

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-00644 Référence de la demande : n°2021-00644-041-001

Dénomination du projet : RD10 - Suppression du passage à niveau de Brignoud

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :

Lieu des opérations : -Département : Isère -Commune(s) : 38190 - Villard-Bonnot.

Bénéficiaire : CD38

MOTIVATION ou CONDITIONS

Contexte du projet

Un passage à niveau situé sur la commune de Brignoud (38) fait l'objet d'un enjeu de suppression urgent identifié au niveau national, en raison du grand nombre de véhicules et de trains, augmentant les risques d'accident. Un contournement routier de faible ampleur est programmé. La SNCF réseau AURA et le Département de l'Isère, gestionnaires de la voie ferrée et de la route, sont les porteurs du projet.

Un dossier incomplet a été transmis au CNPN en mai 2022, le dossier de dérogation à la protection stricte des espèces n'étant pas autoportant et renvoyant à une multitude d'autres dossiers. Le dossier a d'abord été jugé non recevable, mais en l'absence de retours de l'administration, il a été choisi de le passer en commission ECB du CNPN.

Un nouveau dossier mis à jour a été envoyé par le pétitionnaire le 25 juin, répondant à la demande du CNPN. Malheureusement, l'information n'a pas circulé correctement au sein du CNPN et la présence des deux versions du dossier sur l'extranet de l'instance fait que tous les membres n'ont pas évalué la même version. Il ne sera donc pas tenu rigueur au pétitionnaire de ce problème et ce rapport portera sur la version transmise le 25 juin 2022.

Avis sur la RIIPM et l'absence de solutions alternatives

La RIIPM n'est pas contestée par le CNPN.

Vu le contexte de ce projet, le CNPN comprend que peu de réelles solutions alternatives en termes de tracé du projet s'offraient aux pétitionnaires. En revanche, la recherche d'alternatives ne s'arrête pas aux emprises mais concerne également les choix techniques de dispositifs et d'ouvrages. A ce titre, le CNPN constate que les franchissements hydrauliques seront effectués à l'aide d'ouvrages de type « ponts cadres », dont la conséquence sera de bétonner le fond du lit des cours d'eau et les berges. L'ajout de matériaux sédimentaires au fond de ces ouvrages ne remplaçant en aucune manière les fonctions physiques, biogéochimiques et biologiques des berges et des substrats naturels d'une part, et des alternatives techniques moins impactantes étant tout à fait envisageables d'autre part (ponts enjambant le lit mineur et les berges de type PIPO par ex.), le CNPN recommande aux pétitionnaires de réévaluer les choix proposés et de proposer des ouvrages sans assise en lit mineur.

Le projet souffre d'un autre défaut concernant la recherche d'alternatives satisfaisantes : l'évitement de la mesure compensatoire AREA.

Le dossier manque de clarté sur le fait qu'il vient empiéter sur une mesure compensatoire existante. L'échange en commission a permis de comprendre qu'il s'agissait d'une zone compensatoire mise en place très récemment par AREA et ne présentant pas (encore) d'espèces protégées. Le CNPN considère qu'impacter une zone compensatoire présente le même niveau d'enjeu administratif qu'impacter une aire protégée et ne s'explique pas la légèreté du dossier en la matière, devant l'exemplarité attendue auprès d'un opérateur public.

Avis sur la réalisation de l'état initial

La principale critique porte sur l'absence d'état initial concernant les espèces aquatiques et semi-aquatiques du cours d'eau franchi (poissons, mollusques, crustacés, petits mammifères notamment). Une recherche plus spécifique des mammifères protégés aurait dû être effectuée, ciblant notamment le Muscardin et la Crossope aquatique. Il est attendu de compléter cet état initial avant le démarrage des travaux, ceci dans une optique de sécurisation juridique du projet.

Avis sur la réduction

- La mesure de réduction sur l'éclairage n'apparaît pas suffisante. De nouveaux lampadaires sont installés sur le nouveau giratoire. Davantage d'efforts doivent être effectués sur la réduction de la pollution lumineuse dans le cadre d'un dialogue renforcé avec la commune. L'éclairage du nouveau giratoire n'apparaît pas indispensable.
- La mesure de transplantation de l'Inule de Suisse apparaît très incertaine. Le retour d'expérience de la Réserve Naturelle Régionale des Isles du Drac, voisine du projet, indiquent que seuls 10% des effectifs transloqués ont survécu après 5 ans et les tests de germination sont inefficaces. Il aurait été souhaitable de se rapprocher pour cela du Conservatoire botanique en amont, comme cela doit être le cas pour tout projet de translocation. Le choix du site d'accueil doit faire l'objet de leur validation. Le nombre d'individus faisant l'objet d'une translocation doit être augmenté. Une attention particulière doit être apportée à la profondeur des racines de cette espèce lors de la transplantation. Le suivi de la translocation doit être couplé au suivi d'une population témoin pour mieux interpréter les variations interannuelles.
- Les mesures de réduction sur le cours d'eau (MR8) ne sont pas satisfaisantes et peuvent être complétées. Outre la proposition d'ouvrages de franchissements hydrauliques sans assise en lit mineur, car artificialisant les cours d'eau et engendrant de fortes perturbations des fonctions écologiques des milieux aquatiques, les modalités techniques de réalisation du rescindement posent également question. En effet, plutôt qu'un profil en travers évasé, dans lequel le lit du cours d'eau s'étalera sans pouvoir exprimer toutes ses fonctionnalités, il est recommandé de réaliser des lits « emboîtés » (lit mineur dimensionné pour un débit de plein de bord compris entre Q1 et Q2 ; compris au sein d'un lit « majeur » dimensionné en fonction de l'espace de débordement possible). Les plans de ce rescindement devront être soumis à l'avis des services techniques de l'OFB pour validation.
- La réduction des pollutions ne sera pas pleinement effective. La récupération des eaux souillées et leur traitement au sein de fossés de décantation ne peuvent fonctionner tout seul. Le CNPN recommande la mise en place d'une approche multi-barrière, qui vise à gérer les ruissellements superficiels et à protéger les sols décapés, avant même de traiter les eaux : cf. Guide McDonald et al. (2018) <https://professionnels.ofb.fr/fr/doc-guides-protocoles/bonnes-pratiques-environnementales-protection-milieux-aquatiques-en-phase>.

Avis sur la compensation

Celle-ci apparaît insuffisante. Aucune méthode de dimensionnement n'est proposée, ce qui ne permet pas de vérifier le respect de l'objectif de zéro perte nette de biodiversité inscrit à l'article L. 110-1 du code de l'environnement. Afin d'y remédier, il est recommandé de se reporter au guide sur le dimensionnement de la compensation écologique publié par le MTE.

En complément, de nouvelles mesures doivent permettre de compenser :

- L'impact sur l'Inule de Suisse, à travers la protection / mise en gestion d'une station existante et potentiellement menacée (se rapprocher du Conservatoire botanique).
- L'impact sur les continuités écologiques causé par la création de la nouvelle infrastructure, qui n'est pas entièrement évité et réduit, à travers une action sur une rupture de continuité à effectuer sur une route voisine, par exemple en agissant sur un point noir de migration des amphibiens recensé dans la base de données du Département et de la LPO.
- Le décaissement des berges actuellement prévu (MC3), répond éventuellement à un besoin de compensation hydraulique pour le projet. En revanche, il n'est pas satisfaisant pour une mesure compensatoire « des atteintes à la biodiversité », ce type de mesure présentant de fortes incertitudes en matière de restauration effective d'une zone humide présentant les mêmes fonctions que celles impactées. Cette incertitude est d'autant plus élevée que le tronçon choisi est totalement enclavé entre différents ouvrages et infrastructures. Cette mesure est au mieux une mesure de réduction qui n'apportera pas de réelle contrepartie aux espèces ciblées. Une restauration plus ambitieuse doit être proposée, sur des zones humides dégradées à restaurer.
- Aucune mesure n'est proposée en compensation de la destruction de la mesure compensatoire d'AREA, alors que SNCF réseau et le Conseil Départemental 38 sont bien responsables de sa destruction. Le dossier ne présente pas cette mesure, ni l'arrêté préfectoral qui l'avait prescrite. En l'absence d'une proposition détaillée à ce sujet, le dossier ne peut être considéré comme recevable. Cette proposition de mesure devra en outre intégrer, dans son dimensionnement, les pertes intermédiaires que représentent, pour les espèces, l'attente du remplacement de leurs habitats détruits, par de nouveaux habitats fonctionnels.

En conclusion, le CNPN rappelle qu'il ne saurait considérer comme acceptable un projet qui empiète sur la mesure compensatoire d'un autre projet sans venir présenter en remplacement une mesure améliorée par rapport à la mesure initiale selon tous les critères de la compensation (ratios, équivalence, additionnalité, etc). Par ailleurs, les mesures ERC du projet sont insuffisantes pour répondre à l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité.

Le CNPN émet donc un avis défavorable sur ce dossier et invite le pétitionnaire à lui resoumettre son projet avec :

- La démonstration de l'effectivité de la nouvelle mesure compensatoire par AREA. Le CNPN considère que cette démonstration est de la responsabilité de SNCF réseau et du Département de l'Isère.
- Des mesures de réduction améliorées en suivant les remarques énoncées dans cet avis.
- Un dimensionnement de la compensation.
- Des mesures compensatoires adaptées et plus ambitieuses.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :

Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 12 juillet 2022

Signature

