



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la reconversion de la route blanche en voie verte, à Cayeux-sur-Mer (80)

n°Ae: 2016-41

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 24 août 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la reconversion de la route blanche en voie verte, à Cayeux-sur-Mer (80).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie, Claire Hubert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfeld, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Christian Barthod, Marc Clément, Thierry Galibert, Etienne Lefebvre, François Letourneux, François-Régis Orizet, Gabriel Ullmann.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de la Somme, le dossier ayant été reçu complet le 27 mai 2016.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 31 mai 2016 :

- la préfète du département de la Somme, et a pris en compte la réponse de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Somme en date du 7 juin 2016,*
- la ministre chargée de la santé.*

Sur proposition du rapporteur, l'Ae a également consulté :

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Hauts-de-France, et a pris en compte la réponse signée par la préfecture de région en date du 13 juillet 2016.*

Sur le rapport de Maxime Gérardin, et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis ci-après, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact 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 permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

La « route blanche », route touristique menant à la pointe du Hourdel, au sein du Grand site « Baie de Somme », a été fermée à la circulation motorisée sur une longueur de 3 kilomètres environ à la suite d'une tempête en 2008. Elle est depuis largement fréquentée par des promeneurs à pied et à vélo.

Le projet consiste à pérenniser cette situation. Il comprend principalement des aménagements des extrémités, destinés à canaliser la fréquentation en voiture et camping-car, et, le long de la route, des dispositifs de protection des milieux naturels et de sensibilisation du public.

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du site sont :

- la préservation des milieux naturels, dont notamment ceux visés par l'arrêté de protection de biotope « cordon de galets de la Mollière », et leur protection vis-à-vis de la fréquentation touristique (dérangement, piétinement, etc.) ;
- la qualité du paysage, et sa protection vis-à-vis de la fréquentation touristique (véhicules motorisés notamment) ;
- mais aussi les opportunités de sensibilisation à l'environnement que peut offrir cette fréquentation.

Depuis le décret n°2016-1110 du 11 août 2016, le projet est exonéré d'étude d'impact. L'Ae rend néanmoins cet avis sur le dossier dont elle a été saisie.

L'étude d'impact traduit un travail d'élaboration du projet extrêmement sérieux. Elle est claire et très bien illustrée. Elle appelle deux recommandations ponctuelles :

- que le maître d'ouvrage confirme ses engagements relatifs à la phase de chantier,
- que l'analyse de compatibilité avec le SDAGE Artois-Picardie porte sur le document en vigueur (2016-2021).

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet se situe à l'entrée sud de l'estuaire de la Somme au sein du « Grand site de France – Baie de Somme », labellisé le 3 juin 2011 au titre de l'article L. 341-15-1 du code de l'environnement². Le label a été obtenu par le syndicat mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard (SMBSGLP) suite à son engagement de gestion durable et concertée à l'échelle du territoire.

Le Grand site comprend 25 communes, 25 000 habitants et s'étend sur 37 900 hectares. Il accueille deux millions de visiteurs par an. La pointe du Hourdel, elle-même site classé³ antérieurement⁴ à l'obtention du label « Grand site de France – Baie de Somme », participe pour moitié à cette fréquentation qui a augmenté de 43 % entre 2002 et 2013, d'après le dossier.

1.1 Programme auquel se rattache le projet

L'obtention du label « Grand site de France » est liée à un programme d'actions prioritaires pour la période 2012-2017, porté par le syndicat mixte.

L'une des actions porte sur la « gestion des flux, du stationnement et la valorisation du paysage » au hameau du Hourdel, projet comportant quatre phases sur lequel l'Ae a déjà rendu son avis (n° 2015-88).

Le présent projet consiste à pérenniser la fermeture de la « route blanche » à la circulation motorisée entre le hameau du Hourdel et celui de la Mollière, sur une longueur d'un peu plus de 3 kilomètres, et à en faire une voie verte⁵. Cette route, relativement étroite, est de fait fermée à la circulation motorisée depuis qu'une tempête survenue en 2008 en a érodé une portion. Depuis, une réappropriation significative⁶ de la route par les piétons et cyclistes a été constatée.

² Article L. 341-15-1 du code de l'environnement : *Le label " Grand site de France " peut être attribué par le ministre chargé des sites à un site classé de grande notoriété et de forte fréquentation. L'attribution du label est subordonnée à la mise en œuvre d'un projet de préservation, de gestion et de mise en valeur du site, répondant aux principes du développement durable.*

³ Articles L. 341-1 à L. 341-22 du code de l'environnement. Les sites classés sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national : éléments remarquables, lieux dont on souhaite conserver les vestiges ou la mémoire pour les événements qui s'y sont déroulés... (source : ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie).

⁴ Journal officiel de la république française du 26 juillet 2006 : « Par décret en date du 24 juillet 2006, est classé parmi les sites du département de la Somme l'ensemble formé par le cap Hornu, la pointe du Hourdel et l'estran adjacent, sur le territoire des communes de Saint-Valery-sur-Somme, Cayeux-sur-Mer, Lanchères et Pendé ».

⁵ « Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (art. R. 110-2 du code de la route).

⁶ Par exemple, lors d'une enquête en 2013, les déplacements des visiteurs entre Cayeux et le Hourdel étaient effectués à un tiers à vélo (contre deux tiers en voiture), par les routes départementales (RD) 3 et 102).



Carte de situation. Source dossier, à partir du Scan25 IGN.

À plus long terme, le syndicat mixte prévoit de prolonger l'aménagement vers le sud, du hameau de la Mollière vers le centre-ville de Cayeux (2 à 3 km), en mettant à sens unique la rue du général Leclerc (route longeant la côte) et en installant une piste cyclable à la place de la voie de circulation supprimée. Ces aménagements s'inséreront dans l'EuroVélo 4 (EV4), véloroute⁷ Roscoff-Kiev, qui, en Picardie, longe le littoral, et est déjà fléchée sur la section concernée par le projet.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet comprend essentiellement :

- une reprise minime de la chaussée, à l'endroit érodé par la tempête de 2008 (un remblaiement en galets avait été effectué peu après cet événement et l'évolution du cordon de galets fait que cet endroit est aujourd'hui une zone d'accrétion⁸) ;
- la mise en place de ganivelles⁹ et bordures en bois le long de la route, aux points où la protection de la dune l'impose, le comblement des nombreux sifflevents¹⁰ par des dispositifs à base de branchages, sauf deux sifflevents conservés et aménagés pour permettre le passage de la route vers le sentier littoral qui longe le haut de l'estran ;
- le réaménagement des deux portions des routes ouvertes à la circulation motorisée sur lesquelles se raccordent la voie verte, notamment dans le but d'éviter le stationnement « sauvage » le long de ces routes, et de renvoyer les véhicules vers les parkings existants ;
- la suppression des panneaux (routiers, d'information, d'interdiction de baignade) présents le long de la route, et le regroupement des informations aux deux extrémités.

⁷ Une véloroute est un itinéraire de longue distance jalonné, en général touristique, qui emprunte de préférence des routes faiblement circulées (dont, le cas échéant, des voies vertes).

⁸ C'est-à-dire que la dynamique naturelle augmente d'elle-même le volume de galets présents à cet endroit.

⁹ Barrières en lamelles de bois fendu utilisées pour favoriser la reconstitution des dunes.

¹⁰ Indentations fragilisant la dune, initiées par les traversées de promeneurs et aggravées par l'action du vent.

Le coût du projet est de 630 000 € HT.

1.3 Procédures relatives au projet

La soumission ou non du projet à étude d'impact pouvait faire débat antérieurement au décret n°2016-1110 du 11 août 2016 : diverses interprétations de la réglementation étaient possibles, celle-ci ne prévoyant pas le cas des reconversions d'infrastructures existantes. Le projet est désormais explicitement exonéré d'étude d'impact, les voies vertes ayant été distinguées des autres routes.

Puisque le projet est situé au sein du site classé « Pointe du Hourdel », il nécessite une autorisation spéciale de la ministre chargée des paysages, en application de l'article L. 314-10 du code de l'environnement. De ce fait, l'Ae du CGEDD est l'autorité compétente, conformément à l'article R. 122-6 II du code de l'environnement.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du site sont :

- la préservation des milieux naturels, dont notamment ceux visés par l'arrêté de protection de biotope « cordon de galets de la Mollière », et leur protection vis-à-vis de la fréquentation touristique (dérangement, piétinement, etc.) ;
- la qualité du paysage, et sa protection vis-à-vis de la fréquentation touristique (véhicules motorisés notamment) ;
- mais aussi les opportunités de sensibilisation à l'environnement que peut offrir cette fréquentation.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact traduit un travail d'élaboration du projet extrêmement sérieux. Elle est claire et très bien illustrée. Elle :

- décrit bien l'histoire de la route blanche, et l'état actuel de l'environnement autour du projet (les inventaires naturalistes sont reportés en annexe), les protections réglementaires du milieu naturel, les actions en cours ;
- détaille les alternatives examinées, et explique pourquoi certains partis supposant davantage de travaux ont été écartés ;
- détaille les choix de conception du projet, qui découlent logiquement de l'état initial réalisé ;
- identifie, à juste titre, différents impacts environnementaux positifs du projet : recul du stationnement sauvage, pérennisation de la fermeture de la voie à la circulation motorisée, meilleure maîtrise de la fréquentation des espaces naturels ;
- note que l'unique impact négatif sont les dérangements et nuisances pendant les travaux, qui sont cependant d'ampleur très limitée.

L'Ae formule ci-après des remarques ponctuelles.

2.1 Phase de travaux

Le chantier sera d'ampleur très limitée, mais engendrera nécessairement des impacts temporaires. L'étude d'impact liste une série de mesures et indique qu'il « *sera possible d'envisager la mise en place d'un "Chantier vert"* ». Dans le cas du précédent projet, le maître d'ouvrage a confirmé, dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, qu'il s'agissait bien d'un engagement de sa part.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de confirmer ses engagements quant aux mesures d'évitement et de réduction des impacts du chantier.

2.2 Compatibilité avec les documents de programmation

L'analyse de compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois – Picardie porte sur le SDAGE antérieur, et non sur le SDAGE 2016–2021 approuvé fin 2015.

L'Ae recommande de faire porter l'analyse de compatibilité avec le SDAGE sur sa version en vigueur.