

# 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°2021-03-13a-00247 Référence de la demande : n°2021-00247-011-001

Dénomination du projet : Déviation de la RD20 à Aix-sur-Vienne

Lieu des opérations : -Département : Haute-Vienne -Commune(s) : 87700 - Aix-sur-Vienne.

Bénéficiaire :

## MOTIVATION ou CONDITIONS

### Contexte

Le projet vise la création d'une nouvelle route pour faciliter les déplacements et réduire les accidents. Ce barreau routier traverse des milieux naturels et agricoles d'une qualité assez élevée aux portes d'une ville de taille moyenne. Le projet intercepte différents habitats naturels supports de nombreuses espèces protégées.

### Les dispositions du L 411-2 4

- **pas d'autre solution satisfaisante** : le projet n'aborde pas le sujet des mobilités douces pour décongestionner la RD20. Le « tout voiture/camion » est donc la seule solution envisagée. Si l'hypothèse d'augmentation du trafic se maintient à 2% dans les prochaines années, sans une réflexion de fond sur les mobilités complémentaires et alternatives, la solution à ce futur proche et identique problème se posera à nouveau, avec à nouveau de forts impacts sur l'environnement attendus. Le CNPN invite à ce que la réflexion générale sur ces problématiques de transport intègre d'autres options et variantes pour explorer des pistes encore trop peu exploitées et densifier ainsi les argumentaires afin de garantir des choix de moindres impacts environnementaux.  
Pour mémoire, l'objectif national, inscrit dans la loi, est le « zéro artificialisation nette ».
- **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, mais les conclusions ne sont pas 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.* Il convient de rappeler que *l'intérêt public majeur* se différencie de *l'intérêt public*, le premier étant une notion « d'interprétation stricte, qui vise des cas exceptionnels dans lesquels la réalisation d'un projet se révèle indispensable et où aucune autre solution d'implantation ne convient ». Dans le cas présent de création d'une nouvelle route au cœur d'un paysage naturel et agricole périurbain de grande qualité, cette notion d'intérêt public majeur semble toute relative. En outre, le caractère accidentogène présenté, sur la base de trois accidents entre 2008 et 2020 pour justifier cette infrastructure, ne permet en rien d'en saisir l'absolue nécessité. Ces chiffres ne sont en effet, ni comparés avec d'autres tranches routières, ni contextualisés pour tenter d'en objectiver la portée. Enfin, il n'est pas démontré, factuellement et techniquement, en quoi les mesures prises à travers la création de cette déviation permettra de diminuer les accidents.

### Avis général

Le dossier de demande de dérogation est globalement bien traité.

L'état initial est toutefois insuffisant et cela se ressent par la suite dans la compréhension globale des enjeux et la prise en compte des espèces et de leurs habitats dans l'évaluation des impacts du projet.

Globalement, la pression d'inventaire est faible (une liste d'espèce d'oiseaux très classique, trois espèces d'odonate, une seule nuit d'écoute des chiroptères, alors que le GHML rapporte l'information de six sites d'importance de chauves-souris dans l'aire rapprochée ou en toute proche périphérie).

En outre, il aurait été utile, pour une bonne compréhension des enjeux bruts à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée, de produire une carte de présence de toutes les espèces par groupe taxonomique.

Un point nécessite une démonstration plus convaincante : la bonne caractérisation de la *Hétraie Chênaie à Jacinthe des bois*. Il n'est pas tout à fait impossible, sur un secteur gneissique, sous influence Atlantique, qu'il puisse bien s'agir de l'habitat communautaire.

## MOTIVATION ou CONDITIONS

D'un point de vue général, concernant le tableau 22 (p115), sur l'appréciation du niveau d'enjeux des espèces, il ne peut être mis au même niveau des espèces comme la Pie bavarde et le Verdier d'Europe ou l'Hirondelle rustique, ou encore la Tourterelle turque et le Faucon crécerelle ou l'Alouette des champs. Ces appréciations sont erronées (Cf les nombreuses publications afférentes disponibles).

Il est nécessaire d'introduire de la connaissance et de la nuance dans ce type d'appréciations pour pondérer l'application de méthodes qui ne peuvent apporter de la finesse. A l'arrivée, c'est une simplification un peu grossière, de ce qui est en jeu, qui est proposée.

La destruction d'habitats naturels de ces espèces présente un impact fort pour ces espèces.

Une autre affirmation qui annonce une faible disponibilité en habitats favorables pour la Pie grièche écorcheur sur le secteur rapproché, sans en faire la démonstration. Pourtant, au regard du maillage bocager du secteur, cela semble peu intuitif.

Enfin, il est peu raisonnable de considérer les milieux ouverts, et notamment prairiaux, comme habitats à enjeux faibles pour les oiseaux et mammifères. Les espèces citées, si elles dépendent en grande partie des réseaux de haies et des bosquets, ne sauraient survivre sans ces habitats d'alimentation, de transit ou de dispersion. Cette sous-estimation des enjeux à la bonne échelle est problématique au regard de l'exercice DEP demandé.

Il est également utile de noter que le projet se situe en plein sur un réservoir de biodiversité des milieux bocagers, ainsi que sur un corridor écologique du SRCE.

De même, il aurait été attendu une analyse bibliographique sur les impacts des infrastructures linéaires sur les espèces sauvages. Ainsi, aurait-on notamment appris que les densités des populations d'oiseaux et de mammifères diminuent en fonction de la proximité aux routes. Avec des effets significatifs mesurés sur les oiseaux à 1km et les mammifères jusqu'à 5km de la dite route. Cette information cruciale est absente de la réflexion qui laisse croire que les espèces pourront aisément se réinstaller à proximité de la déviation, une fois celle-ci en fonction. Une analyse de sensibilité par espèce (ou famille/groupe) aurait été nécessaire, notamment pour aborder la compensation avec une analyse fine des enjeux.

Pour conclure sur le dossier, les deux hypothèses en termes de temporalité présentées pour le phasage de la réalisation du projet sont à proscrire. Il n'est pas envisageable de réaliser les travaux de défrichage et de décapage au printemps, période la plus sensible pour les espèces (c'est à l'encontre de la doctrine ERC..). De plus, ces hypothèses sont en contradiction avec l'engagement pris dans la mesure R2.1o en faveur des chiroptères qui fixe l'abattage des arbres à cavités entre septembre et mi-octobre (mi-mars à mi-mai n'étant pas compatible avec les exigences des oiseaux notamment).

#### **Avis sur la séquence ERC**

**Évitement** : un tracé, plus à l'est, interceptait une haie d'arbres centenaires. L'évitement amont a été choisi sans toutefois faire la démonstration d'un impact moindre à une échelle plus macro, faute d'éléments disponibles.

**Réduction** : il manque une mesure absolument nécessaire et attendue qui est celle du calendrier d'intervention et de réalisation du chantier : il est indispensable d'éviter les périodes de fortes sensibilités des espèces (Cf infra).

Il est donc utile que soit proposé et écrit dans une mesure (puis retranscrit dans l'arrêté) que *le calendrier des travaux exclura les périodes de mai à septembre pour l'ensemble des travaux.*

**R2.2f** : concernant les passages à faune, il serait utile d'évaluer l'opportunité de prévoir des ouvrages permettant le passage à sec des mammifères notamment.

**R2.2k** : la bibliographie et les retours d'expériences démontrent désormais qu'il est déconseillé de créer des habitats favorables aux espèces, notamment volantes, à proximité immédiate d'une route en raison des nombreuses collisions que cela engendre (piège écologique). Aussi, au-delà de l'aspect visuel et paysager, il conviendrait de reprendre cette mesure pour l'évaluer sous l'angle du moindre impact pour la faune.

**Compensation** : la méthode de calcul du coefficient de compensation est laborieuse et se perd dans des appréciations hasardeuses. A l'arrivée, la démonstration est peu probante et revient à sous-estimer les besoins de compensation. Le CNPN recommande d'adopter une approche plus efficace et pertinente, en se fixant comme objectif le « zéro perte nette » (voir gain de biodiversité, loi 2016).

**MC BB56 et BB59** : la mesure vise à reboiser une parcelle à l'issue d'une coupe rase à venir. Le CNPN ne voit à peu près aucun intérêt à la démarche visée. La seule qui aurait pu avoir du sens aurait été de proposer son rachat pour extraire de cette parcelle le projet de coupe rase et maintenir ainsi un habitat forestier d'un certain âge offrant aux espèces visées les conditions de vie recherchées.

La mesure proposée ne permet pas de compenser la perte des habitats forestiers détruits par le projet. En outre, celle-ci fait fi des pertes intermédiaires. Le temps que le boisement planté offre les mêmes services écologiques que les boisements coupés, il se passera plusieurs dizaines d'années. Entre temps, c'est une perte nette pour les espèces forestières pendant plusieurs années. Le CNPN invite le maître d'ouvrage à revoir intégralement cette mesure.

## MOTIVATION ou CONDITIONS

**MC BA20** : la mesure vise à boiser les zones en prairies et conserver les boisements présents d'une parcelle pour l'amener dans une trajectoire de sénescence.

Pour information, en deçà de 3 hectares d'un seul tenant et de forme plutôt ronde, associé à une zone tampon de 50m tout autour (schématiquement), il n'est pas possible de recréer un îlot de sénescence présentant les caractéristiques écologiques et les fonctionnalités propices aux espèces forestières. L'idée initiale est donc intéressante, mais peu concluante en l'état. En revanche, l'îlot forestier central (Hêtraie et Chênaie) serait un bon candidat.

**MC AY160** : la mesure vise à boiser une prairie de fauche qui aura servi de site de stockage en phase chantier. Pour rappel, une mesure compensatoire doit être fonctionnelle avant les impacts pour permettre le report des espèces. En tout état de cause, se pose, outre cette difficulté, le même problème de temporalité que pour la mesure BB56 BB59. Ce site ne pourra accueillir les espèces forestières que dans 30 ou 40 ans. Les pertes intermédiaires doivent du coup être compensées.

**MC haies** : la création ou le renforcement des haies nécessite une analyse par linéaire (qualité des haies existantes, espèces présentes, gestion actuelle, méthodes employées, réseau des maillages...). Certaines créations semblent être du renforcement. Il est nécessaire de préciser et d'illustrer ce qui sera fait par site envisagé. Une optimisation est sans doute possible.

**Conclusion**

Un tel projet dans un espace naturel et agricole de cette qualité, en se positionnant directement sur un corridor, supprimera un réservoir de biodiversité inscrit au SRCE. Ce choix doit amener le maître d'ouvrage et son conseil à engager une réflexion ambitieuse, à la bonne échelle, et en toute (re) connaissance des impacts forts que le projet portera à ces espèces notamment protégées.

La création de cette déviation va isoler le bocage à l'est du projet, coincé entre la ville et cette route et ainsi avoir un impact à terme supérieur à ce que le dossier laisse entendre. Enfin, les habitats des espèces protégées sont largement sous compensés. Le compte n'y est pas et les mesures proposées sont en l'état en partie inopérantes.

Le CNPN invite à retravailler en profondeur les mesures, quitte à en abandonner certaines, pour trouver le bon niveau d'intervention et garantir ainsi un bon état de conservation des espèces protégées qui seront directement impactées par le projet. Il pourra utilement se faire accompagner par des organisations professionnelles type CBN, CEN...

Au-delà du manque de précision concernant la nécessité (et sa justification) du projet, le dossier présente malheureusement de fortes lacunes en termes de réflexion globale et du niveau attendu pour se rendre compatible avec les ambitions réglementaires de la loi de 2016 sur la reconquête de la biodiversité. Un élément aurait également été très apprécié dans ce type de dossier d'artificialisation des sols : une réflexion sur la déminéralisation des sols. Pour atteindre l'objectif de zéro perte nette, il est nécessaire de remettre de la nature en lieu et place de béton ou goudron. Il est plus que probable de trouver de telles surfaces sur la commune d'Aixe-Sur-Vienne. Le CNPN encourage le département à compléter son dossier en ouvrant la voie d'une reconquête de la biodiversité sur son territoire. Mesure qui serait très complémentaire à des mesures compensatoires, aux ambitions et à la pertinence relevées.

**Pour l'ensemble des raisons exposées, le CNPN émet un avis défavorable** et demande que le dossier lui soit à nouveau soumis pour avis s'il est redéposé.

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

**AVIS : Favorable**

**Favorable sous conditions**

**Défavorable**

Fait le : 17 mai 2021

Signature :

