

Contribution d'Europe Écologie-Les Verts Basse-Normandie à la consultation mise en ligne par la DREAL portant sur la "Demande de dérogation du Conseil Général du Calvados, au titre des espèces protégées, pour l'aménagement de la déviation de Canapville (14)".

En préambule, il est important de dire que nous ne nions pas les gênes occasionnées par le trafic routier auprès des habitants de Canapville et Bonneville sur Touques, ni qu'une solution doit être cherchée pour les minimiser.

Nous disons ici que les gênes occasionnées par nos activités humaines, et dont nous sommes seuls responsables, ne peuvent être soulagées au détriment du monde végétal et animal qui nous entoure, surtout lorsque celui-ci est en danger.

Principe de protection :

Le tracé actuel de la déviation, sur ses 3.8km, traverse les marais de la basse vallée de la Touques qui constituent un espace de marais mixtes (tourbeux et minéraux) d'une rare ampleur dans le département, et définis dans le cadre du SRCE comme une unité fonctionnelle de la trame bleue. Il s'agit d'un réservoir majeur de biodiversité pour le Calvados. Quelques espèces ne sont en effet présentes que dans les marais de la Touques et nulle part ailleurs dans le département.

Dans cette zone humide unique en Normandie, préservée jusqu'à aujourd'hui car située à l'écart des zones urbaines, on recense un grand nombre d'espèces protégées.

Dans ce cas précis, la dérogation demandée porte sur :

- 31 espèces animales et 1 espèce végétale au titre de l'interdiction de destruction de spécimens d'espèces protégées,
- 186 espèces animales au titre de l'interdiction de destruction et d'altération d'habitats d'espèces protégées.

Avec 217 espèces concernées, l'impact environnemental du projet est très important. Quelles que soient les mesures compensatoires qui pourraient être prises.

Compensation:

Pour argumenter sa demande, le conseil Général du Calvados s'appuie sur les compensations prévues : 400ha de compensation pour 22ha d'emprise. Mais on ne peut remplacer artificiellement par la quantité un espace naturel de qualité.

Rappelons qu'en janvier 2014, le Conseil National pour la Protection de la Nature a émis un avis défavorable à l'encontre du projet, et ce malgré les compensations.

L'étude présente les impacts importants du projet, la difficulté à réduire de façon satisfaisante ces impacts et explique la difficulté de trouver des compensations. De fait, les compensations semblent s'orienter essentiellement vers le changement de statut des terres des marais qui seraient acquis par la collectivité pour en assurer une gestion patrimoniale.

La perte des surfaces de zones humides et la fragmentation du marais ne seront donc pas compensées. La qualité des terrains acquis présente déjà, pour une part importante, une valeur patrimoniale réelle. D'autre part, le changement de propriétaire (et donc de gestion) de ces surfaces n'apporte pas de compensation... à moins de considérer d'ores et déjà, que malgré les cadres de protection réglementaires existants, les espaces de marais privés auraient été, de toutes façons, voués à la dégradation. Ou encore de penser qu'un canard souchet vivant sur un espace ENS a plus de valeur qu'un canard souchet vivant sur une parcelle privée !

Les mesures de gestion proposées dans le dossier peuvent sans doute favoriser des espèces menacées emblématiques. La problématique première de la disparition de la biodiversité réside pourtant bien dans la fragmentation et la disparition des espaces naturels, et non dans le détail des modalités de gestion. Est-ce que la création d'un élevage d'agrion de mercure suffit à remplacer 500 ha de marais, même si ce dernier abrite à l'origine un nombre inférieur de ces insectes? Cela est peu probable. De plus, reconstituer l'intégrité du fonctionnement de la zone humide représente en soi un obstacle majeur à la réussite d'une bonne gestion patrimoniale.

Une réelle compensation consisterait par exemple à rendre à des marais fortement artificialisés, leurs caractéristiques de zone humide et d'habitat, favorables aux espèces vivant dans ces espaces humides. Devant l'ampleur des surfaces engagées pour parvenir à un tel résultat, il semble que le choix a été fait d'habiller des mesures compensatoires sous forme de changement de statut des terres.

Par ailleurs, la recherche de terres à « remettre en état de zones humides » se traduirait par des contraintes fortes pour les utilisateurs actuels (souvent des exploitations agricoles) qui serviraient alors de variable d'ajustement pour des projets d'infrastructures.

Enfin, le document soumis à l'enquête représentant plus de 300 pages (annexes comprises) est compliqué à analyser pour un public non averti. Sa lecture réclame d'être expert pour apprécier la pertinence des mesures compensatoires proposées.

Choix du tracé :

Le dossier présenté par le Conseil Général montre que le tracé retenu pour cette déviation est celui qui contraint le plus la nature, en passant au milieu d'un marais unique en Normandie, alors que d'autres tracés qui impactaient simplement l'aspect simplement visuel ou sonore ont été écartés.

Ce choix ne démontre pas la réelle volonté du Conseil Général de participer fortement à la protection de l'environnement, contrairement à ce qu'il prétend dans le document.

Il est vrai que cet aménagement d'abord réalisé pour favoriser l'attractivité des communes de la côte, est de toute façon une contrainte pour les deux communes traversées, et non une réelle solution.

Un projet favorable à la côte, et pas forcément aux riverains :

Ce projet n'est pas aussi favorable aux riverains qu'il veut bien le laisser croire pour les raisons suivantes :

- Il est avéré qu'en fluidifiant le trafic, on créé un « appel d'air » favorisant le développement de nouveaux déplacements motorisés.
- De fait, les jours de pics de circulation, la quantité de véhicules bloqués sera 3 fois plus importante sur un temps plus court. En effet, la nouvelle voie à 90km/h aboutissant à un rond point, verra très vite ses 3,8km couverts de véhicules sur les 2 files de circulation. De plus, pour contourner le bouchon, les personnes habituées tenteront de passer par la route actuelle. Nous arriverons donc à 3 voies de véhicules à circulation lente au lieu d'une actuellement.
La nuisance sonore sera peut être moins longue, mais plus intense, car il y aura forcément addition des nuisances des deux axes. Et la concentration de gaz d'échappement sera bien supérieure.
- Les jours hors pics de circulation, le bruit lié à l'augmentation de la vitesse des véhicules (de 50km/h à 90km/h), sur 2 voies de circulation, viendra s'ajouter à celui de la voie actuelle. De plus, on sait que l'augmentation de vitesse augmente la quantité de CO2 rejetée.

Le gain sur le bien vivre est-il si évident ?

En terme de sécurité pour que piétons, voitures et tracteurs traversent l'axe actuel, il existe des solutions, tels que les feux commandés.

Le projet est-il bon pour la côte ?

L'argument selon lequel cette construction favoriserait un accès plus facile à la côte, n'est pas valable. En effet, si l'on considère l'écart de vitesse sur le parcours donné (2min53s à 90 km/h contre 4min56s à 50km/h), on ne gagne que 2 minutes, et encore quand la circulation est fluide ! Est-ce vraiment suffisant alors que les autres voies ne seront pas modifiées et les places de stationnement toujours manquantes...

Le coût du projet :

Le coût du projet, initialement prévu en 2000 à 30 millions d'euros a déjà été augmenté de 2/3 pour arriver à 50 millions d'euros. Or, les terrains qui vont être traversés pourraient réserver de coûteuses mauvaises surprises tels que des affaissements. La facture finale reste donc incertaine.

Ouvertures et conclusion:

En ouverture, nous voulons lancer quelques pistes de réflexion :

- Sur la solution n°1 (tracé entre habitations et voie de chemin de fer), la diminution de l'impact sonore ne pourrait-elle être mise en œuvre par l'édification d'un mur ? Celui-ci aurait certes un impact visuel (sachant que la voie de chemin de fer actuelle bouche déjà l'horizon) mais il permettrait aussi d'amoindrir les bruits du train.
- Plutôt que de subir d'énormes embouteillages sur l'A132 les jours de pics de circulation, pourquoi ne pas mettre en place des limitations de vitesse variables selon le trafic afin de le fluidifier, comme cela est fait entre Mantes et Paris, où l'on constate que la pollution en est réduite, et les temps de parcours optimisés.
- Dans le cadre d'une vision plus large des déplacements dans la vallée de la Touques, une intermodalité utilisant davantage la voie ferrée entre Pont-l'Évêque et la côte ne devrait-elle pas être étudiée ? Cela implique une étude dépassant le cadre du Conseil Général, la Région ayant responsabilité du transport ferroviaire, et de nouvelles communes se trouvant parties prenantes.

À la fin de l'analyse, il apparaît que le projet actuel :

- ne répond sans doute pas à ses ambitions de départ (développement de la côte, amélioration du cadre de vie pour les riverains),
- pour un coût absolument disproportionné,
- et avec des conséquences environnementales aussi intolérables que la tentative de contourner l'obligation de protection des espèces.

C'est pourquoi nous demandons le rejet de la demande de dérogation du Conseil Général et l'étude de solutions actuelles, respectueuses de l'environnement (espèces, économies d'énergie...).

Europe Écologie-Les Verts Basse-Normandie