

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°2022-02-13a-00189 Référence de la demande : n°2022-00189-011-001

Dénomination du projet : Création d'un demi-échangeur entre l'A641 et la RD817 à Peyrehorade

Lieu des opérations : -Département : Landes -Commune(s) : 40300 - Peyrehorade.

Bénéficiaire : Vinci Autoroutes Autoroutes du Sud de la France

MOTIVATION ou CONDITIONS

Contexte

Le projet vise la création de deux nouvelles bretelles pour délester les infrastructures locales du trafic de transit et améliorer la sécurité routière sur cette section. Ces bretelles routières traversent des milieux naturels et agricoles d'une qualité assez élevée aux portes d'une ville de moyenne taille. Le projet intercepte différents habitats naturels supports d'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 les RD817 et RD33. La poursuite du « tout voiture/camion » est donc la seule solution envisagée. 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 pour garantir des choix de moindres impacts environnementaux. En l'état, les variantes étudiées et présentées dans le dossier ne répondent pas aux objectifs initiaux. L'analyse de solutions alternatives doit être recherchée sur la base de scénarios comparables et vraisemblables pour éviter ou réduire au maximum les impacts du projet sur les espèces protégées, leurs habitats et les fonctionnalités écologiques et sur les critères de choix. Les solutions alternatives peuvent aussi correspondre à des variantes d'emprise surfacique autour d'une zone centrale d'action, variantes qui rechercheraient le moindre impact environnemental du projet.
- **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, en l'absence d'éléments permettant d'objectiver le caractère accidentogène pour justifier cette infrastructure, le caractère d'impératif majeur est peu probant. En outre, favoriser le « tout voiture et camion » n'est pas compatible avec les engagements climatiques de la France.

Concernant les inventaires

Il est regrettable que les chiroptères n'aient pas fait l'objet d'investigations précises et détaillées. Il s'agit d'un des groupes sensibles aux modifications des paysages.

MOTIVATION ou CONDITIONS

Concernant la méthode d'évaluation des impacts

La méthode telle qu'employée sous évalue structurellement les évaluations menées. Ainsi, sept occurrences renvoient vers une appréciation « faible » en miroir de trois occurrences pour une appréciation « forte ».

En outre et plus factuellement, une intensité d'impact moyenne couplée à un niveau d'enjeu impacté moyen ne peut donner un niveau « faible ». L'application de cette méthode tord la réalité et impacte directement ensuite, et en cascade, la réflexion générale de laquelle dépend l'intensité et la portée des mesures qui seront à déployer. Elle minimise ainsi la responsabilité du maître d'ouvrage.

Pour conclure sur ce point, le CNPN tient à rappeler l'état particulièrement dramatique dans laquelle se trouve la biodiversité après deux stratégies nationales biodiversité (SNB), dont les conclusions de leurs évaluations reconnaissent que la situation s'est encore largement dégradée malgré des politiques dédiées, mais insuffisantes. Le CNPN renvoie également vers les derniers rapports de l'IPBES éloquentes à ce sujet. Il devient obligatoire de relever collectivement les niveaux d'exigences vis à vis de la biodiversité pour inverser la tendance.

Le CNPN sera attentif dans les prochains dossiers à venir que les méthodes d'analyses s'appuient sur un tableau actualisé et équilibré.

Intensité de l'impact	Niveau d'enjeu impacté				
	Très fort	Fort	Assez fort	Moyen	Faible
Fort	Très Fort	Fort	Assez fort	Moyen	Faible
Assez fort	Fort	Assez fort	Moyen	Faible	Faible
Moyen	Assez fort	Moyen	Faible	Faible	Négligeable
Faible	Moyen	Faible	Faible	Négligeable	Négligeable

Le CNPN ne partage pas la conclusion considérant que l'évaluation des enjeux écologiques de la zone d'étude est estimée faible en raison de milieux naturels majoritairement constitués de parcelles agricoles en culture. Ces habitats représentent des zones de transit et d'alimentation pour de nombreuses espèces, et passe par devers le caractère réversible de ces parcelles qui, en fonction de pratiques agricoles qui pourraient « facilement » changer, deviendraient des espaces naturels très attractifs pour la biodiversité. Contrairement à la minéralisation de surfaces au sol, les zones agricoles possèdent une capacité de reconversion favorable à la nature très grande et relativement rapide.

Concernant les mesures proposées

Certaines mesures nécessiteront d'être reprises dans les marges avec le futur opérateur de mise en œuvre et de gestion. Ces éléments seront repris au début du projet pour stabiliser les mesures. Quelques éléments de réflexion (non exhaustifs) :

MR6 ; évaluer le cout/bénéfice de procéder à la suppression des Robiniers par arrachage des souches notamment au regard des impacts induits sur les sols, et si la présence d'espèces de sous-bois rare et menacée le nécessite.

MR9 : reconstituer des éléments naturels pouvant reformer des trames de déplacements à quelques mètres d'une route ressemble plus à un piège écologique qu'à une idée pertinente. Cette mesure doit être reprise à la lumière des retours d'expériences de situations similaires.

MC15 : la proposition de classement de l'ilot forestier en îlot de sénescence ne peut s'engager sur 30 ans. Un îlot de sénescence s'engage pour toujours. En outre, un îlot de sénescence de moins de 3 hectares ne peut reconstituer les dendrohabitats d'une forêt diverse et complexe. Les fonctionnalités attendues ne pourront se constituer. Toutefois, la perspective de cette évolution est à conserver.

La mesure globale de compensation est à destination d'espèces dont les habitats aujourd'hui favorables vont être détruits. En aucun cas, les efforts pour reconstituer des habitats diversifiés pour ces espèces ne sont ouverts au public avec panneaux d'interprétation et sentiers pédestres. Cet espace est à vocation naturelle. Ce n'est ni un espace vert, ni un espace de communication pour la mairie et/ou Vinci autoroutes. Le site sera ainsi pensé pour ne pas favoriser la pénétration du grand public et des animaux domestiques.

A la rigueur, un panneau en bord de parcelle 82 peut faire état de cette initiative mais elle indiquera clairement que son accès n'est pas autorisé car ce n'est pas sa vocation.

MOTIVATION ou CONDITIONS

De plus, que la parcelle 80 ne fasse pas partie de la mesure compensatoire et qu'elle soit destinée à être également minéralisée affaiblit la cohérence du dossier.

Au regard de celui-ci, de ses limites méthodologiques, de la sous-estimation des enjeux, de l'absence d'évaluation des pertes intermédiaires, de l'absence de compensation des habitats de chasse d'espèces protégées (les surfaces en culture), et sous réserve que les trois conditions réglementaires d'octroi de cette demande de dérogation soient amplement mieux argumentées, mais reconnaissant la volonté manifeste de bien faire du maître d'ouvrage et de son conseil, **le CNPN donne un avis favorable aux conditions strictes suivantes :**

- les mesures de réduction seront revues avec l'OFB pour ce qui concerne le dimensionnement et les choix techniques retenus (ouvrages, plateformes, transparence, matériaux, gestion des eaux...) ;
- les mesures compensatoires seront confiées à une structure qui en assurera la mise en œuvre et la gestion sur au moins 30 ans. Cette structure pourra faire évoluer certains aspects techniques propres aux mesures envisagées au regard de son expérience pour viser une optimisation de la réussite de leurs déploiements ;
- l'obligation réelle environnementale (ORE) signée avec la commune s'engagera sur une durée de 99 ans, ou à défaut son foncier sera transféré au Conservatoire des Espaces Naturels pour en garantir la pérennité ;
- laisser en évolution naturelle l'ensemble du site de compensation, sauf les prairies qui ont vocation à être maintenues ouvertes afin de reconstituer un espace favorable à l'expression d'une naturalité, rare dans ce secteur ;
- pour atteindre l'objectif de zéro perte nette, et celui du zéro artificialisation nette, il est nécessaire de remettre de la nature en lieu et place du goudron. Il est plus que probable de trouver de telles opportunités sur les communes de Sorde-l'Abbaye et de Peyrehorade, ou sur des délaissés ou plateformes autoroutières proches. Le CNPN encourage vivement Vinci Autoroutes à montrer l'exemple et à compléter son dossier en ouvrant la voie d'une reconquête de la biodiversité sur des terrains minéralisés. Mesure qui serait très complémentaire à des mesures compensatoires aux ambitions et à la pertinence relevées.

Si de telles conditions conduisent l'opérateur Vinci à redéposer un dossier, le CNPN sera de nouveau consulté.

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 : 24 mars 2022

Signature :

