

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°2019-08-13a-01020 Référence de la demande : n°2019-01020-011-001

Dénomination du projet : Liaison RD921 / RD 1089 à Malemort-sur-Corrèze

Lieu des opérations : -Département : Corrèze -Commune(s) : 19360 - Malemort-sur-Corrèze.

Bénéficiaire :

MOTIVATION ou CONDITIONS

Les dispositions du L 411-2 4

- **pas d'autre solution satisfaisante** : plusieurs scénarios sont étudiés et présentés. La variante numéro 2 retenue est un compromis qui semble acceptable du point de vue de l'impact sur les milieux naturels.

- **ne nuit pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations concernées** : cette condition réglementaire est globalement bien traitée dans le dossier de demande de dérogation, même si les analyses et conclusions ne sont en partie pas toutes partagées.

- **motif du 4° du L 411-2** : la dérogation est sollicitée au titre du c) *Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique* ;

La construction de cette nouvelle route vise à réduire le trafic de la RD 1089. Toutefois, il n'y a pas de projection chiffrée en termes de report de véhicules sur ce barreau. Considérant le risque d'urbanisation associée à cette nouvelle infrastructure, il est permis de se demander si la raison impérative d'intérêt public majeur peut être invoquée.

Avis sur les inventaires

Les inventaires semblent globalement de bonne qualité, même si l'on peut regretter l'absence d'une analyse plus macroscopique au sein d'un périmètre rapproché (et pas uniquement au sein d'un périmètre immédiat). Les inventaires chiroptérologiques sont toutefois un peu faibles (trois passages seulement).

L'analyse des effets cumulés avec les autres projets en cours de développement sur le territoire est évoquée et jugée comme négligeable. Il est toutefois invoqué que cette nouvelle route pourrait entraîner le développement de l'urbanisation. Si la crainte du pétitionnaire semble effectivement fondée, il aurait été pertinent et attendu de présenter des mesures pour en éviter ce développement.

Page 87, les cercles rouges laissent penser qu'il s'agit des territoires utilisés par les espèces citées. Cette représentation simplifiée à l'extrême ne permet pas d'appréhender l'utilisation des habitats par les oiseaux. Ce qui ne contribue pas à une appréciation des enjeux à leurs justes niveaux.

Page 110, les habitats de présence de fèces de Loutre dans la partie sud de l'étude ne ressortent pas à leur niveau d'enjeu (qui devrait être requalifié de fort).

En outre, concernant la Loutre, affirmer que le projet aura un impact permanent faible à modéré, alors même que les ouvrages de franchissements des cours d'eau ne sont pas choisis, est osé.

Lire encore que la destruction de près de 5 hectares de zone boisée n'aura pas d'impact significatif sur des populations d'espèces, car elles disposent d'habitats favorables à proximité, relève d'une méconnaissance générale de l'écologie des espèces concernées. Cette affirmation n'est étayée par aucun argument ou référence scientifique qui permettrait d'en accréditer la thèse. Dès lors, il convient de requalifier les impacts à la juste appréciation des enjeux. Enfin, le site est localisé dans un environnement sous forte contrainte anthropique.

MOTIVATION ou CONDITIONS

Lire encore que la destruction de près de 5 hectares de zone boisée n'aura pas d'impact significatif sur des populations d'espèces, car elles disposent d'habitats favorables à proximité, relève d'une méconnaissance générale de l'écologie des espèces concernées. Cette affirmation n'est étayée par aucun argument ou référence scientifique qui permettrait d'en accréditer la thèse. Dès lors, il convient de requalifier les impacts à la juste appréciation des enjeux. Enfin, le site se situe dans un environnement sous forte contrainte anthropique.

Page 132, la caractérisation de présence de la Loutre est peu détaillée. Il aurait été intéressant de savoir si les épreintes déposées se trouvaient dans des endroits abrités ou pas, avec présence de miction ou pas. Selon le degré de dérangement, une loutre peut marquer plus ou moins son territoire. Une évaluation plus fine de ses activités et indices de présence aurait certainement permis de mieux préciser son statut dans la zone concernée.

Concernant les impacts des routes sur les oiseaux et chauves-souris, l'opérateur aurait intérêt à consulter la méta-analyse de Benitez-Lopez et al. 2010, où l'on apprend que les effets observés confirment une baisse de densité des populations proches des infrastructures routières par évitement, observable jusqu'à 1km pour les oiseaux et jusqu'à 5 km pour les mammifères.

Les impacts d'une nouvelle route sont donc très importants pour la biodiversité en général. Il aurait été nécessaire de partir de ce postulat scientifique là pour une meilleure qualification générale des impacts.

Outre ces remarques de fond, le dossier est globalement bien construit, bien illustré et clair dans son cheminement de réflexion.

Avis sur la séquence ERC

Évitement : les mesures proposées sont de bon sens. RAS.

Réduction : Concernant la mesure **MR3a**, il convient de remplacer le terme « éviter » par proscrire. Et inscrire dans l'arrêté d'autorisation le cas échéant : « le calendrier des travaux exclura la période du 1^{er} mars au 31 juillet pour tout début de travaux ». Il n'est pas envisageable de pouvoir intervenir dans ces périodes de très fortes sensibilités, même pour des raisons techniques et logistiques. Il ne peut y avoir à ce niveau qu'un engagement ferme du pétitionnaire et de l'administration. Nous rappelons qu'il s'agit d'un projet de création d'une nouvelle infrastructure routière. A cet égard, il est attendu une ambition élevée pour réduire les impacts sur la biodiversité. La mesure **MR4a** est nécessaire et bienvenue, mais en l'absence de cartographie permettant de montrer les « habitats sensibles » qui seront effectivement exclus des zones d'intervention en phase travaux, il est permis de douter de la faisabilité et de l'efficacité d'une telle mesure qui relève, à ce stade, d'un simple engagement relevant de bonne intention. En outre, l'engagement pourrait concerner l'ensemble des habitats naturels, pas seulement ceux considérés comme sensibles. Par ailleurs, il manque un plan pour comprendre la mesure **MR4c** : qu'est ce qui justifie l'impact temporaire, mais fort sur 1.5 hectares de prairie ? Comme écrit plus haut, l'ambition générale doit viser le zéro impact sur espaces naturels non pérenne, en visant l'économie de consommation d'espace et un design de projet très efficace.

L'introduction aux mesures compensatoires p 173 présentant les nouvelles exigences de la loi de 2016, oublie de préciser que ces mesures doivent être opérationnelles et effectives au moment de l'impact. Et donc à minima, détaillées, localisées et abouties dans les dossiers de demandes de dérogation.

Compensation : La mesure **MC1a** est une mesure très prometteuse si elle respecte scrupuleusement la proposition et si elle veille à ne pas offrir d'ouverture vers la route. Au-dessus d'une rivière, c'est sûrement idéal. Une remarque cependant, cette proposition n'est valable que pour les espèces vivant dans des gîtes anthropiques. Cela ne peut suffire lors de mesures compensatoires pour des arbres coupés. La mesure **MC3b** concerne des parcelles acquises dans le cadre du contournement nord de Brive qui pourront être valorisées au titre de la compensation dans ce projet. Ces parcelles ont-elles fait l'objet de mesures compensatoires comme initialement envisagées ? Si ce n'est pas le cas, et comme le Conseil Général est propriétaire de ce foncier, il conviendrait d'en confier la gestion à un organisme gestionnaire spécialisé tel que les Conservatoires d'espaces naturels.

En outre, une Obligation réelle environnementale devra être contractée pour garantir la destination dans le temps de ces parcelles de compensation. Parcelles qui ne semblent pas avoir fait l'objet d'inventaires, ni d'investigation précis afin de les caractériser. A la lecture des photos du rapport, ces parcelles présentent pourtant déjà des caractéristiques naturelles de qualité (prairies, haies, lisières et forêts..) dans un ensemble qui semble présenter de belles naturalités et fonctionnalités.

Il serait plus prudent d'être moins affirmatif que le rapport sur la plus-value « importante » qu'apporterait la mise en compensation de ces parcelles même si elle constitue des opportunités (quoique réduites d'un point de vue surfacique). Cependant, si celles-ci étaient issues d'une agriculture intensive et chimique et que les mesures visaient à les extraire de ce modèle pour les engager vers des pratiques moins impactantes sur les sols, l'eau, les insectes et les fonctionnalités, la plus-value générale serait évidente et acceptable au regard des impacts attendus sur le nouveau barreau routier.

MOTIVATION ou CONDITIONS

La mesure **MC3c**, indispensable, n'est malheureusement pas abouti (engagement d'intention). Il semble en outre qu'il existe une confusion entre sénescence et vieillissement retrouvés alternativement p 187, 189 ou 190. D'un point de vue général, il ne peut y avoir un îlot de vieillissement avec comme objectif de le laisser en libre évolution. Il s'agit donc d'îlot de sénescence qu'il convient d'engager au-delà de 50 ans pour qu'il puisse atteindre les objectifs visés de compensation. En outre, la seule garantie acceptable serait un transfert de foncier à un opérateur foncier environnemental. La recherche en cours de ce futur îlot de sénescence équivalent à au moins quatre hectares ne permet pas de se prononcer sur une nouvelle mesure d'intention.

Suivis : la mesure **MS2** : engager les mesures sur 5 ans puis à 10, 15, 20 et 30 ans, pour apprécier les trajectoires de réussites ou d'échecs et le cas échéant recalibrer ou réorienter des mesures.

Conclusion

L'état initial et les enjeux de biodiversités sont globalement corrects, ainsi que la déclinaison générale de la séquence ERC, même si les mesures compensatoires, à ce stade, sont incomplètes et inabouties.

Il manque encore, à ce stade, un peu de maturation dans les propositions de mesures de compensations qui pourraient assez rapidement être levées en ouvrant la réflexion avec des partenaires tels que CBN, CSRPN, CEN... pour viser ainsi le zéro perte nette, voire le gain de biodiversité comme souhaitée dans la loi pour la reconquête de la biodiversité de 2016.

Une remarque complémentaire, il est fait état d'une route abandonnée au sud de l'aire d'étude. Envisager une déminéralisation de ce type de friches industrielles (qui doivent être nombreuses aux abords de Brive) serait très bénéfique et complémentaire aux mesures déjà proposées.

Ainsi, au regard des remarques émises plus haut, le CNPN émet un avis défavorable dans l'attente de réponses, propositions et engagements à la hauteur de l'enjeu décrit.

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

AVIS : Favorable []Favorable sous conditions []Défavorable []

Fait le : 22 octobre 2019

Signature :

