

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2018-12-13a-01397 Référence de la demande : n°2018-01397-041-001

Dénomination du projet : Liaison routière entre Trignac et Montoir-de-Bretagne

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 04/12/2018

Lieu des opérations : -Département : Loire-Atlantique -Commune(s) : 44570 - Trignac.44550 – Montoir-de-Bretagne.

Bénéficiaire : CARENE Saint-Nazaire agglomération

MOTIVATION ou CONDITIONS

Description du projet :

Le projet proposé par la CARENE (Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire de la Loire), concerne la construction d'une nouvelle route reliant Montoir-de-Bretagne à la zone d'activité Altitude-Logistisport-Les Forges à Trignac en Loire Atlantique, en longeant sur 3 km la voie ferrée Nantes-Saint-Nazaire sur son côté Nord, dans la zone humide du Pré Neuf. Il est identifié comme un *espace naturel à protéger* dans les documents de la DTA Estuaire de la Loire, couvrant 110 hectares dont 96,5 de zones humides, enclavé dans des zones urbaines. Le projet routier (couvrant 4,66 hectares en final dont 3,54 hectares de zones humides mais dont le fuseau d'étude couvre 6,91 hectares) mord les limites de deux ZNIEFF 1 et 2 du Marais de Grande Brière, borde la ZICO du Marais de Brière, mais est hors Natura 2000 (ce qui est surprenant).

- Le Pré Neuf est composé essentiellement de prairies méso-hygrophiles (de fauche, mésophiles ou abandonnées) avec quelques étiers et mares, et secondairement d'un fourré méso-hygrophile et saulaie sur un ancien délaissé industriel en mauvais état phytoécologique de conservation, mais qui présente l'un des secteurs les plus humides du Pré Neuf (>65% d'espèces végétales indicatrices), et dont la ruine de l'ancien ponton d'approvisionnement en béton qui le surplombe sur 140 m a un grand intérêt potentiel pour les chauves-souris.

- La route va impacter ce fourré méso-hygrophile sur toute sa longueur et sur la majorité de sa surface, dans sa partie composée de saulaies et roselières hygrophiles à Scirpe maritime *Bolboschoenus maritimus* au Sud-Ouest ou *Phragmites australis* (au Sud-Est) et les prairies méso-hygrophiles (mésophiles et de fauche). Elle va impacter en partie une station de Gesce sans feuille *Lathyrus aphaca*, très rare en Loire Atlantique (déterminante ZNIEFF).

Deux mammifères protégés sont concernés par son emprise (Campagnol amphibie et Hérisson d'Europe), et l'ancien ponton d'approvisionnement des forges en béton qui surplombe la saulaie et roselières en trois tronçons peut accueillir des gîtes de repos ou d'hibernation de chauves-souris (Pipistrelles et Myotis), mais dont les capacités d'accueil n'ont pas pu être étudiées. En activité de chasse la Pipistrelle commune a été observée en activité faible en octobre par observation active (saison peu adaptée), et très faible pour la Pipistrelle de Kulh, de Nathusius et le Murin de Daubenton. L'activité en mai 2019 (par enregistrement passif en continu) est par contre très forte autour du ponton avec aussi deux espèces supplémentaires (Murin d'Alcathoe et Murin de Natterer).

Cette activité confirme que ce site historique des Forges de Trignac et ses habitats naturels environnants (dont le Brivet) figurent parmi les six sites classés d'intérêt régional pour les chiroptères en Loire Atlantique. La mare située sur le fuseau routier projeté abrite de nombreux Tritons crêtés et palmés.

Le remblai de la voie ferrée abrite le Lézard vert occidental, le Lézard des murailles, la Coronelle lisse et au moins une vipère (péliade ou aspic non identifiée). Soixante-six espèces d'oiseaux ont été observées, dont 28 nicheuses probables, 49 protégées au niveau national, dont sept relevant de la Directive Oiseaux, et dix espèces nicheuses à statut national de presque menacé à vulnérable.

Sur les prairies, sont présents notamment le Pipit Farlouse, le Traquet pâtre et l'Alouette des champs, tous à fort enjeux, ainsi que la Cisticole des joncs et le Faucon crécerelle. Dans les friches et saulaies, sont également présents, la Tourterelle des bois (à fort enjeu), le Chardonneret élégant, la Linotte mélodieuse, la Fauvette à tête noire, la Fauvette grisette, l'Hypolaïs polyglotte, la Bouscarle de Cetti et la Mésange à longue queue.

Globalement, sur une classification de cinq catégories d'enjeu décroissant pour la faune, le projet routier se situe en rang 2, la zone centrale du Pré Neuf en rang 1, son pourtour en rang 3, la zone au sud de la voie ferrée en rang 4 et la zone de l'échangeur de Montoir-de-Bretagne en rang 5 (le plus faible).

I - Analyse globale du document

« Demande de dérogation pour la destruction d'habitats d'espèces protégées au titre des articles L411-1 et L412-2 du Code de l'environnement ».

| | | | |
|--|----------------|-----------|-----------|
| Présentation du document (illustration, rédaction..) | adaptée | partielle | inadaptée |
| Résumé technique (seulement dans l'étude d'impact) | adapté | partiel | absent |
| Bibliographie | adaptée | partielle | inadaptée |
| Volume du document (adapté, annexes inutiles...) | adapté | partiel | inadapté |

Commentaire : le document tel que complété en juillet 2019 est clair et bien illustré, ainsi que l'avis de la DDTM (favorable mais non daté), mais le résumé technique n'est présent que dans l'autre document (étude d'impact). Toutefois on aurait aimé avoir les raisons des rejets des onze autres variantes, dont la numéro six qui permettait d'éviter en très grande partie le passage sur la zone humide du Pré Neuf, en franchissant la voie ferrée à partir de la zone d'activités commerciales située au sud de cette voie.

II - Analyse du diagnostic faune-flore-habitats

PERTINENCE DES INVENTAIRES :

| | | | |
|---|-----------------|------------------|--------------|
| 1- groupes étudiés | adaptés | partielle | inadaptés |
| 2- périodes d'inventaire | favorables | partielle | inadaptées |
| 3- méthodologie d'inventaire | adaptée | partielle | inadaptée |
| 4- zones d'étude (zone projet + autour du projet) | adaptée | partielle | inadaptée |
| 5- consultation d'experts locaux | oui | partielle | non citée |
| 6- consultation de la bibliographie locale | oui | partielle | non |
| 7- carte des habitats | complète | partielle | non présente |
| 8- carte des habitats d'espèces | complète | partielle | non présente |

La méthodologie des inventaires est globalement adaptée (mais peu détaillée hormis pour les chauves-souris), on peut toutefois regretter leur ancienneté (2014-2015), hormis en mai 2019 pour les Chiroptères au Sud-Ouest du projet (ce qui a profondément changé le diagnostic). Les inventaires de la zone compensatoire ont été faits en 2016 et 2017.

EVALUATION DES ENJEUX :

| | | | | |
|-----------------------|----------------|------------------|-----------|--------------------|
| 9- Faune vertébrée | adaptée | partielle | inadaptée | non évaluée |
| 10- Faune invertébrée | adaptée | partielle | inadaptée | non évaluée |
| 11- Flore | adaptée | partielle | inadaptée | non évaluée |
| 11 bis- Bryoflore | adaptée | partielle | inadaptée | non évaluée |
| 12- Habitats | adaptée | partielle | inadaptée | non évaluée |

Les enjeux identifiés portent sur six espèces de chauves-souris, le Hérisson d'Europe, le Campagnol amphibie, quatre batraciens, quatre reptiles et 49 oiseaux protégés au niveau national dont dix relevant de la

liste rouge nationale des espèces menacées, avec une espèce rare de plante en Loire Atlantique. Les risques portent sur la destruction d'individus (hors oiseaux) et d'habitats des différentes espèces en phase travaux, ainsi qu'en phase d'utilisation ultérieure de la route (auxquels s'ajoutent des pertes d'individus par collision pour la faune, seulement minimisés pour la faune terrestre).

III - Analyse des impacts

| | | | |
|---|--------------------|-----------------------------|----------------|
| 13 description du projet en phase chantier | Bien | partielle | insuffisante |
| 14 description du projet en phase d'exploitation | Bien | partielle | insuffisante |
| 15 Surfaces d'habitats détruits | mentionnées | partiellement mentionnés | non mentionnés |
| 16 Nombre d'individus ou populations d'espèces protégées détruites ou atteintes | Bien évalué | évalué partiellement | non évalué |

La description du projet en phase chantier et en phase d'exploitation est bien réalisée. L'analyse des impacts sur les espèces inventoriées est correctement réalisée, mais trop partielle sur les Chauves-souris (impact de la destruction de la moitié du ponton d'approvisionnement sur les gîtes potentiels de repos et d'hibernation, non inventorié), alors qu'il s'agit de l'impact majeur (impact résiduel fort), avec la destruction d'une grande partie du boisement de la zone humide présente au Sud-Ouest (impact sans doute sous-estimé sur l'avifaune notamment des Fringilles). Le projet de route et de ses remblais va entraîner la perte directe d'individus, la perte d'habitats de batraciens et du Hérisson d'Europe (impact résiduel faible pour ce dernier) et la perte d'habitats d'oiseaux dont plusieurs menacés, notamment la Bouscarle de Cetti, et le Campagnol amphibie (impact modéré des collisions, estimé nul avec la pose de clôtures).

IV - Analyse des mesures proposées

| | | | |
|-----------------------------|----------|-------------------|------------|
| 17 Mesures d'évitement | Adaptées | Partielles | Inadaptées |
| 18 Mesures de réduction | Adaptées | Partielles | Inadaptées |
| 19 Mesures de compensation | Adaptées | Partielles | Inadaptées |
| 20 Suivis | Adaptées | Partielles | Inadaptées |
| 21 Mesures d'accompagnement | Adaptées | Partielles | Inadaptées |

Mesures d'évitement

La voie ferrée constitue une limite naturelle importante limitant l'expansion insidieuse de l'urbanisation. La route va permettre de franchir cet obstacle et ouvre la voie à un risque d'urbanisation future du Pré Neuf. On reste peu convaincu par le dossier qui nécessite absolument une telle voie pour desservir quelques entreprises de la zone d'activité Altitude-Logistisport-Les Forges à Trignac, laquelle existe depuis de très nombreuses années et qui n'est pas en extension surfacique. Qui est, par ailleurs, bien desservie par la route longeant le sud de la voie ferrée (reliée à la 4 voies par l'échangeur de Montoir), et par celui du Pont de St Nazaire pour les camions venant du sud de la Loire et la franchissant directement à l'entrée de cette zone d'activité. Il serait facile à la commune de Trignac d'interdire réglementairement la traversée du bourg aux poids lourds, qui est la seule justification réelle de cette nouvelle route, hormis le trafic poids lourds sur le secteur de Bellevue au Sud dépendant de la commune de Montoir-de-Bretagne.

Le dossier n'explique pas pourquoi la variante 6 (qui franchissait la voie ferrée dans la partie Sud-Ouest du Pré Neuf et permettait d'éviter en très grande partie ce dernier, mais préservait aussi les bourgs de Trignac et le secteur de Bellevue) n'a pas été retenue. Par contre les alternative n°1 et 3 consistant à traverser complètement le Pré Neuf du Sud au Nord, et dont l'abandon est présenté comme un évitement, paraissent peu crédibles et probablement imaginées pour servir d'abandon fictif.

Pour la CARENE, le fait d'avoir récemment réalisé une canalisation d'eau potable le long de la voie ferrée, au lieu d'attendre son projet routier pour l'y intégrer, oblige à décaler le projet de route vers le nord, ce qui augmente l'impact de celle-ci (notamment en obligeant à la destruction de la moitié du ponton d'approvisionnement en béton favorable aux chauves-souris).

La mare près de la station SNCF va être préservée (elle devait initialement être détruite), mais va se trouver coincée entre la voie de chemin de fer et le projet de route (même si un franchissement souterrain est prévu au droit de cette mare), ce qui va fortement atténuer son intérêt pour les batraciens et augmenter la mortalité

par collision pour ceux qui opteraient de ne pas utiliser ce passage lorsqu'ils viennent de secteurs plus éloignés. Il conviendrait d'effectuer un creusement plus important aux débouchés du passage hydraulique sous voirie, afin d'augmenter sa surface en eau, avec pentes douces favorables à une végétation d'hydrophytes, qui augmenterait l'attractivité de ce passage. Un descriptif plus précis serait nécessaire pour évaluer son efficacité pour les espèces visées (Tritons, Campagnol amphibie).

Mesures de compensation et durée du suivi d'accompagnement

La création d'une nouvelle mare au nord de la route projetée est utile pour compenser partiellement l'enclavement de la mare initiale préservée.

De même, la pose de gîtes artificiels sous la partie préservée (la moitié) du ponton d'approvisionnement est judicieuse, mais on peut se demander si les chauves-souris ne vont pas être perturbées par la profonde modification de l'environnement de ce ponton (destruction de la moitié de son linéaire, proximité du dérangement occasionné par la route et par la profonde modification du paysage qu'elle va entraîner, y compris par la destruction d'une grande partie du boisement de saules).

La mesure la plus intéressante, est la création d'une zone de compensation à 4 km vers l'Ouest sur le secteur des « Belles Filles », qui offre globalement les mêmes caractéristiques de milieu (prairies méso-hygrophiles, fourrés), mais en moins humide : les zones humides représentent 11,19 hectares sur les 19,60 hectares du site (en grande majorité composées entre 55 et 65% d'espèces végétales indicatrices), mais la zone n'est pratiquement pas inondable. Le pourtour est constitué de remblais (notamment routiers le long de la route) ou assimilés (merlon de création ou de curage du canal de la Belle Hautière) couvrant au total 3,5 hectares. Le merlon ouest de ce canal sera décapé pour augmenter la liaison avec les prairies humides et faire naître une roselière rivulaire sur 3,17 hectares.

Même chose le long de la route sur le canal de Prévoir (0,62 ha). Le centre des prairies (1,20 ha) sera décapé jusqu'à 1 m de profondeur en pente douce pour augmenter leur caractère humide. Il est prévu un curage de deux des trois mares (0,09 ha) en excluant celle où le Campagnol amphibie est présent. Suppression d'une partie des remblais le long de la route départementale à l'Est du site pour un retour à l'état prairial (1,10 ha) et réouverture de 0,42 hectare de fourrés tout en maintenant une autre partie boisée pour les oiseaux.

Ces interventions bien conçues totaliseront 8,21 hectares, portant sur l'évacuation de 32500 m³, soit une noria de 2000 camions pendant un mois. La zone humide sera ainsi agrandie de 5 hectares en passant à 16,23 hectares, avec une fonctionnalité écologique nettement améliorée.

Un plan de gestion entre la CARENE et un exploitant agricole est prévu pour garantir l'usage de la parcelle (fauche annuelle tardive avec export, fauche ponctuelle éventuelle des roselières tous les trois ans, pas de pâturage ni de retournement des prairies ou de cultures, pas d'amendements autres qu'organiques décomposés ou calciques et pas de produits phytosanitaires, pas d'intervention sur les mares et à moins de 5 m le long du canal de la Belle Hautière, pas de drainage, ni d'assainissement, ni de perturbation du réseau hydrographique, maintien des haies, arbres isolés, mares, fossés avec néanmoins un curage tous les 10 ans en accord avec le bailleur).

Mais il s'agit d'une simple intention, le bail n'est pas présenté dans le projet (pas d'acte signé), et reste de la seule autorité de la CARENE, sans garantie du maintien de ce type de gestion sur le long terme (30 ans) par l'intervention d'un organisme neutre, allant au-delà d'un simple bail agricole environnemental. La mesure MR04 prévoyant l'entretien de la bande de végétation, située entre la voie ferrée et le projet de route sur le Pré Neuf, souffre de la même lacune.

La durée du suivi écologique de la restauration sur les Belles Filles est trop limitée (5 premières années pour la flore, tous les 2 ans jusqu'à 6 ans indiqués pour la faune), et 5 ans pour le suivi des mesures de réduction sur le Pré Neuf, très en deçà de ce qui est habituellement présenté. Il faudrait rajouter un bilan tous les 5 ans pendant toute la durée de la mesure compensatoire (au minimum 30 ans). Pour la faune, il conviendra de bien appliquer les engagements prévus (effectifs en nombre d'individus ou de couples nicheurs pour les oiseaux (pas d'IPA), zones réellement occupées pour l'ensemble de la faune...).

En outre, la zone de compensation des Belles Filles est en partie dévolue par l'État à RTE, servant déjà de passage de lignes électriques de 225 000 volts du projet éolien en mer au large de St-Nazaire, qui a déjà détruit une partie de la fructifiée où nichait la Linotte mélodieuse.

Autre problème, c'est une zone très enclavée, peu propice aux Batraciens (seule la Grenouille agile et le Triton palmé ont été observés). L'intérêt pour les Chiroptères est nul à très faible et non améliorable a priori. Par conséquent, l'impact résiduel fort de la construction de la route n'est pas compensé.

Concernant l'avifaune, 42 espèces d'oiseaux ont été observées sur cette zone de compensation dont 31 protégées et 18 nicheurs potentiels, dont quatre de la liste rouge nationale : Bouscarle de Cetti, Linotte mélodieuse (mais dont l'habitat a été détruit par RTE) et Bouvreuil pivoine (dans les fourrés de feuillus sur remblais) et la Cisticole des joncs en prairie humide. On note aussi la Rousserolle effarvate en zone humide. Mais le bilan entre les pertes prévisibles sur le Pré Neuf et le gain sur la zone de compensation n'est pas effectué, notamment en intégrant les travaux de RTE.

Globalement, malgré son intérêt indéniable de restauration de la parcelle de compensation pour les zones humides (bilan positif de cinq hectares et amélioration de la fonctionnalité d'ensemble), la compensation du projet de route sur le Pré Neuf apparaît partielle pour l'avifaune des milieux de fourrés (avec une incertitude importante sur les décisions futures de RTE sur ces milieux pour l'entretien des lignes haute tension enfouies). Toutefois, elle rajoute un intérêt certain, bien que non quantifié, pour l'avifaune des roselières (peu représentée sur le Pré Neuf), dont la Bouscarle de Cetti et les fauvettes aquatiques, mais globalement peu menacées en Brière. Il est probable que la disparition d'une partie de la station de Gesce sans feuille *Lathyrus aphaca* sur le Pré Neuf (rare dans le département) ne soit pas compensée.

Enfin, l'impact majeur de la route sur les gîtes potentiels de chauves-souris (dans l'un des six secteurs majeurs du département) n'est absolument pas compensé.

V – Conditions de dérogation

22 La dérogation ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition x vrai faux

Conclusion

Compte tenu du contexte de classement du Pré Neuf comme zone à préserver dans la DTA de l'estuaire de la Loire, de l'impact résiduel fort sur les chauves-souris et de l'incertitude du bilan réel concernant les gîtes situés sur le ponton d'approvisionnement, des incertitudes sur le bilan avifaunistique de la zone de compensation des Belles Filles ;

Compte tenu également des travaux futurs de RTE notamment, du manque d'engagements concrets pour les baux agricoles environnementaux sur les deux sites, ainsi que de la durée des mesures d'accompagnement et de suivi ;

Le CNPN émet un avis défavorable tant que :

- Un engagement formel de la CARENE ne sera pas présenté indiquant que le projet de route ne sera pas utilisé dans l'avenir pour agrandir l'urbanisation sur le Pré Neuf ;
- Un bilan exhaustif des gîtes de chauves-souris sur le ponton d'approvisionnement des Forges sur le Pré Neuf non réalisé, ainsi qu'une quantification du nombre de gîtes artificiels qui seraient créés sur la partie préservée du dit ponton ;
- Un engagement concret type ORE (ou conféré par un acte notarié à un gestionnaire compétent en gestion naturelle de l'environnement la zone de compensation, hors ZAC pour une durée minimale de 30 ans, voire un transfert de propriété) n'est pas présenté comme garantie sur le long terme (30 ans) de l'entretien écologique de la zone de compensation des Belles Filles et du délaissé de végétation située entre la nouvelle route et la voie ferrée sur le Pré Neuf, garantissant ce type d'entretien, au-delà de simples baux agricoles à particuliers ;

MOTIVATION ou CONDITIONS

- Un bilan précis perte-gain de nombre de couples nicheurs d'oiseaux sur les deux sites et des effectifs hivernants n'est pas présenté, en tenant compte des engagements que prendrait RTE quant-aux travaux d'entretien de la partie occupée sur les Belles Filles ;
- Un engagement formel n'est pas pris par la CARENE sur la durée du suivi de la flore et de la faune sur les deux sites au-delà des 5-6 ans prévus, en rajoutant des inventaires d'évolution de présence des espèces de flore et de faune, leur répartition géographique et leur quantification (notamment nombre de couples nicheurs d'oiseaux) tous les 5 ans pendant 30 ans à partir des suivis annuels ou bisannuels prévus sur les 5 premières années ;
- Des mesures plus précises d'amélioration du dispositif de passage hydraulique sous voirie, dans l'intérêt des espèces visées (tritons, Campagnol amphibie) ne sont pas présentées, ni validées par la DDTM ;
- Ne sont pas présentées les raisons de l'abandon de la variante 6 (qui franchissait la voie ferrée dans la partie Sud-Ouest du Pré Neuf et qui permettait d'éviter en très grande partie ce dernier).

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Nom et prénom du délégataire : Michel Métais

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 10 octobre 2019

Signature :

