

**Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel  
de la région Pays de la Loire**

**Avis de la commission « espèces – habitats » du 07/12/2023**

Le nombre de membres (présents et mandats) est de 14.  
Le quorum est atteint et permet de délibérer valablement.

Avis avec rapporteur	Avis sur une demande de dérogation « espèces protégées » concernant la liaison A83 – RD137, dénommée la desserte de Luçon (85) Numéro Onagre : 2023-11-13a-01247	Bénéficiaire : Conseil Départemental de la Vendée	Avis : Défavorable
-------------------------	---	--	-----------------------

**Liste des espèces protégées impactées :**

**Faune :**

<i>Burhinus oedicanus</i>	Oedicnème criard	<i>Eptesicus serotinus</i>	Sérotine commune
<i>Carduelis carduelis</i>	Chardonneret élégant	<i>Luscinia svecica</i>	Gorgebleue à miroir
<i>Chloris chloris</i>	Verdier d'Europe	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	Pipistrelle de Kuhl
<i>Circus pygargus</i>	Busard cendré	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Pipistrelle commune
<i>Emberiza calandra</i>	Bruant proyer		

**Contexte :**

Le projet vise à modifier le gabarit et le tracé de la RD137 reliant la sortie de l'autoroute A87 à Luçon. Il concerne principalement les communes de Sainte-Gemme-la-Plaine et Saint-Jean-de-Beugné. L'aménagement total de 8 450 m. de route départementale serait majoritairement à 2x2 voies. La justification de la solution retenue vise à améliorer la desserte de Luçon, contribuer à la sécurisation de la traversée des deux principales agglomérations et améliorer le cadre de vie des habitants de ces deux communes (page 41). L'aire d'étude rapprochée couvre une surface de 1 200 ha. Sur les 190 pages constituant le dossier de DEP, 50 pages sont consacrées à la description du projet et sa justification (variantes, concertation, coupes, etc.)

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

Il est indiqué page 8 que le dossier fournit les éléments permettant « de conclure au bon respect des trois conditions » du L411-2 du Code de l'environnement justifiant la DEP. Le dossier ne présente pas d'argumentaire spécifique sur la notion de raison impérative d'intérêt public majeur mais s'appuie sur les nombreux paragraphes décrivant les bénéfices attendus de l'aménagement.

***Absence de solution alternative satisfaisante :***

Les différentes variantes de tracé sont décrites et comparées sur différents critères (trafic, agriculture, environnement, bruit) entre les pages 16 et 37. Le bilan de la concertation locale est présenté dans les pages suivantes. Si l'analyse globale des différentes variantes est intéressante et permet d'aborder la notion de solution alternative, il manque néanmoins deux approches :

- Une variante zéro sans aménagement
- La justification d'une 2x2 voies sur un linéaire aussi important. En effet, page 41 l'aménagement en 2x2 voies est justifié suivant 5 points. Il aurait été pertinent, compte tenu de l'impact du projet, de proposer des linéaires plus importants en route bidirectionnelle ou en 3 voies, notamment dans les secteurs à sensibilité environnementale.

***Nuisance à l'état de conservation des espèces concernées :***

L'argumentaire développé à ce sujet page 156 est trop succinct et ne met pas en perspective les ratios de surfaces ou de linéaires perdus pour les espèces avec les mesures ERC. À noter que le seul niveau d'activité ne peut justifier l'absence de certaines espèces de chiroptères dans la demande de dérogation.

### **État initial du dossier :**

#### **Aires d'études :**

Les aires d'étude sont correctement définies. L'aire d'étude rapprochée de 1 200 ha semble suffisante pour mesurer les impacts immédiats du projet.

#### **Recueil et analyse préliminaire des données existantes & méthodologie d'inventaires :**

Le dossier expose clairement les zonages de connaissance et de protection du patrimoine naturel (sites Natura 2000, ZNIEFF...) pages 67 à 74. Cependant la zone d'étude ne figure pas sur les cartes, ce qui n'aide pas à la compréhension des enjeux.

Le bureau d'études ne mentionne pas de données issues de bases de données de structures locales ou nationales. Cela est particulièrement inquiétant compte tenu de l'ampleur du projet. En séance il confirme ne pas avoir sollicité les structures régionales et locales (LPO, PNRMP...), ce qui constitue un grave manquement.

Il apparaît, page 68, que le diagnostic Natura 2000 du Marais Poitevin est erroné. En effet, il ne mentionne que les espèces du marais mouillé et pas les espèces à forts enjeux comme les busards, œdicnèmes ou gorgebleues, présentes sur le projet de contournement (Cf. Tomes 1 et 2 du DOCOB).

Le tableau page 59 listant les dates d'inventaires terrain et les groupe taxonomiques visés ne précise pas le nombre d'intervenants et la durée de prospection. Il est alors difficile d'apprécier l'effort de prospection à l'échelle des 1 200 ha du périmètre d'études restreint. En outre les noms et compétences des intervenants ne sont pas cités.

Les périodes d'inventaires sont adaptées, sauf pour les chiroptères (cf infra).

Pour la flore, les relevés de végétation ont été réalisés sous forme de quadrats, mais leur localisation et leur nombre ne sont pas donnés. Il n'y a pas eu de recherche spécifique des messicoles qui pourraient constituer un enjeu fort sur ce secteur.

La description des méthodes d'inventaires est très succincte : pas de localisation de transects avifaune et reptiles, pas de localisation des points d'écoute des amphibiens, pas de localisation des points d'échantillonnage des orthoptères et rhopalocères.

Seul l'inventaire des chiroptères de 2019 fait l'objet d'une description précise de la méthodologie. On notera l'absence de relevés des chiroptères sur la variante 1 à Saint-Jean-de-Beugné qui est pourtant la variante retenue, ainsi qu'en partie centrale du projet. L'échantillonnage est nettement insuffisant, tant en durée (2 nuits par point au total) qu'en répartition globale et particulièrement le manque, à minima, d'une session d'écoute à l'automne. Il manque également une carte de localisation des espèces, ainsi qu'une analyse paysagère des corridors. Les résultats des inventaires des chiroptères ne présentent que le niveau d'activité des espèces. La présentation des résultats sous forme de pourcentages est biaisée par les différences de détectabilité entre les espèces.

De plus, le diagnostic des chiroptères ne met pas les résultats obtenus en perspective avec la liste des espèces à enjeu fort du DOCOB Marais Poitevin. Ceci augmenterait la responsabilité du secteur pour le Murin de Daubenton, la Noctule de Leisler et la Pipistrelle de Nathusius.

Pour les espèces mobiles et à fort intérêt patrimonial, on s'attendrait à une recherche de gîte, voire de nurseries par exemple dans le bourg voisin.

Pour les oiseaux, le tableau 6 page 106 démontre la faiblesse des inventaires ornithologiques car beaucoup d'espèces ne sont indiquées qu'en nicheurs possibles, y compris des espèces dont le comportement de nidification est facilement observable.

L'absence d'utilisation de plaques à reptiles conduit probablement à une sous-estimation de la présence de ce groupe d'espèces, tant en diversité qu'en nombre d'individus. C'est probablement le cas pour la Vipère aspic notée dans la ZNIEFF voisine.

Pour les mammifères, le Hérisson d'Europe a été observé à proximité immédiate des emprises travaux. Cette espèce protégée devrait donc figurer dans le CERFA.

La méthodologie et les résultats de l'inventaire des zones humides sont bien présentés.

Enfin, le porteur de projet n'apporte aucune information sur la mortalité routière des mammifères existant sur cet axe.

#### **Évaluation des enjeux écologiques :**

Dans la mesure où les inventaires ne sont pas correctement décrits, il est possible qu'ils soient incomplets au regard des espèces potentielles attendues et de l'emprise du projet.

Il est indiqué page 115, que le bocage constitue un habitat fonctionnel sur l'ensemble du site d'étude et, page 119, il est indiqué que le Petit Rhinolophe favorisera les haies et alignement arborés pour chasser. Dans ces conditions, il est possible de se demander pourquoi le dossier conclut à l'absence d'incidence sur cette espèce alors que le projet se situe dans un rayon de moins de 2 km de la ZSC.

Pages 119 et 120, l'étude ne conclut pas à l'absence d'impact sur deux espèces d'oiseaux fréquentant la ZPS à proximité immédiate du tracé : le Busard Cendré et l'Œdicnème criard. Outre l'impact direct de destruction de l'habitat

de ces espèces dans la zone de travaux, il est fort probable que le projet crée un dérangement (bruit, lumières) au sein de la ZPS.

Concernant les enjeux oiseaux, aucune information sur l'historique de la protection des busards sur ce secteur n'est notée en page 104, alors qu'un suivi est en place depuis 15 ans dans le cadre des sites Natura Marais poitevin et plaine sud Vendée.

Une interrogation est à noter sur la source d'informations concernant le nombre de nids de busards du sud Vendée (comprenant le Marais Poitevin et les plaines du sud), page 128. Il est probable que les chiffres annoncés ne soient valables que pour la plaine. À noter également que sur ce secteur, la population d'Œdicnème criard était estimée à 4 couples en 2005 (<https://biodiversite.parc-marais-poitevin.fr/wp-content/uploads/2019/05/Suivi-Oedicnemes-criards-nicheurs-2005-2012.pdf>). De plus, les incidences sur le Busard cendré sont jugées moyennes, alors que le rapport conclue finalement à une perte nette d'espace vital. Les incidences semblent donc sous évaluées.

Il y a des erreurs dans les statuts des espèces, par exemple le tableau page 113 n'est pas à jour pour les listes rouges en Pays de la Loire et les niveaux de priorité.

Le diagnostic des insectes est globalement insuffisant. L'absence d'une recherche de la Laineuse du prunellier (*Eriogaster catax*) et du Sphinx de l'Épilobe (*Proserpinus proserpina*) constitue un manque important du dossier.

Enfin, page 76, une rupture des continuités est mise en évidence au niveau du Pont Silly, mais rien n'est fait pour chercher à la résorber par des mesures compensatoires.

### ***Évaluation des impacts bruts potentiels :***

La description des incidences sur la TVB est indigente (page 212). En effet l'étude conclue à une incidence faible et un impact moyen considérant que les corridors déjà présents sont détériorés. Hors, en page 79, la carte du PLU-I semble indiquer que la continuité écologique « trame verte » vient se heurter au projet. En outre, les fonctionnalités des corridors locaux identifiés par les inventaires de terrain ne sont pas présentées et la carte en page 116 est peu précise. Il manque notamment un corridor à l'est de Sainte-Gemme-la-Plaine (secteur Les Desbats).

### ***Mesures d'évitement et de réduction :***

Aucune mesure d'évitement n'est mise en avant, quand bien même l'analyse des variantes contribue en partie à faire de l'évitement géographique. Comme indiqué précédemment, le maître d'ouvrage n'a pas étudié la possibilité de limiter certains tronçons de 2x2 voies à de la route bidirectionnelle ou à des créneaux à 3 voies, limitant ainsi les emprises et l'impact sur l'environnement (notamment sur la ligne droite entre Sainte Gemme et Saint Jean).

Les mesures d'évitement et de réduction ne sont pas clairement présentées : pas d'indication des linéaires de clôtures ou de barrières, pas de carte de localisation. En outre, la numérotation des mesures de réduction apporte de la confusion dans le dossier (numérotées de 11 à 14, ou de 7 à 10, et les mesures de 1 à 6 ?).

La protection des habitats sensibles situés à proximité des zones de travaux passe par une mise en défens. Il faudrait également que le dossier aborde la problématique des dépôts de poussières issues du chantier et qui peuvent fortement impacter la faune et la flore.

Le pétitionnaire ne propose aucune mesure de réduction de l'impact du projet en matière de transparence écologique d'une 2x2 voies, alors que la littérature scientifique et les rapports du CEREMA le préconisent, y compris en l'absence d'espèce protégée au droit du fuseau ou dans des zones d'habitats considérées comme dégradées. Les règles de l'art dans ce domaine ne sont absolument pas respectées. Il faudrait a minima étudier une possibilité de passage pour la petite faune tous les 300 mètres et des dispositifs permettant le passage des chiroptères voire des oiseaux au droit des quelques zones à enjeux. En séance, les représentants du maître d'ouvrage indiquent que des ouvrages hydrauliques surdimensionnés pourraient servir au passage de la faune. Cependant ceux-ci étant dépourvus de banquettes pour la petite faune, leur efficacité sera très limitée.

### ***Estimation des impacts résiduels :***

L'estimation des impacts résiduels est réalisée en parallèle de la présentation des mesures de réduction. Une synthèse est clairement présentée en page 135 du document et concerne 6 espèces d'oiseaux ainsi que les chiroptères. Les chiffres présentés dans cette synthèse semblent biaisés car très limités aux seules observations faites lors des inventaires avec aucune analyse des corridors écologiques ni des surfaces d'habitats favorables détruites par l'aménagement. Par exemple la comptabilité en couples d'oiseaux observés en 2019 impactés passe sous silence les 37,7 ha d'habitats favorables aux oiseaux détruits définitivement par le projet. La conclusion en page 128, sur les incidences résiduelles considérées comme négligeables à forte sur les habitats en fonction des espèces est donc sous-évaluée. Les espèces les plus susceptibles d'être impactées par la perte d'habitat sont le Bruant proyer, le Cochevis huppé, la Gorgebleue à miroir, le Busard cendré et l'Œdicnème criard.

Concernant les chiroptères, l'impact en phase d'exploitation (page 134) sous-estime le risque de collision pourtant bien documenté dans la littérature sur ce type d'infrastructures à 2x2 voies. Aucune carte ne précise les corridors favorables aux chiroptères et aux oiseaux et l'impact de l'infrastructure sur ceux-ci. L'impact par risque de collision avec le trafic n'est pas évoqué, ce qui constitue une lacune du dossier.

**Mesures compensatoires :**

Trois mesures compensatoires sont proposées et visent à recréer des habitats favorables aux oiseaux et des haies favorables aux chiroptères et aux oiseaux.

Les mesures compensatoires à la perte de 37,7 ha d'habitats favorables aux oiseaux reposent sur 3 sites de 5,25 ha (faisant déjà l'objet de MAEC), de 0,83 ha (en bordure de la future 2x2 voies) et de 0,65 ha (au sein d'un échangeur routier). Le ratio de compensation surfacique est donc 17,85 %, ce qui semble très insuffisant et en inadéquation avec l'absence de perte nette de biodiversité. D'autant que la majorité des sites de compensation sont situés aux abords de la future infrastructure créant ainsi un risque de dérangement et de collision pour les espèces. Il en est de même pour les reptiles auxquels ces mesures sont censées bénéficier.

Une mesure favorable aux chiroptères et aux oiseaux repose sur la plantation de 4 965 mètres de haies situés aux abords de la future infrastructure. Le linéaire cumulé est intéressant mais ne répond pas aux besoins des espèces à court terme le temps que la haie se développe (soit une quinzaine d'années). De plus la plantation n'a pas été mise en perspective avec les ruptures de corridors (non explicitées) engendrées par le projet, d'autant que les haies sont pour partie plantées en remplacement de haies fonctionnelles arrachées.

Plutôt que de mettre en place des mesures compensatoires au plus près de l'infrastructure, voire dans les délaissés (avec les risques de collision et de dérangement que cela engendre pour les espèces), il aurait été intéressant que le pétitionnaire cherche des mesures compensatoires à un autre endroit pour rechercher un maximum d'efficacité : pour relier la forêt de Sainte-Gemme avec le marais ou la forêt des Magnils, ou de mieux préserver la zone humide du pont de Silly sur la D949, voire dans l'ancienne carrière de Talgon...

Enfin, la cartographie des mesures compensatoires doit faire apparaître l'emprise des travaux.

**Mesures de suivi des impacts et de l'efficacité des mesures :**

Un suivi est prévu pendant 15 ans sur l'avifaune, les reptiles et les chiroptères suivant une fréquence adaptée.

**En conclusion, le dossier DEP associé à ce projet présente d'importantes lacunes tant dans le diagnostic initial que dans l'analyse des résultats, en particulier pour les oiseaux, les chiroptères, les insectes et la flore. L'absence de recueil des données naturalistes connues sur le secteur et la faiblesse de l'analyse de la trame verte et bleue concourent également à décrédibiliser les niveaux d'enjeux listés dans le document.**

**Les mesures de réduction (notamment pour le risque de collision) et de compensation (tous groupes taxonomiques confondus) ne sont pas à la hauteur de l'impact du projet qui entraînera la disparition d'environ 30 ha de parcelles agricoles ou de haies et qui constituera une barrière écologique très forte (tracé majoritairement à 2x2 voies et absence de dispositifs dédiés à la faune)**

**Compte-tenu de l'ensemble des éléments présentés dans son avis, le CSRPN émet un avis défavorable à cette demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.**

Le 13/12/2023

Le vice-président du CSRPN des Pays de la Loire  
Willy Chéneau

