Mémoire en réponse aux questions du public

Projet : demande d'autorisation environnementale – aménagement de 3 îlots (SDIS / CTD / parcelle YV54) au sein de la ZAC de la Marronnière, La Roche-sur-Yon

Procédure : consultation du public du 31 août au 30 novembre 2026 – arrêté préfectoral n° 2026-DCPATE-462 du 28 juillet 2026

Objet : réponses aux 12 questions posées lors de la réunion publique du 8 septembre 2026 (compte-rendu du commissaire enquêteur, M. Pierre Renault)

Maître d'ouvrage : SAEML ORYON – Simon Gouraud, chef de projet

Note : *certaines réponses du présent mémoire (notamment les questions 11 et 12) reprennent des éléments nouveaux, issus du dossier loi sur l'eau mis à jour à la suite de la demande de compléments formulée par la DDTM dans le cadre de l'instruction du dossier.*

Circulation

Question 1

Question : *Pour éviter les encombrements de circulation sur la RD746 et la rue George Mazurelle, ou pour rejoindre le terrain de grand passage, des automobilistes empruntent la route de la Moutillère ou le chemin des Garennes, qui ne sont pas prévus à cet usage. Cette situation pourrait être aggravée par les déplacements des employés du CTD et du SDIS ainsi que par l'amélioration de la qualité de la RD746 et le chemin des Garennes. Comment limiter ou restreindre à certains usagers le déport de cette circulation sur une petite route qui n'a pas été prévue à cet effet ?*

Réponse

L'étude de déplacements CDVia (annexe 5 de l'évaluation environnementale, février 2025) montre que les routes de la Potinière et de la Moutillère sont aujourd'hui très peu circulées (50 à 100 véhicules par heure aux heures de pointe).

Le projet génère un trafic modéré, dont 99 % passent par l'accès sud, via le carrefour RD746 / route de Nesmy. L'accès nord, vers le chemin des Garennes, est qualifié de « très confidentiel ».

La transformation du carrefour à feux RD746 / route de Nesmy en giratoire améliore nettement son fonctionnement et réduit ainsi la cause principale des reports de trafic vers la Moutillère.

Une restriction de l'accès entre la RD746 et le chemin des Garennes, par un dispositif de signalisation ou de barrière, est envisageable. Elle devra rester compatible avec les besoins opérationnels du SDIS, qui exige au moins deux entrées/sorties VL/PL pour son îlot, et avec ceux du Département pour le CTD.

Cette hypothèse sera étudiée avec le Département, le SDIS et la collectivité.

Question 2

Question : *Serait-il possible de barrer l'accès nord de la future voie de desserte du CTD et du SDIS, tout en aménageant un dispositif autorisant la sortie des véhicules de secours ?*

Réponse

L'étude de déplacements considère deux accès : un accès sud, principal, relié au carrefour RD746 / route de Nesmy, et un accès nord, relié au chemin des Garennes, qualifié de « très confidentiel ». Environ 99 % des flux du projet empruntent l'accès sud, 1 % l'accès nord. Le fonctionnement des carrefours évalué par l'étude ne dépend donc pas de l'accès nord.

La restriction de cet accès, avec un dispositif réservé aux véhicules de secours, est par conséquent compatible avec les conclusions de l'étude de déplacements.

Cependant, comme exposé en réponse à la question 1, la restriction par un dispositif de signalisation ou de barrière, est envisageable. Elle devra rester compatible avec les besoins opérationnels du SDIS, qui exige au moins deux entrées/sorties VL/PL pour son îlot, et avec ceux du Département pour le CTD.

Cette hypothèse sera étudiée avec le Département, le SDIS et la collectivité.

Question 3

Question : *Quels types d'engins lourds du SDIS et du CTD circuleront sur les voies d'accès ?*

Réponse proposée

Pour le SDIS : environ 15 poids-lourds par jour en semaine (PL de 3,5 t jusqu'à 32 t), quelques poids-lourds la nuit et le week-end dans le cadre opérationnel ou de la formation (le samedi), et une vingtaine de véhicules utilitaires par jour. Les chaussées sont dimensionnées pour des PL de 32 t : navette, fourgons incendie, citerne incendie.

Pour le CTD : environ 50 agents partent chaque jour en mission avec des engins ou véhicules lourds. L'étude de déplacements retient 50 poids-lourds émis et 50 reçus par jour pour le CTD, soit 65 PL par jour et par sens avec le SDIS. En heure de pointe du matin : 15 PL émis (10 CTD, 5 SDIS) ; en heure de pointe du soir : 15 PL reçus.

Question 4

Question : *Quels seront les effectifs employés sur ces deux sites ?*

Réponse proposée

SDIS : le projet est un transfert de personnel sans création nette d'emploi, soit 317 personnes (42 en technique, 112 en administratif, 163 en opérationnel, hors sapeurs-pompiers volontaires). Une évolution d'environ 15 % est envisagée à l'horizon 2045, soit 365 personnes. Au quotidien : environ 170 personnes en horaires classiques (8h-18h) et 30 en horaires décalés sur 12 h (7h ou 19h), 7 jours sur 7.

CTD : relocalisation de 83 équivalents temps plein, maintenus, sans création d'emploi.

Ces effectifs ont servi de base à l'étude de déplacements : environ 500 véhicules légers par jour dans chaque sens, dont 100 reçus (SDIS 70, CTD 30) en heure de pointe du matin.

Parcelle YV54 : affectation non définie à ce jour ; les effectifs ne peuvent être précisés et ne sont pas intégrés à l'étude de déplacements.

Question 5

Question : *Pendant les travaux, comment les poids lourds accéderont-ils à cette zone ? Un plan de circulation est-il prévu ?*

Réponse proposée

Le chantier fera l'objet d'un plan de circulation, intégré aux documents de consultation des entreprises, qui imposera les itinéraires d'accès depuis l'A87 et la RD746 et interdira la traversée du village de la Moutillère.

Aménagement des futurs sites

Question 6

Question : *ORYON se présente comme l'aménageur.*

Quelles prescriptions pourra-t-il imposer aux architectes et aux maîtres d'ouvrage des futurs ouvrages ? L'emprise des futurs bâtiments sera-t-elle limitée afin de réduire l'artificialisation ?

Réponse proposée

Le projet s'appuie sur un plan des prescriptions SDIS/CTD et sur une étude d'optimisation de la densité (Atelier Sites et Projets), complémentaires au PLU. Les principes retenus sont :

- conservation des haies existantes et des arbres à enjeux forts et moyens ;
- bande de recul inconstructible de 5 à 7 m autour des haies et de 10 m autour de la mare ;
- bande de transition de 5 m où sont autorisés remblais et stationnements, mais ni constructions ni revêtements imperméables ;
- plantation de haies en limite de parcelle ;
- gestion des eaux pluviales à la parcelle, avec note hydraulique au dépôt du permis de construire ;
- imperméabilisation réduite : 70 % des places de stationnement aériennes en revêtement perméable.

L'emprise au sol des bâtiments est estimée à environ 5 600 m² pour le CTD et 11 279 m² pour le SDIS.

Question 7

Question : *Des matières dangereuses sont-elles stockées sur les futurs sites SDIS et CTD ?*

Réponse proposée

Des produits liquides, principalement des carburants, seront stockés. Stocks prévus : CTD, GNR 20 000 L, essence 5 600 L et gasoil 14 500 L ; SDIS, deux cuves enterrées de 5 000 L et une citerne enterrée de 5 000 L pour l'autonomie électrique. Une station multi-énergies, une station de lavage, une déchèterie et un plateau de formation sont également prévus.

Au regard des quantités envisagées, le seuil de la rubrique ICPE 4734 ne devrait pas être atteint. La rubrique 1435 (stations-service) pourrait s'appliquer et imposerait des mesures de maîtrise des écoulements.

Les dispositifs prévus au dossier : séparateurs d'hydrocarbures, vannes à clapet sur les bassins de rétention, cloison siphoïde, décantation, confinement des eaux d'extinction, poteau incendie sur la voirie. Les moyens de protection précis seront définis aux permis de construire.

Question 8

Question : *Une déchèterie commune a été évoquée. De quels types de déchets s'agit-il ?*

Réponse proposée

Il s'agit d'une déchèterie interne, destinée à l'entreposage des déchets des deux équipements. Elle accueillera notamment : déchets verts, bois, métal, papier, carton, huiles, matières dangereuses, tout-venant.

Volumes annuels attendus : SDIS, environ 100 m³ de déchets industriels banals (dont huiles usagées), 60 m³ de ferrailles et 20 m³ de pneus ; CTD, environ 180 tonnes de déchets variés (batteries, aérosols, emballages souillés, filtres à huile, piles, bois, pneumatiques). Soit environ 360 m³ par an pour l'ensemble.

Question 9

Question : *À quelle échéance la voirie présentée dans le projet sera-t-elle construite ?*

Réponse proposée

Le calendrier de réalisation de la voirie dépend de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale, qui sera délivré à l'issue de la consultation du public (clôture le 30 novembre 2026).

Le démarrage des travaux est envisagé au plus tôt au second semestre 2027. La livraison des ouvrages sera précisée en concertation avec le SDIS et le CTD, en fonction du calendrier de leurs propres travaux.

Question 10

Question : *Le village de la Moutillère n'est pas relié au réseau urbain d'eaux usées. Comment les deux sites seront-t-il raccordés aux réseaux d'assainissement ?*

Réponse proposée

Les effluents domestiques des deux sites seront raccordés au réseau public d'assainissement de la RD746 et traités par la station d'épuration Moulin-Grimaud.

La station est aujourd'hui chargée (capacité 83 333 EH ; charge entrante de 96 005 EH en 2023) et l'Agglomération a été mise en demeure de la mettre en conformité. Une nouvelle station est programmée pour une capacité pouvant atteindre 120 000 EH à terme.

Les rejets attendus sont de 125 EH pour le SDIS et 42 EH pour le CTD, équivalents à ceux des sites actuels. Le raccordement du village de la Moutillère n'entre pas dans le périmètre de l'opération.

Études environnementales

Question 11

Question : *Quelles mesures de protection des espèces et de leur habitat sont prévues, en particulier en matière de calendrier de travaux ?*

Réponse

En accord avec la DDTM 85, le projet n'est pas soumis à une demande de dérogation « espèces protégées », compte tenu des mesures d'évitement, de réduction et de suivi mise en place.

- Calendrier : le démarrage des travaux est calé entre mi-août et fin février, pour éviter les périodes de reproduction (ME3).

- Haies à enjeux : les haies périphériques des îlots sont conservées, avec une bande de protection stricte de 5 à 7 m au pied des haies. Seules deux percées de 5 m sont prévues entre les îlots (MR2). Cette mesure protège notamment les arbres abritant le Grand Capricorne, ainsi que les mares.
- Phase chantier : un balisage préventif est posé en limite de ces bandes (MR3). Les engins sont contrôlés, aucun entretien n'est fait sur site, le chantier évite les périodes pluvieuses et le système de rétention est réalisé avant les travaux.
- Pollutions : aucun rejet dans le milieu naturel, stockage des eaux potentiellement polluées et aucun produit phytosanitaire (ME1, ME2).
- Site de compensation : les travaux sont réalisés entre fin août et début octobre (période d'étiage), avec vérification préalable de l'absence d'espèces à mobilité limitée (amphibiens, reptiles). Les mares sont traitées en septembre/octobre.
- Mesures de compensation : mare existante revalorisée, nouvelle mare d'environ 250 m², 7 hibernaculums créés, lutte contre le robinier faux-acacia et plantation de 645 ml de haies.

Question 12

Question : *Quelles mesures de protection environnementale sont prévues dans la durée ?*

Réponse

Compensation des zones humides

- Le projet impacte 5,035 ha de zones humides, après réduction.
- Le site de compensation, voisin du projet, regroupe les parcelles IN 159p, 160p, 190 et 191, étendues aux parcelles attenantes au sud, pour une surface d'un seul tenant.
- La surface compensée atteint environ 10,16 ha, soit 200 % de la surface impactée, conformément à la disposition 8B-1 du SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027.
- Les mesures de restauration portent sur les fossés (dévoiement des eaux vers la zone humide), le remodelage léger du terrain, les haies, la création d'une saussaie, la restauration de prairies, les mares et les hibernaculums.

Gestion

- Prairie (mésophile et humide) : fauche avec export une fois par an (août/septembre) ou pâturage extensif.
- Aucun produit phytosanitaire ni désherbant chimique.
- Entretien des mares et de la saussaie tous les 5 ans environ.

Suivi

- Suivi annuel de l'année N (travaux) à N+5, puis en N+10, N+15 et N+20.
- Évaluation de l'équivalence fonctionnelle avec la méthode nationale (MNEFZH v2).
- Rapport transmis chaque année à la DDTM 85, puis rapport global en fin de suivi.
- En cas de reprise des plantations inférieure à 90 %, replantation des sujets morts. Des mesures correctrices sont proposées si l'objectif fonctionnel n'est pas atteint.

Pérennité

- Une convention sera conclue entre ORYON et la commune de La Roche-sur-Yon, propriétaire des parcelles autres que la IN 159, pour garantir la durée des mesures compensatoires. La IN 159 appartient à ORYON.