



Le projet d'urbanisation de l'ancien terrain militaire de Malbouhans est un non-sens écologique et son éventuelle autorisation serait contraire à la loi au regard de l'exceptionnelle richesse de ce site, de son classement en ZNIEFF et de la méthode ainsi que du parti d'aménagement adopté par le syndicat AREMIS.

## Des enjeux exceptionnels et uniques en Haute-Saône, en région voire dans le Nord-Est de la France

- Des pelouses et prairies reconnues d'intérêt communautaire et prioritaire, uniques dans la région. Deux associations végétales du site demandent d'ailleurs à être décrites scientifiquement car inconnues à ce jour tant leur originalité est grande (cf. p55-57, étude ECOTER de la présente consultation). Leur disparition serait grave pour le patrimoine naturel qu'elle représente ainsi que pour la science.
- Une richesse exceptionnelle en espèces protégées, notamment des oiseaux et des papillons :
  - Le **Tarier des prés**, protégé, classé par les listes rouges UICN en espèce « vulnérable » au niveau national et régional. Il nécessite de grandes surfaces d'un seul tenant de prairies sans travaux agricoles durant sa reproduction. La population du site est très importante à l'échelle de la région, un noyau de population probablement réservoir régional en raison du fort succès de reproduction permis par l'absence d'exploitation agricole conventionnelle.
  - **L'Azurée du serpolet** avec une des populations les plus importantes du Nord-Est de la France en plaine ;
  - D'autres espèces protégées et/ou menacées et souvent d'intérêt communautaire : **Gesse de Nissole**, **Alouette lulu**, **Cuivré des marais**, **Damier de la succise** mais aussi la **Laineuse du prunelier** avec un enjeu très marqué sur le site.

Le CNPN (octobre 2015) estime que, nous citons « *la réalisation du projet dans sa globalité, remettrait irrémédiablement en cause la valeur écologique de la ZNIEFF : par fractionnement, destruction d'habitats et perturbations des espèces fragiles et en mauvais état de conservation en Franche-Comté et en France* ». Ce site est cartographié en tant que « réservoir de biodiversité » par le SRCE de Franche-Comté. Il doit donc être préservé dans son intégralité sous peine de discréditer complètement la politique Trame verte et bleue et le SRCE qui a été validé en décembre 2015 par l'Etat et le Conseil Régional. Enfin, le site de Malbouhans a été proposé à maintes reprises pour devenir un site Natura 2000 et il a été proposé en tant que PPE dans le cadre de la SCAP par le CSRPN de Franche-Comté (avis 2011-04). En lieu et place d'une urbanisation, le bon projet en termes de politique publique pour un tel site est une préservation intégrale et durable.

## La démarche éviter, réduire, compenser (ERC) : une pantalonnade

### **Des impacts résiduels à l'issue des étapes « éviter » et « réduire » trop importants**

Le parti d'aménagement choisi est très contraignant, avec un impact très fort sur la biodiversité. En particulier :

- Disparition de la population de Tarier des prés (tout au plus de rares couples pourrait subsister selon le dossier ECOTER de la consultation) ;
- Atteinte très forte aux principaux autres enjeux du site : Azuré du Serpolet, Laineuse du prunelier, Alouette lulu, habitats de pelouses et prairies, etc. ;
- Perte de la ZNIEFF de type I par destruction directe ;
- Perte de la fonction de réservoir de biodiversité du site reconnue par le SRCE.

### **Une démarche ERC fallacieuse**

Avant d'envisager une éventuelle compensation des impacts résiduels (=impacts après évitement et réduction) d'un projet sur les milieux naturels, un aménageur doit étudier toutes les alternatives possibles pour éviter au maximum les impacts afin de compenser le minimum.

Or, cette démarche essentielle, n'a pas été effectuée. L'avis de l'autorité environnementale de janvier 2011 sur ce point est toujours valable aujourd'hui (voir notamment partie II.1, 4<sup>ème</sup> paragraphe et surtout I.3. 3<sup>ème</sup> paragraphe) vu que le parti d'aménagement retenu, très impactant, n'a pas fondamentalement évolué depuis 2011. De fait, le CNPN en octobre 2015, renouvelle cette critique clé sur le projet regrettant que d'autres partis d'aménagement n'aient pas été étudiés réellement et sérieusement.

En effet, malgré les nombreuses alertes, les maîtres d'ouvrage ont acheté le site décrit par l'Etat en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique pour l'urbaniser. L'Etat, propriétaire, l'a vendu en ayant connaissance de sa future destruction. Enfin, les pétitionnaires, le Conseil Départemental en tête, ont construits un projet avec une finalité (pôle véhicule du futur) basée sur l'opportunité de la piste d'atterrissage, étoffé d'une ZAC démesurée et de projets accessoires (SDIS, centrale photovoltaïque), de manière à occuper le site sur toute sa surface démontrant ensuite artificiellement l'impossibilité de trouver un autre site.

**Or, le cœur du projet véhicule du futur est de 40 ha environ (voir avis de l'autorité environnementale de 2011, cf extrait ci-dessous) dont 28 ha de piste déjà construite ! Donc, le besoin d'urbanisation et la recherche infructueuse d'alternative d'aménagement est le fait d'un illusionniste** car d'un besoin net de 12 ha sur le pôle véhicule du futur, nous passons à une urbanisation d'environ 150 ha, détruisant un site de haute importance de plus de 200 ha. La situation est absurde tout comme le projet qui nous occupe ici depuis 15 ans...

Aucune démarche active, sérieuse, rigoureuse techniquement et économiquement n'a été menée par les pétitionnaires pour étudier l'usage de la piste pour la finalité du projet tout en urbanisant de manière sobre et au maximum à l'extérieur du site. Solution tout à fait soutenable compte-tenu du recours aux nouvelles technologies de communication, légères (cf [www.car2road.com](http://www.car2road.com)) qui devrait permettre d'utiliser la piste sans infrastructure lourde à proximité immédiate.

#### **Les mesures de compensation sans aucune garantie de faisabilité, de réussite et de pertinence économique**

La richesse écologique de ce site est telle, que pour détruire env. 200 hectares, il faut en prévoir près de 700 en compensation sur des terres agricoles. En résumé, ce sont les agriculteurs qui feront les frais de cette urbanisation. Nous assistons ici à un report de la responsabilité des aménageurs du site sur la profession agricole. Il s'agit d'un premier obstacle sur la faisabilité réelle du projet.

Les espèces à forts enjeux, présentes sur cette ZNIEFF, ont des exigences écologiques fortes. Par exemple, le Tarier des prés a besoin pour se reproduire, de vastes surfaces recouvertes d'herbe. La compensation envisagée repose sur des hypothèses qui ne sont en aucun cas étayées par des références techniques et scientifiques attestant de la faisabilité de ce qui est proposé. Nous ne connaissons pas d'études permettant d'envisager sérieusement la réussite d'une telle entreprise. Le seul maintien de populations de Tarier des prés sur des zones agricoles où il est déjà présent relève déjà du défi<sup>1</sup>. Le point clé à garder en tête est la **nature non agricole** du site faisant tout son intérêt pour le Tarier (et d'autres espèces), expliquant sa persistance par son abondance et sa densité exceptionnellement supérieure à tout autre secteur de plaine en Franche-Comté. Tenter une compensation sur des zones actuellement agricoles en espérant un transfert des populations est techniquement intenable et simplement pas sérieux du tout vu les documents produits.

Sur ce sujet précis et majeur, trois points de faisabilité ne sont pas étayés :

---

<sup>1</sup> <http://www.vogelwarte.ch/fr/projets/publications.html?publicationId=779>  
<http://www.vogelwarte.ch/fr/projets/publications.html?publicationId=917>

- La garantie d'obtenir la maîtrise foncière des mesures compensatoires nécessaires à leur mise en œuvre et leur réel coût prévisionnel (animation foncière, achat, conventionnement) ainsi que le délai de réalisation raisonnable des phases 2 et 3, après succès de la phase 1 et de mesures compensatoires ;
- la réelle faisabilité du report des populations d'espèces, notamment du Tarier des prés, de Malbouhans sur les sites compensés n'est en aucun cas prouvée. Nous l'évaluons pour notre part de très faible à nulle en raison de la biologie même de l'espèce et de l'absence d'expérience documentée conduisant à penser que cela est envisageable.

Enfin, nous jugeons que les mesures compensatoires envisagées au-delà de leur faisabilité sont inopérantes dans le cadre d'un objectif de compensation neutre du projet. Les sites de compensation resteront agricoles, morcelés au moins pour partie, et de fait les chances de réussites de pérennité de la population de l'espèce seront forcément faibles, plus faibles que sur le site actuel avant impact. Donc on a impact non compensable. Ce raisonnement est applicable à de nombreuses autres populations d'espèces à enjeu du site mais aussi aux habitats naturels.

Plus généralement, les mesures compensatoires ne seront jamais à même d'obtenir une compensation satisfaisante sauf à recréer un site non agricole d'un seul tenant ; ce qui n'a pas de sens en terme de compensation puisqu'il est alors plus efficace de préserver le site et d'urbaniser à l'extérieur.

### **Conclusion**

La vocation du projet de ZAC AREMIS est de concevoir le « véhicule du futur », un objectif louable. Depuis 15 ans, nul doute que la pertinence du projet a évolué, à la baisse. Il est certain que les équipementiers et les multinationales du secteur de l'automobile n'attendent pas le site de Malbouhans pour mener à bien leur recherche et développement. Le véhicule du futur est bien développé ... mais ailleurs. Le seul acteur économique relié à la vocation véhicule du futur du site est la vitrine « Car2road »<sup>2</sup> construit spécialement par et pour le projet AREMIS et dont l'installation sur le site n'a pas bénéficié de procédure d'autorisation sur la biodiversité.

Depuis 15 ans, ce sont donc bien les vieilles recettes éculées qui sont mobilisées pour détruire la nature à Malbouhans avec une construction d'un projet absurde en inventant un besoin de plus de 100 ha autour d'une opportunité de piste d'aérodrome. Nous nous trouvons ici dans l'impasse, avec un projet qui n'est ni du futur, ni respectueux du site et de ces enjeux, totalement incohérent avec l'esprit initial.

Le CNPN a émis en octobre 2015, un avis clairement défavorable, sans ambiguïté, en continuité des alertes de l'autorité environnementale de 2011 qui n'ont pas été prises en compte par le pétitionnaire en 4 ans de travail. Il s'agit maintenant de le stopper et d'arrêter de dépenser de l'argent public à son développement voué à l'échec et au ridicule.

Enfin, nous demandons, si la situation telle qu'elle est ne suffit pas à stopper le projet de :

- Mener une étude indépendante sur la réelle pertinence du projet de ZAC présenté et de l'intérêt public majeur du projet
- Mener une étude indépendante ou commander une étude au CGEDD (comme sur les projets à Sivens, Notre-Dame-des-Landes) pour évaluer la démarche ERC du projet du pétitionnaire.

---

<sup>2</sup> <http://www.car2road.com/fr>

Le cœur du projet est constitué par le pôle véhicule du futur qui s'appuie sur les infrastructures existantes, sur une quarantaine d'hectares. Des activités connexes, pour lesquelles les infrastructures existantes sont moins primordiales, sont proposées sur 90 hectares. Ce parti pris d'aménagement global sur un seul site n'a pas permis la recherche d'alternatives ne serait-ce que partielle à l'extérieur du site, même immédiat. Certaines activités auraient probablement pu être envisagées à proximité du site sur des zones beaucoup moins sensibles. En particulier, les activités situées au centre du site présentent un impact fort en terme de fragmentation écologique du milieu.