



Mission régionale d'autorité environnementale

BRETAGNE

**Avis délibéré de la Mission régionale
d'autorité environnementale de Bretagne sur
le projet de réalisation d'une voie de liaison entre la rocade Est
et le boulevard de Groslay à Fougères (35)**

n° MRAe 2021-009448

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne s'est réunie le 18 janvier 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur le projet de réalisation d'une voie de liaison entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères (35).

Ont participé à la délibération ainsi organisée : Françoise Burel, Alain Even, Jean-Pierre Thibault, Antoine Pichon et Philippe Viroulaud.

En application du règlement intérieur de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne adopté le 24 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

* *

Par courrier du 26 novembre 2021, le préfet d'Ille-et-Vilaine a transmis pour avis à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne, le dossier du projet de réalisation d'une voie de liaison entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères (35).

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 et du I de l'article L. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception. Selon ce même article, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL Bretagne, et après en avoir délibéré par échanges électroniques, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » (Ae) désignée par la réglementation doit donner son avis. Cet avis doit être mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser le projet, et du public.

L'avis de l'Ae ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable ; il vise à permettre d'améliorer le projet et à favoriser la participation du public. À cette fin, il est transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public, conformément à la réglementation. La décision de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser la réalisation du projet prend en considération cet avis (article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

Le présent avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Synthèse de l'avis

La commune de Fougères projette de réaliser une nouvelle voie de liaison de 820 m entre le Boulevard de Groslay et la rocade Est (RD 706), sur une emprise de 2,06 hectares. Les objectifs affichés par la collectivité pour la création de cette voirie sont de permettre un accès rapide au centre-ville et à la rocade par le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et par la gendarmerie ainsi que l'optimisation du flux de circulation de la rocade Est. Le projet de liaison routière s'inscrit à l'interface entre un secteur semi-naturel constitué de prairies, de terrains de sport et d'un camping et un secteur urbanisé à dominante industrielle abritant également des habitations et une aire d'accueil des gens du voyage. Le secteur, situé en tête du bassin versant du Couesnon, est traversé par le ruisseau dit de la lande du bas.

De par la nature du projet et du fait des sensibilités environnementales du secteur, les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae concernent :

- la **maîtrise des nuisances** qui sont liées à la **gestion des déplacements** ;
- le **maintien de la fonctionnalité écologique** des milieux et des habitats d'espèces traversés par l'ouvrage ;
- la **préservation de la qualité des eaux** par une gestion adaptée des eaux pluviales.

Après mise en service de la liaison routière, le trafic attendu devrait être compris entre 2500 et 3300 véhicules par jour. La partie ouest de la voie sera limitée à 30 km/h, ce qui permettra un accès sécurisé des riverains situés au sud de celle-ci. Le projet intègre utilement un cheminement sécurisé pour les cycles et les piétons. Le site présente une certaine sensibilité en matière de qualité de l'air et de nuisances, du fait de la présence de quelques habitations à l'ouest, de terrains de sport au nord et d'une aire d'accueil des gens du voyage à l'est. Diverses mesures sont prévues afin de limiter le bruit, dont la réalisation de trois merlons. Il convient de compléter cette mesure par un **suivi de la perception des occupants après aménagement**, afin de s'assurer du caractère acceptable des nuisances, et par un engagement à mettre en place des mesures correctives le cas échéant. Les incidences en termes de qualité de l'air et de compatibilité avec les usages alentours nécessitent d'être appréhendées plus finement.

Le secteur de projet, bien que proche des zones urbanisées, abrite divers milieux présentant des fonctionnalités écologiques intéressantes, notamment le ruisseau de la lande du bas et sa ripisylve et quelques petits boisements, ainsi qu'une zone humide. La majeure partie des zones sensibles et des habitats d'espèce seront évités mais une partie de la zone humide sera directement impactée par le projet. Les mesures prévues devraient permettre de maintenir le cycle de vie des espèces animales sur le site, mais celles-ci seront cependant dérangées. La zone humide détruite fera l'objet d'une mesure de compensation par des opérations de valorisation et de restauration de milieux analogues au sein de la même masse d'eau permettant une fonctionnalité hydraulique et écologique au moins équivalente à celle de la zone affectée.

La situation en tête de bassin versant du secteur lui confère un rôle particulier vis-à-vis de la qualité des eaux. Les mesures de gestion des eaux pluviales consistent en la mise en place d'un réseau de collecte le long de la voirie et d'un bassin de rétention, qui permettront une décantation et un abattement des pollutions avant rejet dans le milieu. Les mesures prises semblent satisfaisantes mais nécessiteraient d'être complétées par une simulation de fonctionnement en cas d'accident exceptionnel afin de s'assurer de l'absence de dégradation notable dans cette situation.

Le dossier nécessite d'être complété afin de mieux justifier l'absence d'évitement des sensibilités environnementales locales en présentant des variantes de localisation, notamment une éventuelle réutilisation de l'axe de la Chapelle-Janson.

L'ensemble des observations et recommandations de l'autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

I - Présentation du projet et de son contexte

Présentation du projet

Fougères est une commune de 20 595 habitants (INSEE 2019), localisée au nord-est du département d'Ille-et-Vilaine. Il s'agit de la ville-centre de la communauté d'agglomération éponyme.

La commune de Fougères souhaite construire une nouvelle voie de circulation entre le Boulevard de Groslay à l'ouest et la rocade Est (RD 706), sur une emprise de 2,06 hectares. Les objectifs affichés par la collectivité pour la création de cette voirie sont de permettre un accès rapide au centre-ville et à la rocade par le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et de la gendarmerie ainsi que l'optimisation du flux de circulation de la rocade Est (la voie de contournement ayant coupé la route de la Chapelle-Janson passant plus au nord).

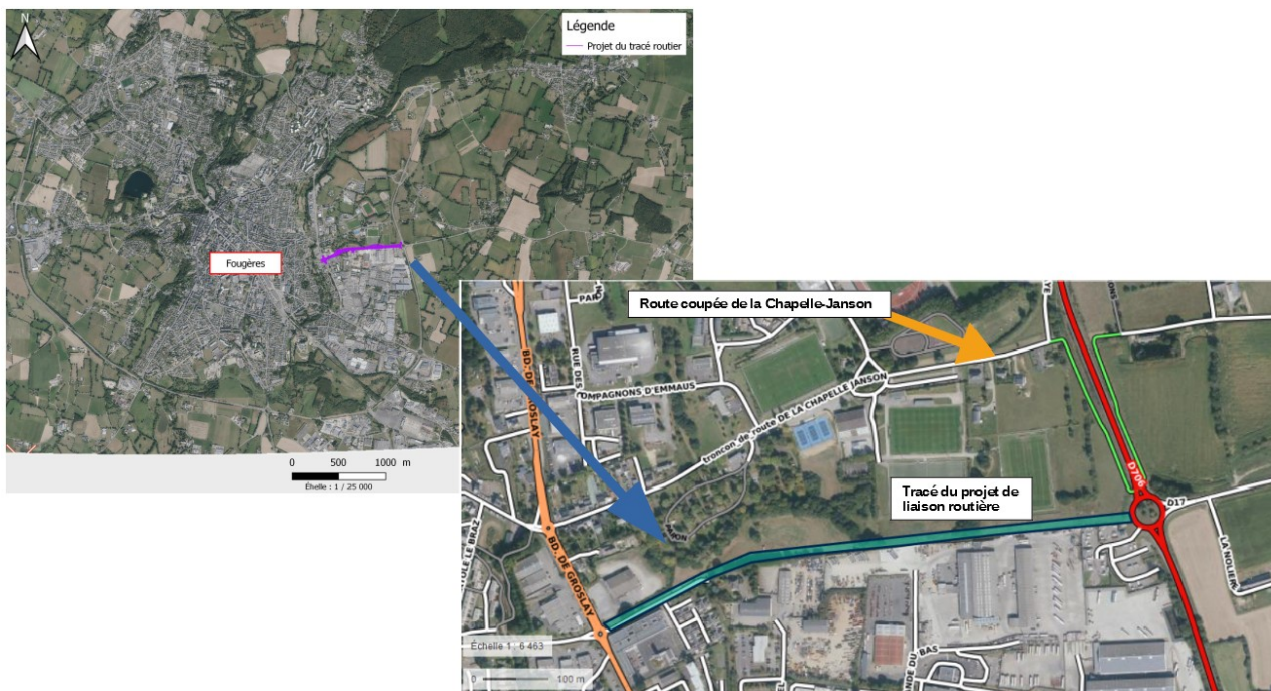


Illustration 1: localisation du projet de liaison routière vis à vis de la zone agglomérée de Fougères

La liaison routière envisagée aura une longueur d'environ 820 m pour une largeur d'environ 6 m, répartie en 2 voies de 3 m.



Illustration 2: Plan masse du projet

La voie sera bordée de fossés enherbés (noues) de collecte des eaux pluviales (représentées en vert sur le plan masse du projet) et d'un cheminement pour les piétons et cycles de 3 m de large (représenté en orange). Un bassin de rétention des eaux pluviales est également prévu au nord-ouest (représenté en vert kaki) d'une emprise de 875 m². Des haies et alignements d'arbres sont également prévus de part et d'autres de la future voirie.

Contexte environnemental

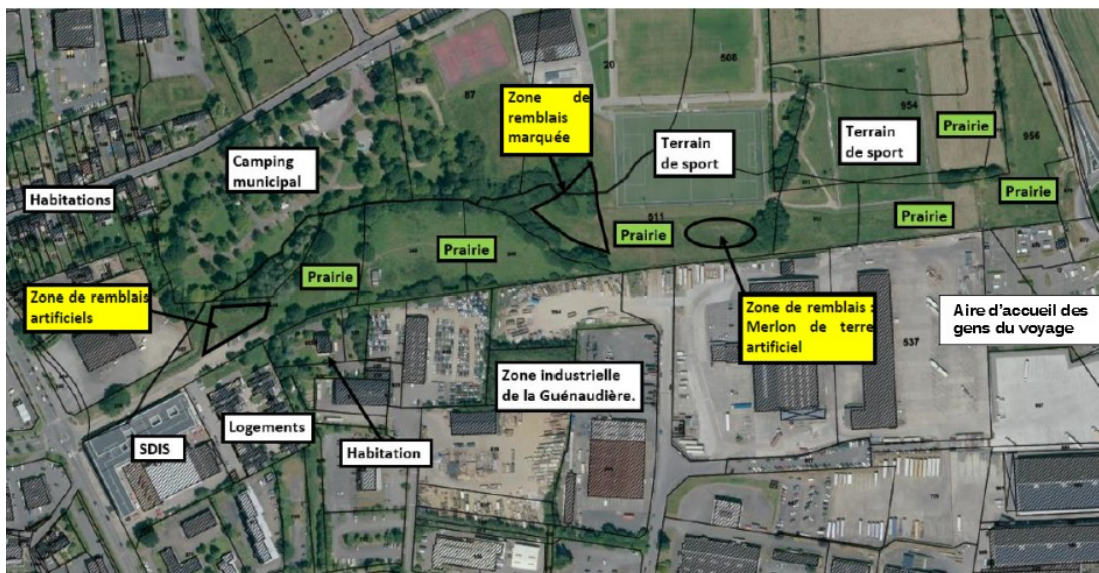


Illustration 3: occupation des sols du périmètre de projet et de ses abords (source dossier loi sur l'eau)

Le projet de liaison routière s'inscrit à l'interface entre un secteur composite à dominante semi-naturelle et la zone industrielle de la Guénaudière présente au sud. Les industries sont séparées de la partie nord par des palissades en béton.

Le secteur semi-naturel, au nord du projet routier, est constitué de prairies, de terrains de sport et du camping municipal de Paron. Le ruisseau de la lande du bas, bordé d'une ripisylve, est présent dans la zone et s'écoule vers l'est en direction du ruisseau du Grolay, qui rejoint ensuite le Couesnon. Le ruisseau de la lande du bas est en tête de bassin versant¹ et présente donc une sensibilité en matière de qualité des eaux. Le secteur abrite une zone humide, dont environ 2 000 m² sont situés dans l'emprise directe de la voie prévue.

Diverses entreprises sont implantées dans le secteur au sud du projet mais aussi une maison d'habitation et un immeuble. À proximité du boulevard de Grolay à l'ouest se trouvent le SDIS et la gendarmerie. Une aire d'accueil des gens du voyage se trouve également au sud-est du projet, à proximité de la rocade Est.

Le secteur de projet présente une topographie globalement plane avec une faible pente vers l'ouest.

Procédures et documents de cadrage

La commune de Fougères dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé en 2013 et actuellement en cours de révision. Le secteur concerné y est classé en zone UG, réservée aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Le PLU avait identifié une zone humide, à proximité de l'emprise du projet². Les zones humides ainsi identifiées font l'objet d'une protection spécifiant notamment que, sauf exception, les constructions, ouvrages ou travaux ainsi que les affouillements et exhaussements du sol y sont interdits. Les travaux relatifs à la sécurité des personnes font toutefois partie des exceptions.

La commune de Fougères est située dans le périmètre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne. Le projet, est en particulier concerné par les dispositions suivantes :

- disposition 8B1, relative à la préservation des zones humides et à la compensation de leur dégradation, en cas d'absence avérée d'alternatives ;

- disposition 3D1, relative à la prévention du ruissellement et à la pollution des eaux pluviales dans le cadre des aménagements.

Le secteur se trouve dans le périmètre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du Couesnon. Le projet est concerné en particulier par l'article 3 du règlement du SAGE, visant la préservation des têtes de bassin versant. Le règlement du SAGE du Couesnon interdit la destruction de zones de plus de 1 000 m² mais permet de déroger à cette interdiction en cas d'enjeux liés à la sécurité des personnes.

1 Territoire situé le plus en amont de la surface d'un bassin versant. La tête de bassin versant est une zone drainée par les petits cours d'eau proches des sources. Les cours d'eau et les zones humides des têtes de bassin versant jouent un rôle déterminant pour l'atteinte de l'objectif de bon état et le fonctionnement naturel du milieu aquatique en général.

2 La zone humide identifiée dans le PLU ne concernait pas directement l'emprise du projet. Sa caractérisation issue de l'étude d'impact a permis de déterminer qu'une partie de cette emprise présentait un caractère humide.

Principaux enjeux identifiés par l'Ae

Au regard des effets attendus de la mise en œuvre du projet d'une part, et des sensibilités environnementales du territoire d'autre part, les principaux enjeux environnementaux concernent :

- la **maîtrise des nuisances** qui sont liées à la **gestion des déplacements** ;
- le **maintien de la fonctionnalité écologique** des milieux et des habitats d'espèces traversés par l'ouvrage ;
- la **préservation de la qualité des eaux** par une gestion adaptée des eaux pluviales.

II - Qualité de l'évaluation environnementale

Qualité formelle du dossier

L'ensemble du dossier est facilement accessible pour le lecteur et permet une appréhension relativement aisée des enjeux, des incidences prévisibles et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en place.

Qualité de l'analyse

➤ Étude de l'état actuel de l'environnement

L'étude d'impact caractérise l'état actuel de l'environnement, dans ses différentes composantes, en se fondant sur diverses données disponibles et en réalisant des études spécifiques, notamment sur la caractérisation de l'environnement sonore, de la biodiversité et des zones humides. Les études réalisées sont adaptées aux enjeux et aux sensibilités environnementales

➤ Justification des choix du point de vue de l'environnement, solutions alternatives

Le dossier justifie le projet par la nécessité de faciliter l'accès des pompiers et des gendarmes au centre-ville et à la rocade Est, ainsi que pour optimiser les flux de circulation générés par l'ouverture de la rocade est, coupant l'ancienne route de la Chapelle-Janson.

Il présente 2 variantes différentes du projet routier. En effet, suite aux études environnementales menées, la zone humide a été redélimitée sur une emprise supérieure. Afin de réduire l'impact sur celle-ci, le tracé a évolué pour passer un peu plus au sud qu'initialement prévu.

Malgré la présentation de deux variantes modifiant à la marge le tracé routier, le dossier ne décrit pas si des variantes de localisation ont été recherchées. Le projet présentant des impacts résiduels sur l'environnement, il est nécessaire de mieux justifier l'absence possible d'évitement. Il convient notamment de préciser si un raccordement à la rocade Est de la route de la Chapelle-Janson, permettant un évitement de la zone humide, a été étudié et de justifier, le cas échéant, les raisons pour lesquelles cette solution n'aurait pas été retenue.

III - Prise en compte de l'environnement dans le projet

Gestion des déplacements et maîtrise des nuisances

➤ Les déplacements

De par sa nature, le projet de liaison routière entre le boulevard de Grolay et la rocade Est aura une influence forte sur les déplacements de véhicules motorisés mais aussi des cycles et des piétons. Une voie réservée aux modes actifs³ de 3 m de large est prévue au nord de la future route. Le tracé du cheminement des modes actifs semble pertinent et sécurisé car séparé de la voie routière. Il permet de rejoindre divers autres cheminements cycles et piétons sur la route de la Chapelle-Janson et le boulevard de Grolay ainsi que de longer la voie verte le long de la rocade. Il aurait cependant été pertinent d'approfondir l'analyse des déplacements en modes actifs par une estimation des temps de trajets vers les lieux de vie de la commune.

Le projet routier devrait permettre aux pompiers et à la gendarmerie d'intervenir plus rapidement en leur facilitant l'accès à la rocade est. La future voie sera également empruntée par d'autres usagers de la route. Le futur trafic de la route est estimé à 2 500 véhicules par jour à la mise en service et pourrait atteindre 3 300 véhicules par jour d'ici 2024. Ce niveau de trafic est compatible avec les caractéristiques de la route.

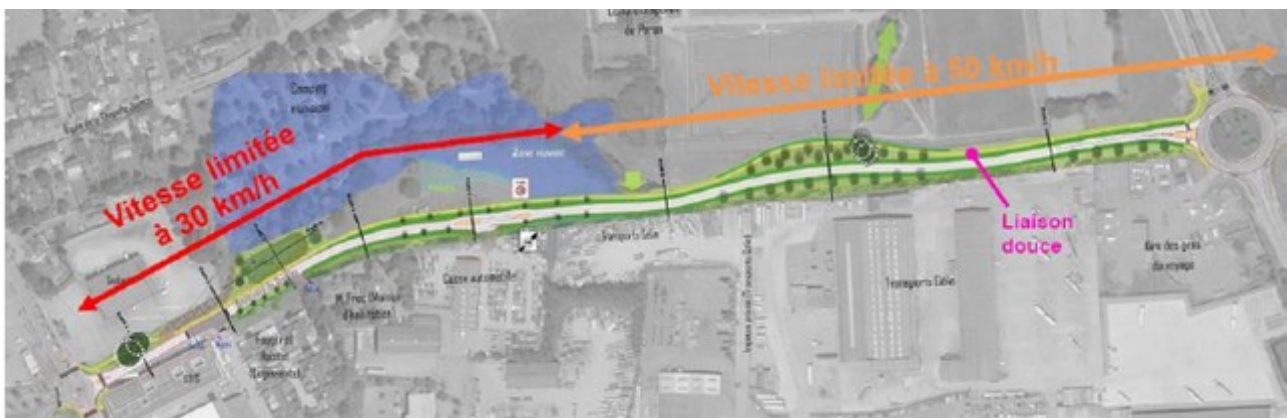


Illustration 4: Prévisions de limitation de vitesse sur le futur axe routier

Divers accès pour les riverains au sud-ouest de l'ouvrage routier sont prévus (maison d'habitation, logements collectifs de Fougères habitat et casse automobile). La vitesse sur la partie ouest du projet, en rouge sur le schéma, sera limitée à 30 km/h afin de diminuer les risques routiers, favoriser les franchissements ou les usages alternatifs à la voiture. La vitesse, sur le reste de la voie, sera limitée à 50 km/h.

➤ Dégradation de la qualité de l'air, nuisances sonores et qualité paysagère

La mise en service de la voie de circulation est susceptible de générer diverses nuisances sonores (bruits liés aux travaux puis au trafic) et visuelles (transformation voire fermeture du

3 Les modes actifs désignent les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, tels que la marche et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, etc...

paysage) mais aussi une dégradation de la qualité de l'air du fait de l'augmentation locale du trafic routier. Malgré le caractère principalement industriel de la zone de la Guénaudière, le site présente une certaine sensibilité en matière de nuisances, du fait de la présence de quelques habitations à l'ouest, de terrains de sport au nord et d'une aire d'accueil des gens du voyage à l'est. Le dossier indique que les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier sont de 0,740 tonne équivalent CO² par an **mais n'est pas conclusif sur la compatibilité de la pollution de l'air induite avec les usages aux abords de l'aménagement (sport et habitat notamment), ce qui nécessite d'être précisé.**

Afin de réduire l'impact en phase chantier, diverses précautions seront prises consistant à adapter les horaires de chantiers, à définir un itinéraire d'accès des camions obligatoire et à interdire la réalisation d'installations de chantier à proximité des zones habitées.

Les études réalisées montrent que les émergences sonores devraient être conformes à la réglementation mais qu'en l'absence de prise de mesures anti-bruit, la création de la voie de liaison devrait engendrer une augmentation des niveaux sonores de l'ordre de 10 dB(A)⁵, ce qui entraînerait une détérioration forte de l'environnement sonore au droit des logements. Les nuisances pourront ponctuellement être majorées lors des interventions des pompiers et de la gendarmerie (sirènes...).

Il est ainsi prévu la réalisation de 3 merlons anti-bruit au droit de la maison d'habitation, des logements collectifs et de l'aire d'accueil des gens du voyage, sans toutefois prévoir de mesures de suivi de leur caractère suffisant et de leur efficacité.

L'Ae recommande de prévoir un suivi de la perception des riverains (habitations, camping et aire d'accueil des gens du voyage, zones d'activités), avant et après aménagement, quant à l'évolution de leur cadre de vie ou de travail, afin de s'assurer de l'absence de nuisances notables, et prévoir le cas échéant, des mesures correctives adaptées au contexte.

La partie nord du secteur présente un certain caractère naturel qui fait contraste avec le caractère industriel et fortement anthropisé de la partie sud dont il va constituer une limite qui pourrait représenter une amélioration qualitative. Or, **la réalisation de l'ouvrage routier risque au contraire, de contribuer à la fermeture d'une partie du paysage, notamment au droit de l'aire d'accueil des gens du voyage.** Les mesures prises pour réaliser des écrans végétaux avec la plantation de haies et d'un petit boisement, composés d'essences locales devraient faire l'objet de photomontages pour évaluer leur perception notamment depuis le nord de l'infrastructure. Bien que les plantations prévues puissent atténuer la perception minérale de l'ouvrage, la fermeture du paysage devrait rester notable.

L'Ae recommande de réaliser des photomontages permettant d'apprécier l'effet de l'infrastructure et de sa végétalisation depuis les terrains situés au nord du projet.

4 L'équivalent CO² est une unité de mesure des gaz à effet de serre.

5 Une valeur exprimée en dB (A) est une évaluation en décibels d'un niveau sonore, établie pour tenir compte de la sensibilité moyenne, à un faible volume sonore, des personnes ayant une audition considérée comme normale, pour chaque bande de fréquences.

Maintien de la fonctionnalité écologique des milieux et des habitats d'espèces

Le secteur de projet n'est pas situé dans un corridor identifié au niveau régional mais présente toutefois un intérêt au niveau local, notamment aux abords du ruisseau de la lande du bas et de sa ripisylve. Le milieu et le paysage restent cependant assez fragmentés, du fait de la présence d'axes routiers et de zones urbanisées.

Les inventaires faunistiques réalisés ont relevé la présence de 13 espèces protégées d'oiseaux nichant dans l'aire d'étude dont le verdier d'Europe, présentant un statut de vulnérabilité dans la liste rouge des oiseaux nicheurs de France métropolitaine. Une espèce de reptile, une espèce d'amphibien et deux espèces de mammifères protégés sont également présents sur le site. Bien que celui-ci semble a priori favorable pour les chauves-souris, les prospections n'ont pas identifié de gîtes pour ces espèces. Cinq espèces de chauves-souris fréquentent toutefois le site en tant que zone de transit et de chasse.

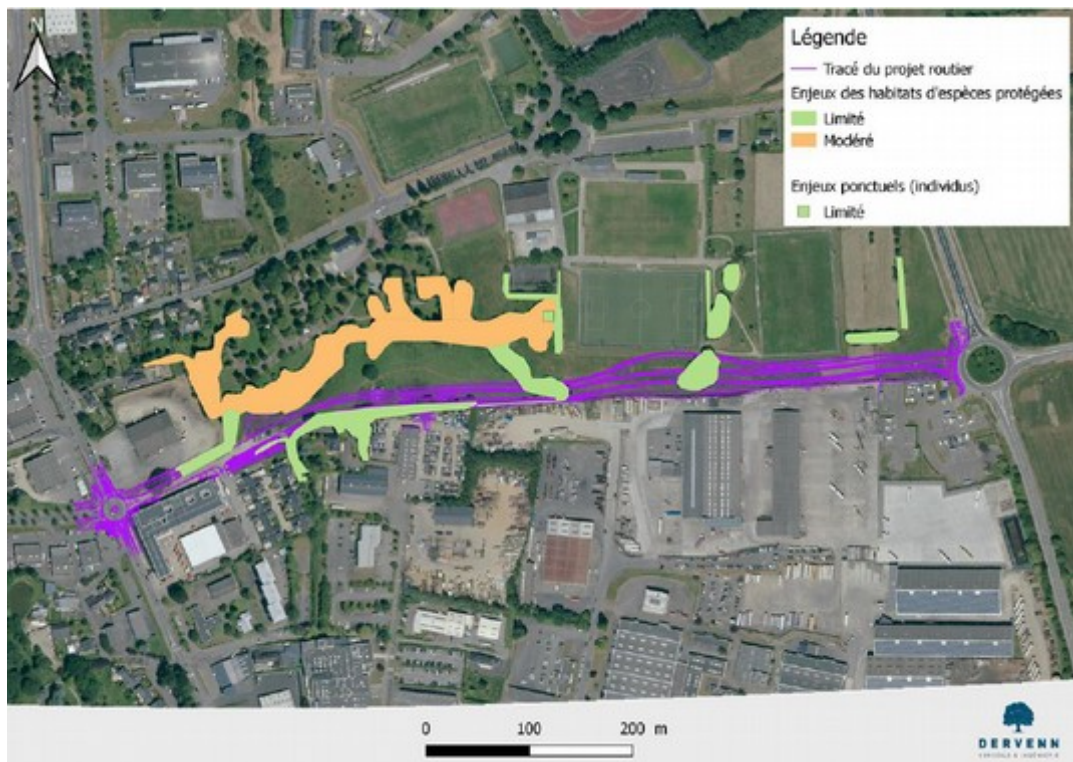


Illustration 5: enjeux en termes d'habitat d'espèces protégées sur le site et ses abords

Afin de limiter les impacts sur ces espèces, la période de travaux sera adaptée. Les travaux seront proscrits pendant la période la plus sensible entre mi-mars et mi-juillet. Des précautions spécifiques seront également prises, afin d'empêcher l'intrusion des amphibiens et des reptiles sur le chantier. Le chantier sera accompagné d'un écologue afin de s'assurer la prise en compte des enjeux écologiques.

Divers habitats d'espèces seront cependant partiellement supprimés par le projet, notamment 269 mètres linéaires (ml) de haies, 79 ml de talus et un petit boisement de 660 m². Le projet prévoit en contrepartie la création de 727 ml de haies hautes et de 120 ml de haies basses sur le site, ainsi que d'un boisement de 838 m², en continuité du boisement de la ripisylve existant.

Une mare de 100 m² sera également créée, ce qui devrait favoriser le cycle de vie des amphibiens.

Des mesures sont également prévues afin de limiter les risques de pollution lumineuses, à laquelle sont notamment sensibles les populations de chiroptères. Ainsi les éclairages publics prévus seront de couleur orangée, moins perturbante pour ces espèces, les sources lumineuses seront équipées de capot déflecteur et l'angle de projection de la lumière sera limité à 70°.

Les mesures prises et la faible part relative des habitats détruits devraient permettre d'en maîtriser les impacts et de maintenir le cycle biologique des espèces. Le nouvel environnement sonore induit par la circulation routière sera toutefois source de dérangements.

La réalisation du projet également induit la destruction d'environ 2 000 m² de zone humide, milieu spécifique à préserver.

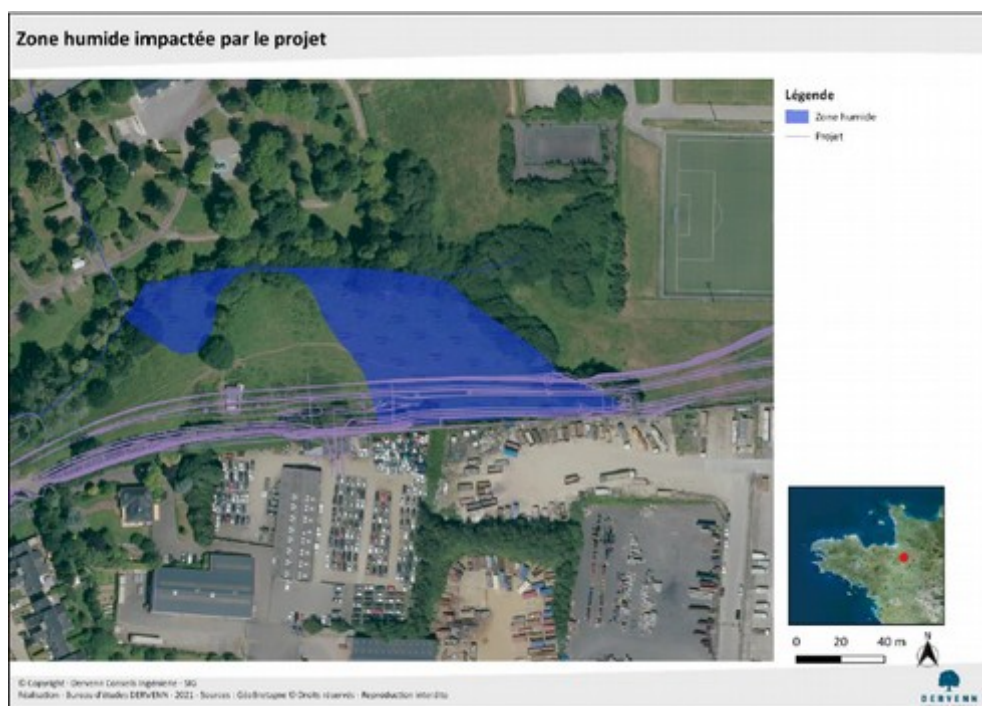


Illustration 6: zone humide impactée par le projet (emprise routière en violet)

Des mesures, localisées au sein de la même masse d'eau, sont prévues pour compenser cette destruction. Un site de 3 760 m² le long du ruisseau du Grolay, situé à environ 500 mètres au nord-ouest du projet fera l'objet d'une restauration de ses fonctionnalités de zone humide. Un tronçon de 15 mètres du ruisseau de Grolay, actuellement busé à proximité de cette zone humide, sera remis à l'air libre dans le cadre de la mise en œuvre de cette mesure.

La zone humide directement affectée par le projet sera également agrandie sur 1 700 m² et réensemencée avec un mélange pour prairie humide pour recréer un milieu similaire à celui impacté. La mare de 100 m² qui sera créée pour les amphibiens sera réalisée au sein de cette zone humide⁶.

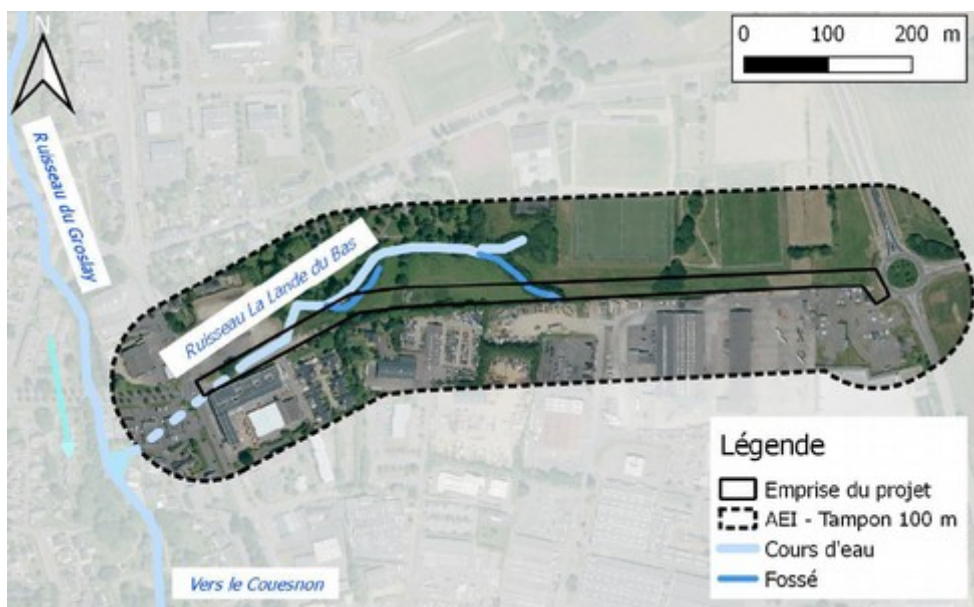
Les mesures de compensation des zones humides devraient permettre d'avoir une fonctionnalité au moins équivalente (notamment hydraulique et biologique) à la zone humide impactée.

6 Surface totale de zone humide créée d'environ 5 460 m² pour une destruction de 2 000 m².

Un suivi écologique de ces zones humides est prévu sur 30 ans. Le porteur de projet prévoit explicitement, en cas d'échec des actions écologiques de restauration de zone humide, d'ajuster la mesure de compensation si nécessaire.

Qualité des milieux aquatiques

Le projet se situe dans un vallon en situation de tête de bassin versant et comporte donc des enjeux forts en termes de préservation de la qualité des eaux. Le ruisseau de la lande du bas s'écoule vers l'ouest en direction du ruisseau du Grolay, qui rejoint ensuite le Couesnon. Ce cours d'eau fait partie de la masse d'eau du Couesnon, d'état écologique moyen, pour laquelle le SDAGE a fixé un objectif d'atteinte du bon état à l'horizon 2021. De plus, le Couesnon dans sa partie amont et ses affluents (dont le ruisseau de Grolay) sont classés en première catégorie piscicole⁷, ce qui renforce la sensibilité de la qualité des eaux sur le secteur.



Les atteintes potentielles à la qualité des eaux concernent en particulier la présence éventuelle de polluants dans les eaux pluviales rejetées par la route et les pollutions accidentelles en phase chantier. La surface imperméabilisée induite par le projet est de 2,06 hectares, ce qui augmente le ruissellement dans la zone.

Les eaux pluviales seront collectées par les fossés qui seront mis en place le long de la voirie et rejoindront un bassin tampon d'un volume de 320m³, dimensionné pour un débit de fuite de 3 litres par seconde et par hectare (valeur par défaut prévue par le SDAGE en absence d'un calcul spécifique), pour un évènement pluvieux d'occurrence décennale. Le ruisseau de La lande du bas servira d'exutoire aux eaux pluviales du futur bassin tampon. Afin de restituer une eau de surface de bonne qualité, le bassin tampon sera équipé en sortie d'une zone de décantation, d'une grille de récupération des flottants, d'une cloison siphonide et d'une vanne d'obturation. En cas de pollution accidentelle, la vanne d'obturation en sortie du bassin tampon sera fermée afin de contenir cette pollution et d'éviter tout départ de pollution vers le milieu récepteur. Les ouvrages de

⁷ La première catégorie piscicole regroupe les cours d'eaux peuplés de salmonidés dominants et les cours d'eau où il paraît souhaitable d'assurer une protection particulière de ces espèces.

réétention seront soumis à 2 visites par an et les hydrocarbures contenus au niveau de la cloison siphonée seront récupérés et traités 2 à 3 fois par an.

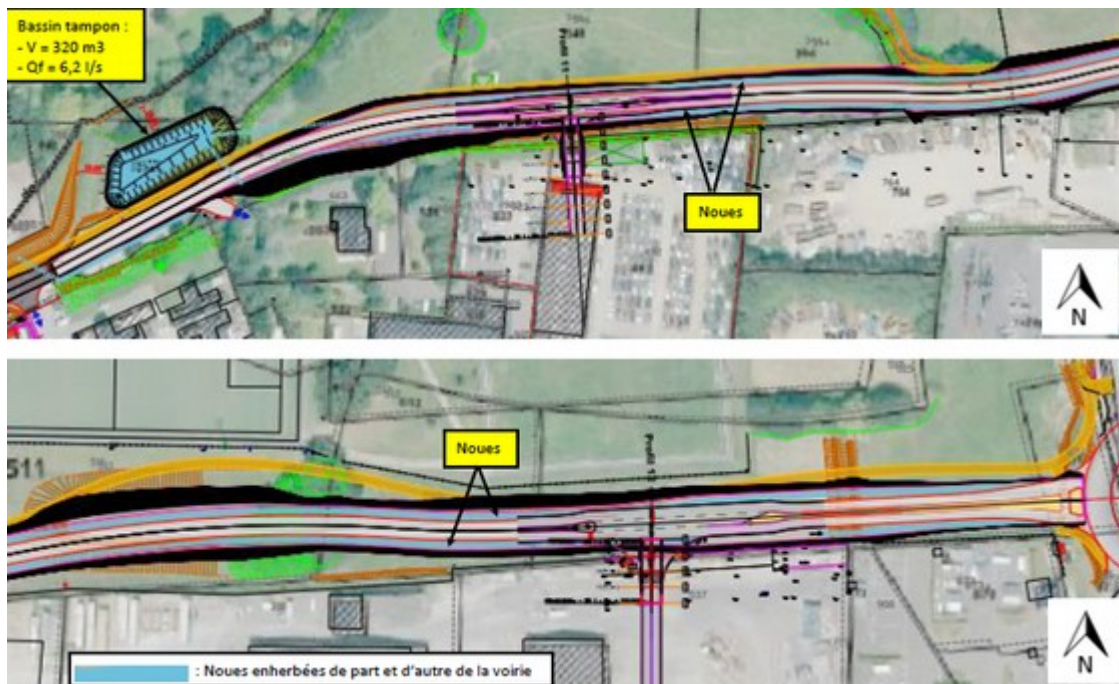


Illustration 8: Plan d'assainissement des eaux pluviales (source dossier loi sur l'eau)

Compte tenu de l'épuration permise par les fossés végétalisés et le bassin tampon, le porteur de projet a fait le choix de ne pas mettre de séparateur à hydrocarbures en sortie de bassin.

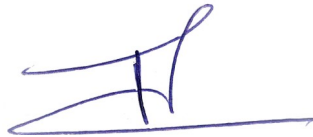
Les mesures prévues apparaissent adaptées et proportionnées pour prévenir les dégradations du milieu aquatique récepteur en situation normale de fonctionnement. Il serait cependant nécessaire de justifier plus en détail le caractère suffisant des dispositifs de gestion des eaux pluviales en cas d'événement exceptionnel (accidents poids-lourds notamment...) et de prévoir un suivi de la qualité des eaux du ruisseau de la lande du bas, dans la zone du rejet des eaux pluviales, en complément des suivis déjà prévus pour la zone humide.

Afin de prévenir les pollutions en **phase chantier**, il est prévu de mettre en place le bassin de rétention dès le début des travaux pour intercepter les matières en suspension et les éventuels flux de pollutions accidentelles. Un dispositif d'assainissement provisoire sera installé à l'aval des terrassements, avec un filtre à paille ou géotextile en sortie des fossés. L'entretien des véhicules de chantier se fera sur une aire aménagée à cet effet qui sera située le plus loin possible du ruisseau. De plus, les aires de stockage et de manipulation des hydrocarbures et autres produits toxiques seront réalisés sur des surfaces imperméabilisées et accompagnées de dispositif de rétention et de collecte.

Là encore, **les mesures prévues apparaissent adaptées et proportionnées.**

Fait à Rennes, le 18 janvier 2022

Le Président de la MRAe de Bretagne


Philippe VIROULAUD