



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
NORMANDIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

**Avis délibéré
Aménagement de la RD 126 et de son raccordement à la RD
170 sur les communes de Rosel et Authie (14)**

N° MRAe 2022-4635

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet d'aménagement de la RD 126 et de son raccordement à la RD 170 sur les communes de Rosel et Authie (14), menée par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du Calvados pour le compte du préfet du Calvados, l'autorité environnementale a été saisie le 20 septembre 2022 pour avis au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, réunie le 18 novembre 2022 par téléconférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base des travaux préparatoires produits par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Marie-Claire BOZONNET, Corinne ETAIX, 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.

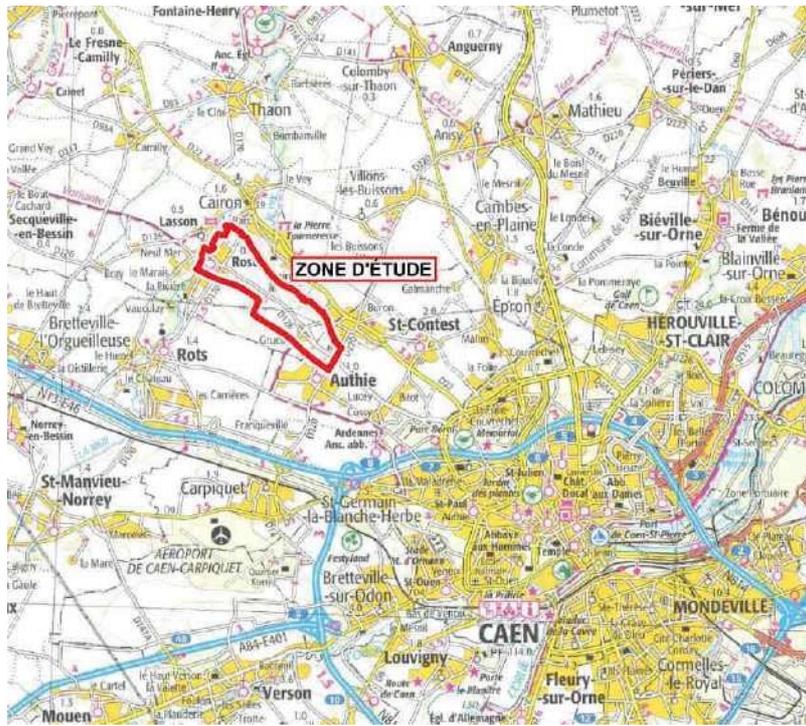
Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

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.

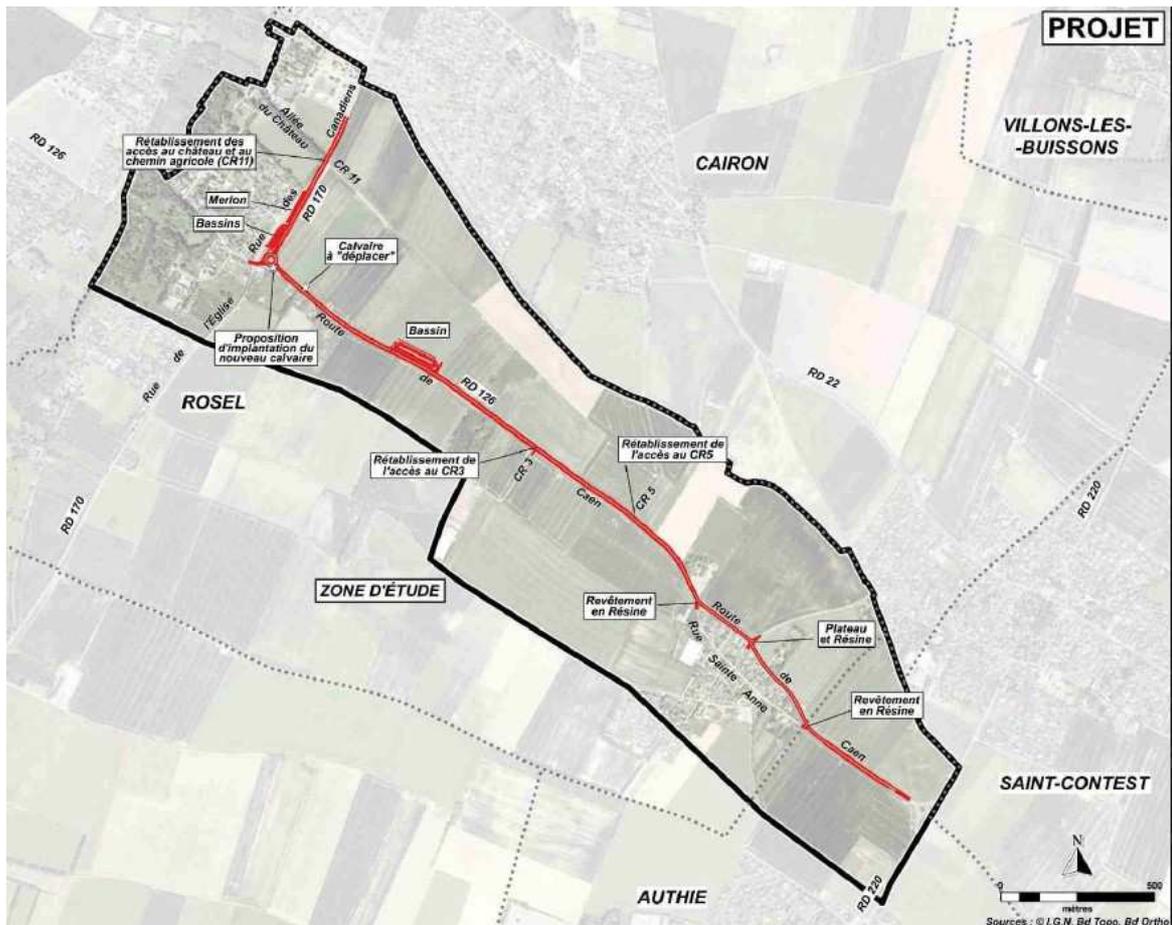
Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre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

Ce présent avis est publié sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie). Cet avis est un avis simple qui doit être joint au dossier de 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>



Plan de situation (source : étude d'impact)



Vue en plan global du projet (source : étude d'impact)

Avis de la MRAe Normandie n° 2022-4635 en date du 18 novembre 2022
 Aménagement de la RD 126 et de son raccordement à la RD 170 sur les communes de Rosel et Authie (14)

1 Présentation du projet et de son contexte

1.1 Nature du projet

Le projet, porté par le conseil départemental du Calvados, d'un montant de 2,4 millions d'euros et d'une durée de travaux de 9 à 12 mois, concerne la RD 126, axe situé à quelques kilomètres au nord-ouest de Caen et qui supporte un trafic de 4 400 véhicules par jour, dont 3,3 % de poids lourds (chiffres de 2017).

Cette route a des caractéristiques aujourd'hui insuffisantes au regard de sa fonction et du trafic constaté, amené à s'accroître en raison de l'urbanisation des communes du secteur. La chaussée présente une largeur parfois inférieure à cinq mètres et des accotements de moins d'un mètre. Par ailleurs, le tracé sinueux, et vallonné sur une section, ainsi que les nombreux carrefours, posent des problèmes de sécurité à la fois en termes de visibilité et lors des manœuvres de dépassement. Enfin, les vitesses constatées sont souvent trop importantes dans la traversée du hameau de Gruchy, pourtant limitée à 50 km/h, renforçant le sentiment d'insécurité sur cette route, tant pour les usagers que pour les riverains. Dix accidents ont été recensés entre 1999 et 2020 (p. 106-107 de l'EI) dont certains ayant entraînés des victimes ou des blessés graves.

Le projet a pour objet l'aménagement de la RD 126, entre la RD 220 et le bourg de Rosel, l'aménagement de la traversée du hameau de Gruchy, ainsi que le raccordement à la RD 170 entre Rosel et Cairon.

L'emprise totale des travaux s'élève à environ 5 ha.

L'objectif du maître d'ouvrage est de rendre compatibles les caractéristiques de la voie avec le trafic actuel et ses évolutions prévues, notamment dans un contexte d'urbanisation du secteur traversé par l'infrastructure. Le projet vise également à sécuriser les carrefours (notamment RD 126 – RD 220 et RD 126 – RD 170) ainsi que le hameau de Gruchy en marquant la traverse d'agglomération. L'objectif est également de créer un réseau d'assainissement, dont l'absence entraîne notamment des désordres structurels du corps de chaussée à travers lequel s'infiltrent les eaux pluviales.

Plus précisément, le projet consiste, d'est en ouest, à :

- créer un giratoire de rayon extérieur de 20 m au carrefour RD 126 – RD 220 à Authie ;
- aménager sur place la RD 126 et le raccordement à la RD 170 en recalibrant la chaussée à 6 m, en rectifiant les virages et en créant des bandes multifonctions de 1,50 m de large de part et d'autre, pour favoriser les cheminements piétons, mais sans indiquer clairement si l'aménagement de ces bandes multifonctions a vocation à accueillir efficacement les mobilités actives (vélos, ...) ;
- sécuriser la traverse du hameau de Gruchy marquée par une zone limitée à 50 km/h, en créant un plateau surélevé, limité à 30 km/h, au droit du carrefour formé par la RD 126 et la voie communale (VC) 201 reliant Gruchy et Buron ;
- créer des trottoirs de chaque côté de la chaussée, dans la traverse de Gruchy ;
- créer un giratoire de rayon extérieur de 20 m au droit du raccordement de la RD 126 avec la RD 170 à Rosel, accompagné du réaménagement du carrefour actuel pour desservir l'entrée du bourg et l'accès à la route de Rots ;
- rectifier le tracé de la RD 170 en direction de Cairon sur 400 m environ pour le raccorder sur le futur giratoire et laisser une fonction de desserte de bourg pour l'ancien tracé de la RD 170, qui sera déclassé dans la voirie communale de Rosel ;
- créer un système de collecte et de traitement des eaux pluviales tout le long du tracé réaménagé pour séparer les eaux de ruissellement de la plateforme routière des eaux des bassins versants naturels (fossés, noues, et bassins routiers).

Les premières réflexions sur ce projet datent de 2003. Une première réunion publique a été organisée en septembre 2009.

Pour l'autorité environnementale, compte tenu de la localisation du projet d'aménagement routier dans un secteur de la zone péri-urbaine de Caen qui connaît une dynamique d'urbanisation importante assortie d'une augmentation notable prévisible des déplacements vers le centre de l'agglomération, il importe que le maître d'ouvrage inscrive résolument son projet dans une logique favorisant le recours aux modes de transport alternatifs aux véhicules motorisés individuels, et visant à développer par exemple la complémentarité entre modes actifs et transports collectifs.

A cette fin, il est invité non seulement à prévoir un aménagement routier répondant à cette logique à l'échelle du tronçon concerné par le projet, mais également à veiller, en lien si nécessaire avec les autres autorités gestionnaires compétentes, à une connexion effective des aménagements dévolus aux mobilités actives, en particulier aux vélos, au réseau existant ou encore à développer de l'agglomération. Seule une telle connexion est en effet de nature à garantir la condition de continuité des cheminements cyclables qui, avec notamment les conditions d'efficacité et de sécurité inhérentes à la qualité des aménagements dédiés, constitue un facteur déterminant de report modal.

L'autorité environnementale recommande de préciser si l'aménagement des bandes multifonctions (type de revêtements prévus, signalisation, ...) a vocation à favoriser les mobilités actives (vélos notamment) et, à défaut, d'en prévoir l'adaptation à cette fin. Elle recommande également de veiller, en lien si nécessaire avec les autres maîtres d'ouvrage concernés, à ce que les cheminements notamment cyclables ainsi créés soient en continuité avec le reste du réseau existant ou à développer, afin d'en garantir l'attractivité et de promouvoir les modes de déplacement alternatifs aux véhicules motorisés individuels à l'échelle de l'agglomération et de sa zone péri-urbaine.

1.2 Cadre réglementaire

1.2.1 Procédures d'autorisation

Ce projet est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, rubrique 2.1.5.0 (rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure ou égale à 20 ha) de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement, et par conséquent à autorisation environnementale.

Par ailleurs, le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 7 octobre 2015, prorogé par arrêté préfectoral le 21 septembre 2020.

1.2.2 Évaluation environnementale

Le projet est soumis à évaluation environnementale. 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, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Il est constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé « étude d'impact », de la réalisation des consultations prévues, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet au sens rappelé ci-dessus (dans le cas présent, le préfet du Calvados), de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

En application des dispositions prévues au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée » est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.

L'autorité environnementale, ainsi que les collectivités et groupements sollicités, disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7.II du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet, ainsi que sur ses incidences sur la santé humaine. Il est élaboré en connaissance des contributions prévues par l'article R. 122-7 (III) du code de l'environnement recueillies par l'autorité environnementale. L'avis est élaboré avec l'appui des services de la Dreal. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et il est distinct de la décision d'autorisation. Il vise à améliorer la compréhension par le public du projet et de ses éventuelles incidences et à lui permettre le cas échéant de contribuer à son amélioration.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale et les avis mentionnés à l'article R. 122-7 sont insérés dans les dossiers soumis à enquête publique ou à participation du public par voie électronique.

Par ailleurs, le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, une évaluation de ses éventuelles incidences sur les sites Natura 2000² susceptibles d'être impactés est également requise en application des dispositions prévues au 3° du R. 414-19.I du code de l'environnement.

Dans le cas présent, le dossier d'étude d'impact transmis à l'autorité environnementale est une actualisation du dossier initial produit dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique de 2015, prenant notamment en compte la solution définitivement retenue pour la réalisation de ce projet. Ce dossier initial avait donné lieu, le 11 janvier 2014, à un avis de l'autorité environnementale (préfet de région à l'époque)³ qui qualifiait l'étude d'impact de pertinente et faisait ressortir des enjeux essentiellement liés au bruit, aux sols, à l'eau et aux surfaces agricoles.

1.3 Contexte environnemental du projet

La zone d'étude est incluse dans le territoire du Pays de Caen. Elle s'insère dans la plaine cultivée de la campagne septentrionale de Caen et en contexte péri-urbain, secteur de la trame verte identifié comme fragilisé. En effet, la présence des plaines agricoles ouvertes limite les continuités écologiques d'intérêt régional. La biodiversité est concentrée au niveau des rares milieux naturels (boisements, prairies, haies). Quelques espèces d'oiseaux et de petits/moyens mammifères, adaptées aux vastes espaces agricoles, y sont observées. Le secteur le plus sensible est mis en évidence au niveau du franchissement de la RD 126 entre le bois et les prairies bordées de haies situées en face. Sur la zone d'étude, les continuités remarquables se situent au niveau de la vallée de la Mue.

Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)⁴ les plus proches du projet sont :

2 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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

3 http://www.donnees.normandie.developpement-durable.gouv.fr/pdf/AAE/A_465.pdf

4 Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

- la Znieff de type I « Coteaux calcaires et fond de vallée de la Mue » située à 1,5 km au nord ;
- la Znieff de type II « Vallées de la Seulles, de la Mue et de la Thue », également située à 1,5 km au nord.

Il n'y a pas de zone humide ou de secteur fortement prédisposé à leur présence sur le site du projet.

La zone d'étude et le projet ne sont pas directement concernés par un site du réseau Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche se trouve à environ 3,5 Km au nord de la zone d'étude. Il s'agit du site d'intérêt communautaire (SIC) n° FR2502004 « Anciennes carrières de la vallée de la Mue ».

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

- les sols et la consommation d'espace ;
- les eaux superficielles et souterraines ;
- la biodiversité, notamment les espèces protégées et les habitats.

2 - 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 enjeu par l'autorité environnementale, compte tenu du contexte environnemental et de la nature du projet, comme repris en partie 1.3.

2-1 Les sols et la consommation d'espace

L'autorité environnementale rappelle les enjeux liés à la consommation des sols. Dans le cas présent, le projet contribue à l'artificialisation d'environ 5 ha de surfaces.

Pour lutter contre l'artificialisation des sols, la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 vient renforcer les outils de lutte contre l'artificialisation. Elle fixe un objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à atteindre en 2050. Cet engagement dessine une trajectoire de réduction de l'artificialisation qui est progressive. Les territoires, communes, départements, régions devront tout d'abord réduire de 50 % le rythme d'artificialisation et de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2030 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020.

L'article L. 122-3 du code de l'environnement précise qu'une étude d'impact doit comprendre « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement ».

Une solution alternative au projet avait été proposée en 2005 par le maître d'ouvrage. Cette solution consistait en un aménagement de la RD 126 sur place et à dévier Gruchy. Compte tenu notamment de ses impacts sur les terres agricoles, cette solution n'a pas été retenue. Toutefois, le dossier actualisé ne présente pas précisément cette solution.

2-2 Les eaux superficielles et souterraines

Un projet routier génère des eaux pluviales polluées du fait du lessivage de la chaussée par les eaux de ruissellement, souillées par les hydrocarbures, huiles, caoutchouc, hydrocarbures aromatiques polycycliques, métaux (plomb, zinc, cadmium...), mais aussi par d'autres éléments chimiques (chlore, magnésium...), qui sont présents à la surface des routes. Ils proviennent en majeure partie de l'usure de la chaussée et de la circulation des véhicules. Les polluants sont transportés dans les cours d'eau avoisinants et sont à l'origine de pollutions des milieux aquatiques.

Dans le cas présent, le projet se propose d'améliorer la situation de l'existant, compte tenu de l'absence de dispositif de gestion des eaux pluviales pour l'infrastructure actuelle. Le projet prévoit ainsi la création d'un système de collecte et de traitement des eaux pluviales : création de fossés, de noues, et de bassins le long du tracé du projet.

Ces dispositions semblent adaptées et proportionnées au projet et susceptibles d'améliorer la situation existante. Elles sont par ailleurs, selon le dossier et les données techniques qu'il contient, conformes aux objectifs Sage⁵ Orne aval – Seules, en termes quantitatif et qualitatif.

Le maître d'ouvrage prévoit par ailleurs un certain nombre de dispositions en phase chantier, appelées à faire l'objet de prescriptions dans le cadre des cahiers des charges opposables aux maîtres d'œuvre et aux entreprises (afin de prévenir tout déversement de produits dangereux, hydrocarbures en particulier) telles que :

- stockage sécurisé du carburant, des huiles et des matières dangereuses, dont les quantités stockées seront réduites au minimum ;
- vidanges interdites dans les thalwegs et collecte des huiles de vidange en fosses étanches.
- équipement de dispositifs de traitement des eaux, des aires d'entretien, de lavage et d'approvisionnement des engins ;
- terrassements effectués en période sèche ou peu pluvieuse (ou mise en place de dispositifs provisoires d'assainissement) ;
- mise en œuvre des matériaux bitumineux par temps sec ;
- enlèvement des déchets de chantier.

L'autorité environnementale recommande une vigilance particulière de la part du maître d'ouvrage quant au respect par les maîtres d'œuvre et les entreprises des dispositions prévues en phase chantier pour éviter la pollution des eaux superficielles et souterraines.

2-3 La biodiversité

Concernant la biodiversité, l'analyse présentée dans le dossier apparaît de bonne qualité, tant sur la forme que sur le fond, répondant aux obligations réglementaires en vigueur et prenant en compte les enjeux.

L'état initial de l'environnement a été actualisé en 2022 . Les enjeux sont globalement faibles. La séquence de la démarche « éviter-réduire-compenser » a été mise en œuvre dans l'objectif de minimisation des impacts, notamment sur l'espace boisé situé entre Gruchy et Rosel : ainsi, l'éloignement de la départementale du fait de son redressement devrait améliorer la transparence écologique de l'infrastructure. Un pont arboré au niveau du bois de la RD 126 est également prévu. De la même manière, les accotements routiers ont été réduits dans le but de limiter l'impact sur les habitats. Le département prévoit enfin un suivi des dépendances vertes durant l'exploitation de l'infrastructure, mesure qui nécessite toutefois d'être détaillée (nature et contenu du suivi, fréquence, durée, mesures correctives,...).

Au final, seules quelques prairies méso-hygrophiles devraient être impactées de manière marginale.

Le dossier est assorti d'une évaluation des incidences Natura 2000, et conclut à l'absence d'incidences négatives significatives sur le site Natura 2000 (aucune mesure de réduction d'impact ou de compensation nécessaire). Cette évaluation est de bonne facture et n'appelle pas de commentaires particuliers.

L'autorité environnementale recommande de détailler la mesure de suivi des dépendances vertes prévue en phase d'exploitation et de prévoir les mesures correctives requises en cas d'écart avec les objectifs projetés.

⁵ Il s'agit d'un document de planification élaboré à l'échelle d'un bassin versant d'un cours d'eau.