



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Orléans, le 19 NOV. 2018

Service Eau et Biodiversité

Département Biodiversité

Unité Connaissance et Préservation de la Biodiversité

Le Directeur régional,

à

Monsieur le Directeur départemental des Territoires
Service Eau Environnement et Forêt
181, rue de Bourgogne
45042 ORLEANS Cedex

Nos réf. : SEB18_542_MW

Vos réf. :

Affaire suivie par : Mathieu WILLMES

mathieu.willmes@developpement-durable.gouv.fr

Tél. : 02 36 17 43 30 – Fax : 02 36 17 41 03

Courriel : seb.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr

A l'attention de Monsieur Pierre GRZELEC

Objet : dérogation Espèces protégées – Projet d'aménagement de l'échangeur de Châteauneuf-sur-Loire – RD2060 et création d'une aire de covoiturage
PJ : avis CSRPN 2018-51

Par courrier en date du 16 octobre 2018, vous sollicitez l'avis de la DREAL Centre-Val de Loire sur la demande de dérogation déposée par le Conseil départemental du Loiret pour la cueillette, l'enlèvement la récolte, le transport et l'utilisation de deux espèces végétales protégées, dans le cadre du projet cité en objet.

La justification du projet

Le projet consiste en un réaménagement de l'échangeur routier entre les routes départementales 2060 et 952 sur la commune de Châteauneuf-sur-Loire. Cette opération prévoit également l'aménagement du carrefour entre la RD 952 et la RD 2460 par la création d'un giratoire, ainsi que la suppression de l'aire de covoiturage située au nord de la RD 2060 et son remplacement par une nouvelle aire de capacité supérieure, au sud.

Compte tenu de la configuration actuelle de l'échangeur et du trafic constaté sur la RD2060, des remontées de file de véhicules sur la bretelle de sortie et sur la bande d'arrêt d'urgence sont constatées régulièrement aux heures de pointe. En conséquence, une remontée de file se crée également au niveau du carrefour RD 952 / RD 2460. Ces phénomènes génèrent une insécurité réelle et la mise en danger des usagers. L'accidentologie constatée sur ce secteur confirme cet état de fait, avec 6 accidents recensés sur les 10 dernières années, dont un mortel.

Ainsi, l'intérêt public majeur du projet est justifié par des raisons de sécurité publique.

L'absence de solution alternative est également démontrée par l'étude de variantes moins consommatrices d'espace mais dont les caractéristiques techniques ne répondent pas strictement aux normes routières, ni de façon satisfaisante aux objectifs de fluidification et de sécurisation des flux et des échanges.

Le contexte écologique

La méthodologie est bien décrite (groupes prospectés, méthodes et conditions d'inventaires, etc.). Les prospections faune, flore et habitats ont été concentrées sur 2 jours en mai et juillet. L'aire d'étude peu étendue et la faible diversité des milieux présents (talus routiers et boisements) justifient néanmoins cet effort de prospection qui paraît faible au premier abord.

La description générale de la zone d'étude (zonages d'inventaires et réglementaires présents à proximité, description et cartographie des habitats naturels, de la flore, de la faune, des zones humides) est de bonne qualité.

Située en contexte péri-urbain, la zone d'emprise des travaux envisagés, est constituée essentiellement de bermes routières en friche et de zones rudérales issues de la gestion des accotements par le Conseil départemental. Le secteur situé au sud-est de l'échangeur actuel abrite une petite formation boisée composée de pins sylvestres, bouleaux et chênes pédonculés. La zone prévue pour accueillir la nouvelle aire de covoiturage ainsi que le talus situé au sud de la RD 2460 sont quant à eux constitués d'une mosaïque de prairie mésophile à mésoxérophile et d'ourlet préforestier. Des plantations ornementales ou de Robinier ou ainsi que des végétations plus hygrophiles liées aux fossés routiers complètent la description du site.

Si la majorité des habitats naturels inventoriés ne présente pas d'enjeu de conservation particulier, les zones prairiales abritent une diversité floristique intéressante, au sein de laquelle on retrouve notamment l'Armérie des sables (*Armeria arenaria*, considérée comme quasi-menacée en région), ainsi que deux espèces protégées : le Persil des montagnes (*Oreoselinum nigrum*, quasi-menacée en région) et l'Orchis brûlé (*Neotinea ustulata*, non menacée en région). La population d'Orchis brûlé est faible (9 pieds localisé sur une seule station), tandis que celle de Persil des montagnes est importante avec 3600 pieds estimés en 2018, sur une superficie totale de 6000 m². Ces secteurs constituent ainsi le principal enjeu écologique de la zone d'étude en matière de flore et d'habitats, même si l'enjeu relatif aux deux espèces protégées reste modéré.

Concernant la faune, la majorité des espèces recensées (oiseaux, reptiles, insectes) sont communes voire très communes. Le dossier note toutefois la présence d'espèces d'orthoptères et de lépidoptères patrimoniales : Phanéroptère méridional (*Phaneroptera nana*), Mélitée des Centaurées (*Melitaea phoebe*) et Mélitée des Scabieuses (*Melitaea parthenoides*). Cette dernière en particulier est très localisée en région (En danger), dont les populations du Loiret constituent le principal bastion. Elle est d'ailleurs connue sur les prairies des Varines situées à environ 3 km de la zone d'étude, à Saint-Martin d'Abbat. Enfin, la présence d'un individu mâle d'Agrion de Mercure (*Coenagrion mercuriale*) a été signalée au niveau du fossé routier situé au sud de la RD 2460. Dans ce type de milieux, cette espèce protégée, considérée comme quasi-menacée en région, constitue toutefois un enjeu modéré, et tout porte à croire que dans le cas présent, il s'agit d'un individu erratique.

Les espèces concernées par la demande de dérogation

La demande de dérogation déposée par le Conseil départemental du Loiret porte sur :

- le Persil des montagnes : l'impact brut des travaux est estimé à une destruction de 80 % des effectifs et de 78 % (4 700 m²) de l'habitat. Il est donc jugé significatif et remet en cause la présence de l'espèce sur le site ;
- l'Orchis brûlé : les travaux entraîneront une destruction totale de la station.

L'absence de demande de dérogation pour les autres espèces protégées observées sur ou à proximité de l'emprise des travaux est justifiée par les éléments suivants :

- les travaux de débroussaillage et abattage d'arbres sont prévus à l'automne-hiver 2018-2019 afin d'éviter les périodes sensibles de reproduction des oiseaux et reptiles notamment (ME2) et ainsi de ne pas remettre en cause le bon accomplissement de leur cycle biologique ;

- dans l'état actuel des connaissances de la zone d'étude, la destruction d'individus d'Agriion de Mercure (dont l'habitat n'est pas protégé), ne saurait être qu'accidentelle.

Les mesures prises pour éviter, réduire et compenser les impacts

Mesures d'évitement et de réduction

En application de la séquence ERC, le maître d'ouvrage a fait le choix de réduire au maximum l'emprise du projet et des travaux au niveau de la future aire de covoiturage (ME1), permettant d'éviter une surface de 1 000 m² d'habitat favorable au Persil des montagnes, abritant environ 500 pieds. Si l'on considère le chiffre de 4 700 m² impactés avant mesures annoncé dans le dossier p.13 et 89, la surface d'habitat finalement impactée est de 3 700 m². Concernant l'Orchis brûlé, compte tenu de la faible taille de la station et de sa localisation, l'évitement n'est pas envisageable.

Afin de réduire cet impact sur les 2 espèces, des opérations de transplantations (MR3) sont proposées :

- Pour l'Orchis brûlé, la totalité de la population est transférée sur le talus routier au sud de la RD 952, sur une zone d'accueil présentant des caractéristiques favorables au développement de l'espèce. Le transfert s'effectuera à l'automne/hiver par prélèvement de mottes de 30 à 40 cm d'épaisseur afin de déplacer de façon certaine bulbes et mycorhizes associés. Si la période de transfert est adéquate, le maître d'ouvrage devra tout de même éviter les périodes de gel, moins favorables à une reprise ultérieure des pieds.
- Pour le Persil des montagnes, une opération similaire est envisagée sur une partie des stations impactées. À ce titre le dossier mérite une clarification, car il présente une incohérence en l'état. Il est en effet précisé p.105 que la surface à transférer est de « 2 200 m² sur les 2 900 m² détruits ». Non seulement le premier chiffre n'est pas expliqué (on peut comprendre que le transfert entier des stations est difficilement envisageable compte tenu des contraintes techniques, voire non pertinent, mais faut-il encore le justifier), mais les 2 900 m² avancés ne sont pas cohérents avec les 3700 (4700 moins 1000) avancés précédemment dans le dossier.

Le transfert est envisagé par plaques de 30 à 40 cm d'épaisseur vers des sites d'accueil préalablement préparés au nord de la RD 2060. La période et les précautions particulières (y compris éviter les périodes de gel) précisées dans le dossier doivent permettre d'optimiser la réussite de l'opération.

Les autres mesures de réduction proposées, si elles sont indispensables, constituent un ensemble de bonnes pratiques classiquement mises en œuvre sur ce type de chantiers : pose de filets « anti-intrusion » pour éviter la pénétration d'espèces protégées (Amphibiens, Reptiles) sur le chantier, gestion des espèces exotiques envahissantes (ici le Robinier et le Buddleia), adaptation de l'éclairage public sur l'aménagement final, suivi de chantier par un écologue...

Mesures compensatoires

Compte tenu du fait que la réussite des opérations de transferts d'espèces n'est pas toujours garantie, le dossier identifie un impact résiduel modéré sur les deux espèces concernées après application des mesures d'évitement et de réduction, ce qui a conduit le maître d'ouvrage à proposer des mesures compensatoires.

Ainsi :

- une gestion de la zone d'accueil de l'Orchis brûlé (MC1) est prévue par fauche annuelle tardive et exportatrice, dans le cadre de l'entretien courant des dépendances routières. Ce mode de gestion est favorable à une expression optimale de l'espèce ;
- une gestion « raisonnée » par fauche tardive des sites de transfert du Persil des montagnes est également prévue (MC2). Ce mode de gestion est a priori favorable à l'espèce, mais l'itinéraire technique complet (en particulier la fréquence de fauche) doit être

précisé. Il est également dommage que cette mesure ne vise que les sites de transfert, et elle gagnerait en pertinence à être étendue à l'ensemble des secteurs évités de présence de l'espèce ;

- enfin le maître d'ouvrage souhaite récolter des graines de Persil des montagnes (MC3) afin de constituer un stock mobilisable en cas d'échec ou de reprise insuffisante des pieds transplantés. Cette mesure en l'état ne constitue pas une compensation à proprement parler et serait plutôt à rattacher à la mesure de transfert des pieds, car constituant uniquement un moyen d'assurer le succès de cette mesure. Le protocole de récolte des graines, non détaillé dans le dossier, devra également être précisé.

Sous réserve de ces ajustements, les mesures compensatoires semblent adaptées aux enjeux. Ces mesures seront par ailleurs également favorables aux espèces d'insectes patrimoniales. Il est toutefois regrettable qu'aucune information ne soit donnée dans le dossier sur le devenir de l'aire de covoiturage actuelle, dont on sait seulement qu'elle doit être renaturée. La création sur ce secteur d'un habitat favorable au Persil des montagnes, ensemencé avec des graines récoltées préalablement constituerait une compensation supplémentaire permettant de maximiser la conservation de la population de l'espèce localement.

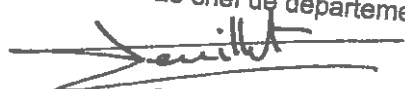
Conclusion

Au regard des sensibilités modérées de la zone d'implantation du projet, des mesures proportionnées à l'enjeu lié aux deux espèces végétales concernées qui seront prises pour éviter, réduire et compenser les impacts, et considérant que la dérogation sollicitée ne remet pas en cause l'état de conservation de ces espèces dans leur aire de répartition naturelle, j'émet un **avis favorable** sur le présent dossier, **sous réserve** :

- d'une mise en cohérence des surfaces d'habitat de Persil des montagnes réellement impactées et transférées ;
- de redéfinir la mesure MC2 en :
 - précisant les modalités de gestion des secteurs à Persil des montagnes ;
 - étendant leur application à l'ensemble des stations (y compris non impactées) ;
 - incluant la possibilité de recourir à un semis complémentaire de graines récoltées, tout en précisant le protocole de récolte et le seuil d'intervention de cette option ;
- de proposer une mesure de renaturation de l'aire de covoiturage favorable au développement du Persil des montagnes.

Un suivi annuel des résultats du déplacement est prévu pendant trois ans après la fin des travaux, puis après 5 ans. Les résultats de suivis devront être transmis à la DREAL Centre-Val de Loire.

Par ailleurs, je vous informe avoir sollicité l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) sur ce dossier, conformément à l'arrêté du 12 janvier 2016. Vous trouverez ainsi joint au présent courrier l'avis favorable du CSRPN, en date du 15 novembre 2018.

Le chef de département

Christian FEUILLET