



Mission régionale d'autorité environnementale

Normandie

**Avis de la mission régionale d'autorité
environnementale sur le projet d'une voie de
contournement sud-ouest de la commune des Pieux
(Manche)**

N° : 2018-2796

Accusé de réception de l'autorité environnementale : 26 septembre 2018

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/>

PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 26 septembre 2018 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie pour avis sur le projet d'une voie de contournement de la commune des Pieux (Manche).

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations formulées par l'autorité environnementale, sur la base de travaux préparatoires produits par la DREAL de Normandie.

Cet avis est émis par Madame Marie-Anne BELIN, membre permanent de la MRAe de Normandie, par délégation de compétence donnée par la MRAe.

Les membres de la MRAe Normandie ont été consultés le 14 novembre 2018 et le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)¹, Madame Marie-Anne BELIN atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

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 d'enquête publique.

¹ Arrêté du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

SYNTHÈSE DE L'AVIS

Le projet de contournement est porté par la communauté d'agglomération Le Cotentin. Il concerne la commune des Pieux, située dans le nord-ouest du département de la Manche, à proximité de Flamanville.

Le projet comprend le contournement en lui-même, d'une longueur de 1,8 km, et des aménagements associés. Il est justifié par le maître d'ouvrage par l'importance du trafic qui emprunte la RD4 et traverse le centre-bourg des Pieux.

La destruction d'une partie du maillage bocager constitue l'impact majeur du projet, qui porte à la fois sur les espèces qui fréquentent le site et sur le paysage.

L'état initial de l'environnement reprend la plupart des composantes environnementales attendues mais gagnerait à être complété par des photographies du secteur impacté. L'analyse des incidences, si elle est globalement pertinente, doit être complétée au-delà des limites communales et intégrer les effets cumulés avec des projets d'extension urbaine.

D'une manière générale, l'évaluation environnementale est d'assez bonne qualité et l'étude d'impact retranscrit bien la démarche d'évitement, de réduction et de compensation mise en œuvre. Cependant, des éléments mériteraient d'être approfondis pour l'améliorer. Au regard de la consommation d'espaces agricoles qu'il engendre et des impacts sur l'environnement même atténués qu'un projet routier génère, il apparaît nécessaire que le maître d'ouvrage justifie davantage l'intérêt du projet, notamment vis-à-vis des scénarios alternatifs, dont ceux utilisant les routes existantes.

Carte de localisation du projet (source : dossier)



AVIS DÉTAILLÉ

1 - Présentation du projet et de son contexte

Le projet de contournement est porté par la communauté d'agglomération Le Cotentin. Il concerne la commune des Pieux, située dans le nord-ouest du département de la Manche, à proximité de Flamanville.

Ce projet est justifié par le maître d'ouvrage par l'importance du trafic qui emprunte la RD 4. En effet, cette route constitue un des principaux accès à l'EPR de Flamanville. Cette voie traverse le centre-ville des Pieux, engendrant des nuisances diverses (acoustique, qualité de l'air...) et des problèmes d'accessibilité aux commerces et services. Le rapport précise qu'avec l'extension de la centrale nucléaire, une augmentation du trafic véhicules légers et poids lourd est prévue, d'où la nécessité d'améliorer la circulation de transit par le sud des Pieux. Le contournement, qui entre dans le cadre des projets routiers liés au grand chantier EPR de Flamanville, est inscrit au plan des investissements grands chantiers validé par la préfecture de la Manche le 10 mars 2009.

Le projet dans son ensemble engendre les travaux suivants :

– le contournement proprement dit, d'une longueur de 1,8 km, sans accès riverains, entre le giratoire existant sur la RD650 au sud-est de l'agglomération des Pieux et le giratoire à créer par le Département de la Manche sur la RD4 à l'Ouest de l'agglomération, suivant deux sections :

– la section Sud (orientée est-ouest) entre la RD650 et un giratoire à créer sur la RD117 avec une vitesse de référence de 90 km/h (80 km/h depuis le 1^{er} juillet 2018 conformément à la réglementation),

– la section Ouest (orientée sud-nord) entre ce giratoire et celui de la RD4 avec une vitesse de référence de 70 km/h afin de limiter le coût des travaux en traversée de la butte rocheuse du Chemin Rural de la Roche à Coucou. La limitation effective de la vitesse à 70 km/h sera aussi favorable à la sécurité en arrivée sur les deux giratoires d'extrémité,

– le rétablissement de la RD117 avec amélioration de son tracé côté nord,

– le rétablissement du Chemin Rural 11 par Passage Inférieur servant d'équiduc (passage pour les chevaux) et du CR13 par voie parallèle, vers la ferme de Terretot,

– le rétablissement du Chemin Rural de la Roche à Coucou (GR de Pays Tour de la Hague) par un Passage Supérieur,

– le rétablissement du Chemin dit de Chasse Hameau Poulain et de l'accès au Hameau Poulain,

– la réalisation d'un Passage inférieur type boviduc (passage pour les bovins) afin d'assurer une transparence agricole pour la ferme de Terretot,

– l'aménagement de merlons phoniques et/ou paysagers (buttes bocagères),

– l'assainissement pluvial de type séparatif avec bassins d'écêtement et de traitement des eaux,

– l'intégration paysagère du projet avec notamment plantation de haies bocagères.

2 - Cadre réglementaire

2.1. Procédures relatives au projet

Conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, (rubrique n° 6a « *construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente* »), le projet est soumis à examen au cas par cas en ce qu'il crée une route de 1,8 km. L'autorité environnementale a reçu, le 20 octobre 2017, le dossier d'examen au cas par cas et a conclu à la nécessité de réaliser une évaluation environnementale dans sa décision du 24 novembre 2017. Cette décision soulignait notamment les enjeux du territoire concerné par le projet en matière de biodiversité.

Le projet est également soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau et des milieux aquatiques. Le maître d'ouvrage indique que cette procédure sera menée ultérieurement.

Le projet fait l'objet d'une déclaration de projet au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement. En effet, considérant que le projet est public et qu'il a été soumis à enquête publique au titre du code de l'environnement, l'organe délibérant de la communauté d'agglomération Le Cotentin se prononcera, à l'issue de l'enquête publique, par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération projetée. La

déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui sont avancés par le maître d'ouvrage pour justifier son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application des dispositions relatives à l'autorisation d'un projet soumis à évaluation environnementale, il convient de considérer qu'une déclaration de projet peut constituer « l'autorisation » au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, qui, selon les termes du paragraphe I-3° de ce même article « ... ouvre le droit au maître d'ouvrage de réaliser le projet ». En application de l'article L. 122-1-1, elle précise les éventuelles « prescriptions à respecter ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables ».

Par ailleurs, un remembrement a été effectué en 2013 et la commune a déjà acquis les terrains agricoles impactés par le projet. Un nouveau remembrement n'est donc pas nécessaire.

Enfin, la commune des Pieux est dotée d'un PLU qui prévoit le projet de contournement. Ce PLU a fait l'objet d'une évaluation environnementale, sur lequel l'autorité environnementale a émis un avis le 12 octobre 2017. Le projet ne nécessite donc pas de mise en compatibilité du PLU.

2.2. Avis de l'autorité 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 les incidences notables 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, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

Le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact est transmis pour avis par le maître d'ouvrage 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 est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) qui consultent le préfet de la Manche et la directrice générale de l'agence régionale de santé (ARS) de Normandie conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement. 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 du projet et de ses éventuelles incidences par le public et à lui permettre le cas échéant de contribuer à son amélioration.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale est inséré dans les dossiers des projets soumis à enquête publique ou, le cas échéant, à participation du public par voie électronique conformément à l'article L. 123-19.

Conformément à l'article L. 122-1 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 ».

3 - Contexte environnemental du projet

Le projet s'inscrit dans un paysage bocager, avec une influence plus ou moins urbaine côté intérieur (sens est-ouest du contournement) du fait des limites de l'urbanisation de la commune des Pieux, et une influence maritime côté extérieur avec la proximité de la mer. Il n'est pas situé au sein des espaces proches du rivage identifiés dans le PLU arrêté de la commune des Pieux.

Sur le plan de la biodiversité, le projet est situé à proximité de secteurs écologiques à enjeux forts mais n'est pas lui-même localisé sur un tel secteur. Il intersecte néanmoins la ZNIEFF de type II « dunes et falaises de Flamanville au Rozel », sur la partie extrême est de la ZNIEFF. Plusieurs ZNIEFF de type I sont localisées dans un rayon de 3 km autour du projet, à proximité de la mer. Quant au site Natura 2000 le plus proche, il s'agit du « Littoral Ouest du Cotentin de Saint-Germain-sur-Ay au Rozel » (zone spéciale de conservation

n°FR2500085) situé à environ 3,5 km du tracé du contournement. Les inventaires faune/flore de l'étude d'impact montrent des enjeux globalement « faibles » et « modérés », hormis pour les oiseaux pour lesquels l'enjeu est « fort ». Le SRCE² de Basse-Normandie identifie le secteur concerné comme un corridor écologique boisé, fortement sensible à la fragmentation.

Sur le plan géologique, le projet s'inscrit sur un sol constitué de roches sédimentaires (schistes et grès) métamorphosées au contact du granite de Flamanville. La topographie se caractérise par la présence d'une pente en direction de la mer.

Enfin, concernant le milieu humain, le projet se situe sur des terrains agricoles, déjà acquis par la commune depuis le remembrement de 2013. Il affecte le chemin de randonnées « GR du Pays Tour de la Hague » et intercepte aussi le périmètre de protection du monument historique « *le Manoir du but et son Moulin* ».

4 - Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Le dossier transmis à l'autorité environnementale comprend :

- le dossier d'enquête publique
- l'étude d'impact
- les annexes de l'étude d'impact :
 - annexe 1 : arrêté portant décision de soumettre le projet à évaluation environnementale après examen au cas par cas
 - annexe 2 : plan général des travaux – section ouest
 - annexe 3 : plan général des travaux – section sud
 - annexe 4 : plan des équipements routiers – section ouest
 - annexe 5 : plan des équipements routiers – section sud
 - annexe 6 : plan des aménagements paysagers
 - annexe 7 : rapport des études géotechniques
 - annexe 8 : plan des bassins versants naturels
 - annexe 9 : assainissement – section ouest
 - annexe 10 : assainissement – section sud
 - annexe 11 : diagnostic écologique
 - annexe 12 : étude de trafic
 - annexe 13 : analyse du fonctionnement urbain et étude de trafic
 - annexe 14 : étude d'impact sonore prévisionnelle
 - annexe 15 : délibération du conseil communautaire de la communauté de communes des Pieux du 14 décembre 2012
 - annexe 16 : compte-rendu de la concertation publique

4.1. Complétude de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Ce contenu est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et 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 ou la santé humaine.

Sur la forme, le dossier de l'étude d'impact comprend les éléments attendus.

4.2. Objet et qualité des principales rubriques de l'étude d'impact

D'une manière générale, le dossier transmis à l'autorité environnementale est de bonne qualité, même si la lecture croisée entre l'étude d'impact et ses nombreuses annexes n'est pas toujours aisée, notamment la partie relative au diagnostic écologique (annexe 11) qui comporte des redondances avec l'étude d'impact mais sous forme différente (photos, schémas, tableaux...). Par ailleurs il aurait été pratique de disposer en préambule de l'étude d'impact de plans du tracé à différentes échelles et différents fonds de carte, pour compléter l'illustration de la page de garde et localiser l'emplacement des routes départementales citées.

- **L'analyse de l'état initial de l'environnement** reprend la plupart des composantes de l'environnement attendues. La zone d'étude s'étend sur environ 1,5 km du nord au sud et 1,7 km dans une direction est-ouest, à l'intérieur de laquelle une zone d'étude rapprochée a été définie autour de l'emprise du projet. Pour la biodiversité, l'étude se base sur la bibliographie existante et sur des relevés de terrain de 2011

et 2017. L'ensemble des espèces susceptibles de fréquenter le site sont étudiées, et des cartes permettent de situer les sites observés. La synthèse des enjeux écologiques, présentée de manière hiérarchisée sous forme d'un tableau et d'une carte, permet au lecteur de bien cerner le contexte environnemental du projet. Une différence graphique existe cependant entre la carte fournie au sein de l'étude d'impact (p. 81) et celle fournie en annexe 11 (p. 35). L'analyse paysagère est intéressante mais les photos sont surtout illustratives et ne montrent pas le paysage des lieux impactés par le projet. *A minima*, il conviendrait de reprendre les photos qui figureraient dans le dossier de demande d'examen au cas par cas.

- **Le choix du scénario retenu**

Le tracé a été décomposé en deux sections (section ouest et section sud). Chacune des deux sections a fait l'objet de variantes (variantes 1 et 2 sur la section ouest, variantes A et B sur la section sud).

Les variantes ont fait l'objet d'une analyse multicritères portant sur des considérations environnementales (milieu physique, milieu naturel et paysage), humaines (habitat, bruit, circulation...) et économiques et techniques (coût, profil...). Elles sont globalement très proches, ce qui semble cohérent pour une infrastructure de cette nature (fonction de contournement local, linéaire assez court). Le tracé retenu est composé des variantes 2 et A.

Néanmoins, il aurait été nécessaire d'ajouter dans l'analyse des solutions comparatives, la solution « au fil de l'eau », sans contournement, et, le cas échéant, des scénarios alternatifs utilisant des routes existantes avec éventuellement des travaux d'amélioration et de mise en place d'une signalétique encourageant les automobilistes à les utiliser. Ainsi, par exemple, aurait pu être évoqué un scénario prévoyant une utilisation accrue de la RD23 au nord de la commune, cette route apparaissant dimensionnée pour rejoindre la centrale de Flamanville via le port de Diélette. Une autre option aurait pu être l'utilisation de la RD23 au nord de la commune avec rabat sur l'avenue de la Hague, appelée à juste titre « rocade » dans la carte du PADD du PLU arrêté des Pieux, pour rejoindre la RD4. Ces scénarios alternatifs permettraient de mieux justifier l'utilité du projet de contournement retenu (p. 109-110) compte tenu de la consommation d'espace qu'il engendre. Au regard des plans fournis relatifs au trafic routier (p. 102 à 107), le contournement semble pouvoir capter le trafic de l'avenue de la côte des Isles au sud de la commune, mais pas celui venant depuis le nord de la commune et qui emprunte en partie le bourg actuel. Concernant l'augmentation du trafic annoncé, les études de trafic fournies en annexe (annexes 12 et 13) s'appuient essentiellement sur l'augmentation des emplois liés à la centrale de Flamanville. Des précisions seraient donc utiles pour distinguer clairement la phase chantier de l'EPR qui apporte actuellement un surplus de travailleurs et la phase d'exploitation de la centrale.

Plus globalement, le projet datant de 2009, il conviendrait de réévaluer sa pertinence au regard des évolutions législatives (loi biodiversité...) et réglementaires et des changements de comportement nécessaires sur les mobilités. Par ailleurs, le bilan de la concertation de 2013, fourni en annexe 16, fait apparaître une forte opposition au projet à laquelle le maître d'ouvrage devra répondre, notamment en justifiant davantage son intérêt général au regard d'autres scénarios alternatifs.

L'autorité environnementale recommande d'argumenter davantage la qualification d'intérêt général du projet, notamment vis-à-vis de scénarios alternatifs à identifier et plus particulièrement ceux utilisant les routes existantes.

- **L'analyse des incidences du projet sur l'environnement** prend en compte à la fois la phase chantier et la phase d'exploitation. L'analyse apparaît pertinente et identifie pour certaines thématiques l'intensité de l'impact (faible, moyen...). Le maître d'ouvrage expose pour chaque impact les mesures prévues pour éviter, réduire ou en dernier lieu compenser ces effets sur l'environnement. Les éléments de détail de ces mesures figurent en annexe 11 de l'étude d'impact. Au chapitre « cumul des impacts de ce projet avec les éventuels autres projets connus » est mentionné (p. 186) le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) des Costils, prévu à l'est du bourg sur les communes des Pieux et de Benoîtville. Au regard du projet de PLU arrêté, il aurait été nécessaire d'analyser les impacts cumulés avec les zones de développement prévues entre le bourg actuel et le projet de contournement. En effet, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU prévoit l'extension du bourg sur les secteurs dénommés « ZAC de la Lande et du Siquet » et « Base de vie » avec d'éventuelles voies radiales à créer ou à conforter en lien avec le contournement. D'ailleurs, à la page suivante de l'étude d'impact (p. 187), il est indiqué que l'étude de circulation réalisée en 2010 a intégré le projet de la ZAC de la Lande et du Siquet. Par ailleurs, l'analyse des conséquences prévisibles sur l'urbanisation (p. 187) est succincte et n'évoque pas le risque de voir l'urbanisation se développer ultérieurement de l'autre côté du contournement.

En lien avec le choix du scénario retenu, l'accroissement de trafic sur la RD4, conforté par le contournement, amène à une fréquentation accrue de cette route au caractère touristique littoral, qui borde des espaces naturels sensibles. Ce confortement de la RD4 devrait être évalué au-delà du seul périmètre de la commune et en particulier sur le hameau de Bonnemains, qui verra son trafic augmenter. Il conviendrait notamment d'estimer si le contournement de la commune des Pieux n'est pas susceptible d'engendrer de futurs contournements pour relier la D4E2 qui mène à la centrale de Flamanville.

L'autorité environnementale recommande de compléter et d'approfondir l'analyse des incidences du projet pour y intégrer les effets cumulés avec les projets d'extension urbaine connus au sud du bourg, et d'élargir l'évaluation et l'anticipation des incidences du projet au-delà des limites communales.

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**. Celle-ci doit comporter *a minima* une cartographie, une présentation illustrée des sites et une analyse conclusive des effets – permanents et temporaires, directs et indirects – du projet sur les espèces animales et végétales et les habitats d'intérêt communautaire qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000. Le projet et sa zone d'étude ne sont pas directement concernés par un site Natura 2000, le plus proche étant le site « *Littoral Ouest du Cotentin de Saint-Germain-sur-Ay au Rozel* » (zone spéciale de conservation n°FR2500085) situé à environ 3,5 km du tracé du contournement. Le dossier (annexe 11) comporte cette analyse, mais il aurait été pratique d'y faire figurer une carte ou de renvoyer vers celle de l'état initial de l'environnement. De même, le rapport évoque les éventuelles incidences qui pourraient être liées au réseau hydrographique, mais l'absence de carte ne permet pas de visualiser les interactions entre le projet, les cours d'eau et les sites Natura 2000. Le maître d'ouvrage conclut que le projet ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation des sites du réseau Natura 2000, du fait notamment de l'éloignement.

- Les **mesures pour éviter, réduire et éventuellement compenser les incidences** du projet sur l'environnement sont présentées par thématique pour la phase travaux et pour la phase d'exploitation. Ces mesures sont qualifiées selon qu'elles relèvent de la réduction ou de la compensation, le projet n'ayant pas fait l'objet de mesure d'évitement du fait des variantes très proches. Certaines mesures, comme la plantation de haies (p. 170), appelées mesures d'atténuation, relèvent plutôt de la compensation. Le coût de ces mesures et leurs modalités de suivi ne sont pas précisés dans l'étude d'impact. L'autorité environnementale rappelle l'importance du suivi pour s'assurer de l'efficacité des mesures ERC et pour pouvoir identifier, le cas échéant, des mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs initiaux.

L'autorité environnementale recommande de décrire les modalités de suivi des mesures ERC et de fournir une estimation du coût de ces mesures.

- Le **résumé non technique** de l'étude d'impact reprend bien les points essentiels de l'étude d'impact. Il pourrait toutefois être illustré notamment avec une carte de présentation du projet, des plans du contournement et des photos du territoire impacté. Il pourrait également être complété par des éléments d'explications des procédures relatives au projet et aux modalités de concertation et d'information du public.

L'autorité environnementale recommande de compléter et d'illustrer par des cartes appropriées le résumé non technique et de le faire évoluer en tenant compte des observations du présent avis.

5 - Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

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

5.1. La biodiversité et le paysage

La destruction d'une partie du maillage bocager constitue l'impact majeur du projet, qui porte à la fois sur les espèces qui fréquentent le site et sur le paysage. Aussi, pour en tenir compte, le maître d'ouvrage identifie plusieurs mesures visant à réduire ou compenser ces impacts sur l'environnement. Il aurait été utile de réaliser un focus des impacts sur la ZNIEFF de type II. En effet le dossier dans l'annexe 11 (p. 10-11) mentionne bien que le projet impacte directement l'extrémité est de la ZNIEFF « dunes et falaises de Flamanville au Rozel », sans en analyser les incidences.

Une attention sera portée sur la période de travaux pour réduire au maximum le dérangement des espèces. Les opérations de destruction des haies et les travaux de terrassement s'effectueront de préférence en dehors des périodes de reproduction et de nidification des oiseaux et en dehors des périodes de reproduction et d'hivernage des amphibiens (p. 163). Des précisions seraient utiles sur le calendrier de chaque phase de travaux : nature des opérations, dates de réalisation prévues, sensibilités environnementales correspondantes, actions mises en œuvre en cas de non-respect du calendrier initial...

En phase d'exploitation, des mesures intéressantes de réduction et de compensation sont également mises en œuvre pour limiter l'interruption des corridors écologiques : plantation de haies bocagères d'essence locale et d'arbres de haut jet tout le long de la voie nouvelle et pose de clôture à maille fine pour empêcher la petite faune de s'aventurer sur la chaussée et la guider vers les passages inférieurs pour traverser. Pour éviter les collisions, des aménagements spécifiques sont également prévus pour les chiroptères, par le biais de plantation d'arbres plus hauts que la haie traversée par le contournement, incitant ainsi les chiroptères mais aussi les oiseaux à prendre de la hauteur. Des mesures relatives à la pollution lumineuse sont également envisagées avec l'utilisation prévue de systèmes d'éclairage à moindre impact sur les chiroptères et insectes. D'une manière globale, il serait intéressant que le maître d'ouvrage mette en place un dispositif de suivi pour s'assurer de la pertinence des mesures prises (mortalité des chiroptères et des oiseaux,...) et mettre en œuvre d'éventuelles mesures correctrices.

Le projet borde une zone humide dans le secteur du hameau Poulain. Elle a été identifiée de manière précise dans l'état initial. Les impacts potentiels existent uniquement lors de la phase chantier et pour éviter toute incidence (dépôt de matériaux, circulation des engins), elle sera délimitée par un grillage ou de la rubalise (ruban de balisage).

L'étude d'impact présente des mesures visant à répondre aux enjeux paysagers (p. 137 à 141). Les plans des aménagements paysagers sont néanmoins trop petits pour en percevoir tous les détails. Comme indiqué précédemment, l'état initial gagnerait en pertinence si des photos du secteur concerné par le projet étaient ajoutées. Il conviendrait donc de présenter un état initial des vues sur les secteurs du projet de déviation puis de réaliser une simulation à l'aide de photomontages afin de pouvoir apprécier l'intégration dans le paysage de l'infrastructure projetée, compte tenu des mesures paysagères prévues (p. 171).

L'autorité environnementale recommande d'intégrer dans le dossier des photomontages permettant d'apprécier l'intégration paysagère du projet, à partir de différents points de vue, et de mettre en place un dispositif de suivi des mesures pour limiter l'interruption des corridors écologiques.

5.2. Le bruit

Les habitations situées dans le centre-bourg et sur l'avenue de la côte des Isles subissent actuellement des nuisances sonores que le projet va atténuer. Concernant à l'inverse les habitations situées au plus proche du futur tracé du contournement, les calculs prévisionnels ont permis de recenser une seule habitation concernée par un dépassement du critère réglementaire diurne à l'horizon 2040. Cette habitation est située au hameau Poulain, au sud-ouest du bourg des Pieux. Pour réduire cet impact sonore, un merlon de 100 mètres est prévu. En plus de cette habitation, le projet prend aussi en compte l'impact sonore sur les lotissements récents construits à l'ouest de la commune dans le cadre de la ZAC de la Lande et du Siquet (rue des Bouvreuils, rue des Genets), malgré le respect des seuils réglementaires, avec également la création de merlons. L'étude d'impact sonore prévisionnelle (annexe 14) détaille les mesures de bruit effectuées et cartographie les niveaux de bruit à partir de 50 décibels. Il pourrait être intéressant d'ajouter une carte sur laquelle figureraient les aménagements spécifiques prévus, à l'image des plans des aménagements paysagers fournis.

L'autorité environnementale rappelle également l'importance de réaliser des mesures de bruit in situ, après mise en service du projet et stabilisation du trafic, afin de vérifier les hypothèses prises en compte dans le cadre de la modélisation et, le cas échéant, réaliser des aménagements complémentaires, en cas de non atteinte des objectifs que le maître d'ouvrage s'est fixé.

L'autorité environnementale recommande de réaliser des mesures de suivi du bruit une fois l'opération mise en service et de prévoir, le cas échéant, les aménagements complémentaires.

0.1 - 5.3. Les eaux superficielles et souterraines

Aucun cours d'eau n'est présent à l'intérieur de la zone d'étude. Le contournement s'inscrit par ailleurs au sein d'un secteur concerné par un aléa très faible d'inondation par remontée de nappes. Bien que le dossier ne le précise pas, le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable.

Comme tout projet routier, le contournement du bourg des Pieux comporte des risques de pollution des eaux superficielles et souterraines. Les eaux seront collectées par des fossés, caniveaux ou collecteurs puis dirigées vers des bassins d'écroulement et de traitement avant d'être rejetées dans le milieu naturel. Bien que le projet fasse l'objet ultérieurement d'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, qui apportera des précisions, l'étude d'impact comporte les éléments attendus en matière d'assainissement des eaux pluviales (p. 142 à 152). L'assainissement est de type séparatif avec d'une part l'écart des eaux des bassins versants naturels par des merlons paysagers, écoulement partiel de ces eaux et rétablissement des écoulements transversaux existants, d'autre part la collecte puis écoulement et traitement des eaux de plateforme routière par bassin avant rejet dans le milieu naturel.

L'autorité environnementale rappelle l'importance d'un entretien rigoureux et régulier des ouvrages prévus dans le cadre de l'opération. À ce titre, l'étude d'impact indique que les systèmes d'assainissement seront régulièrement entretenus et vérifiés, mais elle pourrait utilement préciser les moyens dont le maître d'ouvrage compte se doter pour réaliser cet entretien ainsi que les modalités d'intervention prévues, notamment en cas de pollution accidentelle.

En phase travaux, le maître d'ouvrage prévoit différents dispositifs afin de limiter au maximum les impacts de son projet sur le milieu naturel : entretien et stationnement des engins de chantier, gestion des déchets, sanitaires mis à disposition du personnel... Toutefois, l'étude d'impact mériterait d'être complétée par une présentation des modalités de suivi et de contrôles de toutes ces mesures, et le cas échéant, par les dispositions à prendre en cas de non-respect de ces mesures par les différents acteurs du chantier ou la non atteinte des objectifs en termes de protection de l'environnement.

5.4. L'air et le climat

L'analyse de la qualité de l'air dans l'état initial est générale puisqu'elle donne la situation mesurée à partir de deux stations sur les 23 présentes en Normandie (Saint-Lô et Cherbourg). Dans l'analyse des impacts, le maître d'ouvrage fournit des estimations des émissions journalières de polluants à l'état actuel, à horizon 2020 sans projet, à l'horizon 2020 avec projet et à l'horizon 2040. Les tableaux indiquent une augmentation des polluants liés à l'augmentation générale du trafic, mais aussi liée à la mise en œuvre du projet (p. 180). Il serait utile d'expliquer brièvement les écarts observés sur tous les polluants à 2020 avec et sans le projet, d'autant plus que l'étude d'impact indique ailleurs (p. 183) que le projet contribuera à améliorer la qualité de l'air dans le centre-ville des Pieux et sur l'avenue de la côte des Isles. Si l'impact attendu est positif à ces endroits, il conviendrait aussi d'apprécier la qualité de l'air autour du contournement, et notamment de produire les éléments permettant, soit d'anticiper une éventuelle dégradation, soit de conforter une amélioration. L'étude d'impact fait référence à l'indice pollution/population (IPP), mais qui ne paraît pas exploité. Comme pour les impacts sonores, il convient de mettre en place un suivi de la qualité de l'air une fois le contournement réalisé.

Concernant le climat, le maître d'ouvrage indique que « *l'ampleur du projet ainsi que la nature des activités qui lui seront dédiées ne sont pas de nature à modifier le climat* ». Comme indiqué précédemment dans le présent avis (partie relative au choix retenu), il aurait été opportun de réévaluer l'intérêt général du projet dans le cadre de l'enjeu de réchauffement climatique.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation de l'impact du projet sur la santé lié à la qualité de l'air et de prévoir un suivi régulier des polluants une fois la déviation mise en service et son trafic stabilisé.

5.5. Les déchets

La problématique des déchets est évoquée brièvement dans l'étude d'impact. Des mesures de réduction sont prévues (p. 158) notamment la réutilisation autant que possible des déblais sur site pour les remblais. Le contournement du bourg des Pieux sera excédentaire en matériaux (55 310 m³ de déblais contre 24 810 m³ de remblais) ; le maître d'ouvrage précise que ces matériaux pourront être réutilisés pour d'autres projets existants dans le secteur ou être mis en dépôt pour une réutilisation ultérieure.

5.6. L'agriculture et les activités humaines

Le projet étant prévu depuis 2009, il est intégré depuis plusieurs années dans la politique foncière de la commune. Ainsi, les impacts du projet sur l'agriculture pourrait apparaître relativement faibles puisque les terrains concernés ont été acquis par la collectivité à l'occasion du remembrement de 2013. Pour autant, l'étude d'impact indique qu'ils sont actuellement exploités ; il aurait donc été intéressant de disposer de détails sur les exploitations concernées et sur les impacts à venir au moment de la mise en œuvre du projet. De même, pour information, il aurait pu être rappelé les impacts occasionnés aux exploitations agricoles lors du remembrement de 2013. En définitive, le projet de déviation, qui porte sur 1,8 km, soustrait une certaine surface de terres agricoles qu'il serait utile de préciser dans l'étude d'impact. Il est en effet indiqué p. 17 et 28 que l'emprise du projet est de 6,4 hectares, mais que cette emprise s'inscrit dans celle, plus importante, qui a été réservée à cet effet lors du remembrement. L'impact sur la valeur agronomique des terres agricoles impactées n'est également pas mentionné.

Indépendamment de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols concernés, certains impacts sur les activités agricoles actuellement présentes sont néanmoins pris en compte (p. 136-137 et carte p. 131) avec la création de passages spécifiques de type boviduc et equiduc pour maintenir le passage des bovins et des chevaux, garantissant ainsi le maintien des activités agricoles et du centre équestre des Pieux. Le rétablissement des accès agricoles aux parcelles qui jouxtent le contournement est également prévu. Pour les autres activités humaines (chemin de grande randonnée, boucle VTT, circulation pédestre), le projet prévoit le rétablissement de l'ensemble des chemins communaux et ruraux qui ont été maintenus lors du remembrement de 2013. Les seules perturbations et mesures de réductions associées mises en avant par le maître d'ouvrage auront lieu uniquement lors de la phase chantier.

L'autorité environnementale recommande de préciser l'analyse des impacts du projet sur la consommation d'espaces agricoles et l'artificialisation des sols.