

# 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°2023-05-13a-00566

Référence de la demande : n°2023-00566-041-001

Dénomination du projet : RN116 - Déviation Marquixanes

## **Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :**

Lieu des opérations : -Département : Pyrénées-Orientales -Commune(s) :66320 - Marquixanes..

Bénéficiaire : Service Transport - DREAL Occitanie

### MOTIVATION ou CONDITIONS

#### **Contexte**

La demande de dérogation est déposée par la direction Transport de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Occitanie pour le projet de déviation de Marquixanes (Pyrénées-Orientales) sur 1,7 km au Nord de la commune. Ce projet de contournement fait partie d'un ensemble d'opérations d'aménagement de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades.

La demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées s'inscrit dans une demande d'autorisation unique.

En plus de la section de 1,7km de route nouvelle, le projet implique un carrefour giratoire et trois ouvrages d'art : le franchissement en passage supérieur d'un cours d'eau dénommé "Correc de la Coma d'Espira" (en zone boisée), le franchissement en passage inférieur de la ligne ferroviaire Perpignan-Villefranche et maintien de la RD 35 en place où un ouvrage d'art est prévu également. Un franchissement de cours d'eau est prévu pour cette portion de déviation, mais le projet de la RN116 totalise le franchissement de trois cours d'eau entre Marquixanes et Prades (p.45, pièce F du dossier). Le projet a fait l'objet d'une enquête publique ayant abouti à la déclaration d'utilité publique (DUP) le 28 janvier 2022 et de deux avis de l'autorité environnementale (avis 2020-123 et 2022- 53).

Le projet n'induit pas de destruction de bâtiments, il est conduit uniquement sur l'emprise de la route actuelle et en milieu agricole et naturel.

#### **Espèces et habitats concernés par la demande de dérogation**

Aucune espèce floristique n'est concernée par la demande de dérogation, elle porte exclusivement sur des espèces faunistiques.

La lecture du dossier ne permet pas de savoir combien et quelles sont les espèces faunistiques concernées par cette demande de dérogation. Les informations ne sont en effet pas concordantes dans l'ensemble des pièces et documents fournis. C'est un réel problème. Selon le rapport de la DREAL, le dossier porte sur 47 espèces protégées, mais si l'on se réfère aux formulaires Cerfa, p.5 de la pièce H (liste des espèces concernées par la présente demande), on n'obtient pas le même chiffre. La liste porte à confusion pour certains cortèges, notamment l'avifaune et les chiroptères (liste non détaillée regroupant les cortèges par sous-groupes de milieux). Le nombre et la liste des espèces étant différentes d'un document à l'autre, la lecture des enjeux et l'évaluation de leur prise en compte est rendue très inconfortable.

Aucun insecte protégé n'a été observé sur l'aire d'étude. Le grand capricorne est cependant pris en compte comme espèce protégée potentielle.

Trois habitats d'intérêt communautaire ont été recensés :

- les boisements rivulaires,
- Les parcelles de prairies mésophiles de fauche,
- les pelouses à Brachypode de Phénicie.

## Démonstration des conditions d'octroi de la dérogation

Les trois conditions d'octroi d'une dérogation prévues par la loi (article 411-2 du code de l'environnement) sont les suivantes :

1. Raison impérative d'intérêt public majeur ;
2. Absence de solution alternative satisfaisante ;
3. Pas de nuisance au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

### Raison impérative d'intérêt public majeur

La déviation a fait l'objet d'une enquête publique ayant abouti à sa déclaration d'utilité publique (DUP) le 28 janvier 2022. Le projet est justifié pour son inscription dans le réaménagement plus global de la RN 116. Plus spécifiquement, les enjeux mis en avant sont :

- une réduction des difficultés de trafic liées à la traversée du village (vitesse moyenne de 20 à 30 km/h sur ce tronçon d'environ un kilomètre) ;
- l'amélioration de la sécurité routière ;
- l'amélioration du cadre de vie pour les riverains par la diminution des nuisances liées au trafic.

La notion d'intérêt public majeur renvoie systématiquement à un intérêt à long terme du projet qui peut apporter un gain significatif pour la collectivité, du point de vue socio-économique et environnemental. Afin que cette raison puisse être retenue, sa démonstration doit être sans équivoque : le gain généré doit être supérieur aux atteintes à l'environnement.

Les justifications restent cependant insuffisamment soutenues voire contestables :

- L'évaluation du trafic s'élève à 15 000 véhicules/jour, mais aucune étude ne permet de l'attester, dans aucun des documents fournis. En outre, ce chiffre ne donne pas d'indication sur la nature des difficultés et sur les éventuels temps de ralentissements.
- La sécurité routière est un argument invoqué sans aucun élément chiffré concernant l'accidentologie. De plus, l'étude précise que les accidents éventuels se produisent à vitesse modérée et que leur impact sur la vie des personnes est faible.
- Enfin, l'argument concernant la situation et la tranquillité des riverains n'est pas d'un grand poids, la RN 116 passant déjà en bordure de village et non au centre, seule une bande d'habitations est concernée. Les habitants situés côté nord vont connaître des nuisances liées aux travaux, puis à la présence de la nouvelle déviation plus au nord.

L'estimation du montant du projet de 24,5 millions d'euros date de 2015. Une nouvelle évaluation serait nécessaire pour juger de l'utilité du projet mobilisant un budget public conséquent, pour des bénéfices peu documentés.

Le site présente des intérêts écologiques dans la mesure où il longe des cours d'eau et leurs ripisylves abritant de nombreuses espèces patrimoniales. Il se situe dans des périmètres de ZNIEFF I et II et de plusieurs PNA.

La démonstration de la raison impérative majeure ne paraît donc pas évidente, pour plusieurs raisons :

- Le projet augmente le nombre d'infrastructures et donc la fragmentation des milieux puisque l'ancienne route est conservée sans désartificialisation ;
- Le tracé retenu affecte des milieux rivulaires à enjeu fort, des milieux d'intérêt communautaire qui seront impactés par la destruction et la dégradation de ripisylves en bon état, le franchissement de cours d'eau et la dégradation des berges ;
- Il ne résout en rien la problématique du cadre de vie, le niveau de bruit reste le même (autour de 60 db selon les tableaux de mesures en dossier de dérogation), ceci en partant sur des projections de circulation identiques à la fréquentation actuelle. Dans le cas d'une augmentation de la fréquentation, ces niveaux de

décibels seront sans doute surpassés, par conséquent la déviation risque de porter atteinte au cadre de vie et l'impacter négativement. Pour démontrer le contraire, il aurait fallu une étude prospective de l'évolution du trafic et de l'évolution de l'accidentologie, ce qui ne semble pas être le cas ici. Les riverains auront de surcroît à subir un effet « double route » avec un niveau de bruit identique à l'actuel voir supérieur.

- Le projet participe à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) à hauteur de 10 %, car la vitesse, plus importante que la vitesse actuelle, de 80 km/h sur la déviation au lieu de 20-30 actuellement, et un tracé rallongé. Aucune contrepartie n'est prévue sur ces effets dans le dossier de dérogation.

- Il contribue à des effets induits non négligeables, comme ceux indiqués page 15 du dossier de dérogation qui mentionne la forte probabilité que cette portion entre l'ancienne route et la nouvelle déviation soit une nouvelle zone à vocation urbanistique.

- Le projet augmente le risque d'inondations (risque de formation d'embâcles sur les piles prévues au niveau du Correc de la Coma d'Espira et le risque de remontées de nappe en période de pluie intense) sans parler de la vulnérabilité des masses d'eau située à seulement une dizaine de mètres sous les terrasses alluviales.

- Il augmente les risques de pollution des eaux de surface par les hydrocarbures.

Au regard de ces multiples faiblesses, le CNPN émet des réserves sérieuses sur la démonstration de l'intérêt public majeur de ce projet.

### **Recherche du site de moindre impact**

La déviation de Marquixanes a fait l'objet en 2016 d'une étude de comparaison de variantes et d'une concertation publique en 2017 qui a conduit à retenir le tracé situé au nord. L'absence de solution alternative satisfaisante est développée de la page 18 à la page 21, pièce H, comparant uniquement deux variantes (Nord et Sud). Il n'y a pas d'historique complet des diverses variantes qui ont peut-être été développées à l'origine du projet. Cependant, si on regarde de près le tableau d'analyse des deux variantes, le contraste est faible : même niveau de contrainte sur les critères environnementaux. Les deux options sont défavorables à plusieurs niveaux : au regard des fonctionnalités écologiques, de la destruction des espèces et des habitats qu'elle générera en phase travaux, ainsi que tout au long de la vie de projet. En plus de fragiliser un corridor écologique identifié dans la SRCE, la variante Nord retenue ici n'est pas particulièrement favorable au plan du cadre de vie des riverains, en raison d'un habitat diffus présent sur la zone en question.

La recherche du site de moindre impact paraît insuffisante (seulement deux variantes) et dont le contraste reste très faible. Le tracé, tel qu'il est présenté dans le dossier, relève au mieux d'un arbitrage considérant les contraintes foncières et associant à la marge les enjeux environnementaux. La recherche du site de moindre impact impose une certaine rigueur et doit à *minima* répondre aux prérogatives de la loi (pas de perte nette, aucune artificialisation).

Dans l'esprit actuel des directives, un tiers scénario retenant l'éventuelle expropriation de certains bâtiments afin de maintenir la route sur son tracé actuel tout en diminuant les nuisances et les contraintes routières aurait dû, à tout le moins, être envisagé sur le plan financier, politique, pratique (nécessité d'expropriations rendant évidemment infiniment plus complexe le projet) et environnemental, comparé aux deux autres variantes.

Enfin et surtout, il est nécessaire que le travail sur la réduction du trafic routier (covoiturage, autopartage, transports à la demande, réseaux de bus) soit poussé à son maximum avant d'envisager de nouvelles infrastructures ce type de problématique.

### **Inventaires et méthodologie**

La zone d'étude longe la Têt et prend place sur la première terrasse alluviale. D'Est en Ouest, elle intercepte deux petits affluents permanents au niveau de la zone d'emprise, le Correc d'elQuers et le Correc de la coma d'Espira. L'aire d'étude se situe dans la moyenne vallée de la Têt, fleuve côtier traversant tout le département des Pyrénées Orientales dans un contexte de piémont (premiers reliefs pyrénéens).

La surface de l'aire d'étude est de 33,2 hectares correspondant à l'aire fonctionnelle du site, ce qui paraît cohérent. Les premiers inventaires se sont déroulés dans un premier temps entre **avril et septembre 2018** puis **complétés** (souvent en un seul passage) en **2021-2022**. L'effort de prospection et le niveau de pression d'observation se présente comme faible vu le type de milieu impacté, notamment pour les habitats naturels et la flore (pas de passage précoce, ni tardif, quatre passages dédiés aux habitats naturels et à la flore : deux en 2018 et deux en 2022 concentrés en saison estivale). Vu le type de milieu impacté et les enjeux potentiels (prairies mésophiles ou pelouses à brachiopode de Phénicie, qui constituent des habitats d'intérêt communautaire), des investigations plus approfondies couvrant mieux leur cycle biologique eurent été nécessaires.

Trois passages dédiés aux insectes ont été réalisés intégralement en 2018 (1 passage en avril, mai et juin) ciblant les Rhopalocères, les orthoptères (criquets, grillons, sauterelles – à une période tout à fait inappropriée), les Odonates ainsi que les Coléoptères saproxylophages protégés. Aucune espèce protégée n'a été contactée dans l'aire d'étude immédiate. Le calendrier de passage exclut les espèces estivales qui auraient pu faire l'objet d'observations. Le nombre d'espèces détectées est d'ailleurs anormalement faible pour ce type de milieu et aucune recherche bibliographique n'est indiquée.

Les inventaires complémentaires réalisés en 2021-2022 n'ont pas étudié la plante-hôte de la Proserpine, considérant selon la campagne 2018 qu'elle était absente malgré la détection du papillon. Le renouvellement des investigations en 2022 aurait pu permettre de mettre en avant de nouveaux enjeux.

La présence de vieux arbres et les micro-habitats constitués de chênes sénescents seraient favorables au développement de coléoptères saproxyliques (en particulier le Grand Capricorne) et les différents boisements présents sur site sont susceptibles d'abriter des gîtes favorables pour la plupart des espèces de chiroptères.

Une seule nuit de prospection a été réalisée pour l'inventaire des amphibiens en 2018 complétée en 2021-2022. Aucune observation précoce n'a été réalisée pour ce groupe que l'on pourrait investiguer dès la fin de mois de février. Surtout, il aurait été nécessaire d'effectuer les passages par temps humide ou pluvieux pour détecter certaines espèces à enjeux potentiellement présentes. Un seul jour de passage est effectué lors du pic de détection des reptiles (mars-avril), ce qui est très insuffisant. Le dossier omet totalement l'enjeu Emyde lépreuse, alors que le Têt est situé dans le zonage du PNA de l'espèce et qu'elle y est présente.

L'avifaune bénéficie de cinq jours de prospection, trois en 2018 (dont une journée « opportuniste », ne ciblant pas uniquement l'avifaune), et deux jours en 2022, une consacrée aux hivernants, réalisée en janvier et la deuxième en mai ciblant les oiseaux nicheurs. Il est noté l'absence de données qui couvre la période migratoire pour ce cortège.

Concernant le groupe des chiroptères, la pression apparaît comme particulièrement sous-estimée : une nuit d'écoute en juillet 2018 sur deux points stratégiques et une nuit d'écoute en octobre 2021. Les données auraient pu être étoffées par des compléments plus sérieux sur ce groupe qui risque de subir des forts impacts résiduels à la réalisation du projet.

Pour l'avifaune, 52 espèces d'oiseaux ont été recensées par les inventaires dont 21 espèces nicheuses et 17 non nicheuses. Contrairement à ce qui est écrit, certaines présentent des enjeux particuliers, tel que le Moineau soulcie, espèce peu courante nichant sur le site. Quant aux espèces nichant à proximité immédiate du projet, mais pas exactement sur le tracé (Gobemouche gris, Fauvette orphée, etc), elles seront impactées par celui-ci (effet de bordure, bruit, accidentalité) et doivent être intégrées au même titre que les espèces nicheuses. Le Circaète Jean-le-Blanc en particulier abandonnera vraisemblablement le site.

L'étude retient un *intérêt modéré* pour le groupe des chiroptères qui paraît non justifié, car ce type de milieu est en interaction incessante avec différentes phases du cycle de vie de ces espèces, et essentiel à leur bonne réalisation. Il s'agit d'un type de milieu essentiel à la chasse aux déplacements, à la reproduction et touchant directement la viabilité des populations de ce cortège.

Un enjeu fort a été retenu pour la loutre d'Europe (PNA concernant la Têt) qui est une espèce patrimoniale protégée présente sur l'aire d'étude, sur la Têt, mais aussi sur le Correc de la Coma d'Espira.

Concernant les peuplements ichtyologiques, le recensement relève plusieurs espèces patrimoniales dont deux protégées, le barbeau méridional (intérêt patrimonial fort) et la truite commune (intérêt patrimonial faible).

Les principaux enjeux retenus dans l'étude, qualifiés de « modérés » se situent sur les cours d'eau et les boisements rivulaires. L'impact sur les deux autres habitats communautaires, les pelouses mésophiles et les pelouses à brachypode, sont minimisés.

Par ailleurs, le cours d'eau du Correc de la Coma d'Espira est en bon état de conservation et il abrite des frayères fonctionnelles, même si les espèces patrimoniales s'y trouvent en faible densité, cela devrait au contraire motiver un niveau d'enjeux plus fort, car la responsabilité régionale est plus forte et que les spots où l'espèce est abondante sont de plus en plus rares.

## **Séquence ERC**

### Mesures d'évitement

Deux mesures d'évitement géographique sont proposées.

- La première mesure ne bénéficie d'aucun support cartographique. Cela suppose que les emprises du chantier (base vie, zone de dépôt du matériel, stockage des engins) ne sont pas connues, ni exactement, ni approximativement, ce qui fait classer cette mesure comme une « mesure d'intention », dont le niveau d'information apporté est faible, remettant en cause son caractère opérationnel. Par conséquent, la contribution de cette mesure dans la séquence ERC est proche de zéro.
- La deuxième mesure ME02 devrait permettre une mise en défens des habitats sensibles et des secteurs abritant des enjeux écologiques, dont le niveau d'information approximative (cf. cartes des mesures) pose également question. Des pointillés tracent de simples linéaires (et non des périmètres) à priori sensibles sans complément d'informations techniques sur le sens de circulation ou les modalités pratiques concernant cette mesure. Malgré une meilleure matérialisation de cette mesure que la précédente (support cartographique), le CNPN estime que celle-ci reste dans l'état un engagement théorique n'apportant pas des réelles garanties de sa bonne mise en application.

### Mesures de réduction

Au total, 13 mesures de réduction ont été proposées dans le dossier (p.85, pièce H du dossier de dérogation) et 24 mesures selon le rapport de DREAL. Une harmonisation des informations aurait permis d'aller plus vite dans l'analyse des informations fournies.

- La mesure MR1 concerne l'adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces. Afin de garantir le respect des exigences écologiques des différents groupes taxinomiques, il aurait été préférable de concentrer les périodes d'intervention sur des périodes bien ciblées à l'avance, notamment mentionner dans le dossier des périodes de réalisation des travaux lourds. « Autant que possible entre le début de mois d'août et la fin du mois de février » laisse la possibilité de déborder de cette fourchette calendaire, ne respectant pas *in fine* l'objet même de cette mesure.
- Le bloc de mesures de MR2 à MR5 concerne des mesures classiques, proposé de manière systématique dans ce type d'aménagement. La mesure MR2 (mise en place d'un réseau d'assainissement provisoire) vise à conserver la qualité des cours d'eau situé à proximité immédiate du chantier. Des moyens de filtration de type filtre à paille sont prévus. La mesure MR3 (mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles diffuses durant le chantier) permet de limiter le largage des produits dangereux pour la faune et pour l'eau. La mesure MR4 concerne la gestion des déchets et la mesure MR5 la limitation des dispersions de poussières en pulvérisant des additifs (lesquels ?) pour empêcher l'envol des poussières. Il s'agit essentiellement de mesures relativement basiques et obligatoires sur ce type de chantier.
- La mesure MR6 vise des actions spécifiques concernant la limitation de la propagation de onze espèces exotiques envahissantes recensées sur la zone d'étude qui comprennent :
  - Le balisage et l'évitement des stations identifiées (« si possible »?) ;

- Le nettoyage des engins de chantier avant leur arrivée sur le site en travaux ;
  - La vérification de l'origine des matériaux utilisés ;
  - La détection la plus précoce possible des foyers d'installation ;
  - Le semis rapide des terrains remaniés et la mise en place de barrages filtrants ;
  - Une gestion adaptée des déblais.
- La mesure MR 10 (réensemencement des zones remaniées) concerne la réimplantation d'espèces autochtones, notamment *crépis vesicaria*, *thymus vulgaris*, *malva sylvestris*, espèces qui semblent être déjà présentes sur place. Peu d'informations techniques sont fournies sur l'itinéraire technique de ce réensemencement, les proportions entre les différentes espèces citées, la possibilité de faire un ensemencement progressif et la provenance de cet ensemencement : S'agit-il de terre végétale importée ou de graines ou boutures de plantes ?
  - La mesure MR12 traite de la gestion des talus de manière écologique, sans explication technique une fois de plus. Cette mesure clarifie également une intention, mais ne donne pas d'information permettant de juger de sa pertinence et du niveau d'engagement qui se traduit généralement par des informations et de preuves plus consistantes.
  - La mesure MR13 propose de nettoyer les déchets des bords de route, ce qui semble une mesure de bon sens et non de réduction (qui pourrait être fusionnée avec le bloc de mesures MR2-MR5).
  - Enfin quelques mesures spécifiques de réduction sont proposées dans le dossier : MR07 (capture et déplacement d'espèces protégées), MR08 (rétablissement et renforcement de la ripisylve au niveau du Correc de la Coma d'Espira). Cela sous-entend que des travaux de défrichement seront effectués sur une partie boisée de la ripisylve pour laquelle une autorisation de défrichement est habituellement demandée. Le CNPN n'a trouvé aucune information sur la demande d'autorisation de défrichement.
  - Enfin la mesure de réduction MR09 concerne la limitation de la pollution lumineuse le long de la route en phase d'exploitation. Au titre de cette mesure, le maître d'ouvrage s'engage à ne pas installer d'éclairage public sur le tracé (mis à part dans l'ouvrage d'art passant la voie ferrée). Cette mesure paraît pertinente mais le problème des phares des voitures (et de l'accidentologie qui pourra faire déroger à cette mesure) se posera toujours.
  - Enfin, la dernière mesure de réduction prévoit la pose d'une clôture « petite faune » ciblant les amphibiens, la Loutre et le Hérisson notamment. Mais, de manière surprenante, aucun dispositif de franchissement n'est envisagé. Aucun engagement n'est précisé quant à l'entretien de cette clôture.

### Les effets cumulés

L'analyse des effets cumulés doit porter sur les projets approuvés et existants (R122-5 du Code de l'Environnement). Or, seuls deux aménagements prévisionnels sont pris en compte par le porteur de projet : un parc photovoltaïque au sol et une station de pompage. Le recensement des projets approuvés et existants n'a pas été réalisé bien qu'ils soient consultables en ligne sur le site de la DREAL. Cette analyse est largement incomplète, omettant même les opérations de sécurisation de la RN 116 qui concernent directement le projet. Le dossier ne tient donc pas compte des effets cumulés, telle que la loi le prévoit. Une évaluation qui englobe l'ensemble des opérations est attendue dans un dossier de dérogation.

### Mesures compensatoires

La pression insuffisante des inventaires et la minimisation systématique des impacts oiseaux, chiroptères, milieu rivulaire, zone humide et habitat à intérêt communautaire conduit inévitablement à une sous-évaluation des besoins compensatoires ne permettant dans aucun cas de démontrer un bilan neutre entre les espèces et les habitats perdus et les mesures de compensation proposées.

Les boisements (1,64 ha) et pelouses à brachypode de Phénicie semblent partiellement compensés par les mesures. En revanche, les pelouses mésophiles et les défrichements ne sont pas compensés à la hauteur des besoins, loin de là.

Les besoins compensatoires n'intègrent pas les impacts induits telles que les ruptures de continuités écologiques, les pertes d'habitat liées au bruit, les collisions, mais se limitent aux habitats détruits. L'exercice n'est pas abouti.

### Conclusion

Dans sa construction, le dossier de demande de dérogation est lacunaire à plusieurs titres : la démonstration de la raison impérative d'intérêt public majeur est très fragile ; le choix de l'alternative de moindre impact aurait dû intégrer un scénario de réhabilitation de la route actuelle ; l'évaluation des impacts présente plusieurs manquements liés aux protocoles trop partiels et aux conclusions trop restrictives, minimisant au maximum les enjeux sur un secteur très patrimonial.

Le CNPN estime que les enjeux et les mesures (éviter, réduire, compenser) sont sous-évalués et sous-dimensionnés, pour un projet dont la raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas démontrée (population riveraine concernée faible, accidentologie non prouvée par des chiffres, diminution des temps de trajet ne constituant pas un argument d'intérêt public) et qui n'est pas en rapport avec les enjeux environnementaux induits par la création d'un nouveau tronçon routier en bordure d'un corridor biologique essentiel sur le territoire.

Ces éléments étant rédhibitoires pour la bonne application de la doctrine relative à la séquence ERC et les conditions d'octroi n'étant pas réunies, **le CNPN émet un avis défavorable à cette demande de dérogation.**

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :  
Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca

**AVIS : Favorable**

**Favorable sous conditions**

**Défavorable**

Fait le : 24 juillet 2023

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA