



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
NORMANDIE

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

**Avis délibéré
Projet d'aménagement de la route départementale (RD) 925
entre Dieppe et Petit-Caux (76)**

N° MRAe 2024-5429

PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 30 mai 2024 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie par la direction départementale des territoires et de la mer de la Seine-Maritime en ce qui concerne le projet d'aménagement de la route départementale (RD) 925 entre Dieppe et Petit-Caux pour avis sur l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et les recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, réunie le 25 juillet 2024, en visioconférence, 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 : Édith CHATELAIS, Noël JOUTEUR, Olivier MAQUAIRE et Sophie RAOUS.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 27 avril 2023, 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.

Sur la base des travaux préparatoires de la Dreal, 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 est joint au dossier de consultation du public.

AVIS

1 Présentation du projet et de son contexte

1.1 Présentation du projet

Le projet, piloté par le Conseil départemental de Seine-Maritime, concerne la mise à 2 x 2 voies de la route départementale (RD) 925 pour la partie reliant Dieppe à Saint-Martin-en-Campagne, commune déléguée au sein de la commune nouvelle de Petit-Caux, sur un linéaire de 7 350 mètres (m). Le projet est présenté en trois sections fonctionnelles (figure 1 ci-après) :

- section 1 : Dieppe à Petit-Caux – Territoire de Derchigny-Graincourt en aménagement sur place, sur une longueur de 3 400 m ;
- section 2 : Déviation Nord du territoire de Derchigny-Graincourt et Berneval-le-Grand, en tracé neuf, sur la commune nouvelle de Petit-Caux, sur une longueur de 2 700 m ;
- section 3 : Territoire de Derchigny-Graincourt à Saint-Martin-en-Campagne, commune déléguée au sein de la commune nouvelle de Petit-Caux en aménagement sur place, sur une longueur de 1 250 m.

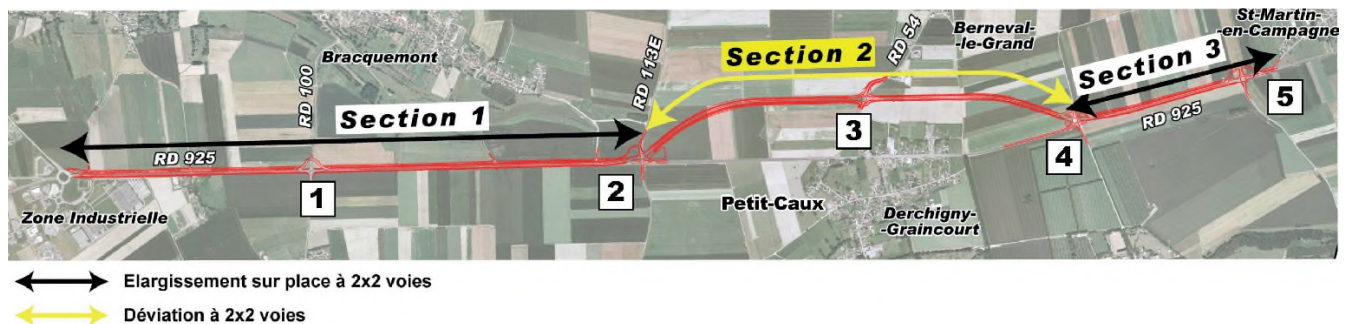


Figure 1 : Les différentes sections de l'opération d'aménagement de la RD 925 (source : Étude d'impact (EI), p. 330)

Ce projet comprend la création d'un terre-plein central constitué de deux bandes dérasées de 0,5 m de large chacune et d'un dispositif de sécurité en béton (DBA), la création d'un accotement constitué d'une bande bitumée de 2 m et d'un dispositif d'assainissement composé de fossés longitudinaux pour recueillir les eaux de ruissellement de la plateforme routière et l'aménagement des carrefours existants en carrefours giratoires avec des voies en entrée et en sortie des branches giratoires.

Le projet vise principalement à sécuriser l'ensemble de l'itinéraire notamment en supprimant les accès directs et la circulation des engins lents, et en aménageant les principaux carrefours. Il vise également à améliorer la qualité et le cadre de vie des habitants de la commune de Petit-Caux, en réduisant le trafic sur ces secteurs.

1.2 Présentation du cadre réglementaire

Procédures relatives au projet

Le projet d'aménagement de la RD 925 entre Dieppe et Petit-Caux a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale après examen au cas par cas par le préfet de la région Normandie en date du 15 octobre 2019, au regard principalement des enjeux relatifs à la consommation d'espaces notamment agricoles et à la biodiversité.

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 » (EI), de la réalisation des consultations de l'autorité environnementale, des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet, 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.

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, qui 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'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il est élaboré avec l'appui des services de la Dreal et en connaissance des contributions prévues par l'article R. 122-7 (III) 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 des décisions 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.

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, une évaluation de ses éventuelles incidences sur les sites Natura 2000 est également requise en application des dispositions prévues au 3° de l'article R. 414-19.I du code de l'environnement, quand bien même il n'existe pas de site Natura 2000 sur le lieu même du projet. Il est également soumis à autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et les avis des collectivités et groupements sollicités, ainsi que la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale, sont insérés dans les dossiers soumis à une enquête publique ou à la participation du public par voie électronique.

Le projet a fait l'objet d'une concertation avec les représentants du secteur agricole de 2005 à 2008, et avec le syndicat intercommunal du bassin versant de l'Eaulne et du littoral de 2006 à 2013 ; une concertation publique a été réalisée entre 2010 et 2020 avec plusieurs réunions organisées dans les communes concernées par le projet.

1.3 Contexte environnemental du projet

Le projet se situe dans le département de la Seine-Maritime, à l'est de Dieppe. Il s'inscrit dans sa plus grande partie sur un plateau crayeux avec des espaces cultivés (openfield), et jouxte des milieux riches et variés, notamment des vallées et valleuses ainsi que le littoral cauchois.

La topographie de la zone d'étude (correspondant à un fuseau de 2 km de part et d'autre de la RD 925 actuelle) délimite nettement deux secteurs : une large partie nord-ouest est relativement plane ; au sud-est, les fonds de Sauchay et de la commune déléguée de Derchigny-Graincourt dessinent une zone très vallonnée.

En ce qui concerne les enjeux de biodiversité, 40 zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (Znieff)¹ de type I, dix Znieff de type II et quatre Znieff marines ont été recensées dans un rayon de 10 km autour du périmètre d'étude (EI, p. 141-144).

Les secteurs à enjeux situés à proximité du projet d'aménagement comprennent :

- « la vailleuse de Puys », située à moins de 500 m au nord de la RD 925, près du lieu dit « le Mont dix-huit » ;
- le site inscrit de « la Vallée de l'Eaulne », à environ 500 m au sud de la RD 925, qui comprend notamment la vallée formée par les fonds de Sauchay et le territoire de Derchigny-Graincourt, commune déléguée de Petit-Caux ;
- les cinq Znieff concentrées le long du littoral, au nord de la RD 925 actuelle : quatre Znieff continentales de type I et une Znieff continentale de type II ;
- le site classé de la « Cité des Limes », près du territoire de Bracquemont sur la commune nouvelle de Petit-Caux.

Aucun site Natura² 2000 n'est inclus dans la zone d'étude, mais deux zones spéciales de conservation (ZSC) « Littoral cauchois » (FR2300139) et « Bassin de l'Arques » (FR2300132) se situent non loin du site du projet à respectivement 1 km et 2,85 km (EI, p. 145).

Les principaux enjeux du point de vue de la biodiversité concernent la flore avec le Chrysanthème des moissons, l'avifaune avec 20 espèces remarquables notamment le Busard Saint-Martin et la Mouette mélanocéphale, ainsi que les chiroptères dont les Pipistrelles de Kuhl et de Nathusius. Une espèce patrimoniale d'insecte a également été répertoriée : l'Ædipode turquoise au niveau des chemins de cultures.

Du point de vue de la consommation des sols, les espaces agricoles impactés par le projet constituent un des enjeux majeurs du projet (sur 14 hectares (ha) environ).

S'agissant du patrimoine culturel et du paysage, le projet est concerné par le château de Wargemont qui est classé monument historique. Des sites archéologiques sont également signalés dans la zone d'étude.

Aucune zone humide ni aucun cours d'eau n'a été identifié dans le périmètre d'étude. Toutefois, celui-ci est parcouru par plusieurs talwegs secs pouvant présenter des écoulements superficiels importants en période de crue. Les eaux s'écoulent globalement vers le nord et se jettent dans la mer au niveau du littoral cauchois (masse d'eau du Pays de Caux Nord) à environ 2 km au nord de la RD 925.

Des inondations régulières sont signalées dans le secteur du Puys sur la commune de Dieppe (au niveau du Val d'Arquet – au nord-ouest de la zone d'étude). La préservation de la qualité des masses d'eau superficielles et des eaux souterraines constitue un enjeu important, dans la mesure où le projet est situé sur un secteur sensible et vulnérable aux pollutions microbiologiques et par les nitrates en cas d'inondation notamment. Aucun captage d'eau à usage d'eau potable n'est recensé sur la zone d'étude, et donc aucune contrainte directe liée aux périmètres de protection n'existe.

¹ Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (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 ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

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 inventoriés au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Le site du projet est concerné, sur l'ensemble de son tracé, par un risque fort de mouvements de terrain du fait de la présence de plusieurs cavités souterraines naturelles liées à la forte karstification de la craie (bétoires) ou anthropiques (marnières). Les bétoires et les marnières déjà identifiées constituent donc un enjeu majeur pour le projet.

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

- la biodiversité ;
- la consommation d'espaces notamment agricoles.

2 Contenu du dossier et qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

Le dossier transmis pour avis à l'autorité environnementale comprend les différentes pièces constituant le support de l'enquête d'utilité publique, et notamment une étude d'impact, datée de novembre 2023, contenant les éléments définis à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, à savoir :

- le résumé non technique (RNT), pp. 92-117 (30 pages) ;
- l'étude d'impact (EI), pp. 118-535 (424 pages).

Il est à noter que plusieurs demandes de compléments ont été faites par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Seine-Maritime au porteur de projet durant l'instruction. Des compléments ont été apportés par le maître d'ouvrage *via* trois documents datés du 20 mai 2024.

L'EI et le RNT sont illustrés par des plans et des photomontages ce qui facilite l'appropriation du projet par le public et la compréhension des enjeux.

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

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

3.1 La biodiversité

Les zones d'études

La zone d'étude (ou périmètre d'étude) correspond à un fuseau de 2 km de part et d'autre de la RD 925 actuelle. Toutefois, cette zone d'étude peut varier selon les thématiques environnementales étudiées de façon à l'adapter à l'échelle des enjeux concernés (EI, p. 118). Ainsi, une recherche des zonages environnementaux a été réalisée sur un périmètre correspondant à un tampon de 10 km de part et d'autre de la RD 925. Le rayon est étendu à 20 km pour les sites Natura 2000.

Par ailleurs, une zone d'étude rapprochée (ou périmètre rapproché), correspondant à une zone tampon de 50 mètres de part et d'autre de l'axe du projet, comprend les emprises du projet au sein desquelles, pour le maître d'ouvrage, des impacts directs sont identifiés et des inventaires de terrain ont été menés. Pour l'autorité environnementale, ce périmètre d'étude rapprochée nécessite d'être justifié au regard des effets potentiels du projet.

L'autorité environnementale recommande au porteur de projet de justifier les périmètres retenus pour les différentes aires d'étude et tout particulièrement celui de l'aire d'étude rapprochée qui a fait l'objet d'inventaires de terrain.

Les inventaires

Des inventaires (habitats naturels, flore, oiseaux, mammifères terrestres, chiroptères, amphibiens, reptiles, insectes, mollusques et poissons) ont été réalisés sur un cycle biologique complet entre les mois de mars et décembre 2020, dans des conditions favorables d'observation (EI, p. 156). Les méthodes d'inventaires spécifiques sont également présentées (EI, p. 519).

Les continuités écologiques (trame verte et bleue)

L'étude des fonctionnalités liées à la trame verte et bleue (TVB) apparaît insuffisante au regard de la nature du projet.

Il est attendu pour un projet routier de création d'une 2 x 2 voies sur 7 km avec des glissières en béton armé (GBA) qu'une analyse très fine des conséquences sur les continuités écologiques soit réalisée. Il est également attendu que des mesures permettant une perméabilité de l'ouvrage, voire un renforcement de la TVB locale soient présentées.

Dans l'analyse de l'état initial (EI, p. 153), il est indiqué que « le périmètre d'étude comprend quelques corridors écologiques dont l'axe routier crée un obstacle à la continuité des espèces à fort déplacement, et les zones urbaines et rurales présentes ponctuellement de part et d'autre de la route engendrent des discontinuités dans les corridors et le déplacement des espèces ». La description est succincte et ne fait l'objet d'aucune représentation cartographique précise. Or, le projet pourrait être une opportunité pour reconstituer des corridors fonctionnels notamment nord-sud. Si le schéma régional de cohérence écologique³ (SRCE) de l'ex Haute-Normandie est cité et qu'un extrait cartographique est présenté (EI, p. 154), l'analyse qui est faite du SRCE est insuffisante et se limite à la description des corridors et réservoirs présents dans l'aire d'étude sans aucune analyse des discontinuités et des opportunités de reconstitution de corridors que le projet pourrait permettre.

Aucune analyse approfondie et détaillée n'est réalisée sur les impacts qu'engendrerait ou qu'aggraverait le projet sur la TVB. Seule est mentionnée, à propos de l'impact potentiel sur les biocorridors, une mesure qualifiée de réduction (MR9) de renforcement du corridor boisé, consistant à planter une haie sur un linéaire d'au moins 200 m le long d'une route départementale secondaire au sud de la RD 925 (EI, p. 393 à 395). L'impact résiduel du projet sur les continuités est estimé faible par le maître d'ouvrage, dans la mesure où la RD 925 actuelle est déjà identifiée comme un obstacle au déplacement des espèces notamment sur la commune déléguée de Graincourt (EI, p. 405).

Pour l'autorité environnementale, cette conclusion est à réexaminer sur la base d'une analyse plus précise tant des impacts du projet que du potentiel d'amélioration du fonctionnement actuel de la TVB qu'il pourrait prendre en compte.

³ Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est un document cadre élaboré dans chaque région, mis à jour et suivi conjointement par la région (Conseil régional) et l'État (préfet de région) en association avec un comité régional « trame verte et bleue ». Le SRCE est désormais inclus dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de Normandie (Sradet).

L'autorité environnementale recommande :

- **de préciser la présentation de l'état initial de la trame verte et bleue dans laquelle s'inscrit le secteur du projet ;**
- **d'approfondir l'analyse des discontinuités générées par la RD 925 actuelle et celles qu'est susceptible de renforcer le projet, ainsi que le potentiel d'adaptation de celui-ci pour les éviter, les réduire, voire les compenser (ERC) ;**
- **de présenter en conséquence des mesures ERC adaptées en évaluant et démontrant leur efficacité.**

Les espèces et les habitats

Un tableau récapitulatif des enjeux, des niveaux d'impacts bruts et, après mesures d'évitement et de réduction, d'impacts résiduels sur les espèces protégées ou remarquables et leurs habitats est présenté (EI, 400-404). Ce tableau conclut à l'absence d'impacts résiduels sur la faune et la flore et donc à l'absence de nécessité de mesures de compensation.

Parmi les mesures d'évitement et de réduction envisagées pour la biodiversité, l'étude d'impact fait état d'une adaptation du calendrier des travaux, d'un éclairage nocturne adapté en phase travaux et d'un plan de lutte contre les espèces exotiques envahissantes.

Pour l'autorité environnementale, l'analyse des impacts permettant d'étayer ce tableau récapitulatif et ses conclusions est trop succincte (EI, p. 391), et l'efficacité attendue des mesures d'évitement et de réduction prévues reste à démontrer. En outre, cette analyse et le tableau proposé ne portent que sur les espèces protégées ou remarquables, et non sur l'ensemble des espèces mêmes ordinaires présentes dans le secteur du projet. À cet égard, l'étude d'impact indique que les espèces remarquables doivent être considérées comme « espèces parapluies », dont l'étendue du territoire ou de la niche écologique permet la protection d'un grand nombre d'espèces (EI, p. 397). Pour l'autorité environnementale, cette proportionnalité reste à démontrer et la démarche d'analyse apparaît trop réductrice.

L'autorité environnementale recommande d'étayer davantage l'analyse des impacts potentiels du projet sur la biodiversité, de l'élargir à l'ensemble des espèces et des habitats naturels, et de démontrer l'efficacité attendue des mesures d'évitement et de réduction prévues pour conclure à l'absence ou au caractère négligeable des impacts résiduels.

3.2 Consommation d'espaces agricoles et artificialisation des sols

L'un des forts enjeux de ce projet, comme pour la plupart des projets d'infrastructure de transport, est relatif à la consommation d'espaces et à l'artificialisation des sols.

L'autorité environnementale rappelle les enjeux liés à la préservation des sols. Leur rôle ne se limite pas à celui de simple support pour les activités humaines. Les sols constituent des écosystèmes vivants, complexes et multifonctionnels, d'une importance majeure pour l'environnement et pour la santé humaine. Ils abritent 25 % de la biodiversité mondiale et rendent des services écosystémiques essentiels, tels que la fourniture de ressources alimentaires, la régulation du climat (séquestration du carbone), la circulation, le stockage et la purification de l'eau et des nutriments, etc. Les sols constituent, de surcroît, une ressource non renouvelable à l'échelle humaine, au regard de la lenteur de leur formation. La Normandie est particulièrement concernée par le phénomène d'artificialisation avec environ 18 000 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers consommés entre 2011 et 2021. Cela représente l'équivalent de trois fois la surface de la commune du Havre, ou la consommation d'environ un hectare toutes les six heures.

La loi climat et résilience du 22 août 2021, modifiée par la loi du 20 juillet 2023, renforce 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, les communes, les départements et les régions devront tout d'abord réduire de 50 % le rythme d'artificialisation et de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2021.

Dans le cas présent, l'étude d'impact présente quatre variantes pour la déviation de la commune nouvelle de Petit-Caux, et pour les communes déléguées de Derchigny-Graincourt et Berneval-Le-Grand (section 2 du projet, cf. figure 2) étudiées dans le cadre du projet (EI, p. 331-350) :

- Variante 1 utilisant une partie de la chaussée de la RD 925, dotée de deux giratoires : avec la RD 113 et la RD 54 ;
- Variante 2 entièrement en tracé neuf, dotée de deux giratoires : avec la RD 113 et la rue Gabriel de Clieu, la RD 54 étant rétablie par un pont au dessus de la déviation ;
- Variante 3 utilisant une partie de la chaussée de la RD 925, dotée de deux giratoires : avec la RD 113 et la rue Gabriel de Clieu, la RD 54 étant rétablie par un pont situé au-dessus de la déviation ;
- Variante 4 utilisant une partie de la chaussée de la RD 925, dotée de deux giratoires : avec la RD 113 et la rue Gabriel de Clieu, ainsi que d'une bretelle d'échange avec la RD 54 rétablie par un pont et située au-dessus de la déviation.

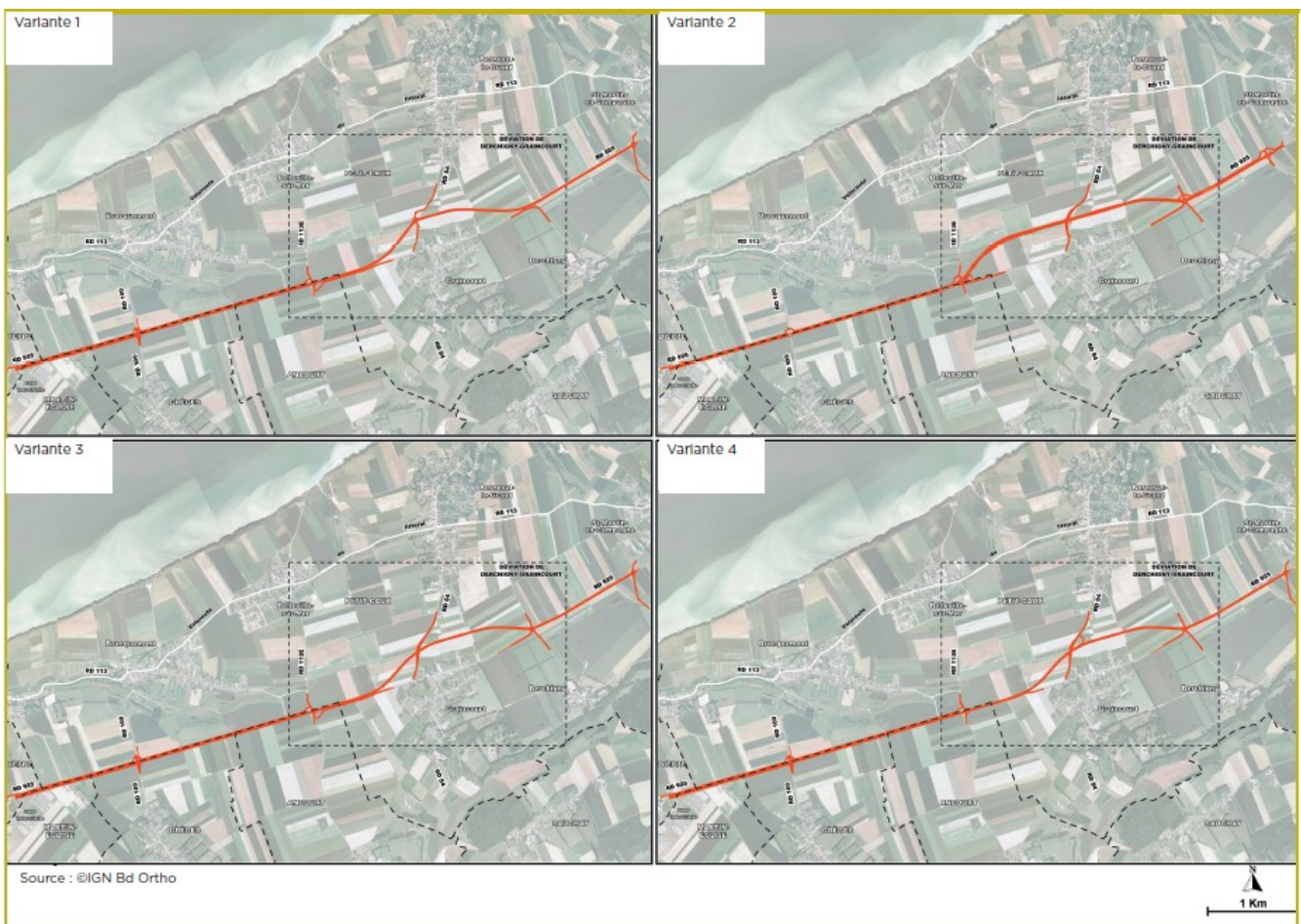


Figure 2 : Présentation des variantes de la section 2 : déviation de Petit-Caux (source : EI, p. 332)

L'analyse comparative des variantes (EI, p. 341-350) retient la variante n° 2 qui s'éloigne le plus largement des zones habitées, comme étant celle de moindre impact sur les fonctionnalités agricoles en maintenant les circulations agricoles et notamment les cheminements nord-sud (deux giratoires et RD 54 rétablie) et est-ouest par l'actuelle RD 925, et en limitant *de facto* les allongements de parcours pour l'accès aux parcelles. Par ailleurs, elle permet le rétablissement de l'itinéraire de randonnée intercepté par le tracé : le chemin de randonnée sera dévié par le bourg de la commune déléguée de Derchigny, puis les promeneurs emprunteront le passage supérieur sur la RD 54. Enfin, cette variante permet également le passage des convois exceptionnels transitant entre Dieppe et la commune déléguée de Penly.

Si la variante n° 2 retenue est la seule qui implique des travaux totalement en « *tracé neuf* » pour la section 2, elle conduira à une consommation d'espaces agricoles de 14 ha au lieu de 14,5 et 15,5 ha pour les autres variantes. Elle générera également une destructuration du parcellaire agricole sur 43,9 ha au lieu de 45,5 à 51,5 ha pour les autres variantes.

Ainsi, au total, le projet de mise à 2 x 2 voies se traduira, d'après le maître d'ouvrage, par une augmentation d'environ 11 ha de surface artificialisée, dont 7,2 ha correspondant à la partie en tracé neuf du projet (déviation sur la commune de Graincourt). Toutefois, le dossier n'explique pas clairement l'écart entre la perte de surfaces agricoles de 14 ha et la surface artificialisée de 11 ha, et n'identifie pas précisément les surfaces qui seront imperméabilisées du projet.

L'étude d'impact indique (p. 459) qu'« *en compensation, le Conseil départemental procédera à la désartificialisation de certains tronçons routiers dans le département* », sans apporter de précisions sur les tronçons concernés, l'échéancier envisagé, la qualité des sols concernés et les modalités de désartificialisation prévues, Pour l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage ne démontre pas l'efficacité de ces mesures au regard de l'objectif du « Zan ».

L'autorité environnementale recommande d'explicitier l'écart entre la perte de surfaces agricoles estimée à 14 ha et la surface artificialisée estimée à 11 ha, et d'identifier les surfaces imperméabilisées par le projet. Elle recommande également de préciser les modalités, le calendrier et la nature des mesures de compensation prévues par le maître d'ouvrage en matière de désartificialisation des sols sur certains tronçons routiers afin de démontrer que le projet s'inscrit dans l'objectif national et régional d'absence d'artificialisation nette des sols (Zan) et que ces mesures répondront à l'exigence d'une absence, voire d'un gain de fonctionnalités agro-écologiques au regard des pertes prévisibles du fait du projet.