

## 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°2021-06-13a-00689 Référence de la demande : n°2021-00689-011-001

Dénomination du projet : Projet d'aménagement de la RD68 LIEN entre l'A750 à Bel Air et la RD986 au nord

Lieu des opérations : -Département : Hérault -Commune(s) : 34790 - Grabels.34980 - Saint-Gély-du-Fesc.

Bénéficiaire : Conseil Départemental de L'hérault

### MOTIVATION ou CONDITIONS

**Contexte** : il s'agit d'une dérogation additionnelle à l'initiale (juillet 2018) concernant l'aménagement routier de la RD 68 (le LIEN) entre l'A750 à Bel Air et la RD 986 au Nord de Saint-Gely-du-Fesc. Le projet concerne le doublement de la portion du Lien (RD68) entre l'échangeur sud de Saint Gely-du fesc (RD 986E1) jusqu'à l'intersection RD986/RD68/RD145 au nord (4 km) et la création d'une route à 2 \*1 voie sur une longueur de 7,8 km (entre l'échangeur sud de Saint Gely et A 750 à Bel air).

Cette demande de dérogation additionnelle concerne 28 espèces au total. 8 d'entre elles relevées en 2020 par le collectif local OULALA (bruant zizi, rouge-gorge familier, rossignol philomèle, engoulevent d'Europe, cordulie à corps fin, pipistrelle Pygmée, Murin de Daubenton et Glaïeul douteux). Le bureau d'étude applique le principe de précaution et préfère étendre la demande à une liste plus conséquente de 28 espèces protégées composée essentiellement d'avifaune (22).

Au préalable et avant d'analyser cette demande complémentaire, le CNPN souhaite revenir sur certains points qui ont fait débat lors de la demande de dérogation initiale du projet à la commission ECB en juillet 2018.

La première analyse de la commission ECB était critique à ;

- 1) L'option d'aménagement choisi à travers le LIEN (artificialisation et imperméabilisation conséquente, impacts sur les espèces et les habitats, modification des berges). Il aurait été souhaitable d'accompagner cette nouvelle demande par une preuve forte et concrète d'engagement de la part du maître d'ouvrage soutenant en parallèle des alternatives à la voiture et leur développement (vélo, transport urbain). Les milieux dans lequel s'implante le projet représentent pour la plupart, des milieux méditerranéens vulnérables (garrigues calcicoles) et abritent des espèces hautement patrimoniales. Face à un rythme d'artificialisation soutenu à l'échelle nationale, le gouvernement a adopté en 2019 l'objectif de zéro artificialisation nette en considérant les effets négatifs de l'artificialisation : l'appauvrissement de la biodiversité, augmentation des émissions de CO2 et du bruit. L'Occitanie est une région métropolitaine les plus consommatrice de surfaces naturelles (DREAL 2020). Afin de répondre aux prérogatives de la loi et amorcer une transition vers un modèle urbain plus résilient pour la nature et pour les hommes, il faut définir un nouveau modèle d'aménagement.

2) La faible prise en compte des effets cumulés. De plus en plus d'études scientifiques démontrent l'effet déclencheur, amplificateur et accélérateur des infrastructures, menaçant l'équilibre de l'écosystème et réduisant drastiquement les capacités d'adaptation face aux changements climatiques. L'analyse des effets cumulés passe totalement à côté de la démarche prospective éclairante, constituant un simple respect de la procédure réglementaire. Cette analyse ne permet pas au CNPN de mesurer les effets cumulés et induits du projet. Or les infrastructures affectent de près le comportement des animaux, leur taille de population et leur diversité génétique, voire leur disparition. Pour les effets induits on sait désormais que les lisères de route induisent des modifications matérielles et micro climatiques qui ont des répercussions sur les écosystèmes voisins. Dans une région connue pour ses épisodes climatiques intenses (épisodes cévenol, sécheresse) la vulnérabilité ne cessera d'augmenter. Le risque inondation et le risque incendie sont capables de rappeler leur présence de façon plus ou moins violente entraînant des dégâts coûteux. La construction d'une route appelle de manière systématique une nouvelle vague d'urbanisation (noyaux économiques et urbains). Toutes ces effets liés étroitement à la réalisation du projet LIEN mais aussi aux effets combinés par d'autres projets d'aménagement restent largement sous-estimés.

Le CNPN est donc au regret de constater aujourd'hui qu'il n'existe pas vraiment de distance parcourue entre l'ancienne version et la présente demande. En effet, cette demande de dérogation additionnelle relève d'une formalité pure tandis que les questions essentielles sur la déclinaison de la séquence ERC semblent à nouveau mises de côté.

### **Méthodologie**

Concernant la dérogation complémentaire, le CNPN note une certaine sensibilité du dossier à la phase d'évitement bien que les options soient restreintes (projet découlant des années 80). Les continuités écologiques sont bien appréhendées et les modes de franchissement des cours d'eau sont sélectionnés pour être les moins impactants (transparence écologique pour ouvrages sur les cours d'eau, aucun ouvrage dans le lit majeur).

Des garanties suffisantes ont été apportées concernant la réduction des impacts pour l'ensemble des cortèges et notamment les oiseaux (le maître d'ouvrage s'engage à réaliser les travaux en-dehors des périodes sensibles). Une défavorabilisation est proposée pour le cortège des amphibiens, bien que le CNPN émette de forts doutes quant à la faisabilité, l'efficacité et l'applicabilité de cette mesure; On ne fera pas ici une analyse point par point de toutes les mesures proposées, elles sont nombreuses, bien détaillées dans le dossier et couvrent plus de 300 ha de superficie.

En revanche, la demande additionnelle concernant les invertébrés, notamment la cordulie à corps fin, paraît particulièrement succincte. Les impacts sur cette espèce menacée sont sous-estimés. Ils sont jugés très faibles (dérangement d'individus en phase chantier et éventuelle collisions en phase exploitation). De toute évidence il va y avoir une modification des berges, des marges et des lisères, sur des linaires importants malgré la transparence des ouvrages. Il conviendrait de regarder de plus près ces impacts afin de pouvoir les mesurer correctement dans leur globalité (cycle de l'espèce) pour calibrer des mesures adéquates.

## MOTIVATION OU CONDITIONS

### Mesures compensatoires

La méthode de compensation, telle qu'elle se présente dans le dossier, n'apporte toutefois pas suffisamment d'éléments de compréhension sur les modes de calculs, le bilan perte/gain tant attendu dans les dossiers de dérogation. Dans ces conditions et selon les éléments fournis dans le dossier, l'apport de la plus-value écologique sur pratiquement l'ensemble des mesures reste largement hypothétique et difficilement quantifiable. Par rapport au dossier initial, une compensation relative est apportée par un renforcement des éléments d'action et de suivi et notamment la création d'un comité de pilotage à ce sujet, qui avait été appelée de ses vœux par le CNPN dans l'avis initial.

L'arrêté mentionne que les premiers plans de gestion doivent être réalisés dans les 2 ans suivant l'arrêté. Le maître d'ouvrage semble avoir fait le nécessaire en coopération avec le CEN LR sur ce point.

Les actions compensatoires pour la partie boisée devraient aboutir à des compositions de mosaïques favorables à plusieurs espèces: gestion sylvicole permettant d'éclaircir les peuplements, levée des couverts résineux par la régénération des feuillus, optimisation de la sénescence. On regrette cependant que ces actions compensatoires ne soient pas assorties de précisions de valeur: objectif surfacique de sénescence, de ripisylve etc.

Le dossier fournit également une analyse de l'état de conservation pour l'ensemble du parcellaire compensatoire ce qui constitue un point très positif. La sécurisation foncière renforce les garanties d'une mise en œuvre rapide et efficace des mesures de compensation. Certaines actions sont particulièrement favorables et innovantes, comme l'abandon des vermifuges hautement nocifs pour le bétail qui va pâturer en milieu naturel (utilisation de la moxidectine au lieu de la très controversée ivermectine).

## MOTIVATION OU CONDITIONS

### Conclusion

Les moyens mis en œuvre pour qualifier l'état initial sont globalement proportionnés. En revanche, l'analyse des impacts bruts et résiduels pour une espèce qui mérite une attention particulière (cordulie à corps fin), rare représentante du cortège des invertébrés parmi les espèces protégées, reste très minimaliste.

Une recherche est engagée sur l'amélioration des conditions de ripisylve et des connectivités en général. La compensation se déploie sur des surfaces importantes ; le CNPN recommande cependant de veiller à travers la séquence ERC et particulièrement le suivi, à la démonstration de la plus-value écologique des mesures.

**Le CNPN prononce un avis favorable à la demande de dérogation supplémentaire avec les conditions suivantes :**

- 1) Préciser une valeur de zone ou bande inconstructible en dehors des parcelles proposées en compensation, de préférence sur des linaires à proximité de la route ou le risque d'urbanisation serait fort, en articulant préservation de la biodiversité (enjeu fort) et adaptation face au changement climatique (aléa fort).
- 2) Préciser une valeur sur les matrices forestières dédiées à la sénescence (objectif chiffré).
- 3) Intensifier les efforts (quantitatif et qualitatif) en matière de compensation écologique pour améliorer les conditions de la ripisylve (aire de reproduction, de repos et d'alimentation) en faveur de la cordulie à corps fin.
- 4) Apporter des preuves de la plus-value écologique sur l'ensemble des parcelles avec des indicateurs quantifiables et la transmission des données à la DREAL et au CNPN.
- 5) Apporter des preuves de fonctionnalité écologique du réseau de 10 mares qui sont proposées dans le dossier.

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 : 27 août 2021

Signature



