



**F**édération de la **R**égion **A**uvergne  
pour la **N**ature et l'**E**nvironnement

23 rue René Brut – 63110 Beaumont  
04 73 61 47 49 / [asso.frane@orange.fr](mailto:asso.frane@orange.fr)  
[www.frane-auvergne-environnement.fr](http://www.frane-auvergne-environnement.fr)  
N° SIRET : 325 7422 104 000 46  
N° organisme de formation : 83 63 0308463



**F**édération **D**épartementale des  
**A**ssociations pour la **N**ature et  
l'**E**nvironnement dans le **C**antal

C/O Local LPO – Maison des Associations –  
Bâtiment de l'Horloge – 8 place de la Paix –  
15000 AURILLAC / [fdanecantal@gmail.com](mailto:fdanecantal@gmail.com)



Beaumont le 23 octobre 2017

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'enquête IOTA à laquelle nous devons prendre part s'appuie sur une DUP qui a été contestée plusieurs fois devant les tribunaux. Ceux-ci se sont laissés convaincre que le tracé retenu était celui d'un moindre impact environnemental, sur la base exclusive de thématiques environnementales très partielles –paysage, bruit- et surtout au profit d'arguments socio-économiques –desserte de zones d'activité, sécurité du tracé, caractéristiques techniques et financières...- qui ont pesé plus fort que les risques d'impacts sur la biodiversité (dont l'espèce Milan royal) les zones humides, les cours d'eau et les sources.

Aujourd'hui la phase finale des procédures d'autorisation est faussée puisqu'elle permet en arguant de cette DUP de ne répondre que de façon très imparfaite aux enjeux concernant notamment les milieux naturels, la faune et la flore.

Cet aspect du dossier est d'ailleurs parfaitement relevé par le Conseil National de Protection de la Nature (CNP) dans son avis du 19/08/2017, au travers de sa remarque préalable sur la séquence Eviter-Réduire-Compenser.

Empêtré par cette DUP (qui fait office de première des trois conditions cumulatives permettant d'ouvrir droit à une dérogation) qui consacre une variante reconnue comme la plus impactante pour la biodiversité, le pétitionnaire ne peut plus démontrer, notamment dans la partie du dossier qui concerne la demande de dérogation à la loi sur les espèces protégées, qu'il respecte non plus la seconde, à savoir « *il n'existe pas d'autre solution satisfaisante* ».

On a là la démonstration de l'absurdité de la réglementation qui devrait protéger les espèces et les milieux et qui à partir d'une seule décision initiale (la DUP) qui repose généralement sur le cas de l'article L 411.1 du CE le plus éloigné de cette nécessité (l'intérêt de la santé, de la sécurité publique, ou d'autres raisons de nature sociale, économique...) empêche par la suite de satisfaire à une logique d'évitement, voire de réduction, pour cantonner l'action dans le domaine de la compensation.

Sachant cela, on pourrait s'attendre à ce que porte sur cette dernière et finalement unique étape de préservation de la biodiversité de gros efforts comme il était déjà plaidé dans la « demande de complément de la DDT du Cantal » dans sa note du 11.04.17. Or il est loisible de constater que les enjeux ayant été minimisés, les impacts le devenant par conséquent, ceux qui demeurent résiduels le sont d'autant et le niveau des mesures compensatoires devient dérisoire et inapproprié.

En outre la difficulté à prouver, troisième condition cumulative, que les espèces concernées par les demandes de dérogation, resteront dans un état de conservation favorable, est patente puisque les enjeux ayant été minimisés ne serait-ce que parce que les études de populations concernées sont imparfaites, tronquées dans leurs moyens et leur calendrier comme le signale également le CNPN.

Alors est-il encore besoin de décortiquer point par point les différents dossiers mis à consultation du public pour se rendre compte de leur imperfection ? Quelques coups de sonde dans cette somme d'études renouvelées sur la nature par de nouveaux experts après ceux des étapes précédentes, nous convainquent des imperfections des constats. Or si ceux-ci sont faussés, comment peut-il en être autrement de la suite ?

L'inventaire des zones humides est incomplet puisque notamment la mare très végétalisée (Corine biotope 53.14) en bordure du ruisseau de Vendèze, en amont de l'ouvrage de franchissement, pourtant pointée dans l'Etat Initial préalable à la DUP, n'est pas répertoriée, alors qu'on se trouve au droit d'un ouvrage majeur du contournement, et une prairie humide de fond (code CB 37.1) d'1,4 ha recensée à l'Atlas des ZH du Cantal qui vient alimenter le cours d'eau en rive gauche à ce niveau, ne sont notées ni d'ailleurs dans la cartographie des habitats, où les auteurs ne voient qu'un bosquet (Code CB 84.3) ou rien d'autre qu'une « prairie artificielle de fauche » !

Contre le talus de la voie ferrée au passage du Védernat, une autre mare n'est pas recensée alors que là encore elle se situe dans une zone de forte perturbation (elle est même englobée dans un habitat de « pelouses siliceuses » ce qui démontre que les botanistes n'ont pas eu l'attention requise).

Des espèces discrètes de l'avifaune patrimoniale comme le Torcol fourmilier ou la Pie-Grièche écorcheur ne sont pas recensées à la hauteur de leur réelle présence sur le terrain (il manque au moins plusieurs couples nicheurs à des endroits sensibles par l'ampleur des travaux prévus – secteur de raccordement de la RD 926 au Roziers, passage au nord de Roueyre...) comme l'ont montré les études précédentes, cela interroge sur la pertinence des inventaires les plus récents, en termes de performance des observateurs ou des modalités d'échantillonnage.

C'est également le cas pour les chiroptères puisque le cortège recensé paraît plus que fourre tout avec l'absence de taxons précédemment reconnus et documentés (comme le Molosse de Cestoni par ex.) et la survenue d'espèces particulièrement rares (Sérotine bicolore et Sérotine de Nilsson) dont les habitats montagnards et forestiers ne sont pas présents et pour lesquelles il n'existent dans la littérature que des mentions occasionnelles ! En outre si les auteurs pensent rendre crédible leur approche en reconnaissant des failles dans leurs déterminations (et c'est heureux !) en distinguant (cf. tableau 14) les (X) « détermination incertaine » des X « détermination discriminante » (sic !), comment alors retrouver dans cette dernière catégorie un « murin sp. » qui indique justement qu'on n'a pu identifier l'espèce ?!

L'avis du CNPN signale que la période d'étude est par trop restreinte pour rendre crédible les analyses, nous partageons cet avis dans la mesure où les écoutes sur lesquelles se basent tous les longs développements incertains ne prennent en compte que les chauves-souris dans une partie restreinte de leur cycle annuel (juin à juillet) au détriment des périodes où leurs déplacements sont plus étendus (transhumances et migrations printanières/automnales, dispersion post-parturition) donc susceptibles de confronter le tracé de la future RD926.

L'inventaire complémentaire étant entaché de ces défauts notamment, comment lui prêter ensuite sérieux lorsqu'il s'agit d'évaluer les enjeux, les sensibilités et surtout les impacts ?

Ainsi on apprendra que le Murin d'Alcathoé, espèce originale qui fréquente les boisements anciens denses et particulièrement les ripisylves, recueille 9% des enregistrements (ce qui objectivement relève d'un bon niveau de présence pour une espèce à émission acoustique de faible intensité et portée limitée) voit pourtant son effectif concerné décrit comme « faible » et du coup son impact évalué comme « non significatif » (p 75 du volume 2). Déjà qu'il n'est pas possible de déduire de façon aussi simpliste d'un volume d'émissions acoustiques une abondance (donc un effectif) la conclusion qui évite à cette espèce de bénéficier d'une attention particulière est toute aussi alarmante sur la rigueur de cette expertise.

On reste également frappé par l'absence d'enregistrement de chiroptères dans le vallon de Colsac, notamment au franchissement du Vendèze alors qu'il fut décrit comme un point chaud d'activité par les expertises précédentes (cf. le rappel dans p 227 du vol 1 : « La traversée du secteur du vallon de Colsac représente en effet 44% (1 100 ml) des pénétrations dans le type d'habitat préférentiel pour les chiroptères alors même que ce tracé ne représente que 15% du linéaire total de cette option. »), et qu'il justifie pourtant que des précautions spéciales soient encore proposées pour éviter les destructions d'habitats et d'individus lors des travaux, ainsi que des dispositifs propres (soit disant ?) à éviter des collisions en phase d'exploitation.

Il est frappant de constater l'absence d'une carte restituant les niveaux d'activité après celle qui les indique pour la moitié ouest du circuit (p 192 vol 2), comme si aucune analyse n'avait été effectuée sur l'est du fuseau ! Il y a là d'évidence un hiatus logique qui laisse dubitatif à nouveau.

Alors que pour les chiroptères, on est noyé dans une approche par grands milieux et par grands regroupements d'espèces dont 10 sont « *potentielles* » (sic !) et seulement 11 seraient avérées, au détriment d'une analyse précise de l'activité au droit de l'ouvrage et notamment là où leurs axes de déplacement vont être interrompus ou altérés par la RD926, pour les mammifères terrestres, on reste confondu cette fois par la légèreté du diagnostic.

A peine un paragraphe sur la Loutre d'Europe alors qu'elle figure d'évidence comme le mammifère patrimonial du secteur, qu'elle bénéficie d'un Plan National d'Action et qu'elle est par ailleurs extrêmement sensible aux risques de collision avec des véhicules. Rien sur ses logiques de déplacement alors qu'il s'agit d'une espèce précieuse pour aider à qualifier les corridors écologiques ; rien sur son abondance et la relation avec les milieux avoisinants. Il est certes facile de trouver des indices de présence (épreinte) beaucoup moins d'en déduire des considérations sur l'écologie à l'échelle individuelle et en regard d'un projet d'aménagement fragmentant les milieux.

S'il suffit de prétendre vouloir prendre toutes les mesures de protection en phase travaux et chantier (p 4 du mémoire en réponse à l'avis du CNPN) pour être cru sur parole, c'est un peu facile et surtout cela permettrait de se passer d'analyses écologiques au-delà de la recherche en présence/absence, donc d'étude d'impact !?

Devant tant d'écueils, on ne s'étonnera donc pas de l'absence de recensement d'insectes saproxyliques alors que nombre d'espèces sont d'intérêt patrimonial et que les milieux en présence en nombre d'endroits du tracé auraient du les révéler (bois de Roffiac, de Colsac ; ripisylve et haies anciennes du périmètre...).

Alors que le Schéma Régional des Continuités Ecologiques (SRCE) place à juste titre du fait de l'existence d'un dortoir de Milan royal d'importance nationale, le secteur de projet dans les réservoirs régionaux de biodiversité (notamment le vallon de Colsac), qu'il identifie déjà plusieurs obstacles à la continuité, et particulièrement routes et autoroute, le dossier (p 144) présente une analyse extrêmement succincte malgré les recommandations des services de l'Etat (note DDT 11.04.17, p7) le texte renvoyant d'une part à une carte d'une échelle ne permettant que moyennement de rendre compte des enjeux, et à des renvois très éloignés dans les parties faune-flore et mesures.

Dans ces chapitres on reste pantois sur la légèreté des analyses, des lieux communs (« *la plupart des animaux –sic !- ayant tendance à suivre les structures du paysage pour se déplacer...* ») voire des contradictions (il est fait état des besoins d'espèces de chiroptères par ex. qui n'ont pas été recensés sur le périmètre d'étude comme les rhinolophidés !) et même des croyances non attestées par des observations ou des publications. Ainsi, d'après les auteurs (p 121 vol 2) certaines espèces de chiroptères pourraient utiliser des buses de 1000 mm pour transiter ? C'est oublier très vite que dans la dynamique de déplacement au travers d'ouvrages artificiels, le diamètre est une chose, la longueur des ouvrages en est une autre, et qu'il existe justement une corrélation très proportionnelle, bien montrée par exemple sur la loutre, qui fait que plus la section de l'ouvrage est petite, plus la longueur doit l'être pour espérer le voir emprunté par la faune sauvage.

Il est navrant de constater que cette thématique majeure ne fait que de la figuration dans un dossier qui concerne une infrastructure de transport dont on sait par ailleurs que par principe celles-ci ont des effets importants sur la fragmentation des milieux et des espèces.

L'analyse écologique étant marquée de nombreuses insuffisances, elle atteint la crédibilité de la séquence Eviter, Réduire et Compenser (ERC) comme l'ont bien montré à la fois l'avis du CNPN et l'importance des demandes complémentaires des services de l'Etat (note du 11.04.17).

Malgré les dénégations du pétitionnaire (dans sa réponse à l'avis du CNPN) et les corrections à la marge dans les rapports d'incidences, il est difficile de se convaincre de la justesse, de l'adéquation des mesures proposées si l'on se fie aux quelques exemples suivants. D'une manière générale, on peut douter de la maîtrise des logiques de construction de cette étape essentielle du dossier quand on constate le mélange des termes d'évitement, de réduction. Par exemple, dans les mesures de réduction (qui interviennent après celles d'évitement dont on a vu qu'elles n'existaient pas puisque le tracé est figé dans la DUP) on trouve encore à chaque description des contextes et objectifs des mesures, l'ambition « *d'éviter /limiter* » tel ou tel impact.

Dans les mesures de réduction annoncées, celle qui prévoit d'adapter le calendrier de phases impactantes de travaux comme le défrichement notamment paraît difficile à tenir pour satisfaire les exigences socio-économico-politiques d'ouverture de la route à la circulation, puisqu'elle envisage d'étaler les déboisements sur les années 2018 et 2019 afin de ne pas perturber les phases de reproduction d'une part des chiroptères, d'autre part des Milans mais également la constitution des dortoirs d'hivernage de cette espèce.

Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à douter de la pertinence de cette mesure puisque le pétitionnaire écrit qu' « *en cas de non-respect de ces préconisations pour des raisons techniques ou logistiques, un contrôle des éventuels oiseaux nicheurs sur la zone d'emprise des travaux et ses abords immédiats pourra être effectué par un écologue, qui proposera des solutions adaptées, le cas échéant* » ce qui laisse la porte ouverte à tous les arrangements au détriment des espèces protégées.

Une conception de l'avancement du chantier qui vise à « *stériliser les milieux favorables* » est particulièrement choquante dans la mesure où la logique qui devrait prévaloir serait d'abord la constitution ou la préservation de milieux favorables avant la destruction des habitats existants.

La mesure RED3c paraît bien inaccessible à la vue des moyens et du budget prévu : 2 journées de terrain à deux pour prospecter un ensemble d'arbres gîtes qui auront été repérés au préalable (alors que les méthodes utilisées dans l'état initial pour ce faire sont dérisoires et inappropriées) dans des secteurs boisés qu'on est en peine de bien cerner d'ailleurs puisque les indications se contredisent (cf. p 115 vol 2), des modalités de récupération éventuelle des animaux détectés difficilement crédible (avec la quasi impossibilité de le faire dans la période de fin d'hiver où ils sont en hibernation) l'absence d'identification d'un personnel disposant de l'autorisation préfectorale de capture temporaire, et ce pour un coût extrêmement bas (1500€) qui empêchera l'action de traiter les situations critiques (récupération d'éventuels individus trouvés fortuitement) et se cantonnera au principe de précaution. On notera que rien n'est prévu pour encadrer les chantiers d'abattage (information, formation des bucherons) alors qu'on sait que c'est à ce moment que des chauves-souris ont le plus de (mal)chance d'être découvertes.

La mesure RED3d fait également gadget et on se demande sa place dans les mesures de réduction puisque ne nécessitant aucun surcoût, elle devrait se ranger dans les mesures d'évitement voire même d'accompagnement du chantier.

La mesure RED3e est inattendue. Elle s'inscrit dans la perspective d'éviter un impact sur l'Ecrevisse à patte blanche avec des modalités techniques et un coût (2500€) qu'on peut d'ailleurs comparer avec l'exemple ci-dessus pour démontrer à nouveau l'inanité du budget attribué à la protection des chiroptères (les secteurs étant déployés tout le long du tracé alors que seul le Védernat est concerné ici) alors même que le diagnostic sur l'espèce conclue à sa disparition dans le secteur d'étude !

La mesure RED4b intéresse le devenir des espèces de flore protégées, la Gagée jaune et le Lys martagon. S'il est en effet nécessaire de prévoir leur déplacement hors emprise, on est confondu de lire des généralités sur les modalités et de chercher vainement le secteur de translocation prévu. La note complémentaire de la DDT (p 9) insistait en préambule pour obtenir des engagements sur la plupart des dispositifs de mesures de réduction et de compensation car dans la première version des rapports d'incidences les conditionnels semblaient prévaloir.

On peut constater à la lecture de cette mesure que le flou reste de mise puisqu'on apprend comment le pétitionnaire ou ses experts vont s'y prendre (« *Le choix du site d'accueil repose sur un examen préalable de la photo aérienne* » -p 117 vol 2) alors qu'à ce stade on attend plutôt une localisation précise, une maîtrise d'usage ou foncière affirmée. Il est très étonnant de constater que les services de l'Etat n'ont pas eu d'exigences sur ce point pourtant nécessaire pour crédibiliser le processus de translocation, alors que dans le même contexte, l'extension de la carrière Marquet a par le passé été obligée de se conformer à cette assurance, ce qu'elle a réussi sans difficulté d'ailleurs.

Que nous importe de savoir qu'un suivi à terme sera engagé pour constater les effets de la translocation des plantes si d'ores et déjà, le pétitionnaire et le CD15 n'ont pas été capables de trouver les terrains de destination ! En outre on peut s'interroger avec le CNPN sur l'utilité de cette mesure qui concerne une fraction limitée de pieds (sur l'important effectif décrit) pour la conservation des espèces et leurs habitats, alors que des actions de conservation et de restauration d'habitats seraient autrement plus significatives. Évidemment on comprend bien que s'il est difficile de présenter à ce stade du projet (pourtant à l'enquête publique) un terrain de destination de quelques plantes à déplacer, c'est une gageure de s'engager dans une démarche de conservation moins anecdotique.

La mesure RED6 qui est un peu fourre tout (puisqu'elle traite aussi bien des fonctionnalités écologiques que des risques de collision) on en arrive à une nouvelle mesure « gadget » par la mise en place de filets anticollision pour les milans alors même qu'aucune étude des hauteurs de vol en déplacement des oiseaux dans ce secteur n'a été menée, qu'aucune modélisation des futurs transits en présence de l'ouvrage n'a été tentée. La question de la réduction de l'impact des éclairages de la circulation (phares) sur la tranquillité des dortoirs hivernaux de milans n'est pas creusée, alors qu'elle paraît fondamentale, seul est évoquée l'idée d' « équiper l'ouvrage d'un écran opaque de protection visuelle pour éviter les perturbations des phares des véhicules en mouvement » (p 376 vol 2) sans qu'aucune modalité technique ne soit décrite par la suite. On n'imagine pas le filet ajouré servir pour ce faire en plus de prétendre détourner les milans de leur route ?

Le tableau 25 (p 130 vol 2) est très instructif pour éviter d'être noyé dans des mesures sans vraie portée de réduction comme le démontrent les quelques exemples ci-dessus, et c'est avec effarement qu'on constate qu'il est facile pour le pétitionnaire de transformer par exemple un impact brut fort (que nous appuyons en effet) sur une espèce comme le Milan royal, à un impact résiduel modéré après application de mesures de réduction dont on se demande encore à ce stade comment elles peuvent être à ce point significatives. Bien entendu, le fait de limiter marginalement les emprises des destructions de boisement, de gérer les périodes d'abattage et plus généralement du chantier, ne peuvent qu'être bénéfiques à la conservation de quelques aires de reproduction, mais comment être convaincu que cela fera baisser significativement l'impact sur l'enjeu principal que représente le dortoir hivernal de Milans royaux ? Celui-ci est extrêmement minimisé dans la plupart de ses dimensions (étendue, variabilité des occupations, échanges entre bois proches de la route, besoins spécifiques, adéquation avec certains types de boisement...) et par conséquent, les impacts de la route sont cantonnés pour l'essentiel à réduire les effets sur les couples nicheurs (2 sur plus d'une vingtaine dans le secteur proche). Il pourra être objecté qu'étant donné qu'au final une mesure compensatoire (acquisition et gestion de bois à destination des milans) est proposée, cela revient à accorder à l'espèce une préoccupation forte. Cette logique (déjà utilisée dans la réponse à l'avis CNPN) dont on a vu qu'elle était abusive car elle ne respecte en rien la démarche ERC, n'atteint pas son objectif car en minimisant l'évaluation d'un impact, il ne faut pas s'étonner ensuite que la mesure qui doit être enclenchée (en réduction ou en compensation) soit très limitée (cf. plus bas notre appréciation de la COMP3).

A l'inverse, ce qui montre que le pétitionnaire fait bien un peu ce qu'il veut des espèces concernées, la Pie-Grièche écorcheur, qui n'obtient qu'un niveau d'impact brut modéré puis faible après réduction, bénéficiera quand même d'une préoccupation forte pour des mesures compensatoires, qui du coup ne peuvent être perçues que comme une manière d'opter pour un principe de précaution à même de rassurer le lecteur ?

Ce même tableau permet de retrouver (on les avait perdues et pour cause !) toutes les espèces concernées par l'importante liste de demande de dérogation à la loi sur les espèces protégées, dont on constate qu'elles ne feront l'objet d'aucune mesure puisque les impacts qui les concernent sont « similaires aux espèces patrimoniales mais jugés non significatifs au regard du caractère commun de ces espèces » (tab p 131, vol 2). Ainsi sont passés sous silence les impacts précis sur des individus d'espèces qui si elles ne bénéficient pas de l'éclairage favorable d'un statut patrimonial fort sont néanmoins protégées, et parfois connues pour connaître malgré elles un déclin plutôt fort comme il a été indiqué par ailleurs de façon générale alors que pour satisfaire à la dérogation il faut prouver que l'état de conservation de l'espèce à plusieurs échelles (dont celle de niveau local) est préservé. Donc il ne serait pas nécessaire de se préoccuper de ces espèces en raison de leur caractère « commun » ? Mais peut-on mettre sur le même plan le Choucas des tours ou le Pouillot véloce avec le Hiboux moyen duc (qui peuple les boisements impactés par le fuseau routier) ou le Bruant proyer (lui aussi très localisé sur le nord de Roueyre) ? non bien entendu et cette simplification à outrance n'est fait que pour éviter de se conformer strictement à la loi sur les espèces protégées en espérant que les mesures adoptées pour quelques espèces dites parapluie (les milans, des chauves-souris, la loutre...) serviront les besoins de toutes les autres (plusieurs dizaines) un peu comme si on protéger l'Amazonie satisfaisait les besoins et les fonctions des forêts boréales, ou quand prenant en charge des migrants on réglait le problème de la pauvreté dans les métropoles européennes ?

La question des « pressions » (essentielle en parallèle de l'état initial) que subissent localement en particulier, les espèces et les individus concernés par le projet, n'est que rarement caractérisée et ce

dossier, mais faut-il s'en étonner devant les lacunes qu'il présente un peu partout, en fait l'impasse absolue.

Il est également frappant de constater la prudence avec laquelle les experts se prononcent sur l'efficacité des mesures de compensation annoncées à ce stade (cf. tab 25 p 131 vol 2) toutes les MC seront en effet « **probablement profitables** » aux quelques espèces qui en bénéficieront.

La mesure COMP1a qui envisage la pose de gîtes pour les chauves-souris en compensation de la destruction de gîtes arboricoles est symptomatique de la tournure du dossier de demande de dérogation. Il est indiqué dans l'expertise que les gîtes ne sont pas isolés, que bien souvent les espèces changeant de cavités très régulièrement ce sont plutôt les réseaux d'arbres qui doivent être considérés dans une perspective de conservation, et malgré ce constat pertinent on nous propose l'installation de gîtes individuels et de surcroît uniquement dans des ouvrages routiers.

La mesure COMP1b qui concerne la création d'hibernacula interroge également car ceux-ci ne sont créés que dans les emprises de la route or c'est précisément dans cet environnement qu'on doit éviter de concentrer la faune. Ce qui est reconnu comme évident pour les chauves-souris, des espèces très mobiles (cf. p 385 : « *L'emplacement doit être choisi de manière à éviter de mettre les animaux en danger (éviter dans la mesure du possible la proximité de l'infrastructure)* », ne vaudrait pas pour les amphibiens et les reptiles dont les rayons d'action sont limités ce qui les amènera fatalement à affronter la route ?

Pour la mesure COMP2 qui envisage la plantation et l'entretien de lisières forestières, on peut déjà s'interroger sur le fait que l'essentiel de l'effort de compensation sur ce plan concernera plutôt un accompagnement paysager de la route auquel on confie le besoin de compenser alors que celui-ci devrait se concentrer sur « *des actions de remise en état ou d'amélioration des habitats* » (cf. Doctrine relative à la séquence ERC –MEDDTL ; 2012) c'est-à-dire qui serait dédié à des ensembles bocagers ou boisés dont les fonctionnalités seraient améliorées dans l'environnement immédiat de la route.

Comme cela était apparu par le passé dans le dossier soumis à l'enquête publique de la DUP, l'approche est avant tout paysagiste et on calque maladroitement des impacts, des besoins de compensation fourre tout (puisqu'ils s'adressent pêle mêle aux chauves-souris ou oiseaux) et l'approche est également comptable puisqu'on n'applique une compensation à 150% sans que la question des fonctionnalités, des niveaux de fragmentation obtenus par la route, ne guident réellement la préoccupation de compenser.

Evidemment une option plus ambitieuse mais nécessaire au regard des textes, implique une concertation, voire de la maîtrise foncière pour être déployée. Malheureusement malgré tout le temps, soit disant perdu par les nombreuses et irréductibles oppositions au projet de contournement, peu a été engagé dans ce sens en profitant du délai pour identifier et rendre performant une vraie mesure de compensation des linéaires détruits ou gravement altérés.

Au final même dans les abords immédiats de l'emprise, on ne sait pas comment des haies seront confortées, replantées puisqu'aucune indication précise n'est donnée sur les modalités (engagement des propriétaires ou des collectivités lorsqu'il s'agit de chemins ruraux) La mesure sur la ripisylve du Védernat en aval du passage de la voie ferrée peut-elle être crédible si elle ne dit pas comment elle se réalise concrètement, ne serait-ce qu'en indiquant que les propriétaires du foncier sont d'accord et prêts à s'engager à long terme ?

La mesure COMP3 est sans doute la plus emblématique de tout le dossier car elle concerne l'espèce Milan royal dont l'impact résiduel est, on l'a signalé, minimisé car s'appuyant surtout sur la période de nidification alors que c'est le caractère exceptionnel de son hivernage et la concentration des dortoirs dans le vallon de Colsac qui représente un enjeu de niveau national.

Là encore l'ambition n'est pas à la hauteur et la tournure de phrase liminaire reflète bien le fait que tous les moyens n'ont pas été pris (financier, recherche foncière, concertation...) pour proposer une compensation adéquate, ce qui fragilisera le dossier notamment lors de la saisine de l'Union Européenne, procédure impérative dans le cadre de l'évaluation des impacts sur un site Natura 2000, en l'occurrence la ZPS Planèze de St-Flour, sans parler de l'impact sur une espèce à PNA. Il est en effet écrit que « *L'acquisition de terrains à restaurer dans le cadre de la compensation écologique du projet a été envisagée principalement au niveau de certaines parcelles acquises par le Département du Cantal* », on comprend ainsi que le promoteur initial du projet ne s'est pas engagé dans cette affaire avec l'envie d'être à la hauteur de sa responsabilité mais s'est contenté de quelques opportunités foncières. Est-ce étonnant et doit-on lui jeter la pierre ? Non car les exemples sont légions, sauf sur des très grands

projets d'infrastructures (LGV par ex. la SEA) ce volet des mesures compensatoires entraîne tellement de difficultés qu'il atteint rarement ses objectifs et c'est pourquoi tout est fait en amont pour minimiser l'impact résiduel !

On notera sans mal (puisque l'ensemble de la description de cette mesure tient en 1 page – 396 vol 2- avec une carte à peine lisible, alors que les mesures que nous appelons paysagères en tiennent 7,5 !) que les recommandations fortes des services de l'Etat (note du 11.04.17, p 7) sont restées quasiment lettre morte à l'exception de précisions sur les acteurs impliqués (la LPO apparemment) et un calendrier de suivi très détaillé (mais on ne sait pas comment) notamment sur des points autrement plus cruciaux à savoir :

- Quelles sont les parcelles réellement concernées (puisque'il est parlé de 4 sur 6 mais le plan les indique toutes)
- Quels seront le/les plans de gestion détaillés ? ; on lit que cette information sera portée seulement à la connaissance des services de l'Etat en novembre, comme si le public convié à cette enquête ne devait pas en avoir connaissance également ?
- Quels sont les engagements fermes qui sécurisent à long terme cette mesure compensatoire ? on ne sait qui d'une association ou du CD15 sera chargée d'en répondre, ni si le vœu d'inscription des ensembles en Espaces Naturels Sensibles (ENS) du département est crédible tant il manque de précision sur la faisabilité. Il transparaîtrait alors que le CD15 est seul décisionnaire des sites qu'il inscrit en ENS ? Qu'il pourrait y inscrire des sites dont l'intérêt actuel en biodiversité est très limité ; ce serait nouveau et très difficile à entendre tant la politique ENS en est resté à ses balbutiements dans le Cantal ! Contrairement à la réponse à l'avis du CNPN fait par le pétitionnaire à propos de l'engagement à long terme des mesures sur les boisements, le fait d'avoir des Espaces Boisés Classés (EBC) ne garantit que de l'obligation avant d'autoriser leur coupe, de s'assurer qu'une délibération du Conseil municipal ait été dûment prise ! C'est évidemment à un classement de protection plus fort que le CNPN faisait référence.
- A quoi rime l'intention de laisser « en évolution libre » les boisements retenus s'il s'agit quand même d'y créer des « clairières et chablis » (cf. p 152 vol 2), un aspect également décrié par l'avis du CNPN. Le fait que la LPO propose le cas échéant une gestion interventionniste, ne dispense pas le pétitionnaire de mettre ses intentions en cohérence et éviter de faire feu de tout bois en parlant de non intervention en début de paragraphe mais de « *gestion dirigée* » à la fin !

Au final, sans préjuger de ce qu'en pensent aujourd'hui les services instructeurs après les petits compléments apportés par le pétitionnaire, nous n'hésitons pas à la suite des remarques ci-dessus à reprendre à notre compte sa conclusion sur ce chapitre important du dossier : « *concernant la COMP3, un niveau de compensation plus élevé, des engagements plus fermes (convention de gestion, protection à long terme des mesures proposées) sont nécessaires* ».

Nous relevons enfin, ce que n'a sans doute pas osé écrire le même service, mais qu'à bien relevé l'avis du CNPN, qu'un niveau de compensation qui se cantonnerait à un ratio comptable (100% disait le CNPN, 200% conteste le pétitionnaire) est bien insuffisant en regard du statut de l'espèce Milan royal et nous nous élevons surtout contre le fait que les parcelles de compensation se trouvent de façon évidente (au vu du faible niveau de précision dénoncé par ailleurs) tous cantonnées à des distances importantes des lieux où s'exerceront les impacts les plus forts et notamment qu'aucun boisement de compensation ne soit proposé à l'intérieur du contexte du plus grand dortoir d'hivernage national de l'espèce ! Plusieurs parcelles sont pourtant dans ce secteur propriété du CD15 et si ce n'était la maîtrise foncière, il pouvait sûrement, en y mettant les moyens et surtout de la concertation, s'y trouver des opportunités en terme d'usage et de gestion qui aurait fait autrement sens que des équivalences quand même limitées dans les bois du saillant.

On reste pour finir abasourdis de lire que la mesure compensatoire situé dans les bois du Saillant prétend aussi résoudre deux « problèmes » sous-jacents (par qui et comment ont-ils été documentés ?) : la non pérennité des bois de Colsac et de la ressource alimentaire du CET des Cramades. Et confondus par l'inanité de ce petit paragraphe qui permet de répondre par avance sans doute à la critique ci-dessus de l'absence de bois de compensation dans le secteur des dortoirs actuels, c'est édifiant !

Surtout si on prend en considération (et c'est tout à fait ce que nous pressentons) la remarque très synthétique mais qui en dit long qui figure en conclusion de la ligne Milan royal du tableau 29 (p 407 vol 2) quant au bilan écologique à terme : « *incertitude sur le comportement des individus hivernants dans les boisements traversés par la route* ». Cette espèce dans ce contexte n'ayant pas bénéficié de toute

l'attention requise (cf. toutes les indications ci-dessus) il n'est pas si étonnant que les experts se gardent in fine de conclusions trop optimistes ; c'est bien le drame.

La mesure ZHC1 est également révélatrice d'une approche techniciste inquiétante pour la conservation des milieux originaux, en l'occurrence riverains de l'Ander. Au profit d'une opportunité foncière (le CD15 est propriétaire de la parcelle en rive gauche du Védernat) tout un dispositif d'ingénierie écologique va s'intéresser à reconstituer une ripisylve décrite comme quasi inexistante pour justifier de lourdes interventions qui visent un reprofilage de la berge (uniquement une !) la suppression de végétation (à noter en amont qu'il sera également procédé à l'abattage et essouchage des arbres sauf à enjeux cf. ZHC3, une aberration quand dans le même secteur on prétend améliorer les habitats et préserver les espèces !) et l'étrépage en vue de la replantation. Il existe pourtant, comme le reconnaît le dossier, des « résidus d'aulnaie-frênaie », on peut s'interroger sur l'alternative qui aurait conduit à mettre simplement en défens et laisser faire la nature, voire compléter par place par des bouturages et plantations. Il est à noter que ces lourds travaux, qui font suite à la pulvérisation du petit environnement à l'amont de l'ouvrage sous la voie ferrée juste en amont, seront conduits sans que soit indiqués les moyens et méthodes pour éviter une dégradation des milieux et notamment de la qualité de l'eau de l'Ander juste à l'aval. On se demande enfin comment avec le dimensionnement de travaux difficilement justifiés on espère conserver sur les bords de ce ruisseau les stations à Gagées. On se dit en voyant cette photo de la haie qui borde le ruisseau que sans doute on aurait pu trouver d'autres linéaires autrement plus dégradés dont on aurait pu faire bénéficier d'une telle mesure.



Photo de la ripisylve du Védernat vue depuis les abords du pont du Blaud – NE =>SW

La mesure ZHC2 est intéressante car elle octroie à une zone humide aux fonctionnalités encore notables, inscrite dans un contexte d'intérêt patrimonial (les chams de Coltines, Mons, la Combe) un statut à même de la bonifier et en parallèle de compenser des atteintes à des zones humides du fuseau routier, aux fonctions nettement plus dégradées. On peut regretter la distance qui sépare la compensation des lieux d'impacts et il aurait été préférable d'obtenir par une vraie dynamique de négociation foncière, une opportunité dans la plaine de l'Ander par exemple, où des zones humides résiduelles subsistent (il n'est que de voir au printemps l'étendue des prairies à narcisses). Mais là encore on peut se demander si au-delà de l'intention on ne verse pas dans le gadget ou l'ingénierie. Qui peut croire qu'on restaurera un caractère tourbeux par l'introduction de sphaigne ? Quelle est cette mesure qui prétend restaurer une zone humide fonctionnelle mais qui envisage de toucher au cours d'eau qui la traverse (en reconstituant « *un sillon continu d'écoulement* » – drôle de notion au regard de la loi sur l'eau ?!) ce qui semble interpeller également les services instructeurs qui rappellent qu'on ne touche pas aux cours d'eau sans se conformer aux procédures de déclaration/autorisation.

Cette mesure est la parfaite démonstration de l'application à la lettre de la définition d'une mesure compensatoire qui doit bonifier les milieux sur le plan fonctionnel et/ou biodiversité. Sauf que le constat fait sur cette zone des Peschiers est défaillant dans le sens où il omet d'en faire l'historique (le terme « *pêchiers ou pesquier, pêchier* » est un toponyme très connoté, il aurait dû attirer l'attention sur une topographie particulière sur laquelle le projet devrait s'appuyer) et même il prend le risque

d'orienter sa gestion vers une monofonctionnalité en oubliant que la zone actuelle est importante pour l'accueil des oiseaux notamment en étape migratoire (grands stationnements de limicoles attirés par l'herbe rase liée à la fauche et qui seront perdus par l'instauration d'une magnocariçaie !). Comment faire d'une mesure compensatoire, un impact sur des espèces de la ZPS ? C'est assez facile en fin de compte on bricole sur la base d'une opportunité foncière, une mesure compensatoire monospécifique.

La mesure COMP3d peut faire figure de pompom ! En effet elle se propose de compenser plus tard la destruction des zones humides impactées par la RD926. Sans doute le délai de conception du projet a été trop court et malgré l'argument qui peut donc être retourné contre le pétitionnaire qui argue que grâce « *aux contacts réguliers déjà engagés par la ComCom du pays de St-Flour* », il se fait fort de trouver d'ici deux ans une zone humide dégradée présentant un fort potentiel de restauration écologique. Et on est donc surpris de constater que les services de l'Etat ne trouvent rien à redire à cette compensation différée dans le temps alors qu'il est admis (cf. guide supra) et la plupart du temps exigé par les mêmes, que la compensation doit être engagée avant la survenue de l'impact. Il y a là une nouvelle fragilité juridique dont on peut se demander comment elle a pu subsister.

Le tableau de synthèse (29 p 408 vol 2) qui fait le bilan écologique du projet de contournement est, on l'a dénoncé plus haut à propos des milans, un goût d'amertume quand on a suivi sérieusement la démarche qui permet d'y arriver. Où est passée la Loutre d'Europe, une espèce à PNA totalement banalisée dans cette étude (elle n'a même pas droit à voir son niveau d'enjeu qualifié dans l'étude d'incidence Natura 2000), quelle est cette notion de « forte disponibilité des habitats favorables dans le secteur » qui permet de conclure que finalement les espèces trouveront ailleurs, plus loin, en espérant pas loin, des niches écologiques. Ne sont-elles pas déjà occupées ? les fonctionnalités de ces espaces sans doute vides d'oiseaux et de chauves-souris, ont-elles été évaluées pour se permettre de telles appréciations en conclusion ?

En conséquence de toutes ces remarques sur l'incomplétude et l'absence de sérieux dans les analyses préalables, le constat que la plupart des évaluations sont sujettes à caution, et que partant les moyens d'évitement, de réduction et de compensation ne seront pas à la hauteur des enjeux sur des habitats, des milieux dont dépendent des espèces dont certaines sont d'intérêt patrimonial national, la **Fédération Régionale des Associations pour la Nature et l'Environnement** (FRANE) vous demande, Monsieur le Commissaire Enquêteur, de donner un avis défavorable à ces demandes de dérogations au titre de l'article L 414-2 et d'autorisation au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Le président de la FRANE, Marc Saumureau

