

Demande d'examen au cas par cas préalable à  
la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale (art. R.122-3)

-----  
Notice de présentation  
-----

RD 650 - Remplacement du pont sur le havre de Portbail  
Commune de Port-Bail-sur-Mer (*commune de Saint-Lô-d'Ourville*)

## **❖Preamble**

La présente notice a pour objet de présenter les enjeux environnementaux du projet de remplacement du pont, permettant à la RD 650 de franchir le havre de Portbail sur la commune de Saint-lô-d'Ourville.

La zone d'influence du projet concerne le domaine public maritime (DPM), une zone Natura 2000 et le cours d'eau de l'Olonde.

La première partie de cette notice rassemble les informations générales, basé sur un état des lieux et un rappel succinct des contextes socio-économique et foncier du secteur. La deuxième partie aborde les enjeux environnementaux (dossier Loi sur l'eau, pré-évaluation NATURA 2000). Enfin, une analyse de la démarche ERC menée sur ce projet est établie dans la dernière partie de ce document.

## **❖Considérations générales**

### ⇒Plan de situation

Le projet est situé sur la commune nouvelle de Port-Bail-sur-Mer (commune de Saint-lô-d'Ourville) au croisement de la RD 650 et du cours d'eau l'Olonde. Il est à noter que l'Olonde est aussi connue sous le nom de « Le Gris » ou « La Grise ».



### ⇒Etat des lieux

Posées en 1980, deux buses métalliques jumelées d'environ 8 mètres d'ouverture par 4.50 mètres de tirant d'air chacune permettent à la RD650 de franchir l'Olonde et la partie nord-est du havre de Portbail. Le franchissement du havre, et plus précisément le domaine public maritime (DPM) est assuré par un remblai routier assis de part et d'autre des buses.



D'un point de vue structurel, les buses métalliques en partie basse (zone de marnage) présentent des zones de corrosion prononcées. Compte-tenu de ce constat, le maître-d'ouvrage (département de la Manche) a programmé leur remplacement.

### ⇒Contexte socio-économique

La RD650 (dite la Voie de Liaison Ouest) demeure un axe de transit structurant dans le secteur ouest du cotentin, permettant ainsi de relier l'agglomération cherbourgeoise et Coutances. Elle dessert l'ensemble des sites touristiques du littoral ouest s'étalant du havre de Saint-Germain-sur-Ay au secteur de la Hague. D'autre part, cet axe routier reste aussi une artère principale pour l'approvisionnement des zones de production maraîchères et horticoles du département.

Aujourd'hui, 3000 véhicules par jour en moyenne annuelle qui empruntent cet ouvrage, dont 5% de PL.

### ⇒Contexte foncier

Le département de la Manche est en contact avec les services de l'état (DDTM) pour régulariser le transfert de gestion de sections de routes départementales situées sur le DPM. La section de la RD 650 reposant sur le havre de Portbail est concernée par cette action.

En parallèle, les futurs travaux nécessiteront de circuler ponctuellement sur le DPM. C'est pourquoi une demande d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) auprès de la DDTM est prévue.

## ❖ Enjeux environnementaux

### ⇒ ZNIEFF

Le site remarquable du havre de Portbail est classé dans les 2 zones naturelles suivantes :

- ZNIEFF type 1 (250015922) – estuaire de Portbail
- ZNIEFF type 2 (250008417) – havre et dunes de Portbail

### ⇒ Dossier Loi sur l'eau (DLE)

Les travaux de déconstruction nécessitent à minima une intervention dans le lit mineur de l'Olonde, et une circulation ponctuelle sur le DPM pour accéder au pied de l'ouvrage.

A ces titres, le projet est donc soumis à déclaration au titre des articles L214-1 à L214-11 du code de l'environnement pour les rubriques suivantes :

- 3.1.2.0 car la reconstruction de l'ouvrage modifiera le profil en long et en travers du cours d'eau sur une longueur comprise entre 10 m et 100 m,
- 3.1.5.0 car la reconstruction de l'ouvrage pourra être de nature à détruire des frayères,
- 4.1.2.0 car le montant estimé des travaux est compris entre 160 000 € et 1 900 000 €

Le projet de DLE est joint à la présente notice, et il sera déposé auprès des services instructeurs compétents.

### ⇒ Natura 2000

Le havre de Portbail est inclus dans le site d'intérêt communautaire (SIC) suivant :

*FR2500082 - Littoral ouest du Cotentin de Saint-Germain-sur-Ay au Rozel*

Le projet se trouve dans une zone d'habitat de type prés salés (1330) moyen schorre. Toutefois, la zone du projet a un impact très réduit sur cet habitat au regard de la superficie globale (voir plans dans le chapitre « démarche ERC »). En ce sens, le projet se veut conforme aux engagements et objectifs fixés par le DOCOB.

En complément du DLE, un projet de formulaire de pré-évaluation des incidences NATURA 2000 est aussi joint à cette notice.

### ⇒ Schéma Régional de Cohérence écologique (SRCE)

Le SRCE Normandie validé en 2014 et modifié en 2015 a intégré le Havre de Portbail dans une trame bleue, corridor dans lequel la préservation et la continuité de la biodiversité doit être assurée.

Le rétablissement des berges en herbus de l'Olonde sous le nouvel ouvrage s'inscrit dans les objectifs du SRCE.

## ⇒SDAGE et SAGE

La commune de Portbail est répertoriée dans le SDAGE Seine-Normandie (2010-2015) et le SAGE « Sienne, Soules, côtiers ouest du Cotentin (en cours d'élaboration).

Outre l'amélioration de qualité de l'eau, le projet va également permettre de supprimer des seuils, rendre des berges à l'état naturel, permettre la continuité écologique. Il demeure ainsi compatible avec l'objectif 2.7- « protection des habitats et espèces dans les Natura 2000 », et aussi avec le défi 6 « protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ».

En conclusion, les principaux enjeux environnementaux présentant une attention sont la zone d'habitat de type prés salés (1330) moyen schorre, et la qualité de l'eau de l'Olonde. De plus, il n'y a pas de faune ou de flore protégée dans la zone proche du projet.

## ❖La démarche ERC

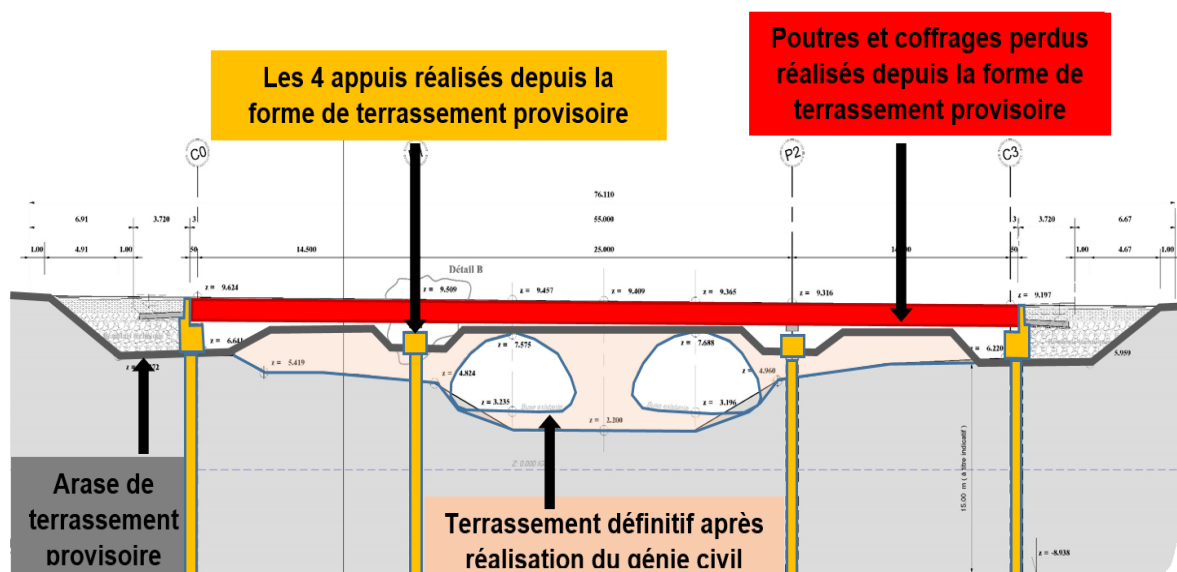
La nature et le phasage des travaux sont détaillés dans le projet de DLE. La démarche ERC est prise en compte depuis la conception et l'organisation du chantier. Ci-après sont présentées les grandes lignes de cette démarche :

### ⇒Eviter (E) :

90% des travaux sont réalisés à partir de la plateforme routière :

- les fondations (pieux),
- le génie civil (poutres préfabriquées par grutage),
- les équipements de l'ouvrage (garde-corps, corniches, ...)

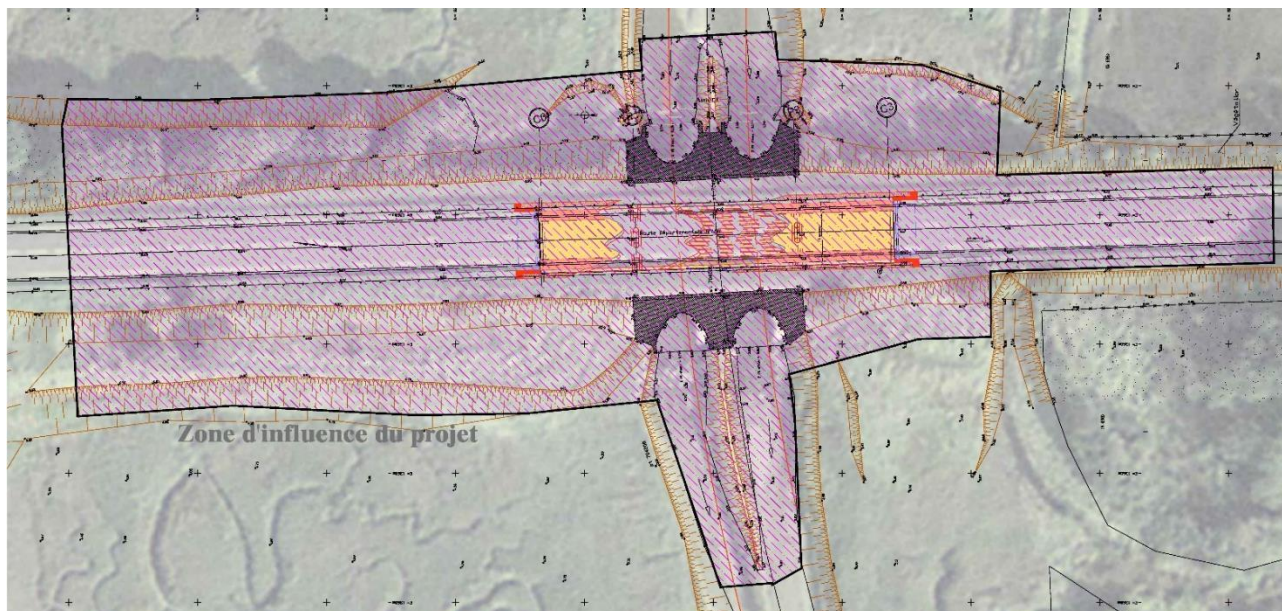
Cette stratégie limite donc la circulation sur le milieu naturel.





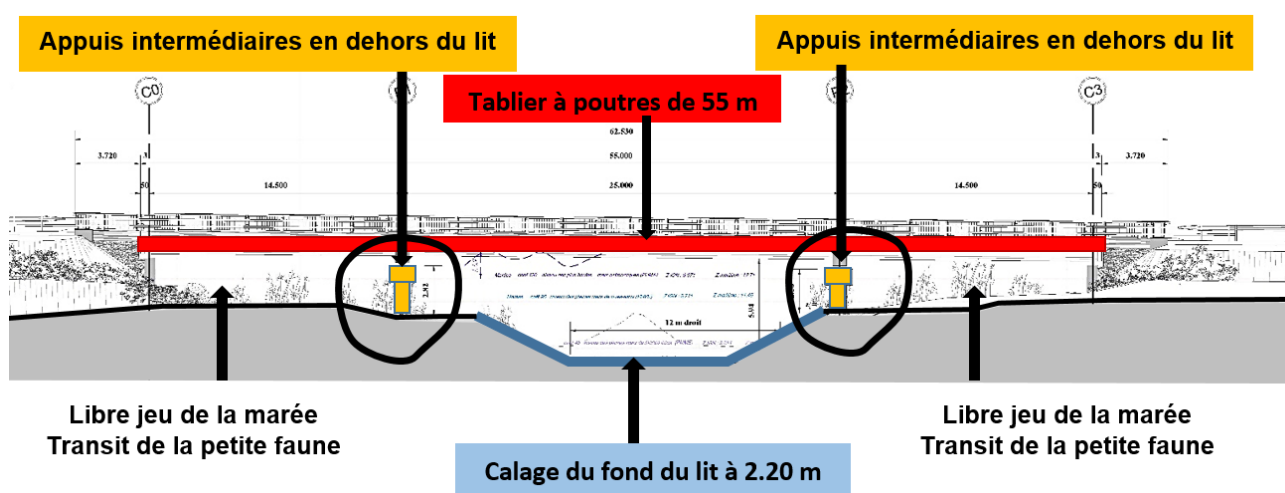
### ⇒ Réduire (R) :

Seuls les terrassements d'une partie du remblai existant et la dépose des buses nécessiteront une intervention dans le milieu naturel. La zone d'influence du projet est estimée à 8200 m<sup>2</sup> ( ou 0.82 ha), surface peu significative au regard de l'emprise du havre de 300 ha. Par ailleurs, le planning d'intervention sera réduit dans le temps à 4 semaines maximum.



### ⇒ Compenser (C) :

La nouvelle configuration (pont-dalle) garantit des berges « libres » sous le nouvel ouvrage, facteur favorable à l'hydromorphologie de l'Olonde, rétablit un corridor écologique (faune et flore) dont notamment les herbues sous le pont.



## **❖ Conclusion**

- Compte-tenu des enjeux limités du projet par rapport à l'ensemble du havre,
- Compte-tenu de l'analyse de la démarche ERC qui montre un effet positif,
- Compte-tenu du projet de DLE et de projet du formulaire de pré-évaluation Natura 2000,

Le maître-d'ouvrage (le département de la Manche) estime que le dossier n'a pas lieu d'être soumis à une évaluation environnementale.