



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale

OCCITANIE

**Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable**

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale  
sur le projet « RD 115 – RD 618 aménagements entre Le Boulou  
et Ceret – nouvel accès à Céret et Maureillas – nouveau pont  
sur le Tech » localisé sur le territoire de la commune de Céret  
(Pyrénées-orientales)**

N°Saisine : 2021-009970

N°MRAe : 2022APO70

Avis émis le 15 juin 2022

# PRÉAMBULE

***Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.***

***Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

Par courrier reçu le 22 avril 2022, l'Autorité environnementale a été saisie par la direction départementale des territoires et de la mer des Pyrénées-orientales (DDTM 66) pour avis sur le dossier de demande d'autorisation environnementale relatif au projet intitulé « RD 115 – RD 618 aménagements entre Le Boulou et Céret – nouvel accès à Céret et Maureillas – nouveau pont sur le Tech ».

Le dossier transmis à la MRAe se compose des pièces relatives à la demande d'autorisation environnementale du projet et contient une étude d'impact (EI) actualisé le 15 février 2021. Ce dossier a été considéré complet et régulier le 22 avril 2022 par les services instructeurs (DDTM 66).

L'avis de la MRAe est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet à la DREAL.

En application du 3° de l'article R. 122-6 I relatif à l'Autorité environnementale compétente et de l'article R. 122-7 I du Code de l'environnement, le présent avis est adopté par la MRAe Occitanie.

Cet avis a été adopté en collégialité électronique le 17 juin 2022 conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 20 octobre 2020) par Marc Tisseire et Stéphane Pelat.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 8 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la DREAL Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président.

Conformément à l'article R. 122-9 du Code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site internet de la MRAe<sup>1</sup>.

1 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html>

# SYNTHÈSE

La route départementale RD 115 constitue l'un des grands axes est-ouest du département des Pyrénées-orientales, desservant toute la vallée du Tech et le Vallespir à l'est de la commune du Boulou. L'extension de l'urbanisation dans cette vallée a notamment entraîné une dégradation des conditions de circulation sur cet axe, en période estivale mais également aux heures de pointe le reste de l'année.

Faisant suite à plusieurs études et concertations ainsi qu'à l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) en date du 28 juillet 2011, la maîtrise d'ouvrage (département des Pyrénées-orientales) envisage la réalisation d'une liaison neuve à 2 × 1 voies sur une section de 2,6 km environ entre la RD 115 au nord et la RD 618 au sud, afin de sécuriser et d'améliorer l'accessibilité au Vallespir.

Le projet comprend notamment la création d'un ouvrage de franchissement du Tech de 355 ml (mètres linéaires), la création d'un ouvrage de franchissement du Correc de Saint Ferréol d'une portée de 75 m et la réalisation d'une continuité cyclable le long du nouvel accès.

Ce projet fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale qui comprend une étude d'impact datée du 15 février 2021 et qui correspond à une version actualisée de l'étude d'impact produite dans le cadre de la demande de DUP de 2010. Le présent avis de la MRAe porte sur cette étude d'impact actualisée.

Formellement, la MRAe relève que l'étude d'impact contient globalement les éléments prévus dans l'article R. 122-5 du Code de l'environnement. Le document est suffisamment clair et illustré pour permettre au public d'avoir une bonne compréhension du projet et de ses effets sur l'environnement et la santé humaine. Toutefois des compléments sont nécessaires pour parfaire sa complétude et sa qualité, en particulier sur la présentation du projet, les conditions de circulation, la consommation d'espaces ou encore le paysage.

Concernant la présentation du projet, la MRAe recommande de fournir une description la plus exhaustive possible de la phase chantier (nature des opérations, ordre de grandeur, durée prévisionnelle du chantier, phasage...) et par la suite de compléter l'analyse de ces effets sur l'environnement et la santé humaine ainsi que la démarche d'évitement, de réduction voire de compensation (ERC) mise en place au regard de cette description.

Concernant l'analyse des conditions de circulation actuelles et à venir au droit du projet, la MRAe recommande de préciser de quelle manière les éventuels nouveaux comportements des usagers vis-à-vis du développement des transports en commun et des voies vertes ainsi que le trafic induit par la réalisation du projet ont été pris en compte dans cette analyse.

Sur le sujet de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, la MRAe souhaite que l'étude contienne un bilan de cette consommation générée par le projet et de compléter l'analyse des incidences du projet au regard de ce bilan. La démarche ERC devra être mise à jour en conséquence.

Enfin, au regard des enjeux paysagers du site, la MRAe recommande de produire une analyse plus poussée et plus illustrée de l'impact paysager en produisant des photomontages rendant compte de l'insertion du projet (avant / après) dans son environnement sensible proche et lointain ainsi qu'une analyse des cônes de vues susceptibles d'être affectés par le projet.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

# AVIS DÉTAILLÉ

## 1 Présentation du projet

### 1.1 Historique et contexte juridique du projet

La route départementale RD 115 représente aujourd'hui un axe routier important du département des Pyrénées-Orientales. Elle constitue en effet l'un des grands axes est-ouest du département, desservant toute la vallée du Tech et le Vallespir à l'est de la commune du Boulou (voir figure 1).

Elle est en outre associée au niveau du Boulou :

- à la RD 618 qui assure à l'est la liaison avec Argelès-sur-Mer puis la Côte Vermeille ;
- à l'autoroute A9 et la RD 900 assurant quant à elles la liaison nord-sud du département.

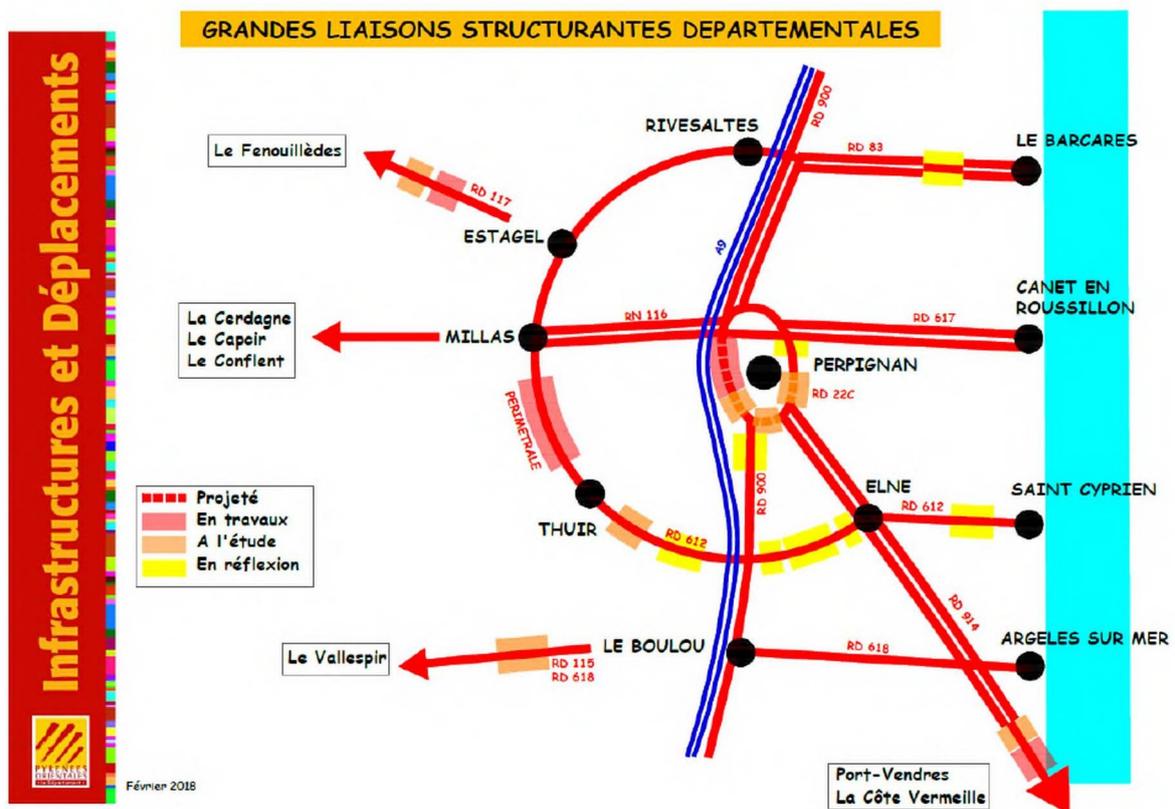


Figure 1 : les grandes liaisons structurantes départementales (extrait de la page 2 de l'étude d'impact).

L'extension de l'urbanisation dans la vallée du Tech a entraîné une évolution importante de la physionomie de la RD 115, et notamment une dégradation des conditions de circulation en période estivale mais également aux heures de pointe le reste de l'année.

De fait, sous la maîtrise d'ouvrage du département des Pyrénées-orientales, l'amélioration des conditions de circulation sur la RD 115 a fait l'objet de nombreuses études et consultations échelonnées dans le temps (ex : étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire en 1994, avant-projet sommaire de la section d'itinéraire comprise entre Le Boulou et Amélie-les-Bains en 1999, réunions publiques en 2004...).

Suite à ces études et consultations, un projet de réaménagement global de la RD 115 et de la RD 618 entre Le Boulou et Céret a été défini et a fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) en 2010. Il consistait initialement à réaliser une déviation de la RD 115 en 2 × 2 voies entre le Boulou et Céret ainsi qu'une nouvelle liaison en 2 × 1 voies entre la RD 115 et la RD 618 en amont de Céret avec création d'un nouveau pont sur le Tech.

Ces aménagements devaient permettre de répondre aux enjeux suivants, identifiés par le Maître d'ouvrage :

- « la sécurisation et l'amélioration de l'accessibilité au Vallespir ;
- une desserte efficace des agglomérations ;
- la valorisation des activités économiques, en particulier du tourisme et du thermalisme ;
- la réduction significative des temps de parcours pour les accès à l'autoroute (A9) et à la plaine du Roussillon (via la RD 900) pour tout le Vallespir qui représente de forts enjeux de société notamment du point de vue du maintien de l'emploi dans cette vallée ».

Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale en date du 26 juillet 2010<sup>2</sup>. Il a en outre été déclaré d'utilité publique en date du 28 juillet 2011.

Par la suite, « les évolutions observées du trafic ont conduit à retarder le planning de l'opération et à prioriser une première phase de travaux, conformément aux attentes exprimées par les usagers et retranscrites par le Commissaire Enquêteur, au niveau du Nouvel accès à Céret et à Maureillas entre la RD 115 et la RD 618 avec la création d'un nouveau pont sur le Tech ».

En outre, les premières études ont mis en exergue la présence de nouvelles contraintes environnementales (présence d'espèces protégées, identification d'habitats du site Natura 2000 traversés par le projet et potentiellement impactés...).

Enfin, plusieurs phases de cadrage ont eu lieu avec les services de l'État conduisant à affiner le projet et à monter un dossier de demande d'autorisation environnementale qui ne concerne que la réalisation de la liaison en 2 × 1 voies entre la RD 115 et la RD 618 en amont de Céret avec création d'un nouveau pont sur le Tech.

Cette procédure d'autorisation environnementale a été choisie car elle « permet en effet d'intégrer dans une instruction et une enquête publique conjointe, les différentes autres procédures auxquelles il [le projet] est soumis, de déposer ainsi un dossier complet [...] et de le soumettre à l'avis du public afin de l'informer des différentes évolutions depuis la Déclaration d'Utilité Publique. » Le dossier en question se compose :

- du dossier de demande d'Autorisation au titre du Code de l'Environnement ;
- de l'étude d'impact remise à jour sur la phase du projet objet de la demande ;
- du dossier de saisine du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), relatif à la demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces végétales et animales protégées<sup>3</sup> ;
- de l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- de la demande d'autorisation de défrichement.

La DDTM des Pyrénées-orientales, en charge de la coordination et de l'instruction de ce dossier au titre du Code de l'Environnement et du Code forestier, l'a déclaré complet et régulier le 22 avril 2022.

Le présent avis de la MRAe porte sur l'étude d'impact fournie dans le dossier qui a été mise à jour le 15 février 2021 et qui correspond à une version actualisée de l'étude d'impact produite dans le cadre de la demande de DUP de 2010.

2 Avis disponible sur [https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AE\\_RD\\_115\\_et\\_618\\_cle11111f.pdf](https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AE_RD_115_et_618_cle11111f.pdf)

3 Au titre des articles L. 411-2 et R. 411-6 à 14 du code de l'environnement.

## 1.2 Présentation du projet

Le projet d'aménagement proposé prévoit la réalisation d'une liaison neuve à 2 × 1 voies sur une section de 2,6 km environ entre la RD 115 au nord et la RD 618 au sud. L'emprise totale de la plateforme routière serait de 16 m environ comprenant deux chaussées de 3,5 m et des accotements de 3 m dont 2,5 m de stabilisé.

Trois ronds-points sont prévus pour raccorder le projet aux infrastructures routières existantes (RD 115, RD 618 et voirie de la zone artisanale).

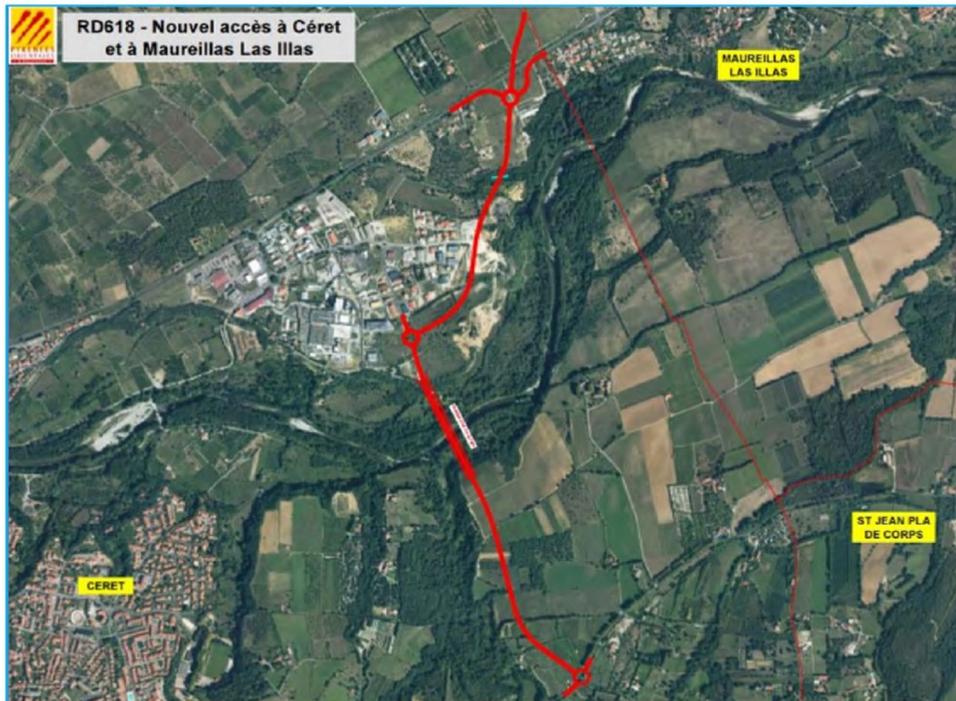


Figure 1: Localisation du projet

Le projet intègre par ailleurs la réalisation d'une continuité cyclable le long du nouvel accès avec la création d'une piste cyclable de 2,5 à 3 m de large coté RD 115, la création d'une piste cyclable de 4 m de large coté RD 618 et le rétablissement de l'ancien chemin de Collioure sous l'infrastructure.

Il comprend enfin, hors voirie : :

- la création d'un ouvrage de franchissement du Tech de 355 ml (mètres linéaires) environ avec 4 piles dont la hauteur varie entre 17 et 25 m par rapport au terrain naturel ;
- la création d'un ouvrage de franchissement du Correc de Saint Ferréol d'une portée de 75 m environ avec une 1 pile offrant ainsi 2 travées ;
- la réalisation de cinq ouvrages de rétablissement des canaux d'irrigation
- l'aménagement de l'ensemble des ouvrages nécessaires à la collecte et à la gestion des eaux de chaussée en vue de la protection quantitative et qualitative de la ressource en eau, notamment cinq bassins de rétention des eaux pluviales et une noue ;
- le rétablissement des volumes occultés par la création de la liaison au droit des ouvrages de rétention de la zone d'activité « Ourlich » ;
- la mise en œuvre de remblais « très limités (< à 400 m<sup>2</sup>) dans le lit majeur du Tech et du Saint Ferréol au droit des piles des ouvrages.

La réalisation du projet va par ailleurs impliquer la mise en place de mesures compensatoires en lien avec la demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces végétales et animales protégées.

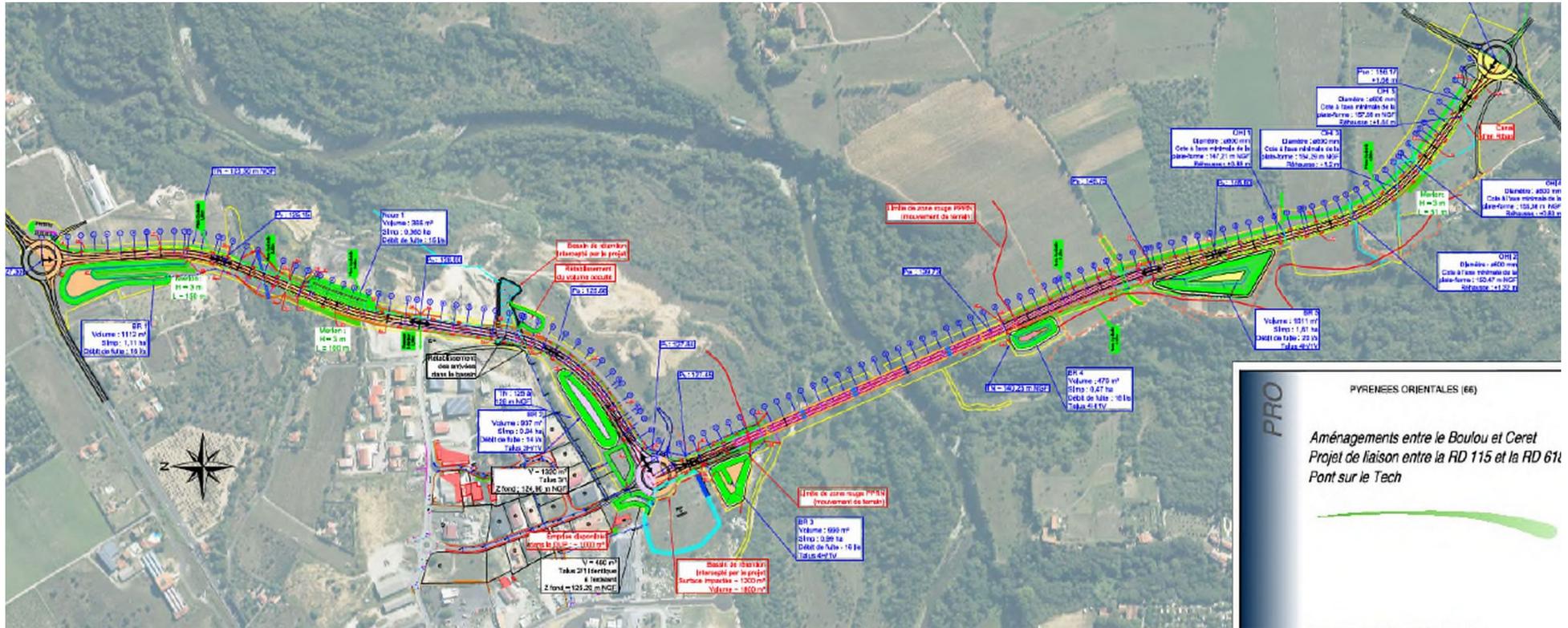


Figure 3 : plan synoptique du projet (extrait des pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale)



Figure 4 : typologie de l'ouvrage projeté au dessus du Tech (extrait de l'étude d'impact page 170)

## 2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des effets attendus de la mise en œuvre du projet et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation du tracé, les principaux enjeux environnementaux identifiés sont :

- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- la limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles ;
- les déplacements et la limitation des pollutions et nuisances concernant la qualité de l'air et l'ambiance sonore ;
- la prise en compte du changement climatique.

## 3 Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

### 3.1 Composition générale du dossier

Le dossier de demande d'autorisation environnementale se compose des pièces listées ci-dessus, chapitre 1.1.

Il s'accompagne en outre de plusieurs avis émis par les services de l'État (services de la DDTM 66, DREAL, Office français de la biodiversité, Agence régionale de santé...) et d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage à ces avis.

En termes de lisibilité pour le lecteur, la principale difficulté réside dans la multiplicité des pièces disponibles d'autant plus que certaines ont été mises à jour suite aux différents échanges avec les services de l'État.

**La MRAe recommande de simplifier et d'alléger autant que possible sur la forme, le dossier qui sera présenté à l'enquête publique afin que les lecteurs puissent aisément se saisir des informations relatives au projet et à ses effets sur l'environnement et la santé humaine.**

Concernant plus spécifiquement l'étude d'impact, la MRAe relève qu'elle contient globalement les éléments prévus dans l'article R. 122-5 du Code de l'environnement. Le document est suffisamment clair et illustré pour permettre au public d'avoir une bonne compréhension du projet et de ses effets sur l'environnement et la santé humaine. Toutefois des compléments sont nécessaires pour parfaire sa complétude et sa qualité. Ils sont précisés dans la suite du présent avis.

### 3.2 Présentation du projet, justification et variantes

La présentation et la justification du projet sont fournies dès la page 142 de l'étude d'impact. L'étude propose ainsi un historique du projet d'ensemble<sup>4</sup> et une analyse des variantes étudiées pour la réalisation du tronçon objet du présent avis.

La MRAe relève que cette analyse se veut « thématique » c'est-à-dire qu'elle identifie et compare les impacts des variantes du projet sur plusieurs enjeux à savoir les enjeux « environnementaux » (éléments bibliographiques et investigations de terrain sur le périmètre de la variante retenue), les enjeux « agricoles », les enjeux « paysagers et culturels », ceux relatifs au « milieu naturel » (relief, géologie, hydrogéologie, hydrologie, risques naturels), au « milieu humain » (cadre de vie, santé publique, bâti, nuisances sonores, pollution de l'air) ou encore à la « sécurité publique » (infrastructures de transport, desserte des populations, desserte des zones d'activités, sécurité des riverains et des usagers).

4 Historique résumé dans le chapitre 1.1 du présent avis

Ces impacts sont qualifiés de « faible », « important », « très important » et « inacceptable ». Une synthèse de cette analyse est fournie dans le tableau de la page 168 de l'étude d'impact.

Cette analyse conclut que « *la seule solution possible à retenir au terme de cette nouvelle analyse est la variante A5b<sup>5</sup>. Il n'existe pas de solution alternative qui réponde aux différents enjeux étudiés* ».

La MRAe prend note de cette analyse.

Elle relève par ailleurs que la prise en compte du changement climatique n'apparaît pas dans la présente analyse des variantes et souhaite que l'argumentation soit complétée sur ce sujet.

La MRAe informe à ce titre que la communauté de communes du Vallespir a adopté son plan climat air énergie territorial (PCAET) en date du 28 février 2020<sup>6</sup> alors que l'étude d'impact n'y fait pas référence et donc n'analyse pas l'articulation du projet avec ce document.

**La MRAe recommande de compléter l'analyse thématique des variantes du projet en traitant de l'enjeu du changement climatique.**

Concernant la description du projet final retenu faite dès la page 169, la MRAe relève que celle-ci mérite d'être complétée conformément au 2 de l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement qui stipule que cette description doit notamment comprendre :

- « *une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;*
- *une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement* ».

Plus généralement, elle estime opportun que l'étude propose dans ce présent chapitre une description la plus exhaustive et précise possible de la phase chantier du projet avec notamment l'ensemble de ses composantes (défrichement, terrassement, imperméabilisation...), leurs quantités associées (surface défrichée, volume prévisionnel terrassé...) ou encore la durée prévisionnelle et le phasage du chantier.

L'analyse des effets de la phase chantier du projet sur l'environnement et la santé humaine devra utilement reposer sur cette description afin de parfaire son contenu ainsi que la démarche visant à éviter, réduire ou compenser (ERC) ces effets.

**La MRAe recommande de fournir une description de la phase chantier du projet et de ses composantes (nature des opérations, ordre de grandeur, durée prévisionnelle du chantier, phasage...). Cette description devra être la plus exhaustive et la plus précise possible.**

**Elle recommande également de compléter l'analyse des effets de la phase chantier du projet sur l'environnement et la santé humaine ainsi que la démarche ERC au regard de cette description.**

### 3.3 Estimations des conditions de circulation actuelles et à venir

L'étude d'impact s'accompagne d'un volet trafic (page 92 et suivantes) qui met en exergue « *une situation actuelle de l'état de circulation sur les RD 115 et RD 618 qui présente des signes de congestion du trafic au niveau de la RD 115 en entrée de Céret* ».

L'évaluation des impacts sur la circulation dans le cas du scénario de référence (c'est-à-dire sans la réalisation du projet) expose « *qu'à l'échéance 2025, les phénomènes de congestion vont se renforcer et s'étendre sur la RD 115 à Céret pour atteindre l'accès à la ZAE Oulrich à Céret* » et « *qu'à l'échéance 2045, la croissance*

5 La variante A5b correspond au projet effectivement retenu et présenté dans le chapitre 1.2 du présent avis

6 <https://www.vallespir.com/plan-climat/>

*prévisible du trafic va conduire à une situation de quasi blocage au niveau de la partie urbaine de la RD 115 à Céret avec pour conséquence des difficultés de circulation sur les voies de traversées du centre-ville de Céret et sur la ZAE Oulrich ».*

C'est notamment sur la base de ce constat que repose l'opportunité du projet de créer un raccordement entre la RD 115 et la RD 618 et un nouveau franchissement sur le Tech.

La MRAe note que les projections de trafic utilisées dans l'étude d'impact ne semblent pas prendre en compte :

- d'un côté, les éventuels nouveaux comportements des usagers au regard du développement des transports en commun et des voies vertes prévu dans le territoire qui pourrait ainsi diminuer l'utilisation de la voiture individuelle ;
- de l'autre côté, le trafic « induit »<sup>7</sup> susceptible d'être généré par la mise en place d'une nouvelle voirie. En effet, l'amélioration des conditions de circulation peut avoir un effet incitatif en termes d'utilisation de la voiture individuelle. Ce phénomène amplement documenté depuis de nombreuses années<sup>8</sup> n'est pas suffisamment abordé dans l'étude d'impact et ne semble pas pris en compte dans les prévisions de trafic.

**La MRAe recommande de préciser de quelle manière la méthodologie à l'origine des projections de trafic a pris en compte les éventuels nouveaux comportements des usagers vis-à-vis du développement des transports en commun et des voies vertes dans les projectifs de trafic, ainsi que le trafic induit.**

### 3.4 Prise en compte de l'enjeu « Paysage »

La réalisation du projet, en particulier la création d'un pont sur le Tech, va entraîner des impacts en phase chantier et en phase exploitation sur le paysage du territoire. Cette caractérisation des impacts reste toutefois peu étayée dans le chapitre consacré de l'étude d'impact (page 232).

En ce qui concerne la phase chantier, l'étude mentionne d'une part que « *la phase travaux entraîne une altération du paysage pour les riverains et agriculteurs (terrassements bruts, aires de stockage, centrale d'enrobage...)* » et d'autre part, que « *ces impacts sont provisoires et toutes les mesures nécessaires pour y remédier seront prises lors de la fin des travaux* ».

La MRAe relève à ce stade une insuffisance de la prise en compte des effets de la phase chantier du projet sur le paysage et de fait une absence de démarche « ERC » sur ce volet.

Concernant la phase exploitation du projet, l'étude d'impact précise que « *la présence de ce nouvel axe et notamment de l'ouvrage de franchissement du Tech sera un nouvel élément important dans le paysage de la vallée du Tech. À noter cependant que les points de vue sur cette vallée sont relativement faibles du fait de son encaissement et de sa végétation. Les principaux points de vue sur le nouvel axe et le franchissement seront au niveau de la ZAE Tech Oulrich au niveau de la nouvelle connexion entre les voies de la ZAE existantes et un giratoire sur le nouvel axe* ».

Sur ce point, la MRAe estime qu'une analyse plus poussée et plus illustrée de cet impact doit être produite, notamment en produisant des photomontages rendant compte de l'insertion du projet (« avant / après ») dans son environnement sensible proche et lointain ainsi qu'une analyse des cônes de vues susceptibles d'être affectés par le projet.

La démarche ERC devra être complétée en conséquence en proposant, en sus des mesures de végétalisation et à titre d'exemple, des mesures opérant sur le choix des matériaux (couleur) ou sur la préservation et la valorisation de cônes de vues.

**La MRAe recommande de produire une analyse plus poussée et plus illustrée de l'impact paysager en produisant des photomontages rendant compte de l'insertion du projet ( avant / après ) dans son**

7 Le trafic induit désigne le volume de trafic supplémentaire généré par la création ou l'amélioration d'une infrastructure de transport, quel que soit le mode de déplacement concerné (source Wikipédia).

8 Cf. par exemple <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1122171.pdf> ou « Department of Transport, Trunk roads and the generation of traffic, SACTRA report (the standing advisory committee on trunk road assessment), London, 1994, 264 p. »

**environnement sensible proche et lointain ainsi qu'une analyse des cônes de vues susceptibles d'être affectés par le projet.**

### 3.5 Prise en compte de l'enjeu « Biodiversité »

Le projet prend place au sein d'une zone présentant des enjeux écologiques notables au titre du volet naturel de l'étude d'impact (VNEI) réalisée dans le cadre du projet. Celui-ci va entraîner la fragmentation d'habitats naturels diversifiés, abritant un grand nombre d'espèces et l'interruption de continuités écologiques.

L'étude d'impact propose ainsi des mesures ERC qui visent à limiter les effets négatifs du projet en phase chantier et en phase exploitation. La MRAe relève en particulier la conservation d'un bâti abandonné en rive gauche du Tech qui abrite la colonie de Petits Rhinolophes (chauve-souris) et permet la nidification d'un couple de Faucon crécerelle, ou encore l'évitement des abords du Reixurt, de mares et de lagunes favorables aux populations d'Emyde lépreuse (tortue).

Malgré ces mesures, la MRAe note que des impacts résiduels qualifiés de « modérés » à « très forts » subsistent sur les habitats naturels et sur plusieurs espèces de chauve-souris, d'oiseaux et de reptiles (en particulier le lézard ocellé).

En conséquence, le projet fait l'objet d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces de flore et de faune protégées<sup>9</sup> et devra solliciter un avis du conseil national de protection de la nature (CNPN). Cette demande est jointe dans le dossier général de demande d'autorisation environnementale (voir volume 4 « CNPN »).

### 3.6 Prise en compte de l'enjeu « Consommation d'espace »

Le projet se situe principalement en zones naturelles et agricoles et va engendrer de la consommation d'espace. En l'état actuel, l'étude d'impact ne permet pas de déterminer précisément l'ampleur de cette consommation et la répartition des surfaces impactées selon le type d'espaces.

À ce titre, l'étude précise (page 263) que « *la consommation exacte en terme de surface de parcelles sera déterminée lors de l'enquête parcellaire. Par ailleurs des échanges réguliers avec la chambre d'agriculture sont réalisés afin de trouver des solutions concernant la consommation de ces espaces agricoles, notamment en engageant si nécessaire une procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF)* ».

**La MRAe recommande de fournir un bilan de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers générée par le projet et de compléter l'analyse des incidences du projet au regard de ce bilan. La démarche ERC devra être mise à jour en conséquence.**

9 Au titre des articles L. 411-2 et R. 411-6 à 14 du Code de l'environnement