

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 : 2022-08-13a-00867 Référence de la demande : n°2022-00867-041-001

Dénomination du projet : Amélioration des accès autoroute - Agglomération des 3 frontières (5A3F)

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

Lieu des opérations : -Département : Haut-Rhin -Commune(s) : 68128 - Saint-Louis.68220 - Héisingue.

Bénéficiaire :

MOTIVATION ou CONDITIONS

Contexte

L'opération d'aménagement routier 5A3F se situe dans la Région Grand-Est, au Sud-Est du département du Haut-Rhin (68), sur les communes de Héisingue et Saint-Louis, à proximité de l'aéroport de Mulhouse et des frontières allemande et suisse. Elle consiste en des aménagements (élargissement des voies routières et de réaménagement des échangeurs) de la RD105 qui fait le lien avec l'Allemagne, de l'autoroute A35 qui assure les liaisons entre Mulhouse et Bâle et dessert aussi l'EuroAirport, des accès autoroutiers à Saint-Louis et Héisingue afin de répondre « aux besoins de sécurisation des carrefours, de décongestionnement des voies et d'aménagement des accès aux nouvelles opérations du projet Euro3Lys. ». L'opération, à réaliser dans un environnement déjà fortement artificialisé, porte sur une surface de 29 hectares.

La demande (deux formulaires Cerfa) porte à la fois sur la capture, la destruction et la perturbation d'espèces protégées (oiseaux - 42 espèces - Hérisson européen, Crapaud calamite, Lézard des murailles, Lézard des souches) et sur la destruction, l'altération ou la dégradation de leur habitat (des espèces non protégées sont aussi citées). Des impacts bruts en phase chantier sont attendus sur l'avifaune de même que des impacts résiduels sur les habitats. Des mortalités de hérissons sont attendues en phase chantier et exploitation. La zone n'est pas considérée comme site de reproduction ou de repos pour les Chiroptères. Pour l'Herpétofaune, une mortalité d'amphibiens et de reptiles est attendue en phase chantier et en phase exploitation. Des transports d'espèces protégées sont prévus pour le Hérisson et l'Herpétofaune.

Intérêt public majeur

Le projet impliquant de nouveaux accès et des mises en conformités d'accès vise à répondre à la saturation attendue du trafic sur l'A35 et à la saturation déjà effective de la RD 105, situations à l'origine d'un risque accidentel important notamment sur la RD 105 par cisaillement du trafic. Tout ceci s'inscrit dans un contexte de développement urbain de la zone dite des Trois-Frontières, avec aussi l'ouverture d'un nouveau pôle de loisirs et de commerces dans la zone. Si à court terme, ces éléments de justification sont recevables, on voit mal, dans une projection d'accroissement du trafic identique à l'actuel, pourquoi le problème ne se reposerait pas dans quelques années.

Absence de solution alternative satisfaisante

L'existence des voies routières nationales et transnationales actuelles, de même que la présence de l'aéroport international, constitue une contrainte évidente à la définition d'une solution alternative reposant sur les modes de circulation actuels. Les différents scénarios alternatifs, reposant sur l'installation de giratoires en ce qui concerne l'échangeur entre l'A35 et la RD 105 ont été rejetés, soit parce qu'ils ne répondaient pas à la problématique de trafic ou étaient trop coûteux. La transformation de la RD105 en boulevard urbain avec des carrefours à feux et une piste cyclable a été retenue pour ses bénéfices attendus en matière de sécurité, fluidité et adaptation au contexte urbain. On note que le tracé d'une bretelle d'accès a été modifié pour éviter un impact sur un milieu humide réhabilité.

A nouveau, et même si l'aménagement de la RD105 semble répondre à de vraies attentes, il aurait été intéressant à ce niveau de confronter les perspectives de trafic actuelles à des modèles basés sur la prise en compte de contraintes nouvelles ou de choix politiques différents en matière de transport. Il n'en demeure pas moins que le projet concerne un environnement déjà très anthropisé et artificialisé et par là peu favorable à la biodiversité et au fonctionnement des continuités écologiques.

Réalisation de l'état initial

Les inventaires faune-flore ont été réalisés par le bureau d'études OGE en 2015. On peut s'étonner de la faible fréquence d'observation (trois séances d'inventaires floristiques et deux séances d'observations des reptiles, oiseaux, amphibiens et insectes), même si des données d'inventaires plus anciens ont été aussi utilisées et que des mises à jour aient été faites par Ecosphère dans le cadre du projet Euro3Lys en 2018 et 2019. Il n'est pas fait mention de relevés spécifiques concernant les Chiroptères dans le document de méthodologie relatif au projet, mais un document joint porte sur des inventaires mollusques et Chiroptères réalisés par OGE sur le site du projet « Technoport ». Cette multiplicité des sources de données d'inventaire en fonction des différents projets élaborés sur la zone, mais sur des périmètres différents, ne facilite pas le travail d'évaluation (il est indiqué que « le CGEDD a confirmé que l'opération 5A3F constituait l'une des opérations du projet « Euro3Lys » et que l'étude d'impact de 5A3F devait donc être incluse dans l'étude d'impact de ce projet global. »). L'évaluation des enjeux écologiques a été réalisée par Ecosphère.

Sur le plan floristique seules trois espèces inscrites sur la liste rouge Alsace, dont une en danger, ont été observées. Aucune de ces espèces n'est protégée. En matière d'avifaune, 42 espèces protégées sont considérées comme potentiellement nicheuses sur le périmètre du projet, dont la Pie-grièche écorcheur, inscrite dans la directive oiseaux. Pour les mammifères, seul le Hérisson d'Europe protégé, et le Lièvre d'Europe ont été observés. Aucun gîte de Chiroptères n'a été observé, alors que neuf espèces ont été contactées sur le site du projet. En ce qui concerne les insectes, aucune espèce protégées n'a été recensée sur le périmètre du projet Euro3Lys et à fortiori sur celui du projet. Pour les reptiles, trois espèces sont recensées sur le site du projet, dont deux inscrites dans la directive habitat. Deux espèces d'Amphibiens, protégées, le Crapaud calamite et le Triton alpestre sont présentes ou à proximité immédiate du site. Des informations sont fournies sur la faune piscicole et les mollusques.

Appréciation des enjeux

Si on se réfère aux espèces, et au périmètre strict du projet 5A3F, les enjeux sont forts pour une espèce végétale, la Bardanette faux myosotis, apparaissent faibles pour les oiseaux, dérangés par la présence de l'autoroute, faibles aussi pour les mammifères, hors Chiroptères, dont certains sont rares au niveau régional, forts pour deux espèces de papillons, faibles pour les reptiles et plus fort pour le Crapaud calamite. Sur le plan écologique, les zones où les enjeux sont les plus forts sont les friches herbeuses rudérales (présence de la Mélitée des scabieuses et de l'Azuré des cytises et observation du Bruant jaune et de l'Hypolaïs polyglotte). Le pont autoroutier sur le Liesbach est le lieu d'une forte activité de Chiroptères et constitue une zone à enjeu. Les secteurs à enjeux moyens correspondent aux boisements rudéraux. Les secteurs à enjeux faibles sont majoritaires du fait de l'importance des secteurs artificialisés. L'enjeu zone humide apparaît faible, même si trois secteurs sont occupés par des habitats humides (roselière sèche, zone de saulaie et peupleraie et berges du Liesbach) pour une surface totale de 0,79 hectare. Si les constatations présentes dans le fascicule 3 du dossier semblent correctes en matière d'enjeux, elles couvrent une surface relativement réduite par rapport à ce qui peut être déduit des analyses relatives au projet plus vaste Euro3Lys.

Évaluation des impacts bruts potentiels

L'intégralité de l'emprise du projet sera impactée au cours du chantier du fait des travaux de terrassement, soit 18,18 hectares d'habitat naturels ou de cultures. Les impacts sur la flore protégée apparaissent nuls. Sur l'avifaune, les impacts résultant de la modification de 17,08 hectares et de la perte d'habitat consécutive seront permanents, directs ou indirects, et sont estimés d'intensité moyenne à forte ; à cela s'ajoute la destruction temporaire d'espèces en phase chantier. Pour les mammifères, et plus spécifiquement le hérisson, la destruction de 16,5 hectares d'habitats (sur un total estimé de 17,2 ha), et la destruction probable d'individus, auront une incidence significative. L'impact sur les amphibiens, et en particulier le Crapaud calamite, via la destruction d'habitat aura une incidence significative et les travaux entraîneront très probablement des mortalités.

L'incidence des travaux sera aussi significative sur les reptiles. Globalement l'ensemble de la faune présente sera impactée du fait de la nature des travaux.

Le problème, bien explicité dans les documents, est que le projet 5A3F n'est qu'un des multiples projets de développement concernant la zone considérée, puisque des aménagements urbains à vocation d'activité ou de logement sont programmés, de même qu'une nouvelle infrastructure ferroviaire (Projets Euro3Lys, SNCF, Côté Ville, Technoparc). Des effets cumulés significatifs de l'addition de ces différents projets sont attendus, tant sur les habitats que sur les espèces. Il apparaît quelque peu surprenant, pour ne pas dire peu réaliste, de devoir segmenter, ici en traitant du seul projet 5A3F, l'analyse de l'incidence d'un aussi vaste chantier, même en gardant à l'esprit le caractère déjà très artificialisé du secteur. Dans la pratique, l'évaluateur est amené à prendre en compte la dimension Euro3Lys dans laquelle s'insère le projet 5A3F, tout en restreignant son avis à ce seul projet.

Mesures d'évitement et de réduction (E-R)

En plus de l'évitement d'une annexe hydraulique du Liesbach et d'un boisement, les mesures de réduction (inscrites en fait dans le projet Euro3Lys...) consistent en l'adaptation du calendrier des travaux qui seront réalisés entre début septembre et fin octobre, puis probablement en février-mars, la mise en place de clôtures petite faune en phase travaux pour éviter une colonisation par le Crapaud calamite, et la mise en place de banquettes facilitant le passage de la petite faune sous un des ouvrages hydrauliques. Un « écologue de chantier » devrait veiller à l'application de ces mesures d'évitement et de réduction. Des « grillages échappatoires » sont prévus pour permettre la sortie d'animaux des bassins routiers de collecte d'eau et des clôtures pérennes seront placées aux abords de l'autoroute. Des mesures visant à éviter la prolifération d'espèces envahissantes sont prévues. Des captures et déplacements d'individus des espèces Crapaud calamite, Triton palmé, Triton alpestre sont prévus avec la DREAL sur des sites de relâchés pertinents. Des zones refuges couvrant 19 hectares sont prévues au début du chantier dans le cadre, une fois encore, du projet Euro3Lys, en attendant la mise en place de zones de compensation. Dans le but de préserver certains milieux naturels, des milieux prairiaux seront décapés et stockés pour pouvoir être ultérieurement réutilisés. Des aménagements végétaux et une gestion différenciée des espaces verts est aussi prévue, toujours à l'échelle du projet Euro3Lys, en vue d'assurer certaines continuités écologiques, sans que celles-ci soient présentées de façon détaillées. La réduction de l'impact des pollutions lumineuses est aussi prévue.

Impact résiduel

Au terme de la phase de travaux, et en prenant en considération les mesures d'évitement et de réduction, pour les oiseaux, les impacts de mortalité par collisions propres aux aménagements de l'opération 5A3F seront permanents, directs ou indirects. Ils sont toutefois estimés d'intensité faible. L'opération 5A3F ne devrait pas accroître significativement les perturbations liées au bruit et à la pollution lumineuse, déjà existantes. Pour les mammifères, une mortalité supplémentaire pourra être provoquée par des collisions directes avec les véhicules, du fait de l'augmentation de l'intensité du trafic, ainsi que par les risques de noyade dans les bassins routiers. Il en ira de même en matière de risques de collision et de dérangement pour les amphibiens et les reptiles.

Compensation

Le choix est fait ici de développer une approche compensatoire basée sur les habitats naturels et non sur les espèces. La priorité est donnée à la compensation sur les prairies. Ces deux options semblent pertinentes sur le plan écologique. Les calculs d'équivalence sont basés sur des évaluations d'impact sur les milieux mixtes de 11,07 hectares, sur les boisements de 5,43 hectares, et sur les milieux humides de 0,08 hectare. Les engagements de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) portent sur 30 ans et concernent trois sites : les jardins familiaux de Mulhouse, le site de la Harth à Bartenheim et l'élargissement des dépendances vertes sur le site du projet 5A3F. Dans le premier cas, sur un site situé à 22,9 km, les actions de compensation 5A3F de type restauration viennent se greffer sur un chantier de réhabilitation déjà initié et portent sur 10,5 hectares (boisements, pelouses sèches, prairies, zones humides). Le calcul des ratios de gain semble réaliste. Le financement est de près de 140 000 €, la CeA s'engage sur la gestion et le suivi et passera une convention en ce sens avec le syndicat mixte de l'III. Le second site, situé à 5,2 km du projet, est une zone ouverte de cultures à gibier de 5,3 hectares en forêt et appartient à l'État avec gestion ONF. Ce site est situé dans le périmètre Natura2000 de la ZPS « Forêt Domaniale de la Harth » (FR4211809) et est adossé à un autre site de compensation de 1,7 hectare.

L'objectif est de convertir le site, actuellement colonisé par le solidage, en prairie sèche à faciès d'emboisement, tout en conservant une activité de gestion cynégétique. Les lisières étagées seront aménagées et des arbustes seront plantés. Les ratios de gain sont plus forts. La CeA passera une convention avec l'ONF pour avoir la maîtrise d'oeuvre des travaux. Enfin, les dépendances vertes du projet seront aménagées en vue d'un gain de biodiversité, sous la forme de 9,7 hectares de milieux ouverts, 2,43 hectares de boisements, 0,68 hectare de friches arbustives et 0,1 hectare de végétation humide. Les ratios de gain sont relativement faibles, mais a priori réalistes.

La méthode EcoMed est utilisée pour calculer les ratios de dette, et un ratio de gain est proposé pour l'argumentation. En termes d'équivalence surfacique, les calculs, qui n'ont pas été repris dans l'évaluation, aboutissent à une atteinte des objectifs (plus de 100%). L'équivalence écologique devrait être atteinte.

On soulignera que la CeA propose deux types de mesures d'accompagnement : Un financement de programme de restauration concernant trois ensembles de sites et surtout le financement d'un ambitieux programme de recherche, destiné à mieux objectiver les procédures d'évaluation des impacts et le calcul des équivalences de compensation (analyse de la pertinence des différentes méthodes de calcul). Une thèse de doctorat sera financée à 50%.

Un suivi des espèces cibles et des habitats naturels est prévu sur 30 ans.

Conclusion

Le dossier présenté, constitué de 15 parties, est pour le moins conséquent et concerne un projet emboité dans un projet d'aménagement plus vaste, lui-même non indépendant d'autres projets d'aménagement et d'infrastructures concernant la même zone, ce qui ne facilite pas a priori l'analyse et pose la question de l'analyse séparée du projet particulier.

Ceci étant dit, le dossier est très complet, facile à appréhender et précis. Le projet se situe dans une zone très fortement artificialisée (autoroute, aéroport de Bâle-Mulhouse, etc.) qui d'ores et déjà laisse peu de place aux milieux naturels, une situation qui justifie pour partie l'absence de solutions alternatives. Cependant, l'argumentaire à l'appui de la notion d'intérêt public majeur aurait pu prendre en compte des alternatives de réduction du trafic routier au regard des évolutions actuelles, mais les arguments relatifs à la sécurité des personnes gardent dans tous les cas leur pertinence.

L'état initial, l'appréciation des enjeux et l'évaluation des impacts ne soulèvent pas de critique majeure, une fois que le caractère emboité du projet et donc des travaux d'inventaires sont bien compris. Vu la nature du site et des travaux, les mesures d'évitement et de réduction, qui présentent d'ailleurs certaines originalités (définition de zones refuges et préservation de milieux prairiaux), semblent pertinentes et l'estimation des impacts résiduels réaliste, toujours eu égard à la nature très artificialisée du site et à ses fonctions.

L'approche compensatoire, toujours difficile à évaluer, n'apparaît pas sous-dimensionnée, même si on aurait pu souhaiter que le principal site soit situé à plus grande proximité du projet et que les actions qui y seront menées apparaissent complètement nouvelles par rapport à l'histoire récente de ce site. On aurait pu aussi souhaiter une présentation des alternatives qui ont pu être envisagées.

Ceci étant, l'équivalence écologique devrait pouvoir être atteinte. Ce qui est très intéressant, ce sont les mesures d'accompagnement prévues par la CeA, et en particulier le souci de financer une thèse qui viendrait diminuer la subjectivité des études d'impacts et de l'estimation des besoins compensatoires, un objectif que tout le monde peut partager.

En conséquence, le CNPN émet un avis favorable à la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées, sous condition que les engagements mis en avant par la CeA soient tenus et en particulier, que la thèse qui présente un intérêt manifeste, puisse être financée.

Une réflexion à plus long terme sur le fonctionnement anthropique de la zone serait souhaitable pour éviter que de nouveaux aménagements s'imposent dans quelques années.

MOTIVATION ou CONDITIONS

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 : 6 octobre 2022

Signature :

