

Contournement Sud-Est d'Avranches

Du 3 au 31 mars 2025



Concertation préalable

COMPTE-RENDU ATELIER ENVIRONNEMENT

(20 mars 2025 - 18h30 à Saint-Quentin-sur-le-Homme)



Sommaire

Le cadre de l'atelier « environnement »	3
Les invités et participants présents	3
Introductions	4
Présentation du projet	4
Présentation des états initiaux environnementaux	5
Contributions lors du travail sur table	6



Le cadre de l'atelier « environnement »

Dans le cadre de la concertation préalable volontaire menée du 3 au 31 mars par le Département de la Manche autour du projet de Contournement Sud-Est d'Avranches, plusieurs temps d'échange ont été prévus. En complément des rendez-vous « grand public » (permanences et réunions publiques), trois ateliers thématiques sont organisés avec les acteurs concernés, sur la sécurité, l'environnement, et l'attractivité économique.

Les objectifs de l'atelier de l'atelier « environnement »

L'atelier « environnement », qui s'est tenu le 20 mars 2025, visait à :

→ Instaurer un temps d'échange privilégié avec les acteurs et associations environnementales sur les enjeux du projet, sur la base du résultat des états initiaux.

→ Dégager des points de vigilance et des pistes de mesures de réduction et de compensation des impacts résiduels qui pourraient être pris en compte en cas de poursuite du projet.

Les invités et participants présents

Les associations et organismes suivants ont été invités à participer à l'atelier : Manche Nature, Groupe d'études des invertébrés armoricains, Groupe mammalogique normand, Groupe ornithologique normand, Fédération des associations de boisement de la Manche, Communauté d'agglomération Mont Saint-Michel Normandie, communes de Saint-Loup, Saint-Senier-sous-Avranches, Saint-Quentin-sur-le-Homme et Saint-Martin-des-Champs, Direction départementale des Territoires.

L'équipe projet :

- Ludovic Leduc, Responsable maîtrise d'ouvrage au Département de la Manche
- Blaise Micard, responsable du service du patrimoine et de la gestion des milieux naturels au Département de la Manche
- Noémie Bregeault, chargée de projet routier au Département de la Manche
- Johann Manceau et Mathilde Nouvian, écologues, bureau d'étude AEPE Gingko
- Audrey Benassi et Vincent Enjalbert, Agence Tact (concertation)

Le garant de la Commission nationale du débat public (CNDP) :

- Bruno Boussion

Les élus :

- Valérie Nouvel, Vice-présidente du Conseil départemental de la Manche en charge de la transition et de l'adaptation au changement climatique

- Stéphane Grall, maire de Saint-Quentin-sur-le-Homme
- Gérard Daligault, maire de Saint-Loup
- Anne Outin, adjointe au maire de Saint-Senier-sous-Avranches

Les associations et organismes invités :

- Alain Cabos, Manche Nature
- Marcel Jacquot, Manche Nature
- Didier Guillon, Groupe ornithologique normand
- Étienne Levavasseur, Réseau haie Normandie (Afac)
- Olivier Cattiaux, DDTM50, service environnement

Les échanges de l'atelier sont synthétisés ci-dessous.

Introductions

Madame Valérie Nouvel, Vice-présidente du Conseil départemental souligne en introduction qu'au-delà des réunions publiques, il est important qu'il y ait des ateliers pour faire des focus sur des thématiques particulières, et notamment sur l'environnement pour un projet qui traverse des espaces naturels. L'idée de ce temps d'échange est de voir avec les acteurs environnementaux, si le projet se fait, comment on le met en œuvre de la manière la plus vertueuse possible sur le plan environnemental.

M. Bruno Boussion, garant de la CNDP, rappelle qu'un compte-rendu de cet atelier sera publié sur le site de la concertation, et qu'il nourrira le bilan de la concertation avec l'ensemble des autres contributions.

Présentation du projet

M. Ludovic Leduc, Responsable maîtrise d'ouvrage au Département de la Manche, présente les grandes caractéristiques du projet de contournement Sud-Est d'Avranches.

Les questions - réponses et remarques suite à cette présentation sont synthétisées ci-dessous :

Le Département mène actuellement 4 projets routiers, dans un contexte où le climat se dérègle, et où le réseau routier déjà très étendu n'est pas toujours en bon état notamment sur les petits axes. Parmi les objectifs du projet qui ont été listés, la question des mobilités n'apparaît pas. Plutôt que de créer de nouvel axe, il convient d'abord de mener des actions, de monter des projets pour limiter le nombre de voitures sur la route. C'est par exemple le sens du projet covoit'stop, pour diminuer le taux d'autosolisme qui est encore de 60%. Pourquoi le Département ne réoriente pas son action et reste avec une logique entièrement tourner vers toujours plus de routes ?

Le Département a en charge le développement et la gestion des infrastructures qui servent aux mobilités, y compris les mobilités douces ou alternatives. Ce sont ensuite les communautés d'agglomération et la Région qui sont compétentes sur les mobilités, des collectivités avec qui le Département doit bien évidemment dialoguer et travailler.

Pour développer des mobilités durables, il faut des infrastructures de qualité et adaptées. C'est le cas à Cherbourg par exemple, où l'enjeu est d'ensuite pouvoir développer une nouvelle offre de bus.

Pour les petites routes départementales, la politique mise en œuvre ces dernières années c'est de proposer une remise en état réalisée par le Département et de les céder aux communes qui le souhaitent ensuite, pour qu'elles puissent mener des projets de requalification en voies vertes ou axes apaisés si elles le souhaitent.

Présentation des états initiaux environnementaux

Johann Manceau et Mathilde Nouvian, du bureau d'étude AEPE Gingko, présentent une synthèse des principaux enjeux environnementaux qui sont ressortis des états initiaux réalisés en 2022.

Les questions - réponses et remarques suite à cette présentation sont synthétisées ci-dessous :

62 hectares de zones humides ont été recensées dans la zone d'étude, mais combien seront effectivement traversées et impactées par le projet ? Ces zones humides seront bien compensées, en doublant la superficie et en restant sur un périmètre local ? Ces zones humides sont-elles fonctionnelles ?

La surface exacte de zone humide qui serait affectée n'a pas encore été calculée à ce jour, et le sera dans la suite des études si le projet se poursuit. La séquence ERC s'appliquera évidemment le cas échéant. Sur les zones humides, au vu du tracé, l'évitement ne sera pas forcément possible, il s'agira donc de réduire et de compenser ces impacts.

L'étude de fonctionnalité sera faite dans la 2^e partie de l'étude, en cas de poursuite du projet, quand le tracé et le projet seront arrêtés. Les mesures de réduction et de compensation ne sont donc pas définies à ce stade, et l'objectif de l'échange aujourd'hui est notamment de recueillir vos suggestions sur ces points pour nourrir la poursuite des études.

On parle toujours de création pour les compensations, mais parfois restaurer des zones ou des habitats plutôt que d'essayer de recréer de toute pièce un milieu écologiquement fonctionnel ça peut être plus efficace. La Manche perd chaque année 1000 kilomètres de haies : ça peut être des habitats à restaurer et à mieux gérer, un des problèmes étant le sur-entretien.

Sur la question de la compensation, le Département a entamé un travail pour identifier les conditions dans lesquelles les zones naturelles et sensibles peuvent perdurer dans le temps. L'idée est d'avoir un retour d'expérience sur les conditions d'entretien et autres qui permettent de les rendre écologiquement le plus fonctionnelles possibles.

Sur les habitats et les espèces, des mesures de sauvegarde, de protection, de transferts sont souvent faciles à mettre en place. Sur les zones humides en particulier, les créations sont très aléatoires, fonctionnent très mal. Le plus efficace est de redonner de la fonctionnalité à des zones dégradées, mais ce n'est pas toujours facile techniquement, et cela demande un gros travail, y compris en lien avec les agriculteurs.

Le projet impliquera de toute manière la destruction d'habitats. La faune, la flore, les habitats : tout est lié, les enjeux ne sont pas séparés les uns des autres.

Des habitats sont effectivement susceptibles d'être affectés. Il n'y a pas d'espèce végétale réglementaire protégée sur le site, mais cela ne veut pas dire que les impacts ne seront pas pris en compte. Il faut également noter que l'état initial a été réalisé avant la sortie des Listes rouges Normandie, et qu'il faudra donc mettre à jour et compléter ces éléments d'étude.

Contributions lors du travail sur table

La deuxième partie de l'atelier a été consacrée à un travail sur table autour des cartes issus de l'état initial, pour inviter les participants à signaler des points de vigilance et à suggérer des pistes de mesures ERC. Ces contributions, ainsi que celles faites tout au long de l'atelier, sont synthétisées ci-dessous :

La question de l'opportunité : envisager l'évitement du projet

- Envisager des projets alternatifs de mobilité et abandonner ce projet de création de route :
 - La création de cette route sur une zone naturelle risque de fortement impacter la faune et la flore avec beaucoup de mortalité.
 - Le choix du fuseau, éloigné des zones habitées, impacte trop de zones humides. Il est nécessaire de garantir de bonnes continuités écologiques des deux côtés de la route, en faisant en sorte dans les choix techniques d'aménagement et de construction de ne pas créer de ruptures. Il serait intéressant d'en savoir plus dès à présent sur les types d'ouvrage d'art qui permettront de réduire l'impact sur les zones traversées et surtout de maintenir les continuités écologiques sur un axe Est/Ouest.

Les mesures ERC

- Envisager la restauration de milieux et d'habitats dégradés comme mesures de compensation, opérations qui peuvent être plus efficaces que des créations ex-nihilo ou des interventions sur des zones plus fonctionnelles du tout. C'est vrai pour les zones humides mais aussi pour les haies compte tenu du délai entre le moment où elles sont plantées et le moment où elles deviennent pleinement fonctionnelles au plan écologique.
- Prévoir un travail important de conventionnement avec les agriculteurs pour la mise en place de ces mesures de compensation mais surtout pour que ces habitats compensés perdurent dans le temps, car il faut aussi prévoir l'entretien raisonné sur le temps long. Pour que les haies restaurées ou recrées jouent leur rôle sur la durée, il faut qu'une valeur leur soit associée. Il peut être intéressant de réfléchir à des mesures pour que l'entretien raisonné intègre une filière de valeur locale (chaufferie bois locale).
- Les études sur ce projet sont l'occasion de mettre en valeur l'existence d'une ZICO située sur la pointe sud de la zone d'étude du tracé, en application d'un tampon de protection depuis le Mont Saint-Michel. Les états initiaux soulignent qu'il faudra prendre en compte les effets des reports de trafic / ou au contraire les allègements de trafic sur les axes existants pour évaluer l'impact du projet sur cette ZICO.