



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale  
NORMANDIE

**Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable**

**Avis délibéré  
Mise à 2x2 voies de la RD 924  
entre Briouze et Sevrai (61)**

N° MRAe 2021-3981

## PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 15 mars 2021 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie sur le dossier de demande d'autorisation environnementale portant sur le projet de mise à 2x2 voies de la RD 924 entre Briouze et Sevrai (Orne) pour avis sur l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la MRAe, réunie le 12 mai 2021 par télé-conférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base des travaux préparatoires produits par la Dreal de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Denis BAVARD, Marie-Claire BOZONNET, Édith CHÂTELAIS et Noël JOUTEUR

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 3 septembre 2020<sup>1</sup> chacun des membres 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 le présent avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

**Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.**

**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.**

**Cet avis est un avis simple qui doit être joint au dossier de consultation du public.**

---

<sup>1</sup> Consultable sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie) : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/textes-officiels-de-la-mrae-normandie-r457.html>

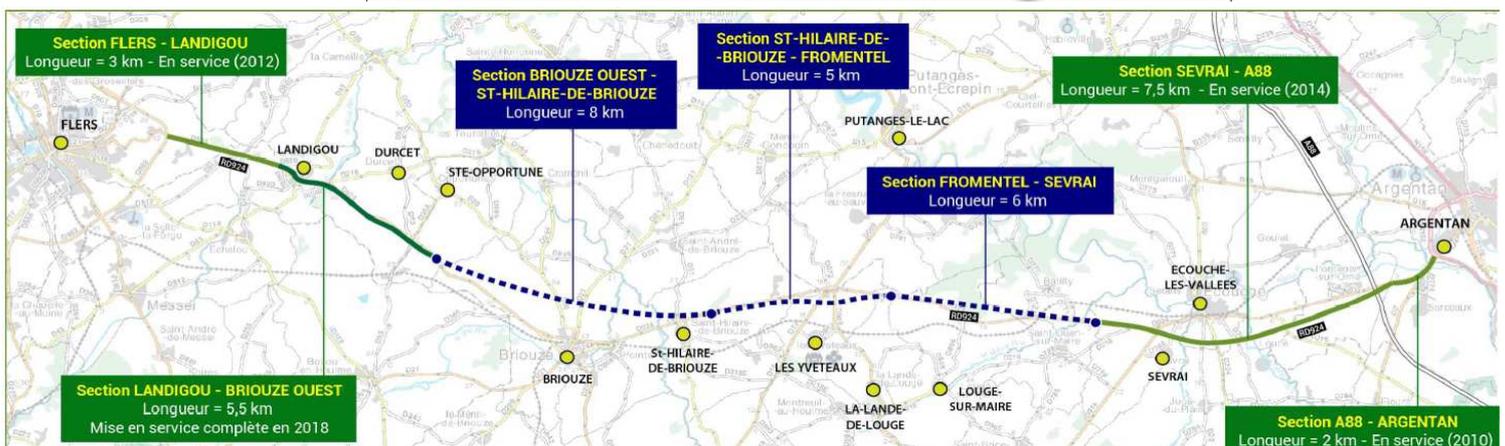
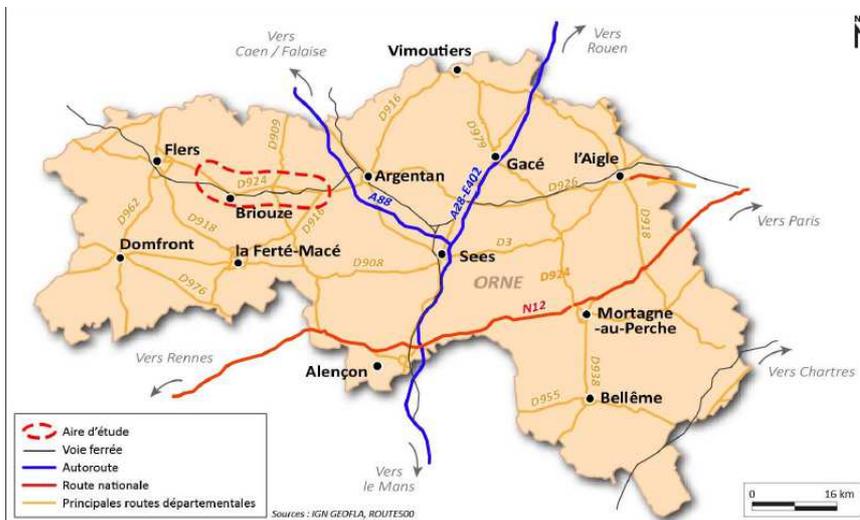
# SYNTHÈSE

L'opération de mise à 2x2 voies de la route départementale 24 (RD 924) entre Briouze et Sevrai s'inscrit dans un projet plus global de modernisation de la RD 924, axe structurant de 35 km du département de l'Orne allant de Flers à Argentan (61). Le projet global a fait l'objet en 2006 d'une déclaration d'utilité publique (DUP) ; cette dernière a été prorogée pour cinq ans en 2011 et est donc caduque depuis 2016. Deux sections ont déjà été mises en service. Le présent avis porte sur la section centrale de 19 km entre Briouze et Sevrai, qui n'a pas encore été aménagée.

La saisine de l'autorité environnementale intervient ainsi dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, à laquelle cette opération est soumise.

Au vu des éléments portés à sa connaissance, l'autorité environnementale recommande notamment :

- de justifier le périmètre retenu pour le projet et son étude d'impact, au regard des deux autres tronçons déjà mis en service et de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine ;
- de justifier le projet au regard de ses incidences environnementales, notamment en termes de consommation d'espace, d'artificialisation des sols, de contribution au dérèglement climatique et de perte de biodiversité, ainsi que leurs conséquences sur la santé humaine ;
- d'actualiser et de compléter l'état initial de l'environnement ainsi que l'analyse des impacts potentiels engendrés par le projet sur la biodiversité et notamment dans les secteurs sensibles tels que les sites Natura 2000 et les cours d'eau traversés par le projet ;
- de réexaminer la démarche d'évaluation environnementale du projet en privilégiant la définition de mesures d'évitement et à défaut de réduction de ses impacts sur les milieux naturels et la biodiversité ;
- de justifier plus rigoureusement l'absence d'alternative permettant d'éviter les impacts potentiels sur un site Natura 2000 et les espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié sa désignation.



Avis délibéré en date du 12 mai 2021

Mise à 2x2 voies de la RD 924 entre Briouze et Sevrai (61) – N° 2021-3981

# 1 Analyse du contexte

## 1.1 Présentation du projet

La RD 924 est un axe structurant pour le département de l'Orne. Inscrite comme itinéraire d'intérêt régional, reliant Flers à Argentan, elle assure notamment la jonction entre l'autoroute A84 (Caen-Rennes) à l'ouest et les autoroutes A28 (Rouen-Tours), A88 (Caen-Tours) et la RD 926 (Paris- Argentan), à l'est.

La mise à 2x2 voies du tronçon situé entre Briouze et Sevrai, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le conseil départemental de l'Orne, s'inscrit dans la continuité des opérations déjà réalisées à l'ouest (section Flers-Briouze) et à l'est (section Sevrai-A88), tronçons totalisant environ 16 km. L'opération de 19 km entre Briouze et Sevrai constitue donc le maillon central d'un projet plus global de 35 km. Cette opération traverse dix communes : Sainte-Opportune, Briouze, Pointel, Saint-Hilaire-De-Briouze, Putanges-le-Lac, Les-Yveteaux, La-Lande-de-Lougé, Lougé-sur-Maire, Écouché-les-Vallées et Sevrai.

Entre Briouze et Sevrai, la RD 924 est actuellement une route bidirectionnelle à deux voies. Elle traverse en particulier le hameau de Fromentel et la commune de Briouze. Elle comprend de nombreux accès directs et des carrefours avec les voiries locales. La vitesse est limitée selon les sections à 50 km/h ou 80 km/h ; la route offre peu de possibilités de dépassement, limitant ainsi, selon le maître d'ouvrage, le niveau de service de l'infrastructure et le confort pour l'utilisateur. Selon le dossier, le trafic journalier sur la section Flers-Argentan est de l'ordre de 5 000 véhicules par jour, dont environ 15 % de poids lourds en fonction des sections.

Sur le plan de l'accidentologie, le dossier indique qu'entre 1997 et 2016 la RD 924 a connu 46 accidents corporels (7 tués, 39 blessés graves ou hospitalisés, 27 blessés légers ou non hospitalisés) sur la section Briouze Sevrai.

L'opération consiste à aménager la RD 924 à 2x2 voies, principalement par création de nouveaux tronçons, et à offrir un profil en travers identique à celui des sections déjà réalisées. Cinq points d'échanges dénivelés seront par ailleurs réalisés. La durée des travaux est estimée à trois ans. Le coût de l'opération est estimé à 80 millions d'euros.

Dans le détail, l'opération Briouze-Sevrai se compose de plusieurs tronçons :

- La déviation de Briouze – 8 km : aménagement neuf ;
- La section Briouze – Les Yveteaux – 2 km : aménagement principalement sur place de la RD 924 ;
- La déviation de Fromentel – 3 km : aménagement neuf ;
- La section Fromentel – Milhard – 2 km : aménagement principalement sur place de la RD 924 ;
- Le secteur de Milhard – 1.5 km : aménagement neuf ;
- La section Milhard-Sevrai – 2.5 km : aménagement neuf.

Les objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage dans le cadre de son projet sont les suivants :

- participer à la structuration routière et économique du nord du département ;
- faciliter les relations entre Flers et Argentan ;
- améliorer la sécurité routière tant en rase campagne qu'en agglomération ;
- désenclaver les zones traversées ;

- accroître la capacité de l'infrastructure et améliorer les temps de parcours ;
- réduire les nuisances dans les zones urbaines traversées et les pollutions et prendre en compte la biodiversité locale et les continuités écologiques.

La MRAe est saisie sur ce dossier dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale à laquelle l'opération est soumise.

## 1.2 Cadre réglementaire

Le dossier de demande d'autorisation environnementale de la présente opération vaut autorisation « loi sur l'eau » (articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement), autorisation de défrichement (articles L. 341-1 et suivants du code forestier) et dérogation pour atteinte aux espèces et habitats protégés (article L. 411-2 du code de l'environnement).

L'opération nécessite également la production d'un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et un dossier d'enquête parcellaire. Les trois dossiers seront ainsi présentés de manière conjointe à l'enquête publique.

Le projet de mise à 2x2 voies de la RD 924 entre Briouze et Sevrai « *étant susceptible, par sa nature, ses dimensions et sa localisation, d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine* », une évaluation environnementale est requise en application de l'article L. 122-1 (II) du code de l'environnement, au titre de la rubrique 6 c) « *Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres* », le linéaire de l'opération soumise au présent avis étant de 19 km.

L'opération présentée est inscrite dans un projet plus global, ayant fait l'objet en 2006 d'une déclaration d'utilité publique (DUP), laquelle a été prorogée en 2011 pour cinq ans. Celle-ci est désormais caduque. Par conséquent, la poursuite du projet nécessite une nouvelle DUP, ainsi qu'une autorisation environnementale. C'est dans le cadre de cette demande d'autorisation environnementale (DAE), libellée dans le dossier « demande d'autorisation environnementale unique », que l'avis de la MRAe est requis.

Le dossier soumis à l'avis de la MRAe s'appuie sur le dossier d'enquête publique de 2006, complété des quelques légères évolutions issues de cette enquête et faisant suite à la concertation préalable menée en 2018, conformément aux articles L. 121-15 et L. 121-16 du code de l'environnement.

Au sens de l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est un processus qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Ce processus comprend l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé « étude d'impact », la consultation des collectivités, de la MRAe et du public, ainsi que l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet (dans le cas présent, la préfète du département de l'Orne) de l'ensemble des informations présentées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

## 1.3 Contexte environnemental du projet

Entre Flers et Argentan, la RD 924 traverse deux types de territoires bien distincts, dont les différences sont liées à la nature des sols. Sur une majeure partie du tracé, les sols siliceux et sablo-argileux supportent un bocage normand constitué d'une juxtaposition de prairies limitées par des haies denses, et qui présente des tendances d'évolution diverses. Les autres sols sont des sols carbonatés facilitant le développement des grandes cultures.

D'ouest en est, les altitudes diminuent légèrement, sans que ce soit réellement perceptible pour l'utilisateur de la RD 924. En revanche, les légères ondulations de la topographie créent des vallonnements perçus depuis l'itinéraire.

Sur la majeure partie de l'itinéraire, les structures végétales sont très présentes, tant au travers des haies bocagères que des ripisylves longeant les divers cours d'eau. Dans la partie est, les haies bocagères s'effacent progressivement pour devenir inexistantes dans la plaine d'Argentan.

La RD 924 traverse et/ou longe un réseau hydrographique relativement dense, composé de cours d'eau importants tels que La Cance et La Rouvre, et de nombreux petits ruisseaux (ruisseau du Guémondet, ruisseau du Gué ...).

Le projet traverse des sites sensibles sur le plan écologique et notamment un site Natura 2000, la zone spéciale de conservation « Haute vallée de l'Orne et affluents » (FR2500099)<sup>2</sup>, ainsi que des zones humides.

Il traverse également des zones bâties, hameaux et bourgs de villages. Certains hameaux et habitations isolées sont notamment présents en bordure directe de la RD 924.

Le projet consomme environ 125 hectares de terres agricoles (près de 80 ha de terres labourables et environ 37 ha de prairies).

Le projet, en phase de construction et en phase d'exploitation, contribue également à accroître les rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et la pollution de l'air.

Le projet et ses aménagements connexes (bassins, ouvrages d'art, merlons...) sont également susceptibles d'impacter les paysages du fait notamment de la fragmentation des corridors et des espaces agricoles, et de la destruction de haies.

Compte tenu de la nature du projet et des sensibilités environnementales des milieux traversés, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont les suivants :

- les sols et la consommation d'espace ;
- le climat ;
- l'air ;
- les eaux superficielles et souterraines ;
- la biodiversité, notamment les espèces protégées, les habitats naturels et les continuités écologiques ;
- les paysages ;
- la santé humaine.

## 2 Qualité formelle du dossier transmis à l'autorité environnementale

Le dossier soumis à l'avis de l'autorité environnementale se compose de 13 pièces (de A à K) dont :

A) Identification du demandeur (2 pages) ;

B) Localisation du projet (4 pages) ;

C) Document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit (3 pages) ;

<sup>2</sup> Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

- D) Description du projet (17 pages) ;
- E) Résumé non technique de l'évaluation environnementale (41 pages) ;
- F0) Rappel sur le programme de mise à 2\*2 voies entre Flers et l'A. 88 (27 pages) ;
- F) Évaluation environnementale (602 pages) ;
  
- G) Document d'incidences sur les milieux aquatiques (136 pages) ;
- H) Dossier de demande de dérogation pour la destruction de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées et de destruction d'espèces animales (231 pages) + « H bis » atlas cartographique (225 pages) ;
- I) Dossier de demande d'autorisation de défrichement (50 pages) ;
- J) Note de présentation non technique (26 pages) ;
- K) Évaluation des incidences du projet sur le réseau Natura 2000 (12 pages).

La qualité du dossier soumis au présent avis s'avère inégale. Il est relativement détaillé dans certains de ses développements, mais dans le même temps il développe de manière insuffisante certaines thématiques.

**Le résumé non technique (pièce E)** remplit bien sa fonction de synthèse assez complète.

Le III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement précise le contenu d'un dossier d'étude d'impact relatif à un projet d'infrastructure de transport. Formellement, les éléments attendus sont bien présents dans le dossier transmis à l'autorité environnementale, hormis

- « *l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique ;*
- « *l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter* ».

Par ailleurs, certains éléments apparaissent insuffisamment développés, tels que ceux qui sont présentés au titre du chapitre propre aux infrastructures de transports. Le développement correspondant à la « *description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences* », est bien trop succinct et ne répond pas à l'exigence du III du R. 122-5 du code de l'environnement.

Or, la définition fine et précise des hypothèses ainsi que la description des méthodes de calcul utilisées sont indispensables pour conduire l'analyse des impacts du projet sur l'environnement (air, climat) et la santé humaine, et pour justifier le projet.

Les éléments relatifs aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers (Afaf) sont également trop succinctement développés. Le dossier indique à cet effet (page 568, pièce F) que « *l'analyse des enjeux écologiques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers ne peut être réalisée à ce stade de l'opération. Cependant, et toujours dans le sens d'une anticipation maximale des procédures, le conseil départemental a d'ores et déjà engagé des études préalables pour ces Afaf.* ».

Le dossier doit donc, là également, être complété des éléments afférents.

**L'autorité environnementale recommande de compléter le chapitre de l'étude d'impact propre aux infrastructures de transports par les éléments permettant de répondre à l'ensemble des exigences réglementaires mentionnées au III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement ou, à défaut, d'actualiser l'étude d'impact une fois ces éléments connus. Ces compléments devront en particulier porter sur les hypothèses de trafic, les conditions de circulation ainsi que les méthodes de calcul correspondantes.**

### 3 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

Quelques modifications du projet ont été apportées au dossier au cours de l'enquête publique de 2006, ainsi qu'à la suite de la concertation préalable menée en 2018. Mais lesdites évolutions ne sont pas suffisamment mises en exergue dans le dossier, ce qui démontre une démarche itérative menée de manière incomplète, ou à tout le moins mal retranscrite dans le dossier proposé.

#### 3.1 Périmètre du projet et effets cumulés

Comme évoqué précédemment, l'opération objet du présent avis fait partie intégrante du projet global de mise à 2x2 voies de la RD 924 entre Flers et Argentan.

Le projet global comprend trois opérations : à l'ouest, la section Flers-Briouze, à l'est la section Sevrai-A88, déjà mises en service, et au centre, le tronçon situé entre Briouze et Sevrai, objet du présent avis.

En application du dernier alinéa du III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité ».

Ainsi, l'évaluation environnementale et l'avis de l'autorité environnementale auraient dû porter sur l'ensemble de ce projet global, et non sur le seul tronçon central.

Compte tenu de la mise en service d'ores et déjà des deux autres tronçons, le porteur de projet aurait aussi pu faire le choix d'actualiser l'étude d'impact de ces derniers. À défaut, l'étude d'impact du projet de tronçon Briouze-Sevrai aurait dû prendre en compte les incidences constatées ou prévisibles de la réalisation des autres tronçons.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique (étude d'impact, p. 599) avoir été confronté à la difficulté de disposer des informations nécessaires pour analyser les effets cumulés de son projet avec d'autres projets éventuels, et conclut en ne fournissant pas d'analyse de ces effets dans le dossier qu'il présente. Toutefois, un tel constat de difficultés ne saurait dispenser de l'obligation de réaliser cette analyse.

***L'autorité environnementale recommande de justifier le périmètre du projet retenu au regard de l'exigence d'une évaluation environnementale portant sur le projet d'aménagement routier dans sa globalité, ainsi que le choix de ne pas actualiser l'étude d'impact des tronçons précédemment réalisés et mis en service ou, à défaut, d'en évaluer les incidences en lien avec celles du tronçon Briouze-Sevrai. Elle recommande également de compléter l'étude d'impact par une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets réalisés ou prévus, conformément à l'exigence de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.***

#### 3.2 Scénario de référence et solutions alternatives

L'étude d'impact décrit succinctement l'évolution de l'état initial de l'environnement en l'absence de réalisation du projet (p. 307). Cette description reste toutefois centrée en creux sur les avantages attendus du projet, sans rendre compte des évolutions (ou du maintien) des caractéristiques environnementales du territoire concerné.

Dans le contexte global des politiques de lutte contre le réchauffement climatique et des crises environnementales, notamment générées par la perte de biodiversité et l'artificialisation des sols, ce projet de mise à 2x2 voies d'une route départementale visant à permettre d'écouler plus de dix fois son trafic actuel nécessiterait, pour l'autorité environnementale, d'être justifié dans une perspective allant au-delà des retombées strictement locales et des avantages de court terme. Compte tenu de

l'importance des incidences potentielles de ce projet sur les écosystèmes, dont il est désormais avéré que les atteintes peuvent être à la source de crises sanitaires majeures, il paraît nécessaire à l'autorité environnementale de mettre rigoureusement en balance les intérêts et avantages poursuivis par le projet, avec sa contribution à ces atteintes aux grands équilibres écosystémiques.

Par ailleurs, plusieurs variantes de tracé, examinées en particulier dans le cadre de l'avant-projet, sont présentées (étude d'impacts, p. 573 et suivantes). Cette présentation rend compte des critères notamment environnementaux (éviter de secteurs écologiquement sensibles) ayant prévalu au choix du tracé finalement retenu. Toutefois, une justification plus détaillée du choix de tracé retenu, comportant un comparatif plus précis et plus explicite avec les variantes envisagées, aurait été appréciée.

Au-delà de l'étude de ces variantes, il aurait été nécessaire que le dossier décrive finement les solutions alternatives étudiées, contrastées sur le plan environnemental (aménagements localisés pour répondre aux enjeux de sécurité routière par exemple), complétées le cas échéant de solutions tendant à favoriser des modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme. À cet égard, l'autorité environnementale relève qu'il est simplement indiqué dans le dossier (résumé non technique, p. 13) qu'il « *n'est pas prévu de bande cyclable ou cheminement piétons sur le futur tracé de la 2x2 voies* ».

***L'autorité environnementale recommande de justifier le projet en mettant strictement en balance l'objectif poursuivi d'une capacité de trafic de l'ordre de dix fois celui supporté actuellement par la RD 924, avec les objectifs globaux de préservation des grands équilibres écosystémiques. Elle recommande de conforter le dossier en développant plus précisément les perspectives de trafic supplémentaire ainsi que les incidences environnementales de ce trafic en précisant davantage l'analyse comparative des différentes variantes envisagées. Elle recommande également d'approfondir l'examen des solutions complémentaires au projet routier visant à favoriser des modes alternatifs de déplacement.***

## 4 Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Les informations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité, mais portent sur des thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale, compte tenu du contexte environnemental et de la nature du projet.

### 4.1 Les sols

L'autorité environnementale rappelle que la Normandie fait partie des territoires qui sont les plus artificialisés de France. La progression de l'artificialisation des sols y a été, ces dernières années, presque cinq fois supérieure à la croissance démographique<sup>3</sup>.

L'artificialisation des sols, en détruisant et en morcelant les espaces naturels, agricoles et forestiers, contribue directement à la dégradation du fonctionnement des écosystèmes et à l'érosion de la biodiversité. Présenté le 4 juillet 2018, le plan biodiversité vise à renforcer l'action de la France pour la préservation de la biodiversité et à mobiliser des leviers pour la restaurer lorsqu'elle est dégradée, notamment en limitant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette à terme.

Dans le cas présent, le projet contribue à l'artificialisation d'environ 125 hectares de terres pour ce seul tronçon central, dont des zones particulièrement intéressantes sur le plan environnemental. En ce sens, il se place à l'opposé des objectifs nationaux.

D'après l'étude d'impact (p. 444), outre la consommation directe de terres, principalement agricoles, dont des périmètres d'appellation d'origine contrôlée (AOC), le projet générera également des effets de coupure, de morcellement ou d'enclavement des exploitations, avec un impact important pour près de 39 % des parcelles concernées.

<sup>3</sup> Source : Direction générale des finances publiques (DGFiP), fichiers MAJIC 2011-2015, Insee, Recensement de la population 2008-2013

Les principales mesures envisagées par le maître d'ouvrage sont des mesures de compensation, qui interviendront dans le cadre du réaménagement foncier, ou sous la forme d'indemnisation financière. Comme déjà indiqué, le dossier n'apporte à ce stade aucune précision sur le dispositif d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (Afaf) qui sera mis en place. Une actualisation de l'étude d'impact, et une nouvelle saisine de l'autorité environnementale seront donc nécessaires à cet égard, dans la mesure où un tel dispositif doit être considéré comme composante à part entière du projet dans son ensemble, au sens de l'évaluation environnementale.

Pour autant, ces mesures de compensation sont très éloignées de l'objectif de zéro artificialisation nette.

***L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions alternatives, qui permettent d'inscrire pleinement le projet dans l'objectif de limitation de la consommation des sols.***

## 4.2 Le climat

Instituée par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) de 2015, la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) constitue la feuille de route de la France pour mener sa politique d'atténuation du changement climatique et respecter ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de court, moyen et long termes.

La nouvelle version de la SNBC a été adoptée par décret le 21 avril 2020. Elle s'articule autour de deux ambitions : réduire l'empreinte carbone des Français et atteindre la neutralité carbone dès 2050 (les émissions nationales de gaz à effet de serre devront être inférieures ou égales aux quantités de gaz à effet de serre absorbées sur le territoire français par les écosystèmes gérés par l'être humain tels que forêts, prairies, sols agricoles... et certains procédés industriels tels que capture et stockage ou réutilisation du carbone).

La composante climat est nécessairement au cœur d'un dossier d'étude d'impact relatif à un projet d'infrastructure routière.

Or, le dossier est sur ce point particulièrement lacunaire et indique notamment en page 313 de la pièce F « *qu'aucune mesure particulière n'est préconisée* ». Le dossier ne comporte souvent que des déclarations ou des formulations au conditionnel. Aucun bilan carbone du projet, en phase de travaux comme en phase d'exploitation, n'est présenté.

***L'autorité environnementale recommande de fournir un bilan carbone du projet durant tout son cycle de vie, y compris en tenant compte des émissions de gaz à effet de serre qu'il induira en termes de trafic, de justifier le projet au regard de ce bilan, et de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires à la réduction de son empreinte.***

## 4.3 Eaux superficielles et souterraines

Sur la commune de Briouze, au droit des hameaux « la Villette » et « Héronnière » une partie du projet est située en amont hydrologique des captages d'alimentation en eau potable « Ru du Val de Breuil », qui sont utilisés pour la fourniture d'eau potable de Flers Agglo. Le projet jouxte, sans le couper, le périmètre de protection rapprochée complémentaire de ces captages.

Ainsi, le maître d'ouvrage devra se conformer aux remarques de l'agence régionale de santé :

- Les aires de stationnement et d'entretien des véhicules de chantier, les stockages d'hydrocarbures et des produits polluants utilisés lors du chantier et les installations fixes de chantier, devront être situés en dehors du périmètre de protection des captages et de la zone en amont direct des périmètres impactés ;
- Les aires de stationnement et d'entretien des véhicules de chantier devront être dotées de dispositifs de traitement des eaux ;
- Les hydrocarbures et autres produits potentiellement polluants devront être stockés sur une aire de rétention. Les quantités stockées seront réduites au minimum ;

- Des glissières de sécurité anti-déversement devront être mises en place sur le secteur concerné ainsi que sur toutes les zones de franchissement des cours d'eau et plus particulièrement sur les ruisseaux de la Prévostière et du Gué ;
- Les eaux de ruissellements de la chaussée seront collectées par l'intermédiaire de cunettes étanches ;
- L'entretien de la chaussée et des bas-côtés devra être effectué exclusivement par des moyens mécaniques ou thermiques ;
- Un plan d'intervention, permettant le confinement dans les plus brefs délais des produits polluants en cas de pollution accidentelle, devra être établi.

***L'autorité environnementale recommande de prendre en compte l'ensemble des prescriptions formulées par l'agence régionale de santé, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.***

En outre, le bassin B108 localisé au sud du hameau de la Villette précité est situé directement en amont hydrologique des captages du « Ru du Val de Breuil », à Briouze. Le rejet dans le milieu naturel de ce bassin s'effectue dans le ruisseau du Gué dont les eaux passent à proximité immédiate des captages cités ci-avant, via le ruisseau de la « Prévostière » et le ruisseau du « Val de Breuil ».

Aussi, les aménagements du dispositif de recueil des eaux de ruissellement et de ce bassin de rétention devront être conçus de manière à prendre en compte le risque de pollution des eaux. Les dispositifs devront notamment être étanches dans le secteur au droit du périmètre de protection rapprochée.

***L'autorité environnementale recommande de mieux prendre en compte, par des mesures d'évitement et de réduction adaptées, le risque de pollution de la nappe souterraine et des eaux superficielles, particulièrement au droit du périmètre de protection rapprochée des captages d'eau potable dits du « Ru du Val de Breuil ».***

De plus, le suivi mensuel de contrôle de la qualité des eaux superficielles, susceptibles d'être polluées par des hydrocarbures, au niveau du ruisseau du Haut Gué, prévu lors de la phase de travaux, devra être poursuivi en phase d'exploitation de manière régulière.

Enfin, un protocole d'information et d'alerte des services de Flers Agglo en charge de l'exploitation des forages du « Ru du Val de Breuil » et du syndicat départemental de l'eau propriétaire de ces captages devra être défini, afin notamment de permettre une fermeture rapide des vannes du bassin de rétention et un arrêt du pompage au niveau des forages.

***L'autorité environnementale recommande de poursuivre en phase d'exploitation le contrôle de la qualité des eaux superficielles au niveau du ruisseau du « Haut Gué », et d'élaborer avec les services compétents de Flers Agglo et du syndicat départemental des eaux un protocole d'information et d'alerte concernant le risque de pollution de la nappe et des captages.***

## 4.4 Biodiversité

### 4.4.1 État des lieux

La définition des aires d'études apparaît insuffisamment justifiée au regard de la fonctionnalité des milieux, et en particulier des milieux humides.

Il aurait été par exemple opportun de prendre systématiquement en compte les « unités écologiques fonctionnelles », qui ont été déterminées « à l'ordre du kilomètre », sans réelle justification dans le dossier.

Pour les zones humides, il aurait été utile de procéder à une analyse poussée de la topographie, notamment sur les secteurs peu couverts en sondages, en complément des analyses déjà réalisées.

S'il ne peut être réalisé d'inventaires exhaustifs sur les 584 ha de l'aire d'étude, le dossier doit néanmoins apporter les éléments nécessaires à la vérification de la pertinence et de la précision des inventaires réalisés. L'utilisation et la consultation de bases de données nationales et d'outils de références auraient été particulièrement appropriées et l'absence de recours à ces outils doit être également justifiée.

**L'autorité environnementale recommande d'actualiser l'ensemble des données relatives à la biodiversité, de mieux justifier, sur le plan des fonctionnalités écologiques, les périmètres d'études retenus et particulièrement ceux des zones humides.**

**L'autorité environnementale recommande également de mieux justifier le niveau de précision des inventaires faune/flore présentés et de les compléter lorsque ces derniers ne sont pas suffisants pour apprécier pleinement les impacts du projet.**

Les éléments présentés sur l'arrêté de protection de biotope (APB) de La Rouvre ne prennent pas en compte les éléments notamment cartographiques de l'arrêté préfectoral du 8 février 2018 portant protection des biotopes de La Rouvre et de ses affluents<sup>4</sup>.

**L'autorité environnementale recommande d'intégrer au dossier les informations cartographiques de l'arrêté de protection des biotopes de La Rouvre et de ses affluents du 8 février 2018.**

#### 4.4.2 Analyse des impacts

Les impacts du projet sur la biodiversité sont tels qu'ils nécessitent une demande de dérogation à la protection de nombreuses espèces. Il est mentionné à plusieurs reprises dans le dossier (y compris dans la dénomination des fichiers) que cette demande sera évaluée par le CNPN<sup>5</sup>.

Or, en application des arrêtés du 6 janvier 2020 modifiant les conditions d'instruction des dérogations et fixant la liste des espèces de compétence CNPN, et au vu des espèces inscrites dans le dossier, l'avis réglementaire sera réalisé par le CSRPN<sup>6</sup>.

L'autorité environnementale rappelle qu'une telle dérogation suppose l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur, l'absence d'alternative au projet, et le maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

En l'état, ces trois conditions ne semblent pas pouvoir être réunies.

De plus, le projet ne répond pas non plus à l'objectif d'absence de perte nette voire de gain de biodiversité auquel sont soumis les projets depuis la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, adoptée le 20 juillet 2016.

**L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier afin qu'il réponde aux exigences réglementaires en matière de préservation de la biodiversité.**

#### 4.4.3 Impacts du projet sur le réseau NATURA 2000

Une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est présentée dans la pièce K.

Le projet traverse le site Natura 2000 de la « Haute Vallée de l'Orne et ses affluents » sur trois portions. Le projet va détruire 174 m<sup>2</sup> de l'habitat 6430 – « *Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin* » et altérer l'état de conservation des 780 m<sup>2</sup> restants. L'affirmation que cette perte ne représente que 0,0004 % de la surface de cet habitat au sein du site est erronée, car les 39 ha du site qui ont servi de base de calcul ne sont pas constitués de ce seul habitat. Le dossier doit être complété d'une justification de l'absence de solution d'évitement total d'impacts sur cet habitat d'intérêt communautaire.

Concernant les espèces, le projet a un impact sur l'Agrion de Mercure. Des mesures de réduction et de compensation sont définies dans la demande de dérogation à la protection de cette espèce. Bien qu'ayant un impact sur une population localisée, le dossier conclut à l'absence d'incidence significative sur la population du site Natura 2000 du fait de « l'éloignement qui existe entre ces populations ». Aucune donnée ou élément cartographique ne vient étayer cette affirmation. La perte d'une

<sup>4</sup> <https://inpn.mnhn.fr/docs/espacesProteges/apb/FR380093920180208.pdf>

<sup>5</sup> Conseil National de Protection de la Nature

<sup>6</sup> Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel

population isolée semble au contraire particulièrement dommageable notamment du point de vue génétique.

Enfin, l'évaluation des incidences doit considérer la perte des fonctionnalités des 43 ha de zones humides détruites sur l'état de conservation des sites Natura 2000.

En conséquence, pour l'autorité environnementale, la conclusion du maître d'ouvrage selon laquelle, après mise en œuvre des mesures d'atténuation, le projet n'aurait pas d'incidence significative sur les populations et les habitats d'intérêt communautaires ayant justifié la désignation du site « Haute Vallée de l'Orne et ses affluents » doit être mieux étayée.

***L'autorité environnementale recommande de justifier l'absence de solution d'évitement total d'impacts sur les habitats d'intérêt communautaire du site Natura 2000 de la « Haute Vallée de l'Orne et ses affluents » potentiellement engendrés par le projet. Elle recommande également de justifier plus rigoureusement et par des données chiffrées l'absence supposée d'incidences significatives sur les espèces ayant justifié la désignation de ce site Natura 2000, en particulier l'Agrion de Mercure.***

#### 4.4.4 Démarche « Éviter, Réduire, Compenser »

Le projet comprend un nombre important de mesures compensatoires (détaillées dans le tableau de la page 551 de la pièce F – évaluation environnementale) des impacts du projet sur les ruisseaux, mares, linéaires arborés, haies, pâtures, prairies humides, prairies mésophiles...

Compte tenu de l'importance et de la diversité des milieux impactés, ce nombre important de mesures compensatoires, dont le caractère suffisant et la pérennité ne sont pour autant pas assurés (sur les haies ou les boisements par exemple), témoigne de la grande faiblesse de la démarche mise en œuvre, alors qu'elle devrait viser à développer en priorité les mesures d'évitement et de réduction.

Il y a lieu de relever également que, s'agissant des mesures de compensation, le dossier ne fait état que d'une approche quantitative, sans développer la justification des équivalences fonctionnelles qui sont pourtant nécessaires.

***L'autorité environnementale recommande de réexaminer la démarche d'évaluation environnementale du projet en privilégiant la définition de mesures d'évitement et à défaut de réduction de ses impacts sur les milieux naturels et la biodiversité. Elle recommande également de justifier les équivalences fonctionnelles des mesures de compensation envisagées par défaut.***

#### 4.4.5 Mesures de suivi

La période envisagée pour le suivi des mesures ERC en phase d'exploitation (cinq ans) n'est pas suffisante et doit être étendue sur l'ensemble de la durée de vie du projet (qui peut être dans le cas présent ramenée à 30 ans). Un calendrier plus précis indiquant la périodicité de ce suivi serait opportun.

Les conditions garantissant l'efficacité d'un tel suivi doivent également être définies (telles que la définition de valeurs cibles et de mesures correctrices en cas de non atteinte de ces valeurs, et la mise en place d'un comité de suivi).

Il n'est pas fait mention de suivi des actions sur les ouvrages de franchissement des cours d'eau, ni sur le volet zones humides. Le dossier doit être complété sur ce point.

***L'autorité environnementale recommande de compléter et préciser le dispositif de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre, notamment en étendant la période de suivi, en définissant des échéances intermédiaires, des valeurs cibles et des mesures correctrices, et en assurant à ce suivi les conditions d'expertise et de publicité garantissant l'efficacité et la pérennité des mesures. Elle recommande également de compléter ce dispositif par des mesures de suivi concernant les ouvrages de franchissement des cours d'eau et la préservation des zones humides.***