallée qui servira au débordement du ruisseau lorsqu'il sera en crue alors que les possibilités de débordement au niveau de la zone impactée sont très réduites. La zone d'expansion des crues au droit de la compensation sera encore plus accentuée lorsque la remise à ciel ouvert du ruisseau sera effective.

- Concernant la fonctionnalité biogéochimique - épuratrice (filtre pour l'amélioration de la qualité de l'eau) celle-ci sera aussi, à terme plus efficiente lorsque le ruisseau sera renaturalisé puisque la zone fonctionnera comme une prairie de bas fond de vallée autour du ruisseau,
- Enfin, vis-à-vis de l'accomplissement du cycle biologique des espèces – biodiversité, le projet se donne l'ambition de créer un espace où cette fonctionnalité reste forte et en interaction avec son environnement. Il est ainsi retenu de créer des mares et des bosquets pour optimiser l'accueil de batraciens en permettant d'avoir l'ensemble des habitats pour leurs cycles de vie. Il est aussi envisagé la mise en œuvre d'un batroduct pour connecter la zone à la prairie humide située au Sud du site ce qui permettra ainsi d'avoir une connexion globale du Sud au Nord avec l'ensemble des milieux humides périphériques puisqu'il n'existera plus de coupure écologique sur la frange Nord-Est de la mesure compensatoire.

6.2. GESTION DES EAUX PLUVIALES ET SOUTERRAINES

L'autorité environnementale recommande de privilégier le recours généralisé aux revêtements perméables des surfaces mobilisées par les aires de stationnement, afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales dans le sol.

Vis-à-vis de la gestion des eaux pluviales, le porteur de projet souhaite apporter les précisions suivantes :

Le choix de ne pas généraliser, dès ce stade, la mise en œuvre de revêtements perméables sur l'ensemble des places de stationnement n'est pas qu'une justification économique :

- Comme mentionné dans le paragraphe sur les mesures ERC liées au climat, la santé et l'énergie (pages 173 à 175), le porteur de projet souhaite se garder la possibilité de mettre en œuvre des ombrières photovoltaïques sur les places de stationnements des parkings Grand-Pré et Ronciers.
- Ces équipements nécessitent de recouvrir la majorité des places de stationnements ce qui rendrait l'efficacité des revêtements perméables nulle.
- Aussi, le surcoût chiffré à environ 255 000 € pour les 2 aires de stationnements n'est pas à ce jour justifiable au regard de l'intérêt environnemental et la primeur donnée, à ce jour par le porteur de projet, de se garder la possibilité de produire de l'énergie renouvelable sur ces 2 aires de stationnements.
- Au niveau du parking Roncier, l'infiltration des eaux pluviales sera efficiente puisque chaque rangée de stationnements est accompagnée d'une noue. Concernant cet enjeu, les noues seront d'ailleurs largement plus efficaces que des places de stationnements en revêtements en pavés à joints engazonnés qui sont positionnés sur une structure de voirie. On rappellera aussi que l'ensemble des noues prévues n'a pas été intégré dans le calcul des volumes de rétention ce qui conduira à limiter le débit de rejet par rapport au calcul théorique.
- Au niveau du parking Grand-Pré, il est à noter qu'une partie importante de cette aire est déjà imperméabilisée avec une structure de voirie lourde qui contraint l'infiltration des eaux (accès actuel au pont-basculé) et qu'il

apparaît illusoire de vouloir rendre cette surface perméable excepté de reconstituer un nouveau sol avec une exportation de la structure actuelle (ce qui rentre en conflit avec l'objectif d'optimisation des infrastructures en place pour la limitation des terrassements).

On notera que l'espace réservé pour la gestion des eaux pluviales de cette zone est importante par rapport au volume nécessaire. Ainsi, le porteur de projet propose de mettre en œuvre des redans le long de la noue située le long de la voirie d'accès ainsi que dans les espaces de rétention en laissant un fond d'eau constant en fond d'ouvrage pour forcer l'infiltration des eaux pluviales lors des petites pluies et donc réduire au maximum le débit de rejet.

L'autorité environnementale recommande de mieux prendre en compte les incidences du projet sur la Sélune, notamment par des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des incidences du projet sur le ruisseau des Renaudières, situé sur le bassin versant de cette dernière.

Vis-à-vis du réseau hydrographique, le porteur de projet souhaite apporter les précisions suivantes :

- ✓ Comme mentionné dans l'étude d'impact, la phase opérationnelle du projet envisagé par le porteur de projet ne concerne pas la réalisation effective de la coulée verte et de la renaturation du ruisseau. Toutefois, dans un souci d'apporter une réflexion globale sur la trame verte et bleue, il a été retenu d'intégrer au plan guide, par l'ensemble des partenaires, l'inscription dès à présent de cette coulée verte pour clairement afficher les ambitions des collectivités et de l'entreprise en matière de reconquête du chevelu hydrographique conformément aux ambitions affichées dans le SDAGE Loire-Bretagne et le SAGE Sélune.

Cet aménagement fera l'objet d'une procédure loi sur l'eau conformément à la réglementation en vigueur qui traitera plus précisément de la conception technique, des mesures ERC au regard du bassin versant concerné.

A ce stade, l'étude d'impact s'est attachée toutefois à vérifier sa faisabilité d'un point de vue hydraulique (profil longitudinal du ruisseau) en fonction des autres contraintes (urbanisation existante, topographie, milieux naturel, ...). Il est à noter d'ailleurs que plusieurs scénarios ont été étudiés vis-à-vis de cette coulée verte et que la localisation retenue vise à être la plus optimale pour le respect des continuités hydrologiques du bassin versant (cf. Solution de substitution n°7 – pages 122 à 123 de l'étude d'impact).

- ✓ La phase opérationnelle du projet présenté n'emporte pas de modification significative du profil du cours d'eau existant (petit prolongement du busage existant sur sa partie amont uniquement) et ne porte pas sur sa renaturation ou son amélioration fonctionnelle. Cela étant, l'amélioration du chevelu hydrographique a bien été intégré dans la réflexion globale en laissant dès à présent, et sous réserve d'études complémentaires qui seront réalisées ultérieurement pour la renaturation du cours d'eau, la possibilité de reméandrer et de renaturer le ruisseau en préservant des aménagements les secteurs les plus intéressants topographiquement et écologiquement – cf. solutions de substitution n°7 (pages 122 et 123), n°2 (pages 112 et 113) et n°1 (pages 110 et 111).

- ✓ Concernant la gestion des eaux pluviales, d'un point de vue qualitatif, celle-ci est dimensionnée pour une protection minimale décennale et d'un point de vue qualitatif, celle-ci est envisagée sous plusieurs formes avec : la mise en œuvre de noues, d'espace de rétention/décantation aux points bas ainsi qu'un ouvrage de régulation équipé d'une cloison siphonée et d'une vanne guillotine.

Au regard des enjeux du bassin versant, les mesures compensatoires, qui sont usuellement mises en œuvre pour ce type de projet et éprouvées, apparaissent proportionnées au projet envisagé.

6.3. PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT PAYSAGER

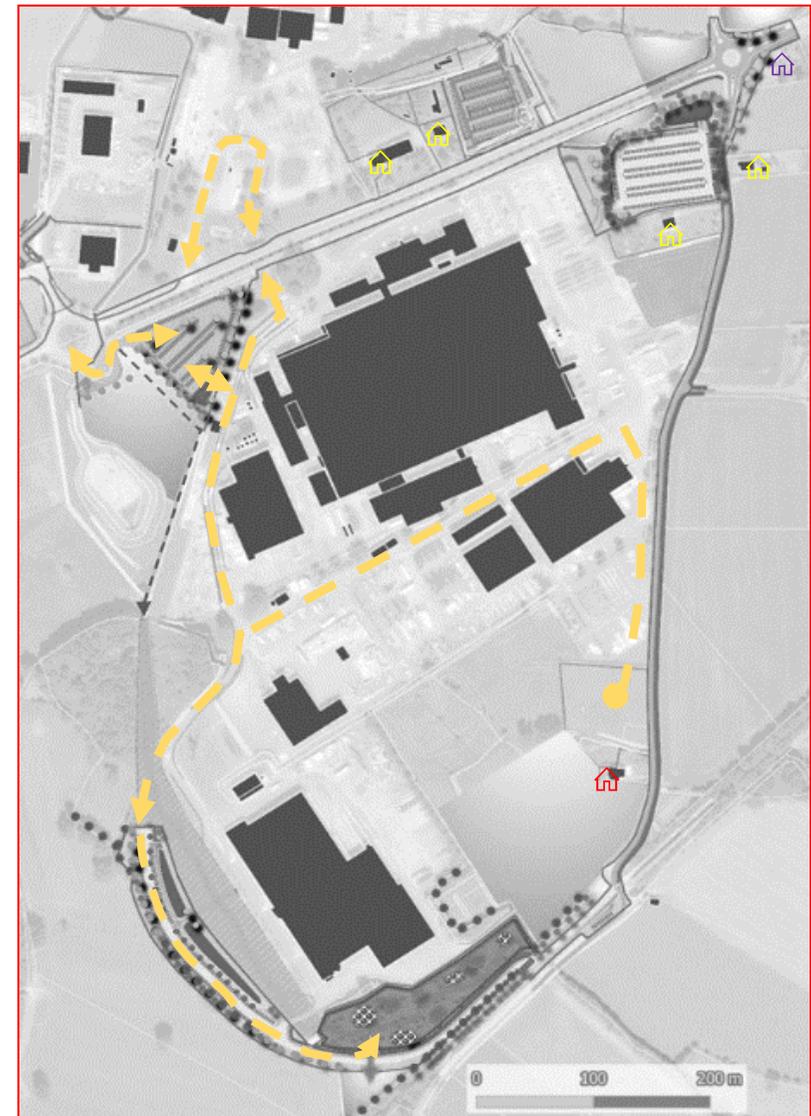
Aucune recommandation n'est formulée dans l'avis de la MRAe dans ce paragraphe.

6.4. EFFETS LIES AU TRAFIC ROUTIER

L'autorité environnementale recommande d'évaluer les augmentations de trafics induites par le projet, en phase travaux et en phase d'exploitation, ainsi que leurs impacts potentiels sur les populations riveraines et les autres usagers des voiries concernées. Elle recommande également au maître d'ouvrage une plus grande ambition pour assortir son projet de mesures favorisant le développement des modes de déplacements alternatifs au véhicule individuel motorisé.

Eléments de réponse vis-à-vis de l'augmentations du trafic routier :

Durant la phase de travaux, comme mentionné dans les mesures ERC vis-à-vis du patrimoine naturel et paysager, la circulation des engins de chantier sera contrainte. Ainsi, il n'est pas attendu de trafic significatif, excepté pour réaliser les travaux de requalification de la RD601 et d'aménagement de la voie verte, sur la RD601, là où il existe des habitations existantes. **La majorité des flux, durant la phase de travaux, se reportera donc directement sur la RD977 en transitant par le site ACOME. Cette route présente déjà un gabarit et une circulation rendant les effets du projet durant sa phase de travaux peut perceptibles (rappel : le trafic sur cet axe était en 2016 de 4094 VL/jour dont 9,9% de Poids-Lourds et cet axe est classé en axe routier prioritaire au niveau départemental).**



-  : Habitation riveraine
-  : Habitation riveraine qui sera achetée par le porteur de projet dans le cadre de l'aménagement de la zone
-  : Habitation riveraine achetée par ACOME depuis la réalisation de l'étude d'impact
-  Circulation des engins imposée lors de la phase de travaux

Concernant les habitations présentes à l'Est de l'entreprise ACOME, le long de la RD601, il est à noter que celles-ci sont peu nombreuses et que l'entreprise, dans le cadre de ces dossiers d'autorisations liées à son activité et ses nuisances, a déjà engagé des procédures d'achats. Ainsi, le long de la RD601, il n'existe plus que 2 habitations riveraines à ce jour au Nord—Est du site, à proximité du futur giratoire à créer.

Concernant la phase d'exploitation, le projet vise prioritairement à sécuriser et organiser les stationnements des salariés déjà existants ce qui ne conduira pas à augmenter significativement les flux routiers globaux. Toutefois, les accès pour le parking roncier et surtout le parking Grand-Pré vont engendrer un report d'une partie des flux existants sur la RD601 à l'Est de la zone.

Estimation des flux en phase d'exploitation sur la RD601 :

Rappel du fonctionnement de l'entreprise :

- en 3 équipes la semaine, de lundi matin au vendredi après-midi : 6h - 13h30 - 21h (3x 8)
- et en 2,5 équipes le Week-End, de vendredi nuit au dimanche nuit : 21h - 6h - 18h (2.5 x 12),

- Horaire variable pour les administratifs : des arrivées et des départs entre 7h30 et 9h, entre 11h30 et 12h30, entre 13h et 14h, entre 17h et 19h,

- Des flux d'arrivée et de départ de personnels sur plusieurs plages horaires dans la journée. On notera que lors du changement des équipes au niveau de la production, les employés sont en place avant la fin de travail de l'équipe précédente. **Cela induit que le nombre de places de stationnements doit permettre d'accueillir deux équipes en même temps,**

Le parking roncier concerne les flux des personnes travaillant en équipe et des administratifs (50 environ) alors que le parking Grand-Pré concerne majoritairement des personnes travaillant en équipe.

Flux maximal estimé lié au parking Roncier :

- Total places 250 places,
- 200 places pour les équipes en rotation – 200 véh./changement d'équipe soit 600 véhicules/jour en semaine et 500 véhicules/jour le W-End.
- 50 places administratifs en considérant que 50% restent déjeuner sur site soit 150 véh/jour en semaine uniquement.

A global, le parking Roncier va générer environ 750 véh/jour en semaine et 500 véh/jour en W-End avec une répartition relativement homogène en fonction des changements d'équipes d'où, environ 250 véhicules à chaque tranche d'horaire en semaine et environ 170 véhicules à chaque tranche d'horaire le W-End.

Flux maximal estimé lié au parking Grand-Pré :

- Total places 150 places,
- 150 places pour les équipes en rotation – 150 véh./changement d'équipe soit 450 véhicules/jour en semaine et 375 véhicules/jour le W-End.

A global, le parking Grand-Pré va générer environ 450 véh/jour en semaine et 375 véh/jour en W-End avec une répartition relativement homogène en fonction des changements d'équipes d'où, environ 150 véhicules à chaque tranche d'horaire en semaine et environ 125 véhicules à chaque tranche d'horaire le W-End.

Enjeu vis-à-vis de la RD601 et des riverains :

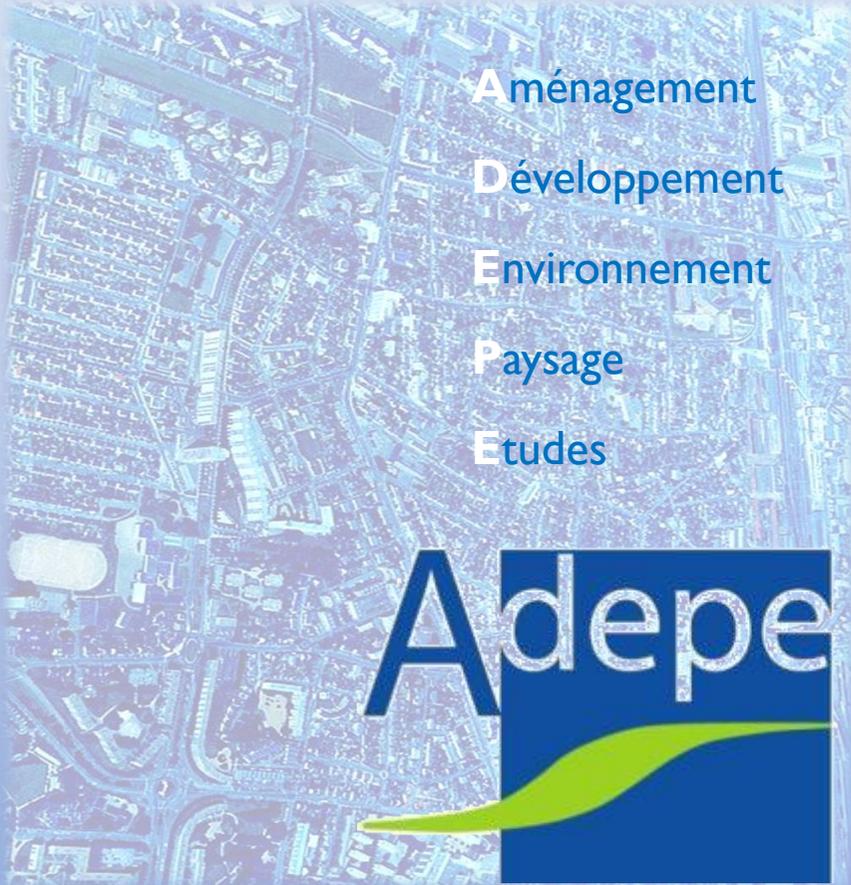
Pour rappel, la RD601 est une voirie départementale d'intérêt local qui présente à ce jour un faible trafic (< 500 véh/jour). Le projet va induire une augmentation significative des flux sur cet axe mais le trafic général restera faible et devrait être inférieur à 1500 véh./jour.

On notera que la majorité des flux sur liée au parking Roncier qui sera directement accessible depuis la future bretelle de sortie du giratoire projeté et que le projet n'engendre pas de flux de poids-lourds sur cet axe. Aussi, les flux son cadencés par le changement d'équipe, ils seront donc majoritairement entre 5h45 et à 6 h15, 13h15 et 13h45 ainsi que 20h45 et 21h15 en semaine. Le projet n'engendrera pas de flux routier significatif la nuit. Enfin, afin de sécuriser la circulation, il a été retenu,

en concertation avec le Conseil Général de Manche, un léger élargissement de la RD601 pour faciliter le croisement de véhicules et particulièrement avec des potentiels engins agricoles.

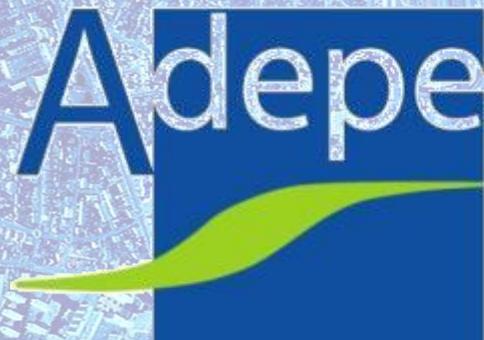
Concernant les déplacements alternatifs à la voiture motorisée, il est encore rappelé que le site se situe dans un environnement rural et que le fonctionnement de l'entreprise ne permet pas d'envisager à ce jour un service de transports collectifs adapté aux besoins des salariés et que les déplacements doux restent pénalisés par l'isolement de l'entreprise.

On notera toutefois, qu'une information auprès de l'entreprise ACOME va être engagée par le porteur de projet pour qu'elle puisse s'inscrire dans une logique de limitation de la voiture individuelle en encourageant et en incitant ses salariés à covoiturer en fonction de leurs lieux de résidences et de leurs horaires de travail.



A
D
E
P
E

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