

## 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°2019-12-13c-01458 Référence de la demande : n°2019-01458-011-001

Dénomination du projet : INSPIRA (Zone industrialo-portuaire) - Création d'un quai

Lieu des opérations : -Département : Isère -Commune(s) : 38550 - Sablons.38150 - Salaise-sur-Sanne.

Bénéficiaire : Cognard Yann - CNR

### MOTIVATION ou CONDITIONS

#### **Le projet peut-il être considéré comme un projet d'intérêt public majeur ?**

Le code de l'environnement, article L411-2, prévoit la délivrance d'une dérogation aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, sous trois conditions :

- qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante,
- que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle,
- que le projet soit fondé sur des raisons impératives d'intérêt public majeur y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement.

Il convient donc d'examiner successivement ces trois conditions.

Le dossier présenté apporte un seul élément pouvant justifier de l'intérêt public majeur pour des raisons sociales ou économiques ou pour des motifs qui comporteraient des bénéfices pour l'environnement.

Il est écrit que l'aménagement de ce quai permettrait le transport de bois, houille, quartz et conteneurs par péniche et qu'une seule péniche de 1200 tonnes évite le transport de 50 poids lourds et économise 20 tonnes de CO2. Si le principe du remplacement des transports routiers par un transport fluvial nous paraît bénéfique pour l'environnement, il convient, en période de crise climatique mondiale, de s'interroger plus en détail.

En effet, ce quai semble destiné à la société Groupe Charles André (GCA), entreprise de transport et de logistique d'envergure internationale.

Ce dossier ne mentionne pas :

- le nombre de péniches qui utiliseraient ce quai et la réduction du nombre de camions circulant. En effet, la mondialisation des transports et leur augmentation est un facteur primordial dans la crise climatique. Le développement de la logistique peut être même être considéré comme un facteur aggravant et le recours aux circuits courts comme une solution.

Ainsi, le remplacement d'une partie des camions par des péniches peut être bénéfique de façon marginale, si le volume des transports routiers continue d'augmenter de façon exponentielle. Ce serait un bénéfice plus important s'il s'agissait de réduire le volume global des objets transportés et de transformer totalement les modes de transport ;

- le nombre d'emplois créés ou perdus ;
- la nature des matériaux transportés. Dans l'analyse des bénéfices escomptés pour l'environnement on n'aura probablement pas les mêmes valeurs pour la houille, le bois ou le silicium qui sert aux panneaux solaires.
- les incertitudes évoquées par Elisabeth Ayrault, présidente de la Compagnie Nationale du Rhône dans la presse locale du 28 janvier 2020 au sujet des niveaux d'eau du Rhône, de la baisse qui a été constatée depuis plusieurs années du trafic fluvial et des difficultés de débarquement des conteneurs à Fos sur mer.

## MOTIVATION ou CONDITIONS

- Quelle sera la nature du sol du quai ? Sera-t-il imperméabilisé ? Sur quelle surface ? Rappelons que l'instruction du gouvernement du 29 juillet 2019 relative à l'engagement de l'état en faveur d'une gestion économe de l'espace affiche l'objectif « Zéro artificialisation ».

Le dossier n'évoque pas l'impact de la circulation fluviale (Effet de batillage sur la végétation des berges, dérangement de la faune).

D'autre part, il ne propose pas de solution alternative, alors que la solution de ne pas faire cet équipement aurait pu être considérée. Il s'avère donc très compliqué de considérer le projet comme étant d'intérêt public majeur.

Le rapporteur ne donnera pas d'avis à ce sujet faute de disposer d'éléments.

On pourra se rapporter à la fiche n°29 du document « Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels » édité par le Ministère de l'Ecologie en date d'octobre 2013 pour se faire une idée.

Est-ce que le projet ne nuira pas au maintien à l'état de conservation favorable des espèces concernées ?

Le CNPN regrette que l'étude des mammifères se limite aux chiroptères, car plusieurs espèces de micromammifères protégés peuvent être présentes sur le site (Musaraigne aquatique, muscardin). Le CNPN regrette également que les mesures de la procédure ERC ne concernent que les espèces protégées par la loi. En effet, plusieurs espèces d'orthoptères méritent des mesures spécifiques :

- La Truxale méditerranéenne, dont c'est la seule station connue en Isère, classée proche de l'extinction sur la liste rouge nationale et qui est mentionnée dans le document « Les orthoptères en Isère » publié en 2015 par le Conseil départemental de l'Isère comme menacé par les aménagements portuaires ;
- Le criquet des chaumes classé au bord de l'extinction dans la liste rouge nationale ;
- L'oedipode soufrée et l'oedipode aigue-marine classés fortement menacés dans la liste rouge nationale.

A défaut de dire si ce projet peut être qualifié d'intérêt public majeur, **le CNPN accorde cependant un avis favorable sous les réserves suivantes :**

- compléter les mesures compensatoires par des mesures liées aux orthoptères menacés, présents aux abords du quai ;
- proposer des mesures concrètes contre l'artificialisation du sol ;
- assurer la pérennité des mesures compensatoires par une convention ORE ou par un arrêté préfectoral de biotope, un classement aux PLU des communes en zone naturelle ou en EBC.

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

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 3 février 2020

Signature :

