

# 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°2022-05-13a-00690 Référence de la demande : n°2022-00690-041-001

Dénomination du projet : Liaison A83 / Clisson - RD117 - Section A83 / RD137 1ère phase

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

Lieu des opérations : -Département : Loire-Atlantique -Commune(s) : 44140 - Montbert.44140 – Aigrefeuille-sur-Maine.

Bénéficiaire : Conseil départemental de Loire-Atlantique

### MOTIVATION ou CONDITIONS

Le Conseil Départemental de Loire-Atlantique a déposé un dossier le 3 février 2022 concernant une demande de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées concernant la liaison routière entre l'autoroute A83 à Montbert et la RD 137 à Aigrefeuille-sur-Maine. Il s'agit en fait d'un premier tronçon de 4300 m concernant à terme une liaison de 12 km prévue à 2x2 voies (mais 1x2 voies dans un premier temps, dont seul l'impact à 1x2 voies est pris en compte dans le présent dossier), dont la situation administrative paraît complexe. En effet, l'échangeur sur l'A83 à Montbert a été réalisé (sans demande de dérogation) en 2017-2018 (l'autorisation de travaux y compris pour l'ensemble de la route remontant à 2004 dans le cadre de la loi sur l'eau), mais le reste du projet (en deux tronçons) n'a pas encore été réalisé, sauf une opération d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) de 2300 hectares avec avis négatif du CNPN du 8 mars 2018 concernant l'ensemble de la liaison routière, pour insuffisance d'inventaires, minimisation des impacts et absence de garanties de protection des haies et mares (réf. Onagre du projet n°2017-01-39x-00162, réf. de la demande n°2017-00162-011-001). Sur le raccordement du futur premier tronçon de 4300 m à l'échangeur de Montbert, un inventaire a été réalisé montrant un impact sur trois arbres à Grands Capricornes, ayant fait l'objet d'une demande de dérogation au CNPN en 2018. Le 2<sup>ème</sup> tronçon de 7500 m franchira la Maine (ZNIEFF 2). On peut donc s'étonner qu'une demande globale de dérogation sur cette liaison Montbert-Clisson de 12 km n'ait pas été déposée, incluant l'échangeur sur l'A83 à Montbert et l'AFAF sur la totalité du projet, mais aussi l'impact sur trois arbres à Grands Capricornes sur le premier tronçon qui a fait l'objet d'une dérogation spécifique, au lieu d'un « saucissonnage » proscrit par la réglementation (sans parler du dimensionnement prévu à terme à 2x2 voies dont l'impact ne sera évalué qu'à ce dernier stade alors qu'il a été autorisé par le préfet en 2005). En outre, l'AFAF n'aurait dû être autorisé que lorsque les mesures compensatoires étaient acceptées et opérationnelles. Or, on découvre quatre ans plus tard qu'elles n'ont, semble-t-il, pas été (toutes ?) mises en œuvre.

Le présent dossier sur le premier tronçon de 4300 m est d'autant plus difficile à comprendre qu'il évoque à plusieurs reprises l'impact sur la vallée de la Maine, qui ne concernera que le second tronçon de 7500 m, et reprend à son compte des mesures compensatoires de l'AFAF (même si le fait d'intégrer l'impact d'un AFAF à celui d'un dossier routier est louable, mais intervient ici de manière inverse, de manière prématurée).

### **Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur**

L'intérêt public de relier des villes comme Clisson à l'autoroute A83 (et reliant à terme cette dernière à l'A11 via la RD 117 jusqu'à Ancenis) paraît aller de soi, d'autant que l'échangeur et l'AFAF correspondants ont été réalisés (ce qui peut toutefois être perçu comme une pression anormale pour l'accepter), mais la pertinence du tracé reste questionnable, car il n'y a pas de dossiers alternatifs sur le tracé de moindre impact, le choix du tracé ayant été fait au moment de la DUP, ce qui fait que les inventaires ont été réalisés en fonction du tracé choisi apparemment pour des raisons agricoles prioritaires, notamment de vignobles, en

reportant la route sur le bocage, avec un tracé sinueux beaucoup plus long, même s'il a évité les bois et arbres isolés, ainsi que 95% du linéaire de haies et 92,5% des friches et des vignes. Mais ces pourcentages peuvent être trompeurs, car ils dépendent de la surface totale prise en compte, qui n'est pas clairement définie (si elle concerne les 2300 hectares concernés par l'AFAF, l'impact des 90 hectares occupés par la route se trouve mathématiquement minimisé).

### **Inventaires**

Ils ont été réalisés entre août 2016 et septembre 2017 (huit passages au printemps, trois en été, un en automne, mais aucun en hiver) sur la seule emprise du tracé de la route et ses abords sur 500 m, et suivaient ceux de l'AFAF de juillet 2015 à octobre 2016 (nombre de passages non indiqués, aucun en hiver) sur lesquels le dossier actuel s'appuie, soit au total une ancienneté de 5 à 7 ans, dépassant le délai usuellement admis de 3 ou 4 ans, même si les milieux impactés concernent majoritairement des milieux agricoles dont la biodiversité évolue peu, mais aussi des haies, des zones humides et le ruisseau de Lathay constituant une trame verte et bleue (en revanche, le second tronçon traversera la ZNIEFF sur le cours de la Maine, affluent de la Loire). Ces inventaires dérogent à la nécessité de couvrir les quatre saisons, dans une zone qui peut accueillir notamment des effectifs d'ardéidés et de rapaces en alimentation sur les prairies et champs.

Les méthodes d'inventaires utilisées sont appropriées (transects pour la végétation, IPA pour les oiseaux, observations directes et d'indices pour les mammifères, y compris recherche dans les pelotes de rapaces pour la Crossope aquatique, enregistrements pour les chauves-souris et recherche des cavités, écoutes des champs des batraciens au crépuscule et observations des mares, observations directes ou dans les abris pour les reptiles, observations directes, captures par filet ou pièges jaunes, inspections des arbres sénescents pour les insectes...).

### **Impacts bruts du projet**

Aucune espèce de flore protégée n'a été constatée. Concernant la faune, le projet impacte 41 espèces d'oiseaux protégées sur les 58 observées, dont six espèces patrimoniales, dont quatre protégées (Chardonneret, Linotte mélodieuse, Traquet pâtre, Œdicnème criard), l'Alouette des champs et la Tourterelle des bois ; Hérisson et Genette commune ; huit chiroptères dont la Noctule commune ; Grenouille agile, Rainette verte, Tritons palmé et marbré ; Couleuvre helvétique, Lézard des murailles, Lézard à deux raies ; Grand Capricorne.

Malgré son franchissement par la future route, aucun inventaire de poissons n'a été effectué sur le ruisseau de Lathay, qualifié un peu vite de dégradé et recalibré, ce qui n'exclut pas la présence potentielle de l'Anguille compte tenu de sa proximité immédiate avec la Maine, et donc d'un potentiel impact de la route qui aurait dû engager une réflexion sur le dimensionnement de l'ouvrage de franchissement.

Les principaux impacts sur les habitats, en ordre décroissant de superficie, concernent :

- 13,4 hectares de cultures ;
- près de 10 hectares de zones humides et 800 m<sup>2</sup> d'une partie d'un plan d'eau ;
- 2,6 hectares de prairies ;
- 0,97 hectare de zones rudérales (favorables aux reptiles) ;
- 0,57 hectare de zones arbustives et buissonnantes ;
- 760 ml de haies (dont 3 arbres à Grands capricornes sur les 39 inventoriés et 1700 m<sup>2</sup> de gîtes ponctuels à chiroptères, à ne pas confondre avec les zones d'alimentation qui peuvent être bien supérieures car englobant les haies et bosquets et les bordures de prairies voire cultures jusqu'à 100 m de distance, ainsi que les zones humides) ;
- 0,17 hectare de bosquets arborés ;
- 0,12 hectare de vignes ;

Le dossier n'évoque pas d'éventuels habitats relevant de la Directive Habitats.

## Application de la séquence ERC

### Mesures d'évitement

Comme indiqué en introduction du présent avis, ce dossier de demande de dérogation intervient en fin de processus du choix du tracé de la route et ne présente donc aucune alternative de moindre impact sur la biodiversité, les inventaires (partiels) n'ayant pas été réalisés en dehors du faisceau adopté en 2005, ce qui n'est pas conforme aux exigences du code de l'environnement et ne permet donc pas de satisfaire l'une des conditions préalables à l'obtention d'une dérogation à la protection des espèces, même si le dossier indique que ce tracé aurait évité le maximum de mares et de haies et plusieurs espèces protégées de plantes et d'animaux (dont le Busard St-Martin, la Chevêche d'Athéna, la Loutre d'Europe, le Campagnol amphibie, la Genette...). Hormis les cultures, ce sont les zones humides qui sont le plus impactées en superficie. Il est regrettable que ce tracé n'ait pas depuis, au minimum, été légèrement décalé pour éviter d'empiéter sur 800 m<sup>2</sup> du plan d'eau de la Cossonnerie, accueillant notamment la Grenouille agile et la Couleuvre helvétique. On note toutefois qu'aucun arbre abritant le Grand capricorne ne sera détruit en dehors des trois arbres pour lesquels une autorisation spécifique a été donnée en 2018, mais la gestion future des haies pour cette espèce pose un problème majeur pour le reste de la biodiversité (*cf. infra*).

### Mesures de réduction

Elles se limitent aux mesures habituelles d'adaptation du calendrier des travaux et de mise en défens des zones sensibles, hormis un passage de faune sous l'ouvrage de franchissement du ruisseau de Lathay, dont les détails techniques restent insuffisants quant à l'impact sur le cours d'eau.

### Impacts cumulés

Les impacts cumulés concernent les 2295 ml de haies détruites par l'AFAF qui s'ajoutent aux 760 ml qui seront détruits par ce premier tronçon (et ceux à venir sur le second tronçon). Même si l'AFAF concerne la totalité de la future route et donc les 7500 m du second tronçon, ce dossier confirme que les mesures d'accompagnement agricole peuvent représenter un impact majeur des projets routiers s'ils ne sont pas conduits avec l'objectif du zéro perte de biodiversité qui s'impose aussi à l'activité agricole, déjà bénéficiaire ici pour avoir privilégié l'emplacement du tracé.

### Impacts résiduels du projet

Compte tenu de la faiblesse des mesures de réduction, les impacts résiduels équivalent sensiblement aux impacts bruts décrits précédemment. A l'avifaune inféodée aux milieux boisés, le dossier ajoute pour l'Alouette, le Chardonneret, la Linotte et le Traquet pâle les 13,4 hectares de cultures et 2,6 hectares de prairies (ces derniers curieusement seuls pris en compte pour l'Édicnème avec en plus les 0,12 hectare de vignes détruits, alors qu'il peut aussi utiliser des cultures à certaines saisons).

### Mesures de compensation

Le dossier prévoit en compensation routière (qui en principe doit être effective lors de la construction de la route ou dans les trois ans) la plantation de 950 ml de haies multistrates sur talus avec 10 gîtes reptiles, 308 ml de haies buissonnantes denses, 1520 m de haies multistrates à plat, 0,66 hectare de boisements (dont 1043 ml de lisière), création de deux mares, 1,5 hectare de prairies extensives, remise en lumière de fûts sur 1940 ml, et mesures d'accompagnement complémentaires différées dans le temps, 120 m<sup>2</sup> de roselière mais dans un bassin tampon, 14,3 hectares de prairies (mais aucune description ni localisation de ce projet), 1,72 hectare de friches bocagères, 1,42 hectares de zones humides.

Le ratio de compensation des haies détruites paraît acceptable (3,65), même s'il faudra probablement plus de 80 ans pour que de jeunes plants équivalent à la fonctionnalité des haies séculaires qui seront détruites à condition que la reprise de ces plantations soit garantie et que leur très grande majorité ne soit pas traitée en fûts de têtards, de même que pour les bosquets (ratio de 3,8). La compensation de la destruction d'une partie du plan d'eau de la Cossonnerie par la création de deux mares n'est pas satisfaisante.

Si globalement les mesures de compensation paraissent satisfaisantes en matière de ratio, cinq points semblent rédhitoires :

1-on peut regretter qu'elles se focalisent le long de la route, sans recul suffisant, avec le risque de mortalité qui en découlera pour l'avifaune et les chiroptères en phase d'exploitation (bien que jouant en partie le rôle de tremplin de franchissement de la route), par facilité puisque comprise dans l'emprise de la route qui sera

la propriété du département ; elles pourraient être considérées pour ces raisons comme des mesures de réduction et non de compensation. Les cartographies de localisation sont minimalistes et ne permettent pas de les situer convenablement, notamment, concernant les mesures de compensation prévues sur le côté de la route qui fera l'objet d'un futur passage à 2x2 voies, seront détruites, ce qui n'est pas recevable ;

2-il semble que certaines mesures de compensation présentées comme étant des mesures de l'aménagement routier soient en fait les mesures compensatoires de l'AFAF et déjà présentées au CNPN (cf. point 3 ci-après), lesquelles ont été également regroupées près de la future route là aussi par facilité ;

3-la garantie du maintien des haies et boisements ou friches arbustives (non localisées sur une carte) ainsi que les zones humides (relevant semble-t-il pour partie de l'AFAF) et hors de l'emprise immédiate de la route ne repose que sur les prochains PLU, qui sont révisables à tout moment, ce ne sont donc aucunement une garantie suffisante pour des mesures compensatoires qui doivent l'être sur le long terme, autant que la durée de la route. Une garantie type Obligation réelle environnementale (ORE) est nécessaire.

4-les mesures de compensation pour le Grand capricorne sont contre-productives pour le reste de la biodiversité. Il y a 39 arbres favorables concernés par cet insecte dans un rayon de 300 m de la route, soit 340 m de haies, mais en fait il n'y a que trois arbres détruits par la route elle-même, déjà normalement compensés dans un précédent dossier. Pourquoi prendre en compte ces 39 arbres non impactés, sauf pour garantir leur pérennité sur ces 340 ml ? Surtout, l'ampleur de remise en lumière de fûts sur 1940 m de haies multistrates jusqu'ici préservées, à savoir la suppression quasi-totale des frondaisons de ces haies, pour favoriser le seul Grand Capricorne, n'est pas acceptable en raison de l'impact fort que cela aura notamment sur l'avifaune et les chauves-souris, dont la densité est directement dépendante du volume de frondaisons des arbres.

Ces 1940 ml de haies à traiter en fûts sont semble-t-il ceux prévus pour l'AFAF (voire 3900 m comme mentionnés dans l'AP du 26 avril 2018 le concernant) mais non encore réalisés (bien qu'ils figurent à la fois dans le tableau propre à l'AFAF page 118 et dans celui propre à l'aménagement routier page 119, ce n'est pas clair). Ils ne peuvent compenser les haies supplémentaires détruites par le projet routier lui-même. En outre, l'avis négatif du CNPN sur le dossier de l'AFAF de 2018 ne cautionnait pas l'émondage drastique du bocage sur de telles longueurs. Le CNPN a déjà refusé récemment un autre dossier en Loire-Atlantique (ZAC du Plessis au Loroux-Bottereau) qui prévoyait de transformer le bocage d'arbres séculaires en quasi poteaux pour du bois de chauffage, sous prétexte qu'un rapport du GRETIA le préconise (mais qui n'avait pas comme objectif de prendre en compte le reste de la biodiversité du bocage, dont le GRETIA est bien conscient). Le bocage de Loire-Atlantique ne doit pas être transformé en caricature de bocage du type ragosses : le CNPN encourage la DDTM à veiller auprès des porteurs de projets à ce que la fonctionnalité globale du cortège des haies soit davantage intégrée à la réflexion.

5-bien que les inventaires auraient permis d'avoir une approche des effectifs des animaux impactés et devant donc être compensés, le dossier ne raisonne qu'en nombre d'espèces ou présence-absence, et sans état des lieux des milieux qui accueilleront les mesures compensatoires, ce qui ne permet pas de dresser le bilan de l'objectif réglementaire du zéro perte de biodiversité.

6-le non-évitement du plan d'eau de la Cossonnerie insuffisamment compensé par deux mares.

### **Mesures de suivi**

Le suivi de l'efficacité des mesures de compensation n'est pas décrit suffisamment et ne prévoit notamment pas d'indicateurs objectifs.

### **En conclusion, considérant :**

- la situation administrative inhabituelle d'absence d'alternative au tracé choisi dès 2005 (liée à l'ancienneté du projet) et de « saucissonnage » des dossiers par tronçons ou sous-dossiers étalés dans le temps (AFAF, trois arbres à Grand Capricorne, deux tronçons successifs de route, passage futur à 2x2 voies) au lieu de présenter un dossier global des impacts sur les 12 km prévus et autorisés, conduisant à une absence d'évaluation des impacts globaux cumulés des deux tronçons et de l'AFAF. Cette situation aurait dû conduire à un dossier plus satisfaisant par ailleurs sur ce premier tronçon de travaux ;

- l'absence consécutive d'inventaires hors dudit tracé, ne permettant pas une analyse objective du meilleur projet respectant le zéro perte de biodiversité ;

Au-delà de ces remarques générales :

- a) des inventaires déjà âgés, excluant l'hiver, ne prenant pas en compte l'ichtyofaune, ne proposant pas un bilan en effectifs d'animaux détruits par la construction de la route, ni de la biodiversité déjà présente sur les zones de compensation et qui sera elle-même impactée par ces mesures de compensation (besoin du gain net en biodiversité) ;
- b) une ambiguïté dans les mesures compensatoires relevant de l'AFAF et celles de la route elle-même ; il conviendrait de préciser notamment quelles mesures compensatoires de l'AFAF ont réellement été mises en œuvre ;
- c) une focalisation de ces mesures trop proches de la future route, qui risque d'accentuer la mortalité d'oiseaux et de chauves-souris en phase d'exploitation ;
- d) le non-évitement total du plan d'eau de la Cossonnerie moyennant un léger déplacement de la future route sans explication satisfaisante ;
- e) la transformation de 1940 ml de haies multistrates séculaires et/ou de celles à replanter, en fûts émondés pour ensoleiller des arbres potentiels à Grand capricorne, alors que ceux-ci ne concernent que 340 ml existants et qu'il suffit d'en émonder quelques-uns afin de préserver cette population et le reste de la biodiversité. Cette mesure relevant semble-t-il de l'AFAF, mais non encore appliquée nécessite de la réduire drastiquement ;
- f) l'absence d'indicateurs sur l'efficacité des mesures compensatoires dans le temps ;
- g) l'absence de garanties suffisantes (type ORE) sur la pérennité des mesures compensatoires, seulement assurée par les PLU qui sont révisables à tout moment, ou la propriété foncière du département mais sur des zones appelées à être bouleversées dans le futur par le passage à 2x2 voies.

**Ainsi, le CNPN émet un avis défavorable**, il demande que soit résolues ou clarifiées les remarques résumées dans les considérants A à G et plus largement détaillées dans l'avis, et réclame une nouvelle saisine du CNPN pour vérification de la prise en compte des évolutions demandées, dans le respect de l'objectif législatif d'absence de perte nette de biodiversité et des conditions préalables à l'obtention d'une dérogation à la protection des espèces.

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 [X]

Fait le : 3 août 2022

Signature :

