

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 : 2022-02-13a-00190 Référence de la demande : n° 2022-00190-011-001

Dénomination du projet : Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Trévoux-Sathonay-Lyon

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 16/04/2025

Lieu des opérations : - Département : Ain - Communes : 01600 Parcieux, Reyrieux, Massieux, Trévoux

Bénéficiaire : Région Auvergne-Rhône-Alpes

MOTIVATION OU CONDITIONS

CONTEXTE

Motifs et situation

Le projet concerne la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la commune de Trévoux (Ain) et Lyon Part-Dieu (Rhône). Il s'agit d'un projet de compétence régionale. Situé au nord de Lyon, le projet s'étend sur 28 Km et traverse 16 communes.

Le qualificatif de « haut niveau de service » fait référence à la fréquence importante des passages, le temps de parcours (65 mn au total), de larges amplitudes horaires.

La ligne de 28 km sera aménagée sur une ancienne voie SNCF sur 15 km, puis sur des voiries existantes sur 13 km entre Fontaine-sur-Saône et Lyon Part-Dieu. Cependant, le projet implique de nombreux ouvrages et aménagements :

- création de 7 parkings et réaménagement de 2 parkings existants,
- aménagement d'un site de maintenance,
- réaménagement des anciens ouvrages d'art de la ligne SNCF.

L'emprise globale des travaux est de 46,96 ha (dont 34,70 ha correspondant à des habitats naturels et semi-naturels) ; 37,08 ha seront impactés de manière définitive, auxquels s'ajoutent 9,88 ha impactés en phase travaux.

Le projet nécessite la demande d'une dérogation à la destruction pour 78 espèces protégées, dont la Noctule commune, de compétence « CNPN ».

Raisons impératives d'intérêt public majeur

Le projet présente un intérêt public évident de renforcement de l'offre de transport en commun dans l'aire d'influence de la métropole de Lyon. En proposant une alternative à la voiture, le projet entend contribuer à diverses politiques publiques : zones de faibles émissions, plan mobilité régional, participer à la production d'énergie renouvelable (photovoltaïque sur parking et toiture du site de maintenance).

Les effets en termes de réduction de l'artificialisation invoqués peuvent cependant être nuancés car l'aménagement de la ligne peut induire une augmentation de construction de logements péri-urbains dans la zone.

Solution alternative

La présentation des alternatives pas-à-pas est claire et convaincante. Le choix retenu est le réaménagement de la voie ferrée entre Trévoux et Fontaine-sur-Saône sauf entre Trévoux et Sathonay-Camp de manière à éviter l'ENS du Ravin. Il cumule des avantages sur les plans écologique,

social et économique. Le site de maintenance est choisi en réhabilitation d'un ancien site industriel. Ces choix limitent très fortement l'artificialisation et la destruction de milieu. En revanche, les aménagements de parkings occasionnant des emprises nouvelles sur les milieux ne sont pas suffisamment détaillés. Les alternatives considérées sont la quantité de parkings, finalement réservés aux plus grosses stations (en revanche parking vélo et dépose-minute à toutes les stations). Les alternatives en termes de localisation précise auraient pu être exposées.

QUALITE DE L'ETAT INITIAL

Aires d'étude

L'aire d'étude couvre 420,82 ha le long du tracé jusqu'à arriver dans l'aire totalement urbanisée. L'emprise finale du projet est de 46,96 ha dont 34,70 ha d'habitats naturels et semi-naturels.

Avis sur l'état initial

La recherche de données existantes a été menée de façon adéquate en contactant ce qui semble être la totalité des structures et associations du domaine au niveau régional.

Les prospections de terrain ont été menées sur quatre années, de 2020 à 2024 et couvrent correctement les cycles annuels des espèces concernées. La pression d'inventaire apparaît satisfaisante compte tenu des surfaces étudiées et couvre un éventail taxonomique assez large incluant en particulier les mollusques qui sont rarement inventoriés de façon aussi détaillée.

Les méthodes utilisées sont pertinentes et il est satisfaisant de constater qu'en milieu aquatique l'ADNe a été utilisé en complément de techniques plus traditionnelles. Les résultats et les enjeux associés à chaque type d'habitat et à chaque espèce sont présentés de façon claire.

EVALUATION DES ENJEUX ET DES IMPACTS

Evaluation des enjeux écologiques.

Le porteur de projet estime que 78 espèces protégées doivent faire l'objet d'une demande de dérogation soit 2 espèces d'insectes, 42 espèces d'oiseaux, 21 espèces de mammifères (dont 19 chiroptères) et 13 espèces d'amphibiens et de reptiles. Dans le domaine végétal, la station de l'espèce qui présente l'enjeu le plus fort, l'Inule hérissée, sera évitée. Six hectares seront défrichés mais il s'agit de boisements eutrophiles à robinier faux-acacia sans grand enjeu botanique mais qui représentent l'habitat de plus d'une quinzaine d'espèces d'oiseaux inféodées aux milieux boisés.

Evaluation des impacts bruts

Les impacts bruts sont évalués en termes de perte de surface d'habitat dans le dossier. Les plus notables représentent :

- 70 m² pour l'Agrion de Mercure et 100 m² pour le Cuivré des marais ;
- 0,45 ha pour l'Alyte accoucheur et 0,05 ha pour la Salamandre tachetée ;
- 21,19 ha pour le Léopard des murailles, 19,57 ha pour la Couleuvre verte et jaune, 2,50 ha pour le Léopard à deux raies, 0,87 ha pour l'Orvet fragile, 0,14ha pour la Couleuvre d'Esculape et 0,12 ha pour la Couleuvre helvétique ;
- 28,88 ha pour le Hérisson d'Europe et 11,74 ha pour l'Écureuil roux ;
- 23,09 ha pour plusieurs espèces d'avifaune de milieux semi-ouverts ;
- 3,42 ha pour l'avifaune caractéristique des milieux forestiers ;
- 0,08 ha pour la Cisticole des joncs ;
- 2,26 ha d'habitats favorables au gîte des chiroptères arboricoles ainsi que des ouvrages de soutènement pouvant abriter des gîtes d'autres espèces ;
- 34 ha de terrains de chasse pour l'ensemble des chiroptères

Effets cumulés

Ceux-ci n'ont malheureusement pas été recherchés et aucune mention n'est faite de leur existence ou de leur absence. En conséquence, les ratios de compensation devraient être augmentés, considérant l'existence d'effets cumulés (dont l'absence n'est pas démontrée par le dossier).

MISE EN PLACE DE LA SEQUENCE E-R-C

1) Mesures d'évitement

ME1. La première mesure d'évitement consiste à quitter le tracé de la voie ferrée pour éloigner le BHNS de l'ENS du Ravin. Il s'agit d'une mesure importante dans ce projet puisqu'elle épargnera notamment la plupart des stations de flore patrimoniale (Inule hérissée, pelouse écorchée à Liseron cantabrique etc.) ainsi que l'environnement immédiat d'une aire de Grand-duc d'Europe. Dans la logique générale de la conception des projets, il s'agit d'un choix de tracé parmi différentes alternatives. Cependant, il apparaît ici que la mesure peut être valorisée au titre de l'évitement car elle comprend d'autres évitements géographiques concernant les parkings et aménagements connexes (ex : Parcieux avec l'évitement d'un boisement, ex : Trévoux, aménagement en gardant la majorité des arbres d'alignement).

ME2. Évitement des habitats de bordure de l'emprise chantier et de la station florale protégée (Inule hérissée). Cette mesure n'appelle pas de commentaire particulier mais reste délicate à mettre en œuvre (bonne coordination avec l'écologue chantier). Selon la progression du chantier et l'étendue des zones simultanément en chantier, il faudra ajuster le nombre d'écologues à recruter.

2) Mesures de réduction

Les MR 1 à 4, et 6 et 7 sont des mesures de conduite de chantier classiques n'appelant pas de commentaire particulier. La réussite de ces mesures repose en partie sur la vigilance des écologues de chantier. Encore une fois, **pour un chantier de cette taille, des garanties doivent être apportées quant aux compétences et aux ressources humaines suffisantes sur ce point.**

Les MR03b et MR04 qui représentent des translocations d'amphibiens ou de poissons devraient être mieux étayées. Elles ne présentent de réel intérêt que si l'on peut démontrer que les populations correspondantes des sites d'accueil ne sont pas déjà à saturation. Une translocation d'amphibien nécessite normalement la création d'une aire de reproduction additionnelle (nouvelle mare à proximité de la mare de translocation permettant de diluer les effectifs et les effets de compétition).

Les MR10 et MR11 qui consistent à fournir des gîtes de substitution pour chiroptères, oiseaux et reptiles, sont intéressantes mais relèvent de l'accompagnement plutôt que de la réduction et devraient comporter quelques précisions sur la protection (vis-à-vis du public) et la gestion à long terme de ces habitats.

La MR12 relève autant d'une mesure de réduction écologique que d'un aménagement paysager. Le coût important qui est présenté aurait pu être imputé au budget de l'aménagement. Néanmoins, cette mesure est très importante et prévue de manière à renforcer son potentiel écologique. Dans cette perspective, comment est prévue la gestion de ces milieux reconstitués au-delà des 3 ans ? Qui en sera responsable ? Quel cahier des charges de conduite écologique ?

La MR13 n'est pas suffisamment claire et non localisée. Cela entrainera, plus loin dans le dossier, un flou important entravant la compréhension du projet compensatoire.

Les autres mesures de réduction, d'accompagnement et de suivi semblent pertinentes.

3) Impacts résiduels

L'évaluation des impacts résiduels sur les différentes espèces animales et végétales est bien conduite, clairement présentée et réaliste.

La surface totale impactée est donc de 46,96 ha et 34,70ha en habitat naturel et semi-naturel. En soustrayant les impacts temporaires (zones chantier remises en état) et les zones bénéficiant d'un aménagement écologique et paysagé, il est considéré que la perte résiduelle d'habitat correspond à une surface de 15,24 ha : 9,99 ha de milieux ouverts et semi-ouverts et 5,25 ha de milieux boisés, bosquets et haies.

Pour que ce calcul soit juste, il faut absolument que les aménagements paysagers qui concernent 19,46 ha le long de la ligne soient conduits comme des habitats semi-naturels sur le long terme (voire remarque sur la MR12). En outre, comme indiqué dans l'évaluation des impacts sur les espèces, certaines sont touchées sur des surfaces plus larges. Il faudra donc tendre à un ratio de compensation bien au-dessus de 1.

4) Mesures compensatoires

Le projet compensatoire est bâti à partir de la méthode fonctionnelle par écart de milieu développée par Biotope. La méthode est appliquée à chaque groupe taxonomique à partir des surfaces impliquées (impact brut). Sur les 34,7 ha de surface d'habitats naturels et semi-naturels impactés, il est calculé un total de 98,30 UC de pertes brutes.

Il est ensuite calculé les gains générés par les mesures de réduction, en particulier celle liée par la remise en état (MR13 – 11,75 UC) de zone de chantier et l'aménagement paysager (MR12 – 31,80) : gain total de presque 44 UC.

L'objectif du projet compensatoire est donc d'atteindre 54,75 UC pour 15,24 ha de milieux impactés définitivement.

On comprend bien que le calcul des UC a été initialement réalisé sur les impacts bruts, et qu'il faut soustraire les évitements et réduction d'impacts, ce qui fait ici apparaître les mesures de réduction comme des gains. Cependant, le flou relatif sur la réussite et la conduite écologique de la MR12, et le flou total sur la MR13, ne permet pas de soutenir ce calcul. En outre, cette opération de calcul tend à rabattre l'ensemble des enjeux taxonomiques sur 15,24 ha alors que cela ne correspond pas à l'écologie de l'ensemble des espèces : la MR 13 est effective pour une partie des espèces seulement. Le CNPN rappelle l'importance de raisonner tant par espèces et cortèges que par habitat dans le dimensionnement de la compensation.

Le projet compensatoire comprend 9 sites pour 47,62 ha, ce qui constitue un ratio surfacique satisfaisant par rapport à la surface résiduelle estimée à 15,24ha. Le pétitionnaire s'engage sur 50 ans.

Cependant, l'additionnalité écologique des mesures semble entravée par le choix de plusieurs sites :
- Les sites A, B, C et F (25,88 ha au total, p. 266) se situent au sein de l'ENS du Ravin qui a fait l'objet de la principale mesure d'évitement et qui en outre ne peut souscrire à une additionnalité administrative. L'additionnalité écologique est en outre faible pour le site A ; pour le site B, il s'agit essentiellement de sécurisation. **Ces 15,66 ha (total des sites A et B) ne sont pas éligibles au titre de la compensation.** Ils peuvent en revanche constituer des mesures d'accompagnement très pertinentes qui ne pourront que renforcer la qualité du projet. Les sites C et F consistent notamment en la conversion d'une parcelle cultivée en prairie permanente, permettant ici de prévoir un gain écologique. Si l'acquisition à l'amiable ne fonctionne pas, ces sites sont dans le périmètre de la DUP. Le coût de l'acquisition n'est pas indiqué.

- Les sites F, AE et AC sont des sites occupés temporairement durant les travaux. Ces 13,09 ha supplémentaires sont-ils concernés par la MR13 ? A ce stade de présentation du dossier, ces sites ne peuvent être considérés comme pleinement opérants pour la compensation.

Le site AE semble distinct des zones de remises en état. Il concerne la plantation d'une haie le long d'une parcelle agricole conduite en agriculture intensive. La mise en place d'une ORE avec un cahier des charges en agro-écologie aurait pu fournir une mesure compensatoire importante pour ce projet.

- Le site R1 : attention aux cartes du site F qui sont positionnées dans la présentation du site R1, cela

amène beaucoup de confusion (p. 288-289). Le boisement mature est considéré comme fortement dégradé du fait de la progression du robinier faux acacia considéré comme EEE. D'après l'UICN, cette essence, arrivée en Europe au 17^{ième} siècle, ne peut plus être considérée comme EEE, mais demande en effet une gestion adaptée selon la région. En quoi le robinier pose-t-il problème dans cette zone ? L'additionnalité n'est pas prouvée à ce stade.

Le site AB peut permettre d'augmenter la taille d'un petit espace boisé semi-ouvert.

Les sites complémentaires S2 et R2 n'apportent encore une fois pas d'additionnalité administrative (ENS du Vallon des Echets) et ne peuvent donc être comptés dans la stratégie de compensation. Cependant, ils peuvent être pertinents d'un point de vue écologique. En effet, les sites additionnels G et R2 sont dégradés d'après les pré-diagnostic et peuvent fournir des gains écologiques grâce à des travaux de restauration écologique. Ces sites peuvent éventuellement être intégrés au projet au titre de mesures d'accompagnement. De même, l'intégration éventuelle du site S2 en mesure d'accompagnement permettrait la conversion de cultures en prairies permanentes.

Bien que la méthode utilisée (méthode Biotope) soit décrite, le calcul concret reste difficile à comprendre. Le nombre d'UC élevé avant action écologique (120,95 UC) reflète le fait que les sites choisis sont des milieux naturels ou semi-naturels peu dégradés dans l'ensemble. Ceci est clair. En revanche, partant de ces sites en relatif bon état écologique, il est difficile de comprendre ce qui permet de projeter un total de 181 UC après action écologique. En tout état de cause, ce calcul devra être revu en excluant les ENS du projet de compensation.

Au final, les sites A, B, voire R1 ne sont pas éligibles du fait d'un manque d'additionnalité écologique. Ils peuvent basculer en mesures d'accompagnement. Le site AE doit être sécurisé par la signature d'une ORE. Les sites S2 et R2 peuvent également être inclus à des mesures d'accompagnement. La stratégie compensatoire n'est pas à la hauteur et doit être revue.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE SUIVI

Les mesures d'accompagnement et de suivi n'appellent pas de commentaires particuliers.

CONCLUSION

Le projet de ligne de bus à haut niveau de service porté par la Région AURA est un projet d'importance manifeste qui mérite d'être déployé et mis en service dès que possible. Le dossier est dans l'ensemble bien présenté et lisible. Cependant, la qualité du dossier permet d'autant mieux d'en identifier les faiblesses. Le projet compensatoire est à revoir. Celle-ci doivent trouver des réponses afin de ne pas retarder le déploiement du projet.

Malgré les limites importantes du projet compensatoire, le CNPN fait confiance au porteur de projet pour trouver une solution rapide en lien avec les services de l'Etat. **Il émet donc un avis favorable sous les conditions suivantes :**

- Le cahier des charges concernant les aménagements paysagers et écologiques de la MR12 doit être précisé au bénéfice d'une gestion écologique pérenne de ces milieux ;
- Les sites remis en état en vertu de la MR13 doivent être précisés, localisés et clairement différenciés du projet compensatoire ;
- Les sites A et B ne sont pas éligibles à la compensation et doivent être basculés en mesures d'accompagnement au vu de leur faible additionnalité administrative et écologique ;
- Le statut des sites F et AC par rapport à la MR13 doit être clarifié. En l'état, ils ne peuvent être comptabilisés au titre de la compensation ;
- Les sites R2 et S2 peuvent être inclus dans les mesures d'accompagnement au vu de leur potentiel de gain écologique (mais pas dans la stratégie compensatoire du fait du manque

d'additionnalité administrative) ;

- De nouveaux sites de compensations doivent être trouvés pour atteindre les objectifs en terme d'UC.

Le CNPN se tiendra à disposition des services de l'Etat pour valider si nécessaire le projet compensatoire revu.

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 : 08/12/2025

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA