

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°2019-03-13a-00391 Référence de la demande : n°2019-00391-011-001

Dénomination du projet : Projet d'aménagement urbain de l'agglomération moulinoise

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 01/03/2019

Lieu des opérations : -Département : Allier -Commune(s) : 03000 - Moulins.03000 - Neuvy.

Bénéficiaire : Moulins communauté

MOTIVATION ou CONDITIONS

Ce projet correspond à un besoin urgent d'améliorer la circulation routière et la sécurité de transit entre les deux rives de l'Allier (comprenant aussi les modes de transport doux), en réponse à la vétusté de l'unique pont existant et à la croissance démographique récente du territoire.

Le choix du tracé et de la nature de l'ouvrage de franchissement de l'Allier ont été bien argumentés par le porteur de projet, même si l'on peut regretter une priorisation des critères paysagers, sur les paramètres écologiques et environnementaux. Ainsi, la démonstration selon laquelle il s'agit de la solution la plus favorable pour les espèces protégées est insuffisante (cf. article L. 411-2 du code de l'environnement). Au regard de ce milieu exceptionnel pour la biodiversité que constituent l'Allier et ses berges, en contexte urbain, une attention particulière aurait dû être portée sur l'évitement technique, via la réduction d'emprise de l'ouvrage sur les milieux naturels. Ainsi, différentes alternatives auraient dû être comparées, dont celle consistant à la réalisation d'un viaduc sans assise en lit mineur (cf. décision du TA de Marseille du 28 juin 2018).

Concernant l'impact prévisible du chantier sur le milieu aquatique, il est nécessaire de prévoir des mesures de réduction garantissant la prévention des pollutions (bonne gestion des ruissellements, protection des sols décapés et des dépôts provisoires contre l'érosion, traitement approprié des sédiments, etc.). Compte tenu de la sensibilité du site et des enjeux majeurs en présence, la mise en place d'une approche « multi-barrières » sur l'emprise du chantier est fortement recommandée (<https://professionnels.afbiodiversite.fr/node/78>).

Concernant la transparence écologique du pont lui-même, le CNPN insiste sur la nécessité d'assurer la continuité écologique en toutes saisons, en tenant compte de l'ensemble des espèces de poissons présentes (holobiotiques et amphibiotiques). En plus de la rénovation de la passe à poissons en rive gauche, celle de la passe à poissons en rive droite est jugée indispensable. En effet, compte tenu de la largeur de l'Allier, les poissons longeant la rive droite ne peuvent être attirés par la passe située en rive gauche. Un double passage permet de restaurer la circulation des poissons sur l'ensemble de l'axe et optimise l'efficacité à long terme de ces dispositifs, notamment au regard du risque non négligeable de modification locale des écoulements et des dépôts alluvionnaires du fait de l'installation de piles dans le lit mineur, pouvant modifier les voies principales de remontée des poissons.

En outre, des compléments à l'état initial et un suivi de l'ichtyofaune (notamment des zones de fraye de l'Alose au droit du projet et en aval), avant et après travaux, doivent être mis en place afin de vérifier l'absence d'impacts résiduels sur leurs milieux particuliers et leurs corridors de déplacement. Des mesures de réduction complémentaires, voire de compensation devront être proposées en cas d'impacts résiduels sur ces espèces.

Au vu de l'ampleur du projet, de son caractère emblématique, de la présence d'espèces protégées en voie d'extinction, ainsi que d'enjeux environnementaux majeurs, les mesures compensatoires en bord d'Allier doivent être renforcées.

MOTIVATION ou CONDITIONS

En plus du réaménagement de la carrière sur le site de Confaix, une réhabilitation écologique du terrain de motocross et la restauration des continuités écologiques au niveau des deux berges sont demandées pour atteindre l'objectif de zéro perte nette de biodiversité.

A l'issue du débat, **un avis favorable est apporté à cette demande de dérogation, aux conditions suivantes :**

- Toutes les espèces protégées présentes sur le tronçon de l'Allier et le barreau routier concerné par les travaux, et non évitées, doivent être incluses à la demande de dérogation. En plus de constituer une protection juridique pour le projet, des mesures de réduction et de compensation complémentaires, favorables à ces espèces, devront être mises en place en cas d'impacts résiduels constatés après travaux. Ceci nécessite la réalisation d'un suivi spécifique de ces espèces protégées, notamment de leurs milieux particuliers et corridors écologiques ;
- Les mesures de réduction visant à limiter les risques d'impacts des travaux sur les milieux aquatiques et rivulaires doivent être nettement renforcées ;
- La passe à poissons en rive droite doit être rénovée en complément de celle située en rive gauche. Des suivis réguliers de l'ichtyofaune, notamment des zones de fraye de l'Alose avant/après travaux doivent être mis en place. Les protocoles de suivi et d'analyse des résultats doivent être soumis à l'avis de l'AFB. En cas d'impacts résiduels sur l'Alose, constatés pendant le chantier ou l'année post-chantier, des mesures de réduction et de compensation favorables à cette espèce doivent être immédiatement proposées ;
- Les mesures compensatoires doivent être renforcées au niveau des berges de l'Allier, avec des aménagements de berges favorables au refuge de la faune remarquable ;
- Des garanties suffisantes de sécurisation du foncier compris entre le barreau routier et les zones actuellement urbanisées doivent être apportées pour respecter l'engagement du porteur de projet que l'urbanisation ne comble pas cette zone.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Le Président de la Commission espèces et communautés biologiques : Michel METAIS

AVIS : Favorable []

Favorable sous conditions []

Défavorable []

Fait le : 23 mai 2019

Signature :

