

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

Commission Espèces et communautés biologiques

Séance du 21 décembre 2023

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2023-10-13a-01145 Référence de la demande : n°2023-01145-011-001

Dénomination du projet : RN19 - Mise à 2x2 voies- Héricourt - Sévenans

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

Lieu des opérations : -Département : Territoire de Belfort -Commune(s) : 90400 - Sevenans,90800 - Banvillars,90800 - Argiésans,90400 - Dorans.90400 - Botans.

Bénéficiaire : DREAL BFC

MOTIVATION ou CONDITIONS

Le projet porte sur la mise à 2x2 voies de la RN19 sur 4,6 km entre les actuelles 2 x 2 voies existantes, sur les communes de Brevilliers (70) et Banvillars, Argiésans, Dorans et Botans (90). Le doublement de l'infrastructure se fait du côté nord. Le projet inclut le réaménagement des échanges avec le réseau secondaire, l'aménagement de quatre ouvrages d'art existants et la démolition-reconstruction d'un ouvrage d'art, l'aménagement de trois bassins existants et la création d'un nouveau bassin. Un passage supérieur à faune déjà existant sera élargi d'1,5 m.

La vitesse autorisée sera désormais de 110 km/h.

Une piste cyclable de 3m de large serait prévue le long du projet, mais le dossier est imprécis à cet égard.

En tout, le projet impactera 35 hectares (dont la moitié sont des habitats naturels ou semi-naturels), dont 21,7 de manière définitive.

Avis sur la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM)

La portion prévue par cette mise à deux fois deux voies s'inscrit dans un projet plus large de mise à deux fois deux voies dont la DUP remonte à 2003.

Le principal motif invoqué est celui de la réduction du risque d'accidents. Entre 2014 et 2019, on comptabilise neuf accidents, ayant entraîné la mort de quatre personnes et l'hospitalisation de treize personnes, toujours du fait d'un véhicule se déportant en franchissant la ligne centrale.

Le pétitionnaire considère que ce projet n'augmentera pas le trafic. Le gain de temps est insignifiant (1 mn).

La réduction du risque de mortalité, démontrée par le dossier, est de nature à constituer une RIIPM.

L'opportunité de la réalisation d'une piste cyclable à cet endroit n'est pas justifiée par le dossier.

Avis sur l'absence de solutions alternatives satisfaisantes

Lors de l'examen de la DUP en 2003, les alternatives étudiées étaient la création de nouvelles infrastructures. Le doublement de la RN19 a été la variante retenue.

Le pétitionnaire ne présente toutefois pas les alternatives possibles pour réduire le risque d'accidents : dispositifs de contrôle de la vitesse, installation d'un terre-plein central avec élargissement minimisé de la route, sans passage à 110 km/h.

En séance, il a été expliqué qu'une barrière de sécurité centrale serait effectivement de nature à résoudre la problématique des accidents, mais qu'elle ne permettait pas d'autres bénéfices de l'aménagement à deux fois deux voies et occasionnerait une congestion importante du trafic en cas d'accident sans voie de sortie possible, et avec intervention compliquée des secours.

Le CNPN invite le pétitionnaire à mieux développer ces arguments dans son mémoire en réponse.

Avis sur la réalisation de l'état initial

La surface couverte pour les inventaires est de 90 hectares pour la flore et de 225 hectares pour la faune. Sept jours d'inventaire de la flore (un jour pour 30 hectares par période) paraissent nettement insuffisants – surtout en y incluant la bryoflore. De même, huit jours pour les oiseaux, également dédiés à la recherche des autres vertébrés et des invertébrés par le même observateur, apparaissent insuffisants pour une appropriation correcte des enjeux et une expertise scientifique digne de ce nom. Les inventaires pour les chiroptères sont également en nombre insuffisant.

Les méthodologies employées sont toutefois convenables. Cinq pièges photographiques ont été posés pour la faune, des plaques reptiles ont été installées, des écoutes nocturnes ont eu lieu, la recherche de migrateurs en halte n'a pas été omise. Des recherches spécifiques des espèces protégées connues par la bibliographie ont été effectuées (notamment la mousse protégée *Dicranum viride*). Le passage à faune existant a fait l'objet d'un suivi par piège photographique.

Les cours d'eau sont intermittents et des pêches électriques ont été effectuées en 2021, sans résultat.

Principaux enjeux

Une trame SRCE des milieux en mosaïque paysagère et deux sous-trames des milieux aquatiques et zones humides associées traversent l'infrastructure.

Les données de collisions sur le tronçon concerné ont été réclamées à la Direction interdépartementale des routes, ce qui est satisfaisant. Même si l'échantillon est faible (49 données depuis 2009), il apprend que blaireaux, renards, fouines et martres sont parmi les espèces les plus touchées. On notera la collision d'un véhicule avec un Chat forestier.

Le projet recoupe l'aire d'étude de quatre PNA : chiroptères, Milan royal, papillons de jour et pollinisateurs.

Au sein de la zone d'étude, on compte sept habitats d'intérêt communautaire (surtout liés à la hêtraie-chênaie-charmaie et aux prairies de fauche, ainsi qu'une pelouse sèche des festuco-brometée) et cinq habitats caractéristiques de zone humide. Les habitats d'intérêt communautaire totalisent environ un quart de la surface de l'ensemble des habitats de la zone d'étude, ceux de la zone humide, 3 hectares (moins de 3%).

Parmi les 330 espèces de plantes identifiées sur la zone, aucune n'est protégée, ni menacée. Le Plantain corne de cerf est la plus rare des espèces découvertes : sa présence est liée au salage des routes.

Le suivi par piège photographique a mis en évidence la présence très régulière du Chat forestier, mais également du Muscardin. La Martre est régulièrement contactée, l'écureuil est commun dans le boisement.

Une grande diversité de chiroptères est observée notamment dans le bois de Fays, dont la Barbastelle, le Grand Rhinolophe, la Noctule de Leisler, le Grand Murin... On notera aussi la détection possible d'une Sérotine de Nilsson, non confirmée cependant. Les gîtes potentiels se situent essentiellement dans les boisements matures.

Un Grand-duc d'Europe a été entendu lors des prospections nocturnes en août 2020 au bord de la carrière. Des recherches plus ciblées sur cette espèce auraient dû être menées en 2021 et 2022... Une Hypolais ictérine a été contactée sur la berme routière vers la carrière, le Moineau friquet est présent à deux endroits et on compte six couples de Pies-grièches écorcheurs. L'observation d'Ibis chauve, probablement anecdotique, mais uniquement mentionnée dans un tableau, aurait mérité des explications. Au contraire des chauves-souris, ce sont plutôt les milieux ouverts et les abords de la carrière qui accueillent les espèces à plus fort enjeu.

Parmi les amphibiens, on notera notamment la présence de la Grenouille rousse et du Triton alpestre en bordure immédiate de l'infrastructure. Parmi les reptiles, la présence de la Coronelle lisse sous l'une des plaques est particulièrement remarquable. Le Lézard des souches est également présent en lisière du bois de Fays.

Le Cuivré des marais, la Mélitée noirâtre, le Criquet des roseaux et le Criquet ensanglanté sont présents dans la zone humide et les ruisselets accueillent notamment l'Agrion de Mercure. On notera que les recherches ont permis de découvrir des pontes de Cuivré des marais, ce qui atteste de leur sérieux.

Impacts bruts

Les principaux habitats qui seraient détruits par le projet sont des habitats liés aux milieux ouverts (10,4 ha) et semi-ouverts (7 ha), en particulier les bermes. Les milieux boisés ne seront que marginalement détruits (0,25 ha). Les zones humides ne sont pas détruites. La qualification des impacts bruts espèce par espèce est très précisément décrite.

Le CNPN relève toutefois que le dossier ne prend pas en compte le bruit supérieur à celui de l'infrastructure en place induit par son élargissement et la vitesse supérieure. Or, les bermes, plus bruyantes, seront moins hospitalières, notamment pour les oiseaux chanteurs, et cela n'est que peu atténué par le fait que l'infrastructure soit en déblai. Des mesures comparatives de bruit sur la portion à 90 km/h actuelle et les portions à 110 km/h alentours à différentes distances de l'infrastructure auraient dû être effectuées et comparées à la bibliographie pour mieux évaluer les impacts de ce projet sur la densité d'oiseaux et de chiroptères au sein des milieux non détruits mais à pollution sonore accrue.

Avis sur l'évitement

La seule mesure d'évitement proposée concerne l'emplacement des bases de vie sur les zones à moindre enjeu. Les emprises chantiers feront l'objet d'une stricte définition.

Mesures de réduction

Les mesures de réduction en phase chantier sont satisfaisantes. La mesure portant sur le guidage acoustique des chiroptères est intéressante et son retour d'expérience gagnerait à être diffusé. L'utilisation d'un revêtement « sonore » (tel que celui installé en PACA sur certaines routes) pour « alerter » les chiroptères volant au ras des routes de l'arrivée d'un véhicule apporterait une véritable amélioration à ce dossier (prendre contact avec le Groupe Chiroptères de Provence).

Le CNPN insiste pour que la mesure visant à réutiliser sur place la terre déblayée soit bien mise en œuvre.

L'aménagement prévu des bermes est satisfaisant. La mesure consistant à réaménager certains milieux adjacents est également intéressante. Au total, près de 16 hectares seront ainsi aménagés de manière favorable pour la faune et la flore, incluant 8,2 km de plantation de haies.

La transformation d'un passage supérieur destiné aux engins agricoles en passage dédié à la faune, avec une végétalisation complète, est intéressante. La réouverture de la buse et la réflexion menée sur les circulations de chiroptères sont à la hauteur des attentes pour ce type de projet.

Si une clôture à grande faune sera mise en place le long des 8,4 km, une clôture adaptée à la petite faune ne sera installée que le long des secteurs de sensibilité pour les amphibiens, soit 2,4 km. Le pétitionnaire explique qu'il a fait ce choix pour garder une attractivité des bermes vis-à-vis des micromammifères, Muscardin en particulier. Un dispositif visant à empêcher les petits animaux de pénétrer sur la chaussée est donc à prévoir entre la berme et la chaussée : laisser notamment une bande en herbe entretenue de façon relativement rase, d'au moins 5 m, entre le dispositif -arbustes- et la chaussée. A l'inverse, la mise en place de haies contiguës à cette clôture petite faune incitera les micromammifères à repartir vers l'intérieur des terres plutôt que côté chaussée.

Dix hibernacula et dix tas de rémanents seront mis en place le long du trajet. Le CNPN recommande que l'ensemble des bois coupés soient utilisés comme tas de rémanents, y compris ailleurs le long de l'infrastructure ou dans d'autres espaces que le gestionnaire a en responsabilité.

Quatre mares seront implantées : les clôtures le long de la route nationale seront suffisantes pour empêcher les amphibiens d'y être piégés, mais il convient de les localiser de manière à ce que d'autres infrastructures ne constituent pas des pièges vers leurs zones d'hibernation potentielles. Les deux mares installées à l'ouest ne paraissent pas des plus appropriées : elles sont en particulier trop proches de routes. Aucune démonstration n'est apportée sur le niveau de la nappe et le type de substrat pour justifier cette implantation des mares et la mesure manque de détails techniques (ensemencement végétal, substrat d'accroche racinaire, modalités d'alimentation en eau ?).

Aucune mesure ne concerne la pollution lumineuse : le CNPN suppose qu'il n'y aura aucun éclairage en phase exploitation (l'arrêté pourrait le préciser), et les travaux devront être menés uniquement de jour pour ne pas ajouter de pollution lumineuse dans cet espace riche en chauves-souris.

Le CNPN valide la qualification en mesures de réduction de cet ensemble de mesures comprises en bordure immédiate de l'infrastructure et qui en font partie intégrante.

Dimensionnement de la compensation

La méthode proposée par le pétitionnaire fait intervenir une note basée sur :

- l'enjeu de conservation de l'espèce (note maximale de 2,5, note nulle en dessous d'un enjeu moyen) ;
- une note de résilience de l'espèce (capacités de déplacement, dépendance à certains habitats), déterminée à dire d'expert. Cette note ne peut conduire qu'à une diminution du ratio de compensation (note maximale = 1) ;
- une note d'impact résiduel du projet pour l'espèce considérée, déterminé à dire d'expert après évaluation de l'effet des mesures d'évitement et de réduction (de 0,5 à 3) ;
- une note de fonctionnalité de l'habitat impacté, qui ne peut conduire qu'à une diminution du ratio de compensation (note maximale = 1) ;

La formule est la suivante :

Ratio de compensation = Enjeu X Résilience X Impact résiduel X Fonctionnalité des habitats.

Une méthodologie d'évaluation du gain écologique est également proposée. Elle paraît intéressante, mais n'est pas complète : si les différents coefficients sont correctement explicités, il manque le calcul.

Les impacts résiduels sont jugés pour la plupart non significatifs du fait des nombreuses mesures de réduction. Toutefois, les pertes intermédiaires sont prises en compte pour les milieux arbustifs, et la perte de milieux boisés l'est aussi.

Le dimensionnement de la compensation souffre de l'absence de prise en compte de l'accroissement de la pollution sonore du fait de ce projet.

Avis sur les mesures compensatoires

La dette compensatoire pour les milieux arbustifs / prairiaux est évaluée à 4,58 hectares, la surface compensée s'élève à 5,1 hectares. S'agissant d'une compensation des pertes intermédiaires, celle-ci est limitée à une durée de 15 ans. Les mesures proposées sont globalement intéressantes. Les conséquences liées au bruit étant omises du dossier, le CNPN demande que les compensations de la mesure MC01 soient pérennisées à 50 ans.

Le bilan financier de la mesure MC01 ne fait apparaître que la plantation de haies et l'acquisition foncière : qu'en est-il des autres mesures prévues ?

La description de cette mesure doit être nettement clarifiée pour un contrôle facilité de sa mise en œuvre.

La mesure MC02 est prévue pour une durée de 30 ans : il s'agit d'un îlot de sénescence de 0,6 hectares dans la forêt bordant la RN19. Le CNPN rappelle que la compensation doit être effective durant toute la durée des impacts. Pour les mêmes raisons, du fait des risques de collisions accrues pour les chiroptères, de l'effet répulsif du bruit pour les espèces forestières, le CNPN pense que la mesure est sous dimensionnée. Par ailleurs, une mesure de mise en sénescence de 0,6 hectares n'aura pas d'effet, car les effets « lisière » sont trop importants. Cette mesure doit être étendue à au moins 3 hectares d'un seul tenant et de forme si possible ronde (ou rectangulaire mais non linéaire). Pour assurer la pérennité de cette

mesure, une acquisition de la parcelle (actuellement privée) et une rétrocession à un organisme gestionnaire est également nécessaire. L'acquisition n'est actuellement pas sécurisée et un élargissement du périmètre de la DUP est même envisagé.

La pose de trois gîtes à chauves-souris et de deux nichoirs à oiseaux (lesquels ?) dans cette parcelle est tout à fait cosmétique et inopérante.

Avis sur les mesures d'accompagnement

La construction de deux nichoirs à Moineau friquet est tout à fait insignifiante : l'espèce étant menacée d'extinction et présente sur le périmètre du projet, un accompagnement plus significatif est attendu (plusieurs dizaines de nichoirs).

Avis sur les mesures de suivi

Le suivi de l'entretien des clôtures est particulièrement important, ainsi que celui de la franchissabilité des passages supérieurs et inférieurs. Un entretien de ces dispositifs doit être programmé. Il en va de même pour les mares.

En conclusion, **le CNPN émet un avis favorable aux conditions suivantes :**

- Installer un dispositif (muret ou petite clôture) visant à empêcher les petits animaux de pénétrer sur la chaussée, entre la berme et la chaussée ;
- Mettre en place un revêtement de chaussée reconnu pour limiter les collisions avec les chiroptères ;
- N'autoriser les travaux qu'en journée de mars à octobre. Aucune pollution lumineuse ne doit avoir lieu sur le site en période de vol de la plupart des insectes et des chauves-souris ;
- Revoir la localisation des mares et préciser suffisamment leurs caractéristiques techniques pour permettre une bonne mise en œuvre ; le CNPN invite les services de l'Etat à faire valider l'emplacement définitif des mares par l'OFB avant toute autorisation du projet ;
- Utiliser l'ensemble des rémanents issus de coupes de bois à des fins d'accueil de la biodiversité sur les bermes de la portion en travaux ou des portions voisines ;
- Reprendre la rédaction de la mesure MC01 pour que l'arrêté préfectoral puisse identifier précisément ce qui doit être mis en place sur chaque parcelle, par qui et comment. La rédaction est trop complexe et ne permet probablement pas un contrôle ;
- Prolonger la durée de compensation de la mesure MC01 à 50 ans pour compenser les impacts liés au bruit ;
- Étendre la compensation de la mesure MC02 à 3 hectares minimum pour compenser les impacts liés aux chiroptères, au risque de collision accru des espèces forestières (oiseaux notamment) et aux risques de "défaunation" des abords liés au bruit, et en assurer la pérennité ainsi que le prévoit la loi (toute la durée des impacts) ;
- Intégrer un engagement ferme de suivi des dispositifs (entretien des clôtures, des passages faune et des mares) ;
- Améliorer la mesure d'accompagnement destinée au Moineau friquet.

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 : 21 décembre 2023

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA