

## **Avis du CSRPN de Lorraine sur la demande de dérogation relative aux espèces faunistiques protégées dans le cadre de la création d'une liaison routière « Belval –Alzette » sur les départements de la Meurthe-et-Moselle et de la Moselle**

Au vu de la richesse faunistique et floristique du site des anciennes mines et friches de Micheville, le CSRPN de Lorraine a validé en janvier 2011 une nouvelle ZNIEFF de 577 ha, élargissant la précédente ZNIEFF de 1992. Cet intérêt écologique s'explique par la taille du site qui ne subit pas d'activités humaines intensives depuis plus de 25 ans ce qui en fait un des derniers espaces locaux de développement et de quiétude d'un grand nombre d'espèces animales (36 espèces protégées). On notera en particulier un remarquable cortège d'amphibiens pionniers (Crapaud calamite, Pélodyte ponctué, Crapaud accoucheur...). L'impact humain est faible sur la surface du site et le chemin existant n'est en aucun cas une barrière puisque non emprunté, mais un corridor écologique en soi.

Soulignons également que le même ensemble d'habitats avec moins d'espèces a été intégré dans le réseau Natura 2000 sur la partie luxembourgeoise limitrophe (ZPS : LU0002008 et LU0002009 et ZSC : LU0001028 et LU0001030).

### **Analyse du dossier de demande de dérogation**

#### Sur les préalables à la demande:

- Ce secteur est également concerné par d'autres programmes d'aménagement: Opération d'intérêt national et Ecocité. Or ces programmes de planification ne sont pas pris en compte par le projet de création de route. La conservation des trames vertes et bleues, la valorisation et la préservation des espaces naturels pourraient être des choix plus judicieux que cette route dont le but de désengorgement n'est que peu évident, notamment sur sa partie ouest.

- Les aménagements prévus dans le cadre de ces 2 projets ainsi que ceux connexes à la route nouvelle ne sont pas abordés en termes d'impacts environnementaux. La demande présentée ici ne prend pas en compte les impacts cumulés de ces futurs aménagements. De même, le nouveau trafic routier généré rue de la Côte à Rédange qui sera reliée à la future route, aujourd'hui fermée à la circulation (rue en impasse), n'a pas été évalué. Cette rue est un lieu de migration d'une importante population de crapauds communs qui migrent entre l'étang de Rédange et les étangs de la Sapinière.

- L'analyse des variantes est parfois peu claire car établie à partir de données anciennes moins précises sur l'environnement que celles prises en compte dans le rapport présenté.

### Sur la méthodologie:

- Certaines espèces de la ZNIEFF ne se retrouvent pas dans l'étude (amphibiens et chiroptères). Des inventaires de mollusques auraient dû être réalisés dans les zones humides (zones de cariçaies favorables aux Vertigo par exemple).
- Certains volets manquent visiblement de recherches de terrain, par exemple les gîtes à chiroptères souterrains ou pseudo-souterrains dans ce secteur au passé minier et sidérurgique où il subsiste de nombreux vestiges (galeries de mines, soubassements de bâtiments ...).
- Il manque une bonne répartition des points d'inventaires et/ou d'échantillonnage, les points d'écoutes pour l'avifaune semblant manquer sur Micheville.
- Les estimations de populations des espèces ne sont pas étayées par leur méthodologie d'évaluation.
- Il n'y a pas d'études sur les corridors de déplacement et de chasse des amphibiens, des reptiles et des chiroptères. Les aires de dispersion des amphibiens sont évaluées au minimum
- La définition des "habitats d'espèce" n'est pas clairement explicitée, et le résultat semble parfois minimaliste (ex. le Crapaud calamite sur la fiche de Micheville)
- De manière générale, l'aire d'étude est trop centrée sur la DUP de 2005 et les connaissances sur les espèces à grand rayon d'action (chiroptères, certains amphibiens et oiseaux) sont trop partielles pour bien évaluer les enjeux et les impacts.

### Sur les propositions:

- Certains impacts ne sont pas évalués au niveau des grands corridors, en particulier concernant la liaison avec la zone Natura 2000 du Luxembourg. Les impacts sur les pelouses, habitats du Damier de la succise et de l'Azuré du serpollet, qui se situent le long du chemin ne sont pas évalués. Si ces espèces ont été observées sur les pelouses au long de l'ancien chemin existant sur Micheville (de l'aérodrome jusqu'aux étangs de la sapinière), elles peuvent être présentes sur tous les milieux favorables. De plus, ces pelouses seront totalement détruites dans le cadre de l'aménagement routier. Les abords du chemin constituent une zone de déplacement et de nourrissage pour ces espèces, accentuée par le « couloir » dégagé et bien exposé que propose ce chemin vierge.
- Les rejets non traités du bassin numéro 2 sur Micheville qui se situe aux abords du vallon humide du Diedenstein (présence de l'Alyte accoucheur...) se feront « dans le fond de l'excavation minière », c'est-à-dire directement dans la zone humide du vallon du Diedenstein en contrebas.
- Les travaux d'étanchéification des étangs de la Sapinière par la mise en œuvre de palplanches sur une quarantaine de mètres auraient un impact grave sur la zone humide du vallon du Diedenstein. En supprimant la principale source d'alimentation en eau de cette zone humide, son assèchement partiel voire total pourrait aboutir à la

destruction des habitats des espèces présentes dans ce vallon, telles que l'Alyte accoucheur, le Triton palmé, la Grenouille rousse. L'étude de cet impact est absente du dossier de demande de dérogation qui ne mentionne nulle part l'existence de ces travaux. Cette étanchéification n'a pas non plus fait l'objet d'une déclaration ou d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

- Si l'aménagement en pente douce des bassins de décantation est prévu, il serait utile de préciser si des barrières seront mises à leur droit au niveau de la chaussée, pour éviter l'impact sur les amphibiens qui se disperseraient depuis ces bassins.
- Le maintien (voire l'aménagement) d'arbres à cavités n'est pas prévu pour la partie 54 (mais prévu en 57)
- Si les impacts sont globalement compensés (avec des manques dans les densités de mares proposées en 54 par exemple), il semble que toutes les mesures de réduction ou de suppression n'aient pas été mises en œuvre. Ainsi, aucun éco-pont n'est proposé alors qu'il semble évident qu'il y a rupture d'un corridor majeur pour la biodiversité et de plus transfrontalier. L'étude poussée de ces réseaux est d'ailleurs absente pour l'instant et doit être réalisée. Il serait souhaitable d'en disposer avant de proposer des solutions de perméabilité. En ce sens, et en particulier sur la zone de travaux du cg54, ces éléments manquent au dossier pour se prononcer globalement sur l'impact résiduel ou non.
- Certaines mesures sont contradictoires : exemple, page 321 « création de 2 mares à proximité du site de reproduction » (présence du crapaud calamite), « asséchées en 2011 », « le passage d'engin de chantier permettra également de bouleverser le milieu et limiter la végétation herbacée » ; pourtant à cet endroit il est prévu page 292 des mesures en faveur des lépidoptères protégés qui sont contradictoires car il y est prévu une interdiction d'accès et de dépôts d'engin et/ou de matériel.
- Les passages pour amphibiens en caillebotis ne semblent pas une bonne solution. Les grilles supérieures laissent passer les pollutions liées aux automobiles mais aussi aux produits de traitement des routes (en particulier les salages mortels en février mars, lors des migrations).
- Les impacts sur les déplacements des chiroptères sont peu pris en compte dans les mesures, en particulier par l'absence de passage (écoponts) adaptés sur le tronçon sous maîtrise d'ouvrage du CG54.

#### En résumé :

- Il est nécessaire (comme prévu p. 332) de créer un comité de suivi de l'application des mesures proposées et de bien inscrire dans l'arrêté préfectoral l'ensemble des mesures proposées avec des dates butoirs de mises en œuvre des mesures correctrices et compensatoires.
- La partie située dans le département de la Moselle nous semble plus complète, sous réserve que toutes les mesures soient bien appliquées et qu'elles se poursuivent dans le cadre des projets de l'Ecocité et l'OIN.

- La partie située dans le département de la Meurthe-et-Moselle est la plus touchée par le projet et n'a fait l'objet que d'un diagnostic partiel, notamment sur les aspects fonctionnels du corridor de Rédange. Le tracé est globalement très impactant et fragmente un grand espace naturel et de vastes corridors écologiques. Il n'y a aucun engagement ni aucune certitude d'écoponts nécessaires à la « défragmentation » du corridor.

## **Avis du CSRPN**

Le dossier est incomplet et ne peut donc recevoir un avis favorable du CSRPN de Lorraine. Il est souhaitable qu'il soit complété et représenté au CSRPN lorsqu'il sera complètement abouti au niveau du diagnostic des impacts sur la faune et accompagné de mesures de réduction précises, en particulier sur la réduction des ruptures de corridors écologiques.

**L'avis du CSRPN de Lorraine sur le projet global est donc très réservé**, avec un avis plutôt favorable concernant le tronçon sous maîtrise d'ouvrage du cg57 et un avis plus nettement défavorable pour le tronçon sous maîtrise d'ouvrage du cg54.

Fait à Metz, le 27 novembre 2011



Serge MULLER

Président du CSRPN de Lorraine