

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°2023-04-13a-00443 Référence de la demande : n°2023-00443-011-001

Dénomination du projet : Aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition

Lieu des opérations : Département : Alpes de Haute-Provence -Commune(s) : Aiglun,04350 - Malijai,04510 - Mirabeau.04510 - Mallemoisson..

Bénéficiaire :

MOTIVATION ou CONDITION

Espèce(s) protégée(s) concernée(s) : La demande de dérogation concerne 28 espèces protégées (16 espèces d'oiseaux, trois espèces de mammifères, six espèces de reptiles, deux espèces d'amphibiens et une espèce d'insectes). Aucune espèce végétale protégée n'est concernée par le projet.

Contexte :

La demande de dérogation à la protection des espèces est présentée par le service transport, infrastructure et mobilité de la DREAL PACA et concerne l'aménagement sur 12 km de la route nationale 85 entre Malijai et Digne-les-Bains, dans les Alpes-de-Haute-Provence.

Raison impérative d'intérêt public majeur

Le pétitionnaire justifie l'intérêt public majeur du projet par un impératif de sécurité routière et d'accessibilité du territoire Dignois : « Le projet proposé répond à un impératif de sécurité routière » (p.25). Le CNPN note que, si l'implantation de giratoires au droit des carrefours existants procède d'une sécurisation de l'infrastructure routière, la création de quatre créneaux de dépassement représente en revanche une volonté d'accompagnement de l'augmentation du trafic automobile sur cet axe. A contre-courant des politiques publiques de favorisation des transports en commun, ce projet de fluidification des déplacements automobiles individuels et de réduction des temps de trajet (augmentation des facilités de dépassements et donc des vitesses moyennes sur l'axe routier) n'apparaît pas répondre à un intérêt public majeur. Les différents aménagements prévus au projet ne procèdent donc pas du même intérêt légitime.

Absence de solution alternative satisfaisante

Comme le relève le rapport d'instruction de la DREAL, l'amélioration de la desserte routière de Digne-les-Bains est un objectif ancien qui a connu différents projets successifs. La dernière solution retenue procède du moindre impact environnemental. A ce titre, elle satisfait à l'obligation inhérente au porteur de projet de s'assurer de l'absence de solution satisfaisante.

Le CNPN relève toutefois que le projet, et notamment la création de quatre zones de dépassement, aurait pu être évité à la faveur du développement d'une alternative au transport automobile individuel permettant la diminution du flux de véhicules. Cette composante du projet souffre d'une incompatibilité avec l'exigence réglementaire de recherche d'alternative satisfaisante puisque aucune des variantes étudiées n'a porté sur le développement d'une alternative au transport individuel.

De plus, si les conclusions ayant abouti au choix retenu sont présentées : « *La variante retenue est celle bénéficiant de la meilleure approbation du public ; Et qui prend le mieux en compte les enjeux locaux (milieux naturels et agricoles (page 30 du dossier) »* aucun tableau comparatif ou autre ne précise ou présente la

« meilleure prise en compte des enjeux locaux, notamment milieux naturels ». On doit alors croire le pétitionnaire.

Présentation du dossier

On peut regretter le grand nombre de fautes d'orthographe du dossier réalisé par le bureau d'études. Mais surtout la faible lisibilité pédagogique de certaines cartes (exemple : la carte page 28 censée présenter les différentes variantes).

Aires d'études

Les aires d'étude délimitées (rapprochées et éloignées) sont cohérentes avec les enjeux du projet.

Recueil et analyse préliminaire des données existantes et méthodologies d'inventaire

Concernant les méthodologies employées, le CNPN relève un effort d'inventaire substantiel, au total pas loin de 150 jours de prospection ont été réalisés depuis 2013. Les derniers inventaires menés en 2021 ont été réalisés aux périodes opportunes et permettent un diagnostic naturaliste satisfaisant. Le CNPN relève cependant l'absence d'inventaires malacologiques, carcinologiques et ichtyologiques récents (les derniers datant de 2018) sans cependant y voir un biais méthodologique significatif.

Concernant le recueil bibliographique présenté en fin de dossier (p.227 à 237), celui-ci est un répertoire de références non circonscrites et ayant majoritairement peu de rapport avec l'étude. La citation du SDAGE Loire-Bretagne en est un exemple. Le CNPN regrette l'incorporation au dossier de ce type de liste de références préétablies qui limite fortement sa possibilité d'interroger la pertinence de la bibliographie réellement consultée dans le cadre du projet. Les références fournies en en-tête des paragraphes relatifs aux évaluations des enjeux des différents taxons étudiés suffisent à l'appréciation du travail bibliographique.

Les méthodes d'inventaires naturalistes utilisées en 2021 sont pertinentes pour chaque taxon étudié. On note toutefois l'absence d'un passage à la meilleure période pour les Rhopalocères dans cette région (mai), même si les espèces précoces remarquables ont été ciblées.

Certaines listes complètes de taxons, notamment végétaux, sont annoncées, mais non fournies (*cf.* annexes). Si la liste de Oiseaux est relativement complète, il manque par contre celle des Rhopalocères ... partant du principe qu'il n'y a pas d'habitat favorable à ces espèces sur le site lui-même. On peut regretter aussi l'absence de la mention de la Loutre d'Europe qui a recolonisé la Durance tout proche et serait susceptible de fréquenter la Bléone, la route venant parfois en bordure immédiate de la rivière.

Evaluation des enjeux

Périmètres de protection

L'analyse des enjeux relatifs à la conservation des périmètres de protection existants apparaît satisfaisante au regard de l'aire d'étude choisie (rayon de 5 km).

Zones humides

9,1 hectares de zones humides ont été identifiées dans l'emprise de l'aire d'étude rapprochée. Le CNPN salue l'actualisation méthodologique réalisée en 2021 concernant la caractérisation des zones humides (recours aux critères alternatifs) ayant conduit à l'augmentation des surfaces de zones humides diagnostiquées sous emprise du projet.

Espèces

En termes de méthodologie d'évaluation des enjeux, le CNPN remarque que seule l'analyse croisée des listes rouges nationale et régionale est utilisée, ce qui est insuffisant. Il regrette la non intégration du statut juridique (espèces communautaires) et des espèces à PNA, ainsi que la non prise en compte du statut de population locale des taxons.

Le CNPN remarque dans l'évaluation des enjeux inhérents à la faune et à la flore la prise en compte efficiente des espèces potentiellement présentes sur l'aire d'étude, mais non observées lors des inventaires naturalistes réalisés sur site (prise en compte des données bibliographiques).

Le CNPN s'interroge cependant sur le niveau d'enjeu évalué concernant les mammifères aquatiques (moyen à fort). La présence de trois espèces remarquables (*Arvicola sapidus*, *Castor fiber*, *Neomys fodiens*) est pourtant avérée au sein de l'aire rapprochée (le Crossope est considéré comme présent d'après les sources bibliographiques consultées). Or, la méthode d'analyse, qui porte sur l'évaluation des niveaux d'enjeu espèce par espèce, ne rend pas compte de ce cortège mammalogique atypique présent sur la zone. Le CNPN recommande à ce titre le rehaussement du niveau d'enjeu relatif à ces mammifères à « Très fort » afin de tenir compte de la particularité du cortège en présence.

Fonctionnalités écologiques

La méthode d'évaluation des fonctionnalités écologiques et l'interprétation des résultats, notamment cartographiques, sont suffisamment détaillés. Néanmoins, si l'évaluation des enjeux liés à la conservation des réservoirs et corridors écologiques locaux apparaît satisfaisante, l'analyse souffre d'une évaluation de la rupture écologique générée actuellement par la RN85. Le nombre de collisions animales illustré sur les cartographies pages 123 à 125 questionne sur ce point sans qu'en soient exposées les causes topographiques, naturelles et techniques. Une analyse de cette nature aurait sans doute permis une meilleure réflexion autour des mesures de réduction (voire d'amélioration) inhérentes au projet.

Évaluation des impacts bruts potentiels

Le porteur de projet établit une liste exhaustive des effets prévisibles du projet (tableau synthétique p.132) mais ne quantifie pas leur importance (a contrario de l'évaluation faite des impacts résiduels). De manière très générale la méthode caractérise les impacts bruts du projet sans en préciser l'ampleur. Cette omission nuit à l'évaluation de la proportionnalité et de l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction proposées par la suite.

Mesures d'évitement et de réduction

Le CNPN note le grand nombre de mesures d'évitement et de réduction opportunes formulées au dossier. Concernant la mesure MRO8 relative à la lutte contre la dissémination des EEE, le CNPN regrette l'absence d'engagement de la part du porteur de projet pour lutter contre l'implantation de ces espèces sur les zones perturbées par le chantier. Si des dispositions préventives sont bien prévues, permettant de limiter le risque, aucun engagement ne figure quant à la réalisation d'opérations curatives en cas d'invasion constatée. La mesure MRO8 se contentant d'affirmer qu'un protocole de lutte sera « proposé » en ce sens.

Il reste un gros point faible dans la réflexion : l'absence de gestion paysagère le long de la route, notamment sur les secteurs de dépassement où la vitesse des véhicules sera accrue. Compte tenu de la présence notamment du Petit rhinolophe, qui a tendance à traverser les routes et notamment ici pour aller chasser le long de la Bléone, une réflexion sur un alignement arboré pour conduire les individus à traverser aux endroits les plus sûrs, est à conduire.

Une même analyse serait à conduire en vue de prévoir des passages petite faune en souterrain sur ces secteurs, une bonne partie des espèces de reptiles, amphibiens, voire mammifères, étant susceptibles de vouloir traverser la route pour aller du côté des rives de la Bléone, notamment pour chasser et s'alimenter.

Évaluation des impacts résiduels – Espèces soumises à la dérogation et formulaires Cerfa

L'évaluation des impacts résiduels apparaît complète et détaillée. Les formulaires Cerfa sont cohérents par rapport aux enjeux identifiés.

Évaluation des impacts cumulés

Une recherche des projets susceptibles d'avoir des impacts cumulés avec le projet d'aménagement de la RN85 a été réalisée par le bureau d'études au sein de l'aire d'étude éloignée, un seul projet intersectant sans enjeu.

Mesures de compensation

La méthode d'évaluation du « besoin de compensation » (p.193) tend à corréliser le coefficient de compensation au niveau d'enjeu écologique lié aux habitats d'espèces protégées. La compensation vise donc, à bon escient, à être favorable aux cortèges multi-spécifiques impactés. Une approche espèce par espèce aurait été plus contestable notamment dans leur harmonisation écologique à l'échelle locale. Néanmoins, le calcul du ratio de compensation procédant de cette méthodologie est limité à 3 (niveau d'enjeu « Majeur »). La méthode ne permet pas d'envisager un ratio supérieur. L'état de maturité d'un habitat ou la complexité d'un cortège biologique peut néanmoins nécessiter une compensation surfacique supérieure à ce ratio pour atteindre l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité. Le CNPN regrette ce biais méthodologique limitant la hauteur de compensation et ce quelle que soit la difficulté technique de parvenir à égaler les impacts générés sur les communautés vivantes.

Compte-tenu des niveaux d'impacts résiduels établis, les mesures de compensation, leurs localisations, leurs détails techniques et les modalités de suivi qui leur sont inféodées, apparaissent de nature à satisfaire à l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité. On note toutefois que les zones de compensation ne sont pour le moment qu'en discussion et pas encore acquises. Aucune indication quant à la gestion qui leur sera appliquée n'est fournie.

La mesure MC01 n'est pas clairement compréhensible : elle ne porte que sur 2000 m² et va traiter aussi bien de milieux ouverts (avec fauche, mise en place d'hibernaculums) que de milieux boisés (avec taille, pose de nichoirs). Au-delà de la surface, trop petite pour être efficace, le manque de précisions sur ce qui va être fait (plantation ou pas, ratio ouvert/boisé) et, à ce qu'il semble, l'absence de connectivité de cette mesure avec les habitats environnants conduisent à douter de son efficacité.

Si la longueur de haies restaurées est intéressante, la nature des végétaux utilisés, notamment pour les haies multi-strates, en mesure MC03, n'est pas précisée.

On remarque aussi que les mesures de compensation sont prévues sur des « parcelles en cours d'acquisition foncière par la DREAL », sans qu'aucune indication de date et mise en œuvre des mesures ne soit donc avancée. Or, la loi prévoit que les mesures doivent être effectives **avant** le commencement des travaux.

Mesures d'accompagnement

En cas d'échec des mesures MA01 et MA02 (pour lesquelles aucune référence REX n'est fournie) aucune solution de repli n'est envisagée.

Conclusion :

Au regard de l'ensemble des éléments rapportés ci-dessus, **le CNPN émet un avis favorable sous condition à la réalisation du projet en l'état :**

- 1) Réévaluation des enjeux écologiques et donc de la compensation : Que soit rehaussé le niveau d'enjeu écologique relatif à la présence dans l'emprise du projet du cortège remarquable de trois espèces de mammifères aquatiques et que soient adaptés en conséquence les niveaux de réduction (notamment quant à la fonctionnalité écologique des cours d'eau au droit de l'ouvrage).
- 2) Amélioration des mesures de réduction :
 - Mise en place d'un aménagement paysager de bords de routes (alignements d'arbres, haies ...) de nature à limiter les franchissements en vol des passages les plus rapides
 - Mise en place de passages à faune souterrains aux endroits les plus accidentogènes
- 3) Amélioration des mesures d'accompagnement et compensation :
 - Que soit prévu à l'arrêté d'autorisation un engagement coercitif du porteur de projet quant à la gestion effective d'éventuelles phénomènes de prolifération d'EEE constatés au cours des dix prochaines années sous emprise du projet.
 - Proposition d'une solution de rechange en cas d'échec des opérations de transplantation de la Gagée jaune et de la Tulipe sylvestre

4) Planification des opérations de compensation : planning d'acquisition des parcelles compensatoires et de démarrage des travaux, avec obligation d'un plan de gestion par unité.

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

Défavorable

Fait le : 12 juin 2023

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA