

## AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

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

Référence Onagre du projet : n°2018-07-24x-00861    Référence de la demande : n°2018-00861-041-001

Dénomination du projet : Creusement du chenal vert et échangeur routier RD81 - Canet en Roussillon

Lieu des opérations : 66140 - Canet-en-Roussillon

Bénéficiaire : Perpignan Méditerranée Métropole SPL - Fara Lionel

### MOTIVATION ou CONDITIONS

Sur la forme, le CNPN souligne la grande clarté et la qualité pédagogique du dossier.

#### **Espèces protégées listées dans le CERFA**

Flore : 1 espèce (*Euphorbe terracine*)

Faune : 53 espèces dont 17 reptiles/amphibiens, 30 oiseaux, 6 mammifères dont 5 chiroptères. Parmi ces dernières, citons la cordulie à corps fin (en rive du Têt), la grenouille de Graf, la grenouille Perez, le psammodrome d'Edwards, l'émyde lépreuse (potentiellement présente), la pipistrelle pygmée, le Minioptère de Schreibers, le chevalier guignette, le busard des roseaux.

#### **Nature de l'opération**

Ce projet vise à répondre à plusieurs objectifs, dont (1) la finalisation des travaux nécessaires à la protection contre les crues des lieux habités du quartier « Las Bigues » et des campings situés près de l'embouchure de la Têt (cf. PAPI Têt) ; (2) l'exploitation des matériaux issus du creusement du chenal d'évacuation des crues dit « Chenal Vert » (environ 180 000 m<sup>3</sup>), avec réutilisation pour d'autres projets ; et (3) l'extension du port et du pôle nautique de Canet en Roussillon.

L'aire d'influence du projet est de 21.9 hectares, dont 17.4 hectares d'emprise au sol stricte et correspondant à (1) trois ouvrages de transparences hydrauliques recréés le long de la RD81 (associés à des dispositifs de dissipation de l'énergie hydraulique en aval) ; (2) au chenal « vert » évacuateur de crue, creusé entre le port et la RD81 ; (3) à la route couplée à la piste cyclable, créée au centre de ce périmètre et aux différentes zones de stockage prévues ; et (4) à la création d'un nouvel échangeur routier de la RD81 pour l'accès au pôle nautique.

#### **Etat initial et évaluation des enjeux**

Les listes d'habitats et d'espèces végétales et animales présentées dans le dossier paraissent pertinentes. En revanche, **la méthode d'évaluation des enjeux associés aux espèces protégées doit être précisée voire corrigée**, car elle mélange un ensemble de critères incontestables (statut de conservation UICN) avec d'autres critères plus subjectifs. C'est le cas notamment de l'utilisation du site par chaque espèce, qui a été évalué sur la base d'un effort d'échantillonnage insuffisant : trois jours de prospections de chaque groupe faunistique, répartis sur quelques mois, alors que plusieurs mois d'observation seraient nécessaires sur un cycle annuel. Il en résulte une évaluation spéculative de l'utilisation du site par chaque espèce (cf. page 65 et suivantes), pouvant conduire à une **sous-estimation des enjeux et du besoin compensatoire** (ex. : le chevalier guignette en danger d'extinction est considéré comme à « faible enjeu » sur ce site car « en transit ou en alimentation »).

## MOTIVATION ou CONDITIONS

**Mesures d'évitement**

L'évitement géographique est sans objet. En revanche, les choix effectués en termes d'échangeurs routiers et de réseau viaire attenant, auraient avantage à être mieux justifiés, différents scénarios de tracés ou d'emprise pouvant être proposés au titre de l'évitement technique. Exemples : recherche d'alternatives au maintien du chemin de la Crouste ; optimisation du tracé et de la largeur des échangeurs et du réseau viaire.

**Mesures de réduction : cas des dispositifs provisoires (phase chantier)**

La destination des matériaux issus des remblais de la ZAC pôle nautique et des matériaux issus des remblais lors de l'installation des ouvrages de transparence hydraulique doit être précisée.

Concernant les mesures envisagées pendant le chantier :

- la présence d'un écologue sur le chantier (R2) constitue une mesure d'accompagnement. A la fréquence quasi-hebdomadaire des suivis/contrôles du chantier, il convient d'ajouter une visite après chaque épisode pluvieux et la possibilité de faire arrêter le chantier et de corriger les dispositifs mis en place en cas de dysfonctionnement.
- afin de limiter l'effet puit du chantier (R3), il est recommandé de le délimiter à l'aide d'une bâche de clôture\* plutôt que d'un simple balisage.
- la mise en défens de la mare (R4) est pertinente compte tenu de la présence d'une population de grenouille de Graf, de même que les mesures de maintien de l'hostilité du chantier pour la faune (R9). Au regard de la durée du chantier et de l'évolution des emprises au cours du temps, des adaptations spécifiques devraient néanmoins être prévues au fur et à mesure de son déroulement.
- la sauvegarde des individus d'espèces protégées (R5) constitue une mesure d'accompagnement et non de réduction, vu le risque d'échec élevé pour les espèces les moins résilientes. Au regard de l'intérêt pédagogique de ce type d'actions (pour les riverains ou les entreprises sur le chantier notamment), et en l'absence de solutions alternatives, il y a lieu de maintenir cette mesure en ciblant la collecte sur les espèces à plus forts enjeux écologiques ou dont l'état de conservation est le plus dégradé.
- la limitation du risque de prolifération des espèces végétales invasives (R10) doit faire l'objet des mesures strictes de nettoyage des engins, comprenant l'installation d'une surface de roulement (dite « nettoyeur décrotteur » avec lit de gravier et plaque métallique ondulée) à la sortie du chantier\*. En outre, les mesures de traitement des plants d'espèces invasives doivent être mises en place dès leur apparition sur les zones terrassées\*\*. Les zones terrassées et les déblais contaminés par la canne de Provence doivent être traités par « broyage – bâchage »\*\*\*.

**Mesures de réduction : cas des dispositifs définitifs**

De toute évidence, la première mare de compensation a été mal située et conçue (en plein centre de l'emprise projet et en eau toute l'année). Il convient de limiter son futur isolement. En cela, la mesure R13 est pertinente et doit faire l'objet d'un réel engagement. Ses modalités techniques de réalisation doivent néanmoins être précisées, tant en termes d'ouvrage de rétablissement de la circulation des individus que de nature et de vide de maille de la clôture.

**Evaluation des impacts résiduels significatifs et mesures de compensation**

L'évaluation des impacts du projet par espèces est pertinente. En revanche, l'estimation de leur caractère significatif sur l'état de conservation des populations, basée sur les enjeux « espèces » au droit du projet (à réévaluer : cf. remarque « Etat initial et évaluation des enjeux ») et les mesures de réduction provisoires mises en place sur le chantier, doit être révisée. En effet, l'impact majeur du projet est l'altération, la dégradation et la destruction définitive des habitats et corridors de déplacement de ces espèces. **Il convient de prendre en compte ce critère prioritairement**, ce qui pourrait donner lieu à une augmentation du besoin et de la réponse de compensation.

Concernant le dimensionnement des mesures de compensation : aux principes régissant la compensation cités dans le dossier (p. 158), il importe d'ajouter la plus-value écologique et l'additionnalité financière. Les ratios proposés pour dimensionner la compensation par espèces doivent être justifiés au regard de l'obligation d'équivalence entre les pertes et les gains de biodiversité. En cas de sous-dimensionnement, il conviendra de les réajuster.

## MOTIVATION ou CONDITIONS

Concernant les trois mesures MC1, MC2 et MC3, d'une surface totale de 14,99 hectares : au regard des éléments présentés dans le dossier, celles-ci paraissent pertinentes dans leurs principes (nature des actions, échéancier). Néanmoins, elles ne garantissent pas la restauration de zones humides, habitats pourtant nécessaires au bon déroulement du cycle de vie de certaines espèces protégées présentes au droit du projet.

De même, la sécurisation foncière des sites concernés, toujours en cours à la date d'envoi du dossier, doit présenter toutes les garanties d'effectivité avant l'obtention de la dérogation. En cas d'échec de la sécurisation de l'un ou l'autre de ces trois sites, voire de la perte d'un site au cours du temps (destruction par un autre projet d'aménagement par exemple), d'autres mesures de compensation équivalentes doivent immédiatement être proposées. L'ensemble des actions écologiques listées dans le dossier doivent faire l'objet d'un engagement. La mise en œuvre de compensations incitatives supplémentaires avec pénalités de retard est à préconiser.

**Sous réserve de la prise en compte des recommandations spécifiques :**

- à la réévaluation des enjeux et des impacts résiduels significatifs du projet sur les espèces protégées ;
- à la correction, au regard de cette réévaluation, du besoin et de la réponse de compensation ;
- aux mesures de réduction, de compensation et de suivi ;
- aux conditions de succès aléatoires mais nécessaires des mesures R4, R5 et R13 ;
- à l'échéancier de mise en œuvre de compensations avec des pénalités de retard incitatives de 2 hectares par an supplémentaires jusqu'à obtention du foncier compensatoire prévu ;
- au recours à un gestionnaire des mesures E-R-C compétent avec priorité donné au SMBVT,

**un avis favorable est accordé à cette demande de dérogation.**

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :  
Nom et prénom du délégataire : Michel Métails

AVIS : Favorable [ ]

Favorable sous conditions [X]

Défavorable [ ]

Fait le : 18 septembre 2018

Signature :

