

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°2021-10-13a-01103 Référence de la demande : n°2021-01103-011-001

Dénomination du projet : Aménagement de la RN21 entre Monbalen et la Croix-Blanche

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

Lieu des opérations : -Département : Lot et Garonne -Commune(s) : 47340 - Castella,47340 - Monbalen,47340 - Saint-Antoine-de-Ficalba.47340 - La Croix-Blanche.

Bénéficiaire : DREAL Nouvelle-Aquitaine Service Déplacement Infrastructure Transports

MOTIVATION ou CONDITIONS

Suite à un premier avis défavorable en date du 22 avril 2022, le CNPN est reconsulté sur la base d'une note en réponse argumentée.

Au regard des éléments nouveaux apportés, le CNPN n'est toujours pas convaincu du caractère impératif et majeur de la création en tracé neuf de la sous-section 1. Cette sous-section, et sa justification, ne satisfait pas aux exigences requises (évolution du trafic routier ancien, sécurisation du tracé existant, gain de temps réel..., en perspective à l'évitement d'impacts sur des espèces protégées). Il est intéressant de noter qu'un des arguments en sa faveur est son inscription dans un « ensemble global » (comprendre l'itinéraire Agen - Villeneuve-sur-Lot), alors que ce projet d'ensemble ne fait pas l'objet d'une évaluation globale (pourtant réglementaire ; cf directive « projets »). Cette évaluation des impacts au coup par coup est nécessairement dégradée et ne permet pas d'apprécier à la bonne échelle les enjeux du projet.

En outre, les arguments avancés pour justifier de l'impossibilité d'aménager le tracé existant de la sous-section 1, reposent à la fois sur l'impact sur le bâti et ses nuisances aux riverains, ainsi que sur des contraintes techniques au nouveau du carrefour avec la RD110. Le CNPN attend donc en miroir une solide argumentation des impacts d'une nouvelle infrastructure linéaire de type 2X2 voies sur notamment la faune et la fonctionnalité des écosystèmes en se basant sur les connaissances issues des évaluations scientifiques de ces problématiques (liste non exhaustive) :

- *The impacts of roads and other infrastructure on mammal and bird populations: A meta-analysis. Ana Benítez-López et al. Biological Conservation* (ou l'on note dans cette méta analyse de près de 50 études différentes, notamment une forte diminution des densités d'espèces mesurée jusqu'à 5 km de part et d'autre de l'infrastructure...)
- Ou encore cette thèse qui confirme que des habitats de qualité à proximité immédiate d'un barreau routier augmentent la mortalité par collision (cf certaines mesures compensatoires proposées) : *Guinard E., 2013, « Infrastructures de transport autoroutières et avifaune : les facteurs influençant la mortalité par collision », thèse de doctorat, École pratique des hautes études - Ephe PARIS, 213 pages., <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00957522>*
- Ou encore celui-ci sur le sujet de la compensation et de l'atteinte du zéro perte nette de biodiversité appliqué aux projets structurants. *Biodiversity offsetting: Certainty of the net loss but uncertainty of the net gain. Weissgerber, et al., Biology Conservation, 2019 <https://doi.org/10.1016/j.biocon.2019.06.036>.*

Eléments qui seront mis en perspectives avec les derniers rapports de l'IPBES concluant sur l'accélération d'un effondrement de la biodiversité.

Ceci pour tenter de remettre au bon niveau l'appréciation des impacts sur les espèces protégées d'un tel aménagement vis à vis des éléments de justification de cette sous-section 1, et des alternatives à l'imperméabilisation, l'asphaltisation et la fragmentation d'espaces naturels.

Le dossier minimise les risques de mortalité avec la faune en phase exploitation : les impacts résiduels sont toujours considérés comme faibles (même pour le Hérisson), et les formulaires Cerfa inclus à cette demande de dérogation ne concernent que la destruction d'habitat, et non d'individus, pour les oiseaux. Or, le CNPN considère que la mortalité en phase exploitation est de la responsabilité du maître d'ouvrage et doit être intégrée au dimensionnement de la compensation sur la base des connaissances acquises en matière de mortalité routière de faune.

MOTIVATION ou CONDITIONS

L'Etat, qui porte les politiques de sobriété en matière de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, notamment à travers l'objectif du ZAN, également la Stratégie nationale bas carbone, la Stratégie nationale biodiversité, mais aussi autour de son Plan national d'adaptation au changement climatique, qui invite à changer nos logiques de pensées, pourrait montrer la voie vers cette adaptation transformationnelle attendue, indépendamment d'une retranscription réglementaire éventuelle de ces ambitions dans l'ensemble des documents de planification.

Le CNPN regrette l'absence de « pas de côté » que de telles opportunités peuvent permettre de mettre en réflexion à une échelle locale pour aller au-delà du poids des habitudes et des solutions (grises) toutes faites.

Il ne comprend pas non plus l'absence de méthodologie de dimensionnement de la compensation, alors que le Ministère de la Transition Écologique lui-même a produit en 2021 un guide sur le dimensionnement de la compensation à destination des porteurs de projet¹.

Si deux mesures compensatoires ont été ajoutées au projet et viennent renforcer celles déjà envisagées, les mesures souffrent encore d'un manque d'ambition ou de justification. Ainsi, les mesures visant la conversion de cultures en prairies ne précisent pas le type de réensemencement, ni les pratiques en matière d'amendement. Or, pour être éligibles à de la compensation écologique, ces conversions doivent aller plus loin que les conversions pratiquées dans le cadre de MAE ou autres dispositifs existant en matière d'aides à la transition agro-écologique.

En matière de compensation des milieux boisés, le CNPN ne dispose d'aucune information sur la plus-value des mesures en matière de mise en îlot de vieillissement ou de sénescence. Les parcelles A863 et A865, par exemple, appartiennent à l'Etat. Quelle gestion y est actuellement mise en œuvre ? Y a-t-il un plan d'aménagement ? Dans le cas contraire, la plus-value d'une mise en îlot de sénescence est faible. Cette remarque vaut pour l'ensemble des mesures de compensation des milieux boisés.

Le CNPN ne considère toujours pas le dossier comme finalisé et pouvant garantir le maintien en bon état des populations d'espèces protégées impactées et ne peut à ce stade que redonner un avis défavorable à la demande de dérogation.

Si l'Etat, maître d'ouvrage de cette sous-section 1, persiste dans ce choix d'une nouvelle section routière en milieu naturel, agricole et forestier, le CNPN liste ci-après les éléments qui nécessitent encore de son point de vue des compléments pour garantir l'objectif du zéro perte nette de biodiversité, même s'il reconnaît des améliorations substantielles dans certains éléments apportés :

1. Mise à niveau des impacts attendus et des réponses apportées dus à la fragmentation des habitats appliquée aux espèces mobiles, ainsi que les impacts d'une route (bruit, vibrations, collisions...) sur l'ensemble des espèces concernées ;
2. Les actions de transplantation des quatre espèces végétales protégées doivent être reclassées en mesures d'accompagnement, réévaluées à la lumière de cette analyse (Julien, M., et al. 2022. *Quality assessment of mitigation translocation protocols for protected plants in France. Journal of Environmental Management* 302. (114064). <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2021.114064>), renforcées par la validation de l'ensemble des protocoles à mettre en œuvre par le CBN, pérennisées par une maîtrise foncière au bénéfice d'une organisation garantissant son maintien dans le temps et dédiée exclusivement à la reconquête naturelle et assistée de ces quatre espèces, sans mutualisation avec d'autres pratiques, notamment à visées agricoles. La démarche volontariste engagée depuis 2017 sous convention sur les parcelles C830 et C831 doit se poursuivre indépendamment de cette nouvelle mesure à mettre en place sur un autre foncier maîtrisé ;
3. Démonstration d'une méthode de dimensionnement suivant les principes énoncés dans le guide ministériel évoqué ci-dessus ;
4. Prévoir un ensemencement des prairies de compensation (parcelles A149, A122, A154, A165, A435, 695) à partir de produits de fauche de prairies anciennes identifiées à l'aide du Conservatoire Botanique ;
5. Sur le sujet des îlots de sénescence, il est donc confirmé que la surface optimale pour l'expression de ses potentialités d'accueil est bien de 3 hectares. Le CNPN demande donc que soit à minima atteint l'objectif et l'ambition de la surface optimale recommandée par l'ONF. En outre, et pour éviter les effets de bords, il demande que ces îlots soient implantés au centre ou à tout, le moins de façon éloignée des bordures de forêts dans lesquels ils s'insèrent. En l'absence de méthode de dimensionnement permettant d'objectiver les nécessités de compensation, le CNPN demande d'atteindre un ratio de 3/1 de relief à la réflexion les sites d'accueil de ces îlots aux impacts directs liés à la proximité des infrastructures linéaires (si proche de l'axe, le maître d'ouvrage doublera les ratios pour compenser les pertes par collisions directes) ;

¹ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Approche_standardis%C3%A9e_dimensionnement_compensation_%C3%A9cologique.pdf

MOTIVATION ou CONDITIONS

6. L'ensemble des mesures de compensation qui ne sont pas sous maîtrise foncière (MO ou organisation de type CEN) au bénéfice d'une organisation pouvant garantir dans le temps la pérennité des actions engagées (de type CEN), le CNPN demande la mise en place d'une Obligation Réelle Environnementale (ORE) de 50 ans (la loi demande une garantie de résultat et de pérennité autant que la durée des impacts (ici, c'est « à vie »). Ainsi, les conventions de gestion avec des tiers devant garantir des itinéraires techniques favorables à la nature seront toutes encadrées par des Obligations Réelles Environnementales (ORE) de 50 ans et feront l'objet de contrôles annuels. Les îlots de sénescence devront quant à eux pouvoir s'inscrire dans des trajectoires centenaires. Ils seront donc acquis par le maître d'ouvrage ou une organisation de type CEN, et confié en gestion à une organisation pouvant justifier de sa capacité à en garantir l'objectif final visé ;
7. Concernant le système « hop over », le CNPN demande la plus grande prudence devant l'absence de retour d'expérience et dont son usage est actuellement déconseillé par les chiroptérologues ;
8. Le CNPN prend acte de la volonté du maître d'ouvrage de se poser la question du devenir de la RN21. Cette réflexion n'a pas été associée au « projet global » pour garantir l'absence d'urbanisation nouvelle à venir le long de cette RN21, et pour en profiter pour favoriser d'autres usages et enclencher ces modifications transformationnelles souhaitables.
- Le CNPN souhaite être informé de la suite qui sera donnée à cette réflexion et encourage le maître d'ouvrage à ne pas tarder à la lancer pour relier le projet de sous-section 1 à ce questionnement collectif sur le cadre de vie, les paysages, les mobilités douces, et la biodiversité.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Nom et prénom du délégataire : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 26 septembre 2022

Signature :