



**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
sur le projet de construction de l'usine Renault
sur la commune de Coutances et sur la mise en compatibilité
du plan local d'urbanisme (PLU) de Coutances (50)
dans le cadre d'une déclaration de projet**

N°MRAe 2020-3891

PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 21 décembre 2020 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie par le président de la communauté de communes de Coutances mer et bocage, dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune, sur le dossier de création de l'usine Renault sur la commune de Coutances et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Coutances (Manche), pour avis sur l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet et la mise en compatibilité du PLU.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la MRAe, réunie le 18 mars 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 : Marie-Claire BOZONNET, Noël JOUTEUR et Olivier MAQUAIRE.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 3 septembre 2020¹ 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. Il en est de même pour les plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement énumérés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

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. Concernant les plans et programmes, cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le programme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et du plan et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Ce présent avis est publié sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ 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>

1 SYNTHÈSE

L'autorité environnementale a été saisie le 21 décembre 2020 pour avis sur le projet de construction de l'usine Renault à Coutances et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Coutances, dans le cadre d'une déclaration de projet. L'évaluation environnementale a été menée au titre d'une procédure commune et le présent avis porte sur les deux volets. L'objectif du projet est de conforter l'activité de l'entreprise, dont le site actuel au sein d'une zone d'activités n'est plus adapté, par une réorganisation de l'outil industriel et un déménagement de l'usine dans un autre secteur de la commune de Coutances.

L'étude d'impact présentée est globalement de bonne qualité formelle. Toutefois, quelques compléments sont attendus dans la description de l'état initial, ainsi que sur certaines composantes du projet (devenir du site d'implantation actuel et, à terme, de la partie ouest du nouveau site). L'analyse des incidences du projet apparaît trop succincte sur un certain nombre de composantes environnementales, en particulier vis-à-vis des sites Natura 2000, des impacts paysagers, des nuisances sonores et des contributions au changement climatique. Le dispositif de suivi, notamment pour la qualité de l'air, le rejet des eaux pluviales et les nuisances sonores, est à conforter.

La démarche d'évaluation environnementale semble avoir bien intégré la prise en compte dans la conception même du projet de certaines mesures d'évitement et de réduction (haies et zone humide préservées), mais la justification des choix retenus, notamment s'agissant du site d'implantation, doit être complétée. La concertation qui a été mise en place est bien décrite dans le dossier.

Sur le volet relatif à la mise en compatibilité du PLU, le passage de la zone à urbaniser AU2 à la zone urbaine UX apparaît cohérent avec la vocation du secteur déjà identifié dans le PLU en vigueur en tant que zone d'activités à terme.



1 Analyse du contexte

1.1 Présentation du projet

Le projet

Le projet consiste en la création d'une usine de production de carrosserie pour véhicules, en remplacement de l'usine actuelle, sur la commune de Coutances, dans la Manche.

L'entreprise Renault, spécialisée dans le carrossage de véhicules industriels, est actuellement implantée dans la zone d'activités de la Guérie à Coutances. Implanté sur quatre hectares, le site actuel de production compte cinq bâtiments pour une superficie couverte de 20 000 m², ainsi que 30 000 m² de stockage de véhicules. Avec 120 emplois, son activité constitue un enjeu majeur pour Coutances et au-delà, l'entreprise Renault ayant un rayonnement international. Le site actuel n'étant plus adapté à la croissance de l'entreprise (outil industriel obsolète, capacité de stockage insuffisante, nuisances pour le quartier environnant), le choix s'est porté sur une réorganisation complète de l'outil industriel et un déménagement sur un nouveau site, dans le secteur dit du Château de la Mare, en extension de la partie urbanisée de la commune et à proximité de la zone d'activités de la Mare.

Le projet prévoit ainsi la construction d'un unique bâtiment de 16 425 m² de surface de plancher, pour une hauteur de 10 mètres, sur une emprise foncière totale de 9,77 hectares. L'aménagement est réparti comme suit :

- 78 082 m² aménagés :
 - bâtiment (usine + auvent) = 17 921 m² (180 m x 85 m)
 - voiries légères, voiries lourdes et parking : 32 535 m²
 - espaces verts, dont bassin : 27 626 m²
- 19 670 m² non aménagés, sur la partie ouest du projet

Le bâtiment unique abritera ainsi les différents ateliers.

La phase de travaux est estimée à 14 mois.



Plan d'aménagement (source: étude d'impact)



Insertion paysagère (source: dossier de demande de permis de construire)

La configuration et le devenir du site d'implantation actuel de l'usine font l'objet d'une brève présentation dans l'étude d'impact (p. 20 et 21). Une partie de ce site restera dédiée à l'usine Renault, pour les activités de réparation, service après-vente, et production spécifique de sur-mesure et prototypes liées aux activités d'innovation, de recherche et développement. Le reste du site pourra être utilisé par une autre entreprise voisine qui manque d'espace de stockage.

En revanche, la localisation du site à l'échelle de la commune et par rapport au nouveau site projeté n'est pas précisée, alors qu'elle est figurée dans le bilan de la concertation. Les évolutions attendues de ce site, qui relèvent du périmètre du projet et de son évaluation environnementale en tant qu'elles découlent directement de la relocalisation de l'entreprise, ne sont pas non plus prises en compte dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier d'étude d'impact en prenant en compte dans le périmètre du projet les évolutions prévisibles du site actuel d'implantation ou, le cas échéant, en actualisant l'étude d'impact une fois ces évolutions suffisamment connues.

La mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet d'aménagement est une procédure spécifique, distincte de celle d'élaboration, de révision ou de modification. Elle permet de faire évoluer le document d'urbanisme pour permettre la réalisation d'un projet déclaré d'utilité publique ou, comme dans le cas présent, d'intérêt général.

L'évolution du PLU de Coutances permettant la réalisation du projet de l'usine Renault est constituée par le classement du secteur concerné de la zone à urbaniser AU2 à la zone urbaine UX. Ce secteur classé en zone AU2 dans le PLU en vigueur avait déjà vocation à accueillir de l'activité économique à terme.

1.2 Cadre réglementaire

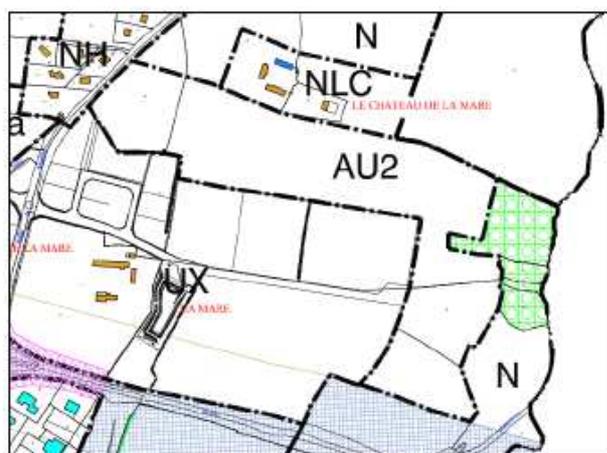
Procédures relatives au projet

Le projet de construction de l'usine Renault est soumis à permis de construire au titre de l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme. Conformément à l'annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubriques n° 39 et n° 41), le projet, parce qu'il crée une surface de plancher [...] comprise entre 10 000 et 40 000 m² et constitue une opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 hectares, et parce qu'il crée une « aire de stationnement ouverte au public, dépôt de véhicules [...] de 50 unités et plus », a été soumis à un examen au cas par cas afin de déterminer si une évaluation environnementale était nécessaire. Par décision n° 2020-3584 en date du 11 mai 2020, le préfet de région a conclu à la nécessité de réaliser une évaluation environnementale du projet. Cette décision soulignait notamment les enjeux à prendre en compte en termes de biodiversité, zones humides, sols, eau et qualité de l'air.

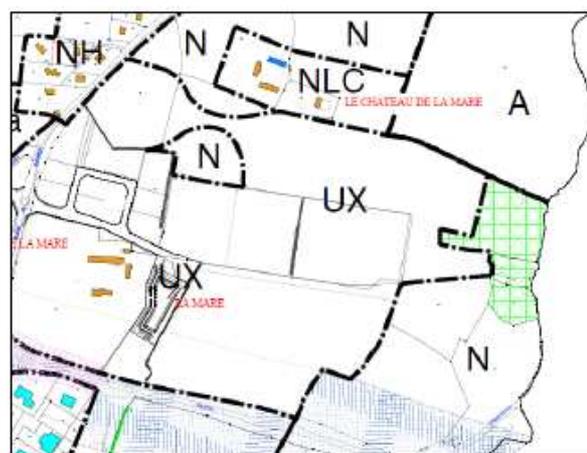
Par ailleurs, le PLU de Coutances ne permettant pas l'accueil du projet, une procédure de déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLU a été engagée par la communauté de communes Coutances mer et bocage, en application des dispositions prévues par les articles L. 153-54 à L. 153-59 du code de l'urbanisme. L'objectif est de basculer la zone à urbaniser (AU2) du PLU en vigueur en zone urbanisée à vocation d'activités économiques (UX) sur la majeure partie de l'emprise foncière d'implantation, et en zone naturelle (N) sur la partie restante. La mise en compatibilité est rendue nécessaire par le fait que la zone AU n'a pas été ouverte à l'urbanisation dans les neuf ans suivant sa création, le PLU ayant été approuvé le 17 janvier 2008. Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) n'est pas modifié et l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) existante sera réajustée pour tenir compte des spécificités du secteur. Enfin, le règlement écrit ne sera pas modifié puisque celui de la zone UX existe déjà et permettra la mise en œuvre du projet.

Il aurait été utile de fournir l'OAP existante pour permettre la comparaison avec la version modifiée (p. 43 de l'étude d'impact).

Cette mise en compatibilité a également fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas auprès de l'autorité environnementale (MRAe Normandie), qui a conclu par une décision en date du 14 mai 2020² de la soumettre à évaluation environnementale. Bien qu'une décision expresse ait été rendue, il convient de rappeler que conformément à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme, dès lors qu'un projet est soumis à évaluation environnementale, la mise en compatibilité nécessaire au projet l'est également de manière systématique.



Extrait du plan de zonage actuel



Extrait du projet de plan de zonage modifié

² <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/cas-par-cas-decisions-prises-en-2020-a636.html>

Par ailleurs, l'entreprise Renault est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), qui relève de plusieurs rubriques. Elle est ainsi soumise au régime de l'enregistrement (autorisation simplifiée) et au régime de la simple déclaration selon la nature de ses activités. À ce titre, l'exploitant doit respecter différents arrêtés ministériels qui fixent des prescriptions techniques permettant de prévenir les impacts sur l'environnement et la santé humaine. Bien que le dossier porte sur le permis de construire et non sur une autorisation environnementale, un récapitulatif des rubriques de la nomenclature ICPE auxquelles est soumis le projet serait nécessaire pour la bonne information du public.

De même, l'étude d'impact n'indique pas clairement si le projet est soumis aux dispositions de la loi sur l'eau (déclaration ou autorisation) prévues aux articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement, hormis sous la rubrique « topographie » (p. 140) où la déclaration est brièvement évoquée. Une note hydraulique précisant les modalités de gestion des eaux pluviales est fournie en annexe.

Enfin, la communauté de communes a mis en œuvre le droit d'initiative relatif à la concertation préalable. Ainsi, la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU a fait l'objet de cette concertation entre le 17 octobre et le 21 novembre 2020. Le dossier soumis à concertation et le bilan du garant sont fournis en annexe. À l'issue de la procédure, une enquête publique sera organisée, qui portera à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

Le projet et la mise en compatibilité étant soumis chacun à évaluation environnementale, la communauté de communes de Coutances mer et bocage a engagé une procédure d'évaluation environnementale commune comme le permettent les articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement. C'est dans ce cadre, et donc à la fois sur le projet et sur la mise en compatibilité du PLU de Coutances, que l'autorité environnementale a été saisie pour rendre le présent avis. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) identifiées dans l'étude d'impact devront être annexées au permis de construire, conformément à l'article L. 424-4 du code de l'urbanisme.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une présentation de l'ensemble des procédures de déclaration ou d'autorisation auxquelles le projet est soumis : nomenclature ICPE, loi sur l'eau, etc.

Avis de l'autorité environnementale

L'évaluation environnementale constitue une démarche visant à intégrer la prise en compte de l'environnement tout au long de l'élaboration du projet ou du plan. Cette démarche trouve sa traduction écrite dans l'étude d'impact du projet et dans le rapport sur les incidences environnementales pour le document d'urbanisme.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le projet et par le document d'urbanisme. S'agissant d'une procédure commune, l'autorité environnementale, consultée sur les incidences environnementales du projet, ainsi que sur celles liées à la mise en compatibilité du document d'urbanisme, rend un avis unique. Il est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal).

Cet avis n'est ni favorable, ni défavorable, il ne porte pas sur l'opportunité du projet ni du plan et il est distinct de la décision d'autorisation. Il a pour objet d'aider à l'amélioration du projet et du plan et de favoriser la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet et ce plan. Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, il est inséré dans les dossiers soumis à consultation du public.

Enfin, conformément à l'article L. 122-1.VI du même code, le maître d'ouvrage met à disposition du public « la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 ».

1.3 Contexte environnemental du projet

La commune de Coutances est située au centre-ouest du département de la Manche, à une douzaine de kilomètres du littoral. Le site d'implantation du projet se trouve dans la partie nord-est de la commune, dans le secteur dit du Château de la Mare, en extension de la partie urbanisée de la commune et à proximité de la zone d'activités de la Mare. Le projet marquera une nouvelle limite urbaine puisqu'il sera bordé au nord et à l'est par des zones agricoles ou naturelles. La première habitation est située à 20 mètres de la limite nord du site du projet, et les autres sont à plus de 180 mètres à l'ouest.

La zone d'étude, légèrement plus grande que le terrain d'assiette du projet (p. 48) est constituée d'espaces à dominante agricole, occupés majoritairement par des cultures (maïs, blé) et le reste par des prairies. Trois types d'habitats particulièrement intéressants en termes de biodiversité sont présents : les prairies, la zone humide et les haies. Un espace boisé est également présent sur la limite est de la zone.

Concernant la topographie, le terrain est en pente modérée avec une déclivité d'environ cinq mètres du nord au sud et d'environ trois mètres de l'ouest vers l'est pour le site du projet (pour la zone d'études, le point le plus bas est à +115 NGF et le point le plus haut est à +140 NGF). Le site est localisé dans le bassin versant de la Sienne dont le cours d'eau le plus proche, Le Prépont, est situé à 60 mètres à l'est du projet. La qualité des eaux du Prépont est dégradée puisque leur état écologique et leur état chimique sont déclarés mauvais ; l'objectif d'atteinte du bon état écologique et chimique a été reporté au-delà de 2021. Il est considéré comme un corridor écologique au schéma régional de cohérence écologique de Basse-Normandie (SRCE³) et au schéma de cohérence territoriale (SCoT) Centre Manche Ouest auquel appartient le territoire.

Le projet est relativement éloigné des sites Natura 2000⁴ les plus proches, à savoir la zone de protection spéciale (ZPS) FR2512003 « *Le Havre de la Sienne* », les zones spéciales de conservation FR2500080 « *Littoral Ouest du Cotentin de Bréhal à Pirou* » et FR2500081 « *Havre de Saint-Germain-sur-Ay et Landes de Lessay* », situées à environ huit à neuf km, mais un lien écologique existe avec le Havre de la Sienne situé en aval du Prépont. Le site n'est pas concerné par un zonage ou inventaire particulier d'intérêt écologique ou paysager. Concernant les risques naturels, le secteur est concerné par les remontées de nappe phréatique et par le risque retrait-gonflement des argiles.

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

Le contenu de l'étude d'impact des projets est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Ce contenu doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine. Dans le cas présent, l'étude d'impact comporte également le contenu relatif à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU, en application des articles R. 122-20 et R. 122-27 du code de l'environnement.

Le dossier transmis à l'autorité environnementale comprend les éléments suivants :

-
- 3 Le SRCE est intégré désormais dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – Sradet de Normandie.
 - 4 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).

- résumé non technique de l'étude d'impact
- étude d'impact conjointe sur le projet et la mise en compatibilité du PLU
- rapport de présentation de la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLU
- pièces de la demande de permis de construire
- annexes, notamment : délibérations, rapport de mesures acoustiques, diagnostic faune-flore, diagnostic environnemental, rapport des risques sanitaires, note hydraulique, dossier de concertation préalable, rapport d'archéologie préventive, plan de zonage du PLU.

Le dossier transmis à l'autorité environnementale est globalement de bonne qualité, bien rédigé et documenté. Les éléments relatifs à la concertation sont bien présentés dans le dossier et témoignent des différentes réunions ou permanences organisées, affichages et articles de presse.

En revanche, le document rassemblant l'ensemble des annexes gagnerait à être complété d'un sommaire.

Le résumé non technique de l'étude d'impact est bien proportionné, clair et ses illustrations le rendent pédagogique. Il répond ainsi à son objectif d'être un document facilement compréhensible et utile au public.

L'analyse de l'état initial de l'environnement reprend l'ensemble des composantes de l'environnement attendues. Le diagnostic faune-flore s'appuie sur plusieurs études fournies en annexe de l'étude d'impact. Les prospections sur le terrain (avril et mai 2018, juin, juillet et septembre 2019) mettent en évidence des enjeux faibles à modérés selon les différentes espèces observées sur le site. Différents types de faune ont été prospectés de manière assez précise. Pour être davantage complet, une analyse d'indicateurs relatifs à la diversité biologique des sols⁵ aurait pu être menée. Concernant les zones humides, des investigations pédologiques et floristiques ont été réalisées, confirmant la présence d'une zone humide avérée en bordure du projet. Il aurait été utile de mentionner et de localiser le fossé traversant la partie ouest des terrains, évoqué dans la note hydraulique disponible en annexe. Concernant les remontées de nappe, il serait nécessaire d'ajouter la carte plus précise et à l'échelle du site, fournie également dans cette même annexe.

Le périmètre d'étude retenu est basé sur un rayon de 3 km autour du projet ; s'il peut paraître suffisant pour la majeure partie des items analysés, il est trop restreint pour d'autres comme les sites Natura 2000. En effet, ces derniers doivent être pris en compte indépendamment de leur distance, mais en appréciant les liens fonctionnels qu'ils entretiennent avec la zone de projet. Il conviendra donc de présenter les trois sites Natura 2000 (cf. partie 1.3 du présent avis) dans l'état initial de l'étude d'impact, en reprenant les éléments figurant dans l'annexe « diagnostic environnemental ».

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement par une présentation des sites Natura 2000 les plus proches du site du projet et en lien potentiel avec lui, ainsi que par des éléments cartographiques faisant état des remontées de nappe et du fossé situé à l'ouest de l'emprise du projet.

Le choix du scénario retenu est bien expliqué dans le rapport (p. 174 et suivantes). Toutefois, dans cette partie, ne sont présentées que les variantes du projet, issues des différentes étapes d'élaboration du projet. L'étude de scénarios prévoyant des sites alternatifs d'implantation est brièvement mentionnée dans le préambule de l'étude (p. 10), qui évoque une analyse multicritère ne comprenant pas expressément la prise en compte des enjeux environnementaux.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une présentation des différents sites d'implantation initialement examinés et de la prise en compte des enjeux environnementaux dans l'analyse ayant conduit au choix retenu.

5 Cf profil environnemental de Normandie : <http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/le-profil-environnemental-2015-de-basse-normandie-a150.html>.

L'analyse des incidences sur l'environnement (partie VIII de l'étude d'impact) décrit les impacts temporaires de la phase chantier et les impacts permanents du projet, ainsi que les mesures prises pour les éviter et les réduire. Si toutes les composantes sont évoquées (air, eau, biodiversité, bruit, paysage...), ce chapitre se borne à présenter une liste des mesures d'évitement et de réduction, sans apporter de précision sur leur lien avec les enjeux décrits dans l'état initial ni expliciter leurs modalités de mise en œuvre. Seules certaines de ces mesures font l'objet d'une description plus détaillée dans la partie IX de l'étude d'impact relative à la « *description des mesures envisagées pour éviter réduire ou compenser les conséquences dommageables sur l'environnement* ».

Pour une meilleure compréhension et une lecture plus aisée, cette partie IX de l'étude d'impact gagnerait à être complétée par une qualification et une description de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées, y compris celles qui relèvent de la conception du projet et qui sont également mentionnées dans la partie « description du projet » de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une présentation plus précise et plus aisément compréhensible de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées.

En application de l'article R. 414-19 du code de l'environnement, le projet doit faire l'objet d'une **évaluation des incidences Natura 2000**. Les sites Natura 2000 les plus proches sont situés à environ huit à neuf km du projet. Bien que ces sites soient relativement éloignés, le seul critère de la distance n'est pas suffisant pour caractériser l'absence d'impact qu'affirme l'étude d'impact (p. 135). La prise en compte des enjeux liés à l'existence de ces sites requiert souvent une analyse sur un périmètre beaucoup plus large que les trois km retenus pour le périmètre d'étude du présent projet. Il convient donc de mener l'évaluation en analysant les liens écologiques éventuels entre les sites les plus proches et le site de projet, dans la mesure notamment où le ruisseau du Prépont, situé en bordure du projet, fait partie du bassin versant de la Sienne (p. 58 de l'étude d'impact) et a donc un lien écologique avec la ZPS du Havre de la Sienne. D'ailleurs, le diagnostic environnemental fourni en annexe indique, en sa page 23, que « *les eaux du bassin versant de la zone d'études se rejetant dans le Prépont, qui est un affluent indirect de la rivière de la Sienne, le projet devra être attentif à la gestion des eaux pluviales, que ce soit du point de vue quantitatif ou qualitatif, afin de préserver les habitats du Havre de la Sienne, et ainsi l'avifaune qui le fréquente* ». A minima les incidences sur la qualité des eaux superficielles doivent être reprises et intégrées dans l'analyse des incidences Natura 2000, en lien avec les espèces ayant conduit à la désignation du site Natura 2000.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des incidences Natura 2000, notamment en tenant compte des liens écologiques potentiels entre les sites les plus proches et le site du projet.

Un **dispositif de suivi** fondé sur un certain nombre d'indicateurs est prévu (p. 171-172) mais il est assez succinct et ne reprend pas toutes les mesures prévues. À titre d'exemple, il est indiqué ailleurs dans le dossier (p. 137) qu'une étude de bruit sera réalisée après la mise en fonctionnement de l'usine, ce qui suppose une mesure de suivi, mais celle-ci ne fait pas l'objet d'indicateurs. Par ailleurs, au regard de l'activité spécifique de l'usine Renault, il serait utile d'ajouter des mesures de suivi relatives à la qualité des eaux usées et pluviales, ainsi qu'aux rejets atmosphériques. Des mesures correctives à mettre en œuvre le cas échéant en lien avec les dispositifs de suivi mis en place gagneraient également à être prévues.

L'autorité environnementale recommande de conforter le dispositif de suivi par l'ajout d'indicateurs, notamment relatifs aux nuisances sonores, à la qualité des rejets d'eaux pluviales et des rejets atmosphériques, et de mesures correctrices à mettre en œuvre en cas de non atteinte des valeurs cibles.

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

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur des thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale.

3.1 La consommation d'espace, le sol et l'activité agricole

L'autorité environnementale rappelle les enjeux liés à la consommation des sols. En Normandie, la progression de l'artificialisation des sols a été, ces dernières années, presque cinq fois supérieure à la croissance démographique⁶.

L'étalement urbain et l'artificialisation des sols, en détruisant et en morcelant les espaces naturels, agricoles et forestiers, contribuent 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.

Le projet Renault s'implante sur un terrain d'assiette de 9,77 hectares. Le porteur du projet indique avoir adapté le foncier au plus près des besoins des futures installations. Ainsi, au sein de ces 9,77 hectares, suite aux réflexions menées dans le cadre des différentes variantes étudiées, l'emprise a été réduite par l'exclusion de la partie ouest du projet initialement envisagé (qui prévoyait un second accès donnant sur la route RD 141) et par la réduction des surfaces de parking. Au final, les aménagements couvrent 7,8 hectares, les 1,97 autres restant non aménagés. Cette partie non aménagée compte néanmoins dans la consommation d'espace puisqu'elle est intégrée à la zone UX du PLU et servira de réserve foncière pour du stockage ou des parkings (p. 29).

Il est par ailleurs à noter que l'exclusion de la zone humide de l'emprise du projet amène à la création d'une petite zone N, qui se trouve enclavée au sein de la zone UX.

Pour l'autorité environnementale, et compte tenu de l'importance de l'enjeu global de modération de la consommation des espaces agricoles et naturels, ainsi que de celui de leur non fragmentation, il importerait de procéder à un examen plus attentif de la possibilité de réduire l'emprise du projet à sa surface strictement utile, et donc celle du passage en zone UX qui permettrait de surcroît d'éviter cet enclavement du secteur de zone N.

Au niveau du sol, il est prévu d'équilibrer les remblais et les déblais (p. 36). Ainsi, les déblais de la partie ouest seront mis en dépôt sur la partie est en remblai, de même que ceux de la partie nord vers la partie sud. L'étude indique ainsi qu'en phase chantier, la gestion des déblais/remblais sera réalisée sur le site afin de limiter les apports ou l'évacuation de matériaux. Toutefois, une estimation quantifiée des volumes de terres concernées aurait pu être fournie.

L'impact du projet sur l'activité agricole représente une perte de surfaces pour les cultures en place. Cet impact a été analysé et anticipé puisque les terrains ont été acquis par la collectivité. L'exploitant concerné exploite 112 hectares de surface agricole utile et l'étude d'impact indique que la perte de 9,42 hectares, soit moins de 10 % de sa SAU, n'est pas de nature à mettre en péril l'exploitation. Il n'est pas précisé en revanche les conditions de compensation éventuellement envisagée.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'examen de la possibilité de réduire l'emprise du projet et celle du passage en zone UX du PLU de manière à limiter au maximum la consommation foncière nécessaire à l'implantation du projet et à éviter la fragmentation des espaces naturels et agricoles.

⁶ Source : Direction générale des finances publiques (DGFiP), fichiers MAJIC 2011-2015, Insee, Recensement de la population 2008-2013.

3.2 La biodiversité et le paysage

L'état initial du site a mis en évidence des enjeux modérés à forts liés aux habitats du fait de la présence de haies bocagères, de prairies, d'une zone humide et d'un boisement. Ils portent notamment sur l'avifaune avec la présence en particulier de la Linotte mélodieuse, du Verdier d'Europe et du Tarier pâtre, espèces patrimoniales d'oiseaux nicheurs potentiellement présents sur le site.

D'après l'étude d'impact, la conception du projet a été réalisée de manière à impacter le moins possible le site. Les éléments à forte valeur environnementale identifiés dans le diagnostic environnemental ont été pris en compte en amont ; ainsi, le linéaire de haie en périphérie, l'espace boisé à l'est et la zone humide ont été préservés, correspondant ainsi à la démarche « d'évitement » de la séquence ERC. La haie bocagère au sud sera préservée, et un merlon sera réalisé au nord (qui intègre des arbres existants). Ces deux entités sont destinées à former deux corridors écologiques parallèles, la haie sud servant notamment à relier la zone humide à l'espace boisé. La hauteur du merlon n'est pas précisée. Le choix d'essences rustiques et indigènes pour l'aménagement paysager du site et la limitation de l'éclairage nocturne sont présentés comme devant permettre également de limiter les impacts du projet.

Des mesures pour réduire les impacts sur la faune sont proposées, à l'image des rampes d'échappement en textile permettant aux amphibiens de sortir du bassin d'eaux pluviales, qui peut devenir un piège pour la petite faune. Enfin, des mesures de gestion différenciée et adaptée sont prévues (période de fauche, désherbage alternatif au recours aux herbicides, etc.).

L'atteinte à la biodiversité pourrait être plus importante lors de la phase chantier. A cet égard, le maître d'ouvrage a prévu plusieurs mesures dont la détermination des périodes de chantier (août à février) et la mise en défens d'un arbre isolé et de la zone humide, qui devraient permettre de limiter le risque de destruction d'individus, de leur habitat (nid pour l'avifaune) et de dérangement.

Ces mesures (y compris celles de la phase chantier) devraient conduire, selon le maître d'ouvrage, à un impact résiduel faible sur la faune et la flore, les habitats naturels et les continuités écologiques. L'impact est lié à la perte de surfaces d'habitat ou de fréquentation pour les espèces.

Sur le volet paysager, l'enjeu se porte en particulier sur les vues depuis le sud, l'est et le nord, et l'intégration du projet dans un contexte de limite urbaine. L'étude d'impact indique que la perception du projet depuis le nord (ferme et au-delà RD 141) sera limitée du fait que le terrain d'assise sera décaissé d'environ 2,5 mètres, et du fait de la création, sur 400 mètres de long, d'un merlon planté qui formera un écran visuel. Il indique également que sur le côté ouest, l'impact visuel sera limité par la zone tampon non aménagée, et en limite sud, le linéaire de haie existant sera préservé. Toutefois, le dossier ne comporte pas d'étude paysagère approfondie et reste assez superficiel dans les analyses qu'il propose.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse d'insertion paysagère du projet.

3.3 L'eau

Le projet étant principalement la relocalisation d'une usine existante, il n'a pas d'impact sur le dimensionnement des installations d'approvisionnement en eau potable et les capacités de traitement des eaux usées à l'échelle de la ville de Coutances. Le projet n'entraîne pas de charges polluantes supplémentaires à traiter par rapport à la situation existante. Les eaux de lavage des véhicules, issues de la récupération des eaux pluviales, seront traitées et envoyées vers un bassin de décantation puis vers le réseau d'eaux usées domestiques.

Concernant les eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle est privilégiée et un bassin de rétention est prévu au sud-est du site. Ce bassin de 3 878 m³ est dimensionné pour gérer une pluie d'occurrence de 50 ans. La note hydraulique, fournie en annexe, détaille les modalités de calcul du dimensionnement du bassin. En cas de débordement lors d'épisodes pluviaux plus importants, le surplus s'évacuera vers le fossé existant et rejoindra le talweg de la parcelle voisine. Un séparateur à hydrocarbures est situé en sortie de bassin pour traiter les eaux pluviales de voiries susceptibles d'être polluées. Il sera utile de surveiller la qualité de rejet des eaux pluviales durant l'exploitation du site (cf. recommandation sur le dispositif de suivi).

Durant la phase chantier, le risque de pollution des eaux de ruissellement par les matières en suspension peut être important ; à cet effet, l'étude prévoit plusieurs mesures pour éviter ou réduire le risque : travaux de terrassement hors période pluvieuse, eaux de chantier non raccordées au réseau d'eaux pluviales, gestion du stationnement des engins, propreté du chantier, éloignement des zones de stockage de produits dangereux par rapport aux zones d'écoulement, etc.

3.4 La santé humaine

3.4.1 Le bruit

Le projet induit, du fait de la phase chantier et, en phase d'exploitation, de par la nature de ces activités, des émissions sonores générées notamment par les déplacements des véhicules et les ateliers. Le dossier d'étude d'impact comporte en annexe les résultats d'une étude acoustique de l'état initial mais l'analyse des incidences potentielles du projet est sommaire et renvoie à une étude ultérieure, une fois les installations en fonctionnement. Les seules mesures de réduction de ces incidences dont il est fait état à ce stade sont principalement les prescriptions constructives à mettre en œuvre pour le bâtiment (isolation) et les aménagements extérieurs susceptibles d'atténuer les nuisances (décaissement du bâtiment, merlon planté).

Compte tenu notamment de la présence d'une habitation à une distance très proche de la future usine (20 mètres), et des niveaux de bruit mesurés à l'état initial (autour de 50 dB(A) en période diurne) auxquels devraient donc être cumulées les nouvelles émergences sonores liées au projet, la MRAe estime que cet aspect mérite d'être approfondi dans le cadre de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir la mesure et l'analyse des effets du projet liés aux pollutions sonores générées, y compris au titre des effets de cumul éventuels avec les sources d'émergence existantes.

3.4.2 La qualité de l'air

La commune de Coutances n'est pas identifiée comme zone sensible à la qualité de l'air. Le point de mesure le plus proche est situé à Saint-Lô. Comme indiqué précédemment, le statut d'ICPE de l'usine Renault induit le respect de certaines normes réglementaires. Des prescriptions techniques sont imposées aux entreprises pour limiter les impacts de leur activité sur les populations avoisinantes. Ainsi, des valeurs limites d'émission de composés organiques volatils (COV) s'appliqueront à la nouvelle installation ; dans son dossier, l'exploitant a fourni une étude de dispersion atmosphérique des poussières et COV résultant de l'exploitation de nouvelles installations (par simulation) ainsi qu'une évaluation des risques sanitaires (fournie en annexe). Les principales sources d'émission sont les cabines de peinture, du fait de l'utilisation de produits chimiques. Dans l'usine, des systèmes de captation ou d'aspiration sont mis en place pour limiter les rejets. Une vérification de la conformité des niveaux de rejets atmosphériques sera effectuée après la mise en service des installations. Ces substances devront cependant faire l'objet d'une surveillance par l'exploitant pendant l'exploitation de son usine (cf. recommandation sur le dispositif de suivi).

En revanche, le trafic routier induit par le projet et son impact sur la qualité de l'air ne font l'objet d'aucune précision dans l'étude d'impact.

3.5 La consommation énergétique et le climat

Le secteur de l'industrie représente près de 20 % de la consommation énergétique nationale⁷ et un peu plus de 17 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)⁸. La stratégie nationale bas-carbone, adoptée en novembre 2015 et révisée en mars 2020, fixe comme objectif la réduction par rapport à 2015 de 35 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur de l'industrie d'ici à 2030 et de 81 % à l'horizon 2050.

Le dossier aborde le volet énergétique en évoquant la possibilité d'installation en toiture du bâtiment de panneaux photovoltaïques, toujours en cours d'étude. Il indique par ailleurs que les façades et toitures seront isolées en laine de roche pour mieux maîtriser la température intérieure. Il aurait pu être précisé les raisons pour lesquelles il est nécessaire d'attendre les premières années d'exploitation avant la mise en œuvre éventuelle des panneaux photovoltaïques (p. 36), d'autant plus que la réglementation environnementale 2020⁹ prévoit que certains bâtiments (selon leur nature) qui présenteront plus de 1 000 m² d'emprise au sol devront intégrer 30 % de surface de toiture végétalisées ou équipées de panneaux solaires, conformément à la loi énergie-climat du 8 novembre 2019. Cette énergie photovoltaïque serait intégralement consommée sur site compte tenu des besoins importants de l'usine Renault.

Par ailleurs, il aurait été opportun de viser dès à présent la réglementation environnementale 2020 (RE 2020) au lieu de la RT 2012 (mentionnée dans le volet « isolation thermique » du dossier de demande de permis de construire) pour renforcer le bio-climatisme¹⁰ prévu.

S'agissant des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet, l'étude d'impact conclut sommairement qu'il n'est pas prévu l'usage de gaz susceptibles de porter atteinte au climat, et que seul le CO² issu des installations de combustion intégrées à l'usine impacterait celui-ci. Pour l'autorité environnementale, une telle affirmation doit être développée et étayée sur la base d'un bilan carbone complet du projet.

Enfin, la vulnérabilité du projet au changement climatique est succinctement évoquée (p. 139), et seulement au regard du risque de phénomènes pluviaux extrêmes.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan carbone complet du projet et de conforter celui-ci en matière de recours aux énergies renouvelables et d'économies d'énergies dans le bâtiment pour tendre plus résolument vers une neutralité carbone.

7 Source : programmation pluriannuelle de l'énergie, données 2018.

8 Source : stratégie nationale bas-carbone, données 2017.

9 Réglementation environnementale 2020 : elle s'appliquera aux bâtiments neufs et fixe comme objectif que toute nouvelle construction devra produire davantage d'énergie qu'elle n'en consomme (bâtiment à énergie positive et maison passive) ; le but est de diminuer l'impact sur le climat, de poursuivre l'amélioration de la performance énergétique et la baisse des consommations et de garantir aux habitants que leur logement sera adapté aux conditions climatiques.

10 Le bioclimatisme (ou la bioclimatique suivant les ouvrages) regroupe l'ensemble des techniques et méthodes permettant une gestion plus frugale de l'énergie dans le bâtiment en tirant parti de son environnement et du climat, tout en améliorant sensiblement le confort de vie. L'architecture bioclimatique, ou bioclimatisme, recherche un équilibre entre la conception de l'habitat, son milieu (climat, environnement, etc.) et les modes et rythmes de vie des habitants.