

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 : 2024-10-13a-01453 Référence de la demande : n° 2024-01453-011-001

Dénomination du projet : 59-MEL : M700

Lieu des opérations : -Département : Nord -Commune(s) : 59510- Hem

Bénéficiaire : MEL Métropole Européenne de Lille

MOTIVATION OU CONDITIONS

CONTEXTE

Motifs et situation

Le projet concerne le réaménagement d'une route existante entre les échangeurs de la M6d et de la M952 sur les communes de Villeneuve-d'Ascq et de Hem. Le projet initialement porté par le département du Nord a été confié à la Métropole Européenne de Lille. Il représente un tronçon d'environ 3km qui sera doublé en 2x2 voies, sachant que l'objectif est à moyen terme de doubler l'ensemble de la M700. Une amélioration des infrastructures de mobilités douces est prévue : le projet prévoit un aménagement en faveur des deux-roues matérialisé par un chemin multi-usages. Il est mentionné que le déploiement d'une ligne express de bus sera envisagé sur la section réaménagée en 2x2 voies. Le projet prévoit également de compléter les échanges entre l'ensemble des routes au niveau de l'échangeur M6d. Des aménagements acoustiques sont promis pour réduire les nuisances pour les riverains.

La demande de dérogation est nécessaire du fait de la présence de nombreuses espèces protégées sur le site d'emprise du projet : 3 (4) espèces floristiques protégées en Nord-Pas-de-Calais, d'une espèce de mammifères, de 36 espèces d'oiseaux nicheurs protégées au niveau national, de 7 espèces de chiroptères tous protégés ainsi que de 6 espèces d'amphibiens protégées.

Raison impérative d'intérêt public majeur

L'intérêt public majeur du projet de réaménagement s'appuie sur une amélioration de la fonctionnalité de l'ouvrage, une baisse du trafic de fuite dans les communes limitrophes, un projet de sécurité routière, une réduction de la pollution atmosphérique actuellement induite par les embouteillages.

La première raison invoquée est la saturation de l'actuelle route aux heures de pointe, qui se trouve être un tronçon en deux voies entre des portions en 2x2 voies. Il s'agit également d'établir les liaisons manquantes au niveau de l'échangeur M6d.

Le réaménagement des giratoires permettra une amélioration de conditions locales de circulation mais aura un impact environnemental sur une zone plus étendue. Le bénéfice semble surévalué en raison de l'abandon progressif des usages de certaines zones d'activité mentionnées dans le document.

La deuxième justification du projet est la sécurité : les difficultés de dépassement engendrent des comportements à risque. Néanmoins, le nombre d'accident sur le tronçon a été réduit suite aux différents aménagements déjà réalisés sur la zone (de 19 accidents entre 2008 et 2012 à 2 accidents en 10 ans entre 2013 et 2022). D'autre part, le passage du tronçon actuel de 2x1 voies en 2x2 voies s'accompagnera d'une modification de la limitation de la vitesse (avec passage à 90km/h contre 70km/h actuellement) avec une plus grande sévérité des accidents potentiels. Sur le site du gouvernement¹, il est d'ailleurs rappelé que la vitesse est la première cause de mortalité routière en France, et que tout choc frontal au-dessus de 80km/h entraîne

¹ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/dangers-de-la-route/la-vitesse-et-la-conduite>

quasi inévitablement la mort ou des séquelles irréversibles.

Enfin l'argument de la pollution est avancé en lien avec les congestions aux heures de pointe. Ce dernier point est à nuancer par un trafic qui restera aussi dense voire en augmentation en lien avec la fluidité amenée par le réaménagement et l'augmentation de la vitesse sur le tronçon.

La raison impérative d'intérêt public majeur telle que décrite dans le dossier peut prêter à débat.

Absence de solution alternative satisfaisante

Les alternatives considérées concernent le type de voies (choix de la voie rapide limitée à 90km/h) et les emplacements des liaisons de routes manquantes au niveau de l'échangeur M6d. L'étude des alternatives est purement technique et économique mais ne considère pas les aspects écologiques et de surface d'emprise. Les alternatives étudiées pour l'échangeur M952 ont en revanche fait l'objet d'une comparaison des impacts environnementaux. La solution de moindre impact n'a pas été choisie car n'apportant pas le niveau de service attendu par le réaménagement.

On peut regretter que l'alternative du passage seul en 2x2 voies, d'ailleurs prévu au SCOT de 2017 et par le PADD du PLU², sans modifications des échangeurs, n'ait pas été mieux prise en compte. Sur ces aspects, tels que décrits dans le document et tels qu'observé sur la zone, le passage en 2x2 voies (sans modifications des échangeurs) permettrait de résoudre les problèmes de fonctionnalité de l'ouvrage, le report du trafic sur les communes limitrophes et la sécurité routière. En effet, le problème actuel d'engorgement vient essentiellement de l'existence de ce tronçon à 2x1 voie qui provoque un ralentissement lors de l'arrivée sur les giratoires.

L'absence de solution alternative satisfaisante est justifiée de manière correcte dans le dossier.

QUALITE DE L'ETAT INITIAL

Aires d'étude

Les aires d'étude sont définies ainsi :

- périmètre d'étude élargi (incluant l'emprise travaux+ zone tampon)
- périmètre < 5 km
- et périmètre <20km.

Avis sur l'état initial

Le dossier mentionne la présence d'une ZNIEFF de type I (Lac du Héron) et d'une ZNIEFF de type II (Vallée de la Marque) au sein du périmètre d'étude, contiguë à l'emprise projet, et d'une ZNIEFF de type I (prairies et bois humides des 17 Bonniers) dans un rayon de 5 km autour du projet.

De nombreuses Zones de Protection sont localisées dans un périmètre inférieur à 5 km : 3 Espaces Naturels Sensibles (dont le bois de Warwame à 140m), 3 sites classés, 2 sites inscrits, et une Réserve Naturelle Régionale (Lac du héron à 800m).

Quatre sites Natura 2000, dont une Zone de Protection Spéciale (ZPS) au titre de la Directive Oiseaux (Les Cinq tailles) sont situés dans un rayon de 20 km autour du périmètre du projet.

La zone du projet se situe à proximité d'un réservoir de biodiversité et d'un corridor humide à l'échelle régionale.

1) Recueils de données existantes

Les bases de données disponibles sur le patrimoine naturel ont été consultées pour l'analyse bibliographique de la flore et de la faune, complétées par des données issues d'autres études réalisées sur la zone du projet en 2014 et 2018. Les différents habitats ont été répertoriés selon leur typologie phytosociologique puis identifiés aux typologies EUNIS et CORINE Biotope.

2) Inventaires réalisés

Les inventaires ont été réalisés en 2021 et 2022 par des relevés de terrain diurnes et nocturnes (pour les chiroptères).

3) Avis sur la méthodologie et les inventaires.

La durée en heures de prospection n'est pas indiquée. La méthodologie et l'inventaire des habitats naturels sont satisfaisants. La méthodologie et les inventaires floristiques et faunistiques (hors chiroptères) sont satisfaisants. Les zones humides ont été caractérisées par sondage pédologique, mais les résultats de ces inventaires ne sont pas présentés. Un seul inventaire a été réalisé pour les chiroptères, ce qui semble insuffisant compte-tenu de la diversité et ce malgré l'absence évoquée d'habitats favorables aux chiroptères. On note cependant la présence de saules têtards dont les cavités sont des abris potentiels pour les chiroptères. Il n'y a pas eu d'inventaires spécifiques pour les poissons malgré la présence de cours d'eau.

4) Bilan des inventaires

Habitats naturels : il n'y a pas d'habitat d'intérêt communautaire sur le site, mais on note la présence d'espèces floristiques patrimoniales et/ou protégées en région, dont certaines sont liées aux milieux humides. Les deux cours d'eau présentent un intérêt patrimonial élevé.

Flore : 218 espèces ont été recensées, parmi lesquelles 4 espèces protégées en Nord Pas de Calais (dont la Pesse d'eau probablement issue de plantation) et 10 espèces patrimoniales. 9 espèces exotiques envahissantes ont été recensées. Les enjeux écologiques sont forts pour les espèces protégées et moyen pour les espèces d'intérêt patrimonial.

Faune : Plus de 120 espèces ont été mises en évidence par les inventaires de terrain.

Oiseaux : 62 espèces d'oiseaux ont été recensées dont 44 espèces protégées sur le site d'étude, et 36 espèces d'oiseaux nicheurs et protégés sur le site d'étude élargi. 6 cortèges d'espèces d'oiseaux protégés sont recensés (parcs et jardins, bocage, roselière, bâti, cultures et cours d'eau), notamment près des cours d'eau et dans les espaces boisés ou arbustifs. 16 espèces sont patrimoniales. Les enjeux sont forts pour les cortèges d'avifaune.

Mammifères (hors chiroptères) : 8 espèces de mammifères ont été observées dont 1 espèce protégée (Hérisson d'Europe) et 2 espèces patrimoniales (Lapin de garenne et Rat noir). La diversité est faible. Les enjeux écologiques sont moyens.

Chiroptères : 7 espèces de chiroptères ont été inventoriées. Le site d'étude est une zone de chasse pour les chiroptères avec peu de gîte potentiel en raison de la faible surface boisée. Les enjeux écologiques sont forts au regard de la diversité des espèces recensées.

Amphibiens : 6 espèces d'amphibiens ont été recensées. Les mares et les plans d'eau de la zone d'étude constituent des habitats de reproduction, et les zones boisées sont des habitats intéressants. Les impacts sur les individus et sur leurs habitats sont inévitables. Les enjeux de préservation de ces espèces sur le site représentent un enjeu fort.

Insectes : La diversité, liée aux mares et plans d'eau, est faible : 12 espèces d'orthoptères dont 2 patrimoniales (Criquet marginé et Conocéphale des roseaux), 21 espèces de papillons de jour dont 1 espèce patrimoniale (Hespérie de l'Alcée) et 13 espèces d'odonates (aucune d'intérêt patrimonial) ont été recensées sur le site. Les impacts sur les individus et sur leurs habitats sont inévitables. Les enjeux écologiques sont moyens pour les insectes : moyens pour les orthoptères et les papillons de jour et faibles pour les odonates.

Poissons : Les données bibliographiques récentes indiquent la présence de la Loche d'étang en lien avec la présence des cours d'eau.

5) Conclusion sur les inventaires :

Les inventaires, réalisés entre février 2021 et février 2022 couvrent la totalité du cycle.

Ces inventaires semblent suffisants pour les habitats naturels, la flore, les oiseaux, les mammifères et les amphibiens. Les continuités écologiques ne sont pas clairement mentionnées dans le document. Les zones humides n'ont pas été clairement inventoriées mais elles sont cartographiées. Les inventaires concernant les chiroptères et les poissons semblent sous-dimensionnés ou inexistantes. Néanmoins, l'apport des données bibliographiques aux observations réalisées pendant les inventaires permet d'avoir une vision satisfaisante de l'état initial.

EVALUATION DES ENJEUX ET DES IMPACTS

1) Evaluation des enjeux écologiques

Les enjeux écologiques concernant les habitats, les espèces d'intérêt patrimonial, l'entomofaune et les mammifères sont considérés comme moyens. Ces enjeux sont forts pour les cours d'eau, pour la flore protégée, les oiseaux nicheurs, les amphibiens d'intérêt patrimonial et protégés (en période de reproduction), les chiroptères (zone de chasse) et les poissons (présence potentielle).

2) Evaluation des impacts bruts

Les différents types d'impacts directs, indirects, permanents ou temporaires ont été identifiés pour les différents groupes d'espèces et d'habitats, en phase travaux et en phase exploitation. Ces impacts sont notamment potentiellement forts sur les habitats d'espèces par la destruction de ces habitats (oiseaux, amphibiens et chiroptères), sur les oiseaux des cultures, des fourrés et des roselières ainsi que sur les amphibiens mais aussi sur les oiseaux par dérangement d'individus lors de la mise en place des infrastructures routières. Les surfaces affectées, le nombre de pieds/stations, les effectifs d'oiseaux selon les cortèges, les effectifs de mammifères, d'insectes, ainsi que les lieux de contacts pour les chiroptères ont été quantifiés. Les espèces floristiques et faunistiques protégées et ou d'intérêt patrimonial détruites sont celles qui sont présentes dans le périmètre de l'emprise travaux uniquement.

Les bilans sont globalement cohérents avec les observations et les inventaires.

3) Incidences avec des projets proches et incidences indirectes

Les impacts cumulés avec des projets proches (dans un rayon de 5km) existants ou approuvés et notamment les incidences cumulées vis-à-vis des espèces impactées par le projet ne sont pas présentés.

MISE EN PLACE DE LA SEQUENCE Eviter - Réduire

Le porteur du projet propose plusieurs mesures d'évitement et de réduction d'impact.

1) Mesures d'évitement

Deux mesures d'évitement sont proposées, sur l'orientation du chantier (ME1) et la réduction des emprises du projet (ME2). La première mesure, visant à minimiser les impacts du projet sur les milieux naturels et les espèces protégées (station de Pigamon jaune) et leurs habitats (évitement du cours d'eau et habitat de l'Hypolaïs icterine), est peu significative car la définition du tracé suit inévitablement la route existante. Aucun coût n'y est d'ailleurs indiqué. Il est dans ce contexte difficile de parler de mesures d'évitement car les alternatives choisies ne tiennent pas tellement compte des aspects écologiques et environnementaux.

2) Mesures de réduction

11 mesures de réduction sont présentées. Les mesures proposées sont globalement classiques (MR1 - Phasage des travaux ; MR3 - Balisage des habitats à protéger) et semblent être essentiellement des mesures de gestion de chantier (MR2 – Mise en place de PAE en phase chantier, MR5 - Gestion des accotements) sauf en ce qui concerne l'adaptation de l'éclairage qui n'est pas optimale (MR4). On remarque d'ailleurs que la plupart de ces mesures n'ont pas de coût/surcoût associés.

La mesure MR7 consiste en la mise en place d'installations anticollision mais il est regrettable que des passages à faune n'aient pas été envisagés.

On peut noter la présence de la mesure MR8 de lutte contre les espèces invasives, préventives et curatives. La mesure MR9 consiste à l'installation de refuges, gîtes et nichoirs. On peut se poser la question de la pertinence de la mise en place de ces nichoirs, adaptés aux mésanges, gobemouche, bergeronnette/rougegorge car cela ne concerne qu'une seule partie des oiseaux nicheurs de la zone d'étude. On peut se poser la question du risque lié à la pose de gîtes artificiels pour les Chiroptères, et sur l'éligibilité en mesure de réduction, car le dossier indique que la zone d'emprise du projet ne contient pas de zones de refuge à Chiroptères. Les nichoirs et gîtes doivent être éloignés de l'infrastructure.

3) Impacts résiduels

Les impacts résiduels à l'issue de l'application des mesures de réduction et d'évitement sont négatifs pour 2 espèces d'oiseaux protégées et nicheuses du cortège des bocages et 2 espèces d'oiseaux protégées et nicheuses du cortège des cours d'eau et pour 2 espèces protégées d'amphibiens.

Les impacts résiduels sont considérés comme négatifs en phase travaux et positifs après le chantier pour les espèces de flore patrimoniale non protégées, pour 8 espèces protégées et nicheuses d'oiseaux et 4 espèces de chiroptères.

Les impacts résiduels sont considérés comme non significatifs pour les mammifères, les chiroptères pro-parte, les insectes et les poissons. Le CNPN émet un doute sur les impacts résiduels jugés « positifs » malgré la faiblesse des mesures d'évitement et de réduction.

Après mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels notables sont identifiés pour un total de 23,316ha d'habitats (dont 5.3 ha de végétation prairiale de bord de route, 3.48 ha de zone humide, et 1.2 ha de prairies de fauches ou prairies pâturées).

Ces impacts résiduels entraînent une perte nette de biodiversité et donc un besoin de compensation.

MISE EN PLACE DE LA SEQUENCE DE COMPENSATION

Le mode de calcul de la compensation :

Le calcul du besoin de compensation a été réalisé en fonction des grands types d'habitats et des espèces présentes, en intégrant l'efficacité et la rapidité d'effectivité de la mesure de compensation et la rareté des espèces qui l'occupent. Les ratios de compensation proposés sont de 1 pour la végétation de bord de route, de 2 pour la végétation abritant des espèces communes et 3 pour les habitats abritant des espèces plus rares ou avec un développement plus lent.

Le calcul des zones à compenser n'est pas complètement en accord avec les surfaces estimées impactées en p185. Par exemple, la surface à compenser pour la végétation de bord de route est estimée à 5,3 ha en p185 contre 3,84 ha dans le tableau des surfaces à compenser en p216. Le texte mentionne 3,48 ha de zones humides à compenser qui n'apparaissent pas dans le tableau.

Le besoin de compensation ne tient pas compte de l'impact cumulé avec des projets existants.

Mesures de compensation :

La compensation prévoit le maintien ou la restauration de milieux, notamment de milieux humides, sur 4 sites proches, à une distance de 5 km de la route. Ces mesures de compensation sont localisées sur le site de Chérenge (MC1-7,28 ha), les abords de la M700 (MC2-4,7 ha), les Prairies de Hem (MC3 – 10,28 ha) et les Six Bonniers (MC4-27,04 ha). La surface globale de compensation est d'environ 49,3 ha, dont 4,7 ha en zone accolée au projet.

La compensation consiste principalement en la restauration de zones humides et la transformation de peupleraie en boisement aux essences locales. Les travaux proposés dans le cadre de la compensation sont très bien décrits, en termes de travaux proposés, de description des habitats restaurés et du plan de gestion. Les coûts des mesures sont présentés. Les modalités de gestion à 30 ans sont présentées. Toutefois, le CNPN rappelle que la réglementation impose que la compensation soit effective pendant toute la durée des impacts. Les mesures prévues sont pertinentes et ambitieuses (avec des surfaces prévues très largement supérieures aux surfaces nécessaires à la compensation 30,07ha de prairies dont 7,23 ha de prairies humides pour une surface à atteindre de 1,19ha) pour compenser les impacts résiduels, à condition d'être totalement mis en œuvre, suivies et adaptées après 5 ans comme prévu dans le dossier.

La principale fragilité apparente concerne les modalités de sécurisation des sites par les collectivités et les modalités d'implication des gestionnaires, notamment sur le long terme. La gestion serait assurée par les communes où les sites sont implantés, mais les moyens techniques ne sont pas précisés.

Mesure d'accompagnement :

2 mesures d'accompagnement sont présentées dans le dossier (MA1 : Plantation d'espèces locales et MA2 – déplacement d'espèces végétales) et sont décrites de manière satisfaisante. La mesure MA2 a été budgétisée.

Mesures de suivi :

2 mesures de suivi sont présentées dans le dossier (MS1 : Suivi écologique du chantier et MS2 : Suivi écologique des mesures compensatoires). Les mesures de suivi sont satisfaisantes. Toutes les mesures ont été budgétisées.

JUSTIFICATION DE L'ABSENCE DE PERTE DE BIODIVERSITE NETTE, ET DU MAINTIEN DANS UN ETAT DE CONSERVATION FAVORABLE DES POPULATIONS DES TAXONS IMPACTES

Les mesures de compensation, et les garanties présentées de mise en œuvre semblent suffisantes pour garantir l'octroi de la dérogation sous réserves des conditions reprises en conclusion.

RESPECT DE L'objectif du « ZERO ARTIFICIALISATION NETTE »

Le maître d'ouvrage ne présente pas de réflexion en lien avec cet objectif.

CONCLUSION – AVIS DU CNPN

Le projet présenté est cohérent compte-tenu de l'échelle du site.

La Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur peut prêter à débat.

L'absence de solution alternative est présentée de manière satisfaisante, bien que le choix de la solution retenue ne soit pas systématiquement guidé par le moindre impact environnemental.

La méthodologie de qualification de l'état initial semble appropriée et bien proportionnée dans l'ensemble, hormis pour les chiroptères et les poissons. Les inventaires sont globalement satisfaisants.

L'évaluation des enjeux, des impacts bruts, des impacts résiduels est globalement satisfaisante.

La séquence ERC est respectée et les mesures de compensation sont globalement adéquates. Les mesures de suivi et d'accompagnement sont globalement satisfaisantes. Néanmoins, le besoin de compensation ne tient pas compte de l'impact cumulé avec des projets existants. Le niveau de compensation proposée en termes de superficie est ambitieux et permet de pallier l'absence de la prise en compte de l'impact cumulé.

Le projet après application de la séquence ERC et des mesures de compensation mises en œuvre, en tenant compte de l'état de conservation des habitats impactés et des effectifs impactés a un effet résiduel globalement neutre sur les populations d'espèces ciblées. Le projet après la séquence ERC ne semble pas porter atteinte à l'état de conservation de ces populations.

Le CNPN donne un avis favorable à cette demande de dérogation, assorti des conditions suivantes :

- Sécuriser les sites de compensation (règlement dans les PLU ou les ORE) et prévoir leur gestion sur le plus long terme, éventuellement via une rétrocession au Conservatoire d'Espaces Naturels ;
- Préciser les moyens de gestion des mesures de compensation qui seront investis par les communes gestionnaires ;
- Veiller à placer les nichoirs dans les zones les plus éloignées de la route ;

- Prévoir un suivi chimique à minima (voire éco-toxicologique) des mares existantes, restaurées ou créées car des études récentes indiquent que la plupart des mares de la région présentent une pollution chimique non propices à la restauration de l'état écologique.
- Un travail supplémentaire visant à réduire au maximum voire à supprimer les éclairages nocturnes en phase exploitation

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

Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca

AVIS : Favorable []

Favorable sous conditions [X]

Défavorable []

Fait le : 13/12/2024

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA