

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°2024-06-13a-00876

Référence de la demande : n°2024-00876-011-001

Dénomination du projet : Bustram Montpellier – Ligne B1 extension

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

Lieu des opérations : -Département : Hérault

Commune(s) : 34160 Castries - 34740 Vendargues
34000 Montpellier

Bénéficiaire : Montpellier Méditerranée Métropole

MOTIVATION OU CONDITIONS

Contexte

Il s'agit d'un projet d'extension de la ligne 1 de bustram (B1) visant à renforcer le réseau des transports en commun de la Métropole de Montpellier (34). Ce projet s'étend sur une longueur de 7,3 km et comprend la création de 11 stations. La société de Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM) est mandataire du maître d'ouvrage (MMM) pour cette opération, accompagnée par le bureau d'étude Biotope.

Le concept de bustram se définit par un service de transport urbain et/ou périurbain conçu en insertion, équivalent à un tramway. Les bustram bénéficieront de voies réservées (circulation dite « en site propre ») et seront prioritaires sur les voitures et aux feux de circulation. Il est prévu que cette ligne se déploie de « Notre Dame de Sablassou » sur la commune de Castelnau-le-Lez, à la commune de Castries, en passant par Le Crès et Vendargues. La superficie du projet pour l'extension de la ligne B1 est de 18,86 ha (21,27 ha d'impact résiduel).

La finalité de ce projet telle que présentée par le demandeur est de :

- reprendre le tracé actuel des lignes de bus 31 et 46 ainsi qu'une partie de la ligne 21 ;
- supprimer à terme la ligne de bus 46 ;
- réaménager l'ancienne ligne de voies ferrées (friche ferroviaire) sur une partie du tracé (2km en son milieu) pour accueillir les deux sens du bustram et une piste cyclable.

La demande de dérogation concerne 62 espèces protégées (aucune pour la flore, aucun insecte, 5 reptiles, 5 amphibiens, 33 oiseaux et 19 mammifères - dont 17 chiroptères).

L'espèce dite de « compétence CNPN » relative à l'arrêté du 6 janvier 2020 fixant la liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être dérogé qu'après avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) est : le Minioptère de Schreibers.

Le site étudié se situe en contexte périurbain lâche. On y retrouve des alignements d'arbres, des forêts riveraines méditerranéennes, des haies, des lambeaux de pelouses xériques ouest-méditerranéennes et des infrastructures désaffectées. Ainsi, bien qu'une partie des habitats naturelles et d'espèces soit d'origines anthropiques, le projet impactera de nombreux habitats d'espèces tels que des terrains en friche, des cavités d'arbres, des fourrés et des bermes herbacées favorables aux oiseaux, aux chiroptères, aux reptiles aux batraciens et aux insectes utilisant les milieux ouverts et semi-ouverts. Diverses espèces protégées y trouvent des conditions de vie favorables (voir optimales), comme aire d'alimentation ou de reproduction, ou encore de « réservoir écologique ». Notamment, la friche

ferroviaire localisée en secteur médian qui s'est désormais transformée en un corridor écologique fonctionnel : « *ce corridor connecte la ripisylve du Salaison aux garrigues de Castries, tout en servant de zone refuge pour la faune et la flore* ». Parmi les habitats naturels ou semi-naturels inventoriés, deux sont patrimoniaux (habitats d'intérêt communautaire prioritaire DHFF) : les boisements riverains méditerranéens présents le long du Salaison et les pelouses xériques.

En outre, un « réservoir de biodiversité » est bien identifié par le « SRADDET Occitanie 2040 » en limite sud de l'aire d'étude à l'est, il est associé à la trame verte qui correspond à une ZNIEFF de type 1 « Garrigues de Castries ». Ce réservoir est relié à un autre réservoir de biodiversité de la trame verte qui correspond à la ZPS « Hautes garrigues du Montpelliérais ».

Les sites remarquables les plus proches du périmètre d'étude sont :

- la RNN de « l'Estagnol » située à 4,7 km ;
- 4 sites Natura 2000 (ZSC « Le Lez » à 1,8 km du projet, ZSC « Etangs Palavasiens » à 3,1 km, ZPS « Etangs palavasiens et étang de l'Estagnol » à 3,1 km et ZPS « Hautes garrigues du montpelliérais » à 4,1 km) ;
- 11 ZNIEFF de type I et 3 ZNIEFF de type II, 1 ZICO, 5 ENS, 6 terrains gérés par le CEN, 22 zonages zones humides et 9 parcelles compensatoires.

L'ensemble de ces périmètres témoigne d'emblée des potentialités écologiques du secteur.

Cette demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées est incluse dans la demande d'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau. Les autres procédures en cours sont : la loi 3DS alignements d'arbres et l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DPU).

En préambule et d'un point de vue purement formel, le CNPN souhaite souligner la qualité et la clarté des documents fournis.

Raison impérative d'intérêt public majeur

Le CNPN estime que la réponse apportée par le pétitionnaire correspond à une raison impérative d'intérêt public majeur en s'inscrivant dans les politiques de mobilité durable sur le territoire en réponse aux forts besoins du territoire et la recherche d'alternatives à l'usage de la voiture.

En raison d'une forte croissance de la population depuis plus de 50 ans (augmentation annuelle de 1 % de la population) sur la métropole de Montpellier, le pétitionnaire justifie la nécessité de développer le maillage de réseau de transports collectifs dans le centre de Montpellier Méditerranée Métropole. Il souhaite ainsi renforcer la desserte des zones plus éloignées tout en prévoyant la réalisation d'un réseau de voirie de contournement qui atténuera le trafic automobile au centre.

Cependant, si tout cela apparaît très souhaitable, le CNPN relève *in fine* que cela lui semble comme relativement envisageable et possible sans passer par la destruction des habitats et des espèces, telle que demandée dans ce dossier.

Absence de solution alternative satisfaisante

Le CNPN relève que le pétitionnaire présente trois variantes étudiées en amont du projet.

Le CNPN déplore cependant la non prise en compte des enjeux de biodiversité dans le processus de sélection des variantes. La variante retenue (n°3) lui apparaît de loin comme la plus impactante et la moins compensable du point de vue de la biodiversité. Il s'agit là du principal écueil de ce dossier qui aurait dû jouer la carte de l'évitement et la préservation de toute cette zone renaturée.

L'ancienne voie ferrée, laquelle a été renaturée, constitue désormais une zone naturelle de quiétude dont l'aménagement engendre un impact non négligeable. Ce corridor écologique dont les inventaires démontrent la richesse et la fonctionnalité se poursuit jusqu'au cours d'eau le Salaison.

La variante n°1 est présentée comme ayant le plus fort impact environnemental (cf. tableau page 58) contrairement à la variante n°3 (retenu dans ce dossier). Or, cette affirmation n'est pas du tout démontrée. Les éléments scientifiques et techniques du dossier (plan de masse, photographies aériennes, cartographie du SRADDET, listes d'espèces connues sur le secteur et toute l'expertise naturaliste disponible par ailleurs) tendent même à affirmer le contraire. Seuls les arguments relevant des facilités techniques semblent avoir été considérés.

Nuisance à l'état de conservation des espèces concernées

Évaluation des enjeux écologiques

Le CNPN relève quelques lacunes et des imprécisions dans les inventaires qui in fine ne permettent pas de confirmer une évaluation précise des enjeux.

Cependant, compte-tenu que la variabilité de la pluviosité d'une année à une autre influence fortement la détectabilité des espèces en milieu méditerranéen, le CNPN relève qu'une date automnale aurait renforcée la qualité de l'inventaire amphibien. A noter que la photographie de la p. 155 légendée « Crapaud épineux » est une Pélodytes (groupe des Grenouilles « rieuses »). La richesse batrachologique n'est donc pas si faible que cela est dit (p. 153). Le tracé de l'extension de la ligne B1 ne comporte pas « *de mares intéressantes pour les amphibiens* » (p. 153), il ne s'agit pas dans ce contexte des milieux de reproduction utilisés par ces espèces (fossés, flaques temporaires, ruisseaux temporaires). Les biotopes de l'ancienne ligne de chemin de fer sont aussi des habitats terrestres favorables aux amphibiens et peuvent comme indiqué p. 153 servir « *de corridor de déplacement pour les individus en phase de dispersion* ».

Concernant les reptiles, il aurait été souhaitable d'avoir les premières dates d'inventaires à minima au mois d'avril (elles sont toutes sur juin). Trois espèces non observées lors des inventaires de terrain sont considérées présentes sur l'aire d'étude rapprochée (biotopes favorables et bibliographie) : la Couleuvre à échelons, le Lézard à deux raies et l'Orvet fragile. Les zones de friches sont favorables à plusieurs espèces de reptiles, mais leur fragmentation réduit les potentialités de colonisation. Dans ce contexte urbanisé, la voie ferrée abandonnée présente des biotopes très favorables aux reptiles (dont la Couleuvre à échelons et la Couleuvre de Montpellier), pour l'alimentation, les déplacements et les repos estival et hivernal (gîtes dans les gravats et ballast), et constitue l'enjeu principal pour ce groupe. La présence de la Couleuvre vipérine est aussi à mettre en avant, étant donné son biotope particulier (milieu aquatique) et son statut national très dégradé.

Concernant les insectes, le CNPN souhaite alerter le demandeur et son bureau d'étude que les sorties ciblées à des « dates clés » menées de façon « coup de sonde » ne sont pas le meilleur moyen de s'assurer de la présence effective d'une espèce protégée d'insecte. En effet, un inventaire présentant 8 sorties consécutives bien échelonnées de mars à septembre aurait dû permettre de faire valoir la présence d'un beaucoup plus grand nombre d'espèces dont notamment les espèces protégées par ailleurs sont bien connues sur le secteur (Diane, Proserpine, Magicienne dentelée, Zygène cendrée, Grand capricorne...).

Compte-tenu du contexte et après analyse des résultats de l'inventaire, le CNPN réfute donc de façon générale l'argumentaire du pétitionnaire tendant à minimiser les enjeux écologiques.

Concernant les oiseaux et les mammifères (dont chauve-souris) au regard des enjeux connus a priori et constatés a posteriori d'après les résultats d'étude menées pour ce projet, les moyens mis en œuvre pour qualifier l'état initial de la zone d'étude apparaissent proportionnés et permettent d'identifier les espèces concernées par la demande de dérogation.

Suivant la logique du principe de précaution énoncé pour certains taxons par le demandeur, le Lézard à deux raies et l'Orvet fragile devraient également figurer au CERFA.

Estimation des impacts

Le CNPN salue l'effort de prise en considération des espèces faisant l'objet d'un Plan national d'actions (PNA) et de leurs déclinaisons en Occitanie. Cependant, il déplore l'absence de prise en compte de toutes les potentialités du secteur vis-à-vis des papillons et des insectes pollinisateurs. De plus, la Cordulie à corps fin (pourtant bien observée au cours des inventaires) ne figure pas dans le CERFA et n'est pas considérée au titre de la compensation (espèce et habitat de nourrissage et de maturation des adultes). En effet, l'altération des sites de repos et de reproduction que constituent la destruction des habitats recensés sur le secteur de l'ancienne voie ferrée n'a pas été considérée à sa juste valeur car cette destruction remet en cause le bon accomplissement de son cycle biologique.

Avis sur la séquence « E-R-C »

Les mesures d'évitement

Le CNPN ne partage pas les considérations du pétitionnaire sur la mise en place de la séquence « Éviter-Réduire-Compenser ». En l'état du dossier, les mesures d'évitement proposées ne suppriment pas l'impact mais ne font que le réduire succinctement.

Le CNPN maintient que des mesures d'évitement « en amont » et l'évitement « d'opportunité » auraient pu être appréciées avec une évaluation écologique des différentes variantes du projet. Ainsi, la ME01 « *Adaptation du projet aux sensibilités écologiques* » devrait s'appliquer avant tout en phase amont lors de la sélection des variantes.

Le CNPN relève donc d'un défaut de mise en œuvre et d'appréciation de la séquence « ERC » car seules les mesures d'évitement permettent d'éviter totalement les impacts pour la cible considérée (habitat, espèce). C'est la raison pour laquelle cette étape doit constituer une priorité absolue pour le maître d'ouvrage. Dans le cas d'une espèce, la mise en œuvre d'une mesure d'évitement garantit le maintien de l'intégralité des fonctions des milieux pour l'espèce ciblée. Dans le cas contraire, il pourra s'agir de mesures de réduction.

Les mesures de réduction

Le CNPN émet des réserves quant au caractère générique redondant et incohérents au regard des enjeux des mesures proposées.

La mesure MR01 de « *respect des emprises du projet* » paraît redondante avec la mesure ME03 de « *Balisage préventif pour la mise en défens des zones à enjeux* ».

De même, pour les mesures MR02 et MR05 qui s'apparentent de fait à de la destruction d'habitats d'espèces protégées. En effet, la mesure MR02 « *d'adaptation du calendrier de la phase chantier* » consiste clairement à « *défricher et débroussailler les terrains à aménager* », puis se terminera par une phase de terrassement. La période proposée débuterait début septembre pour réaliser la « *défavorabilisation* » des habitats d'espèces, les travaux de défrichage et débroussaillage entre début octobre et début novembre, pour se terminer fin mars maximum. Il est également proposé de couper des arbres entre septembre et février pour un moindre impact pour les oiseaux, ou entre mars et avril ou entre juillet et septembre pour un moindre impact pour les chiroptères. Quant à la seconde partie de la mesure de réduction, à savoir le calendrier de l'entretien des installations, rien n'est précisé. Ces mesures issues de considérations génériques apparaissent confuses et *in fine* inadaptées aux enjeux.

La mesure MR05 de « *défavorabilisation* » précise de nouveau le calendrier en lien avec la MR02, et détaille la procédure à suivre pour détruire les gîtes à reptiles, pour abattre les 180 arbres porteurs de dendromicrohabitats constituant autant de gîtes potentiels.

Effets cumulés

Le CNPN relève que chaque ligne de busram sera déposée de manière indépendante. Les impacts cumulés de cette ligne avec les potentielles futures lignes ne sont que partiellement pris en compte (p. 289). La justification apportée étant un manque d'informations suffisantes concernant les

potentielles futures autres lignes. Ceci apparaît pour le moins étonnant et ne semble ni digne des enjeux, ni cohérent avec l'ampleur du projet « mobilités du grand Montpellier » et encore moins acceptable au regard des ambitions de la Métropole de Montpellier Méditerranée. L'insertion de son schéma de transport en étoile est pourtant bien définie et planifiée de longue date. Un effort d'analyse à la bonne échelle des impacts attendus cumulés doit être produit.

Estimation des impacts résiduels

Le CNPN émet des réserves quant à l'estimation des impacts résiduels du projet, au regard d'un état initial incomplet, et souhaite que ceux-ci soient pour le moins réévalués en recontextualisant les enjeux.

Les mesures de compensation

Le CNPN relève que la proposition de mesures compensatoires fait appel à une méthodologie de dimensionnement selon une approche « surfacique » : la perte de biodiversité étant liée à la perte d'habitats d'espèces pour ce cas présent. Cependant après analyse, le CNPN maintient que la destruction et l'altération des habitats terrestres (dont certains aquatiques intermittents liés au caractère régulièrement inondable du secteur) des espèces protégées inventoriées sur l'emprise du projet ne sauraient être tous compensés via les mesures proposées. L'effort compensatoire minimise la fonctionnalité de ces habitats et des espèces qui s'y développent. Globalement, au vu des enjeux et du faible potentiel de restauration des habitats des sites de compensation, les surfaces proposées restent insuffisantes pour les espèces caractéristiques des habitats. Enfin, quid de la compensation du nombre d'individus potentiellement détruits ?

Le CNPN souhaite réaffirmer que les créations de « gîtes » ou « nichoirs artificiels » s'apparentent à des mesures d'accompagnement. En outre, le CNPN émet un sérieux doute quant à la valeur ajoutée de la mesure MC03 qui propose la création de gîtes à reptiles (estimation de 32 gîtes). En effet, il est déjà noté qu'il existe un nombre important de pierriers et de murets sur les secteurs de compensation retenus (p. 428).

Les mesures d'accompagnement et de suivi

Le CNPN note et déplore que des indicateurs de suivi de l'efficacité des différentes mesures doivent être encore proposés. Le CNPN invite le pétitionnaire à clarifier son approche en matière de suivi scientifique. La nature et le rythme doivent s'étaler en cohérence avec la durée de vie de ce type d'aménagement et pouvoir démontrer la plus-value de la séquence E-R-C, et notamment l'obligation de résultat des mesures compensatoires. Le CNPN incite le pétitionnaire à planifier l'utilisation de protocoles standardisés reconnus par la communauté scientifique (STOC, STERF, STELI, POP Reptiles et POP Amphibiens, Vigie-Chiro...) et compatibles avec les attentes des PNA. Ceux-ci devraient être clairement repris et bien explicités, si cohérents, dans le dossier pour une mise en œuvre adaptée et optimale.

Conclusion

Après lecture et analyse de la présente demande de dérogation à l'article L411-1 du code de l'Environnement, **le CNPN émet un avis défavorable** à la demande de dérogation, principalement en raison :

- du manque de recherche de solutions alternatives satisfaisantes appropriées à la biodiversité du secteur ;
- du défaut d'appréciation des enjeux locaux en présence et des impacts importants occasionnés par le projet (friche ferroviaire renaturée assurant le rôle de corridor) ;
- d'une application inaboutie de la démarche E-R-C, en particulier sur l'évitement et la réduction en dépit des fonctionnalités écologiques du secteur.

Le CNPN invite la Métropole Montpellier Méditerranée à reconsidérer son projet d'extension de la ligne B1 de bus-tram, en prenant les enjeux de préservation de la biodiversité et de maintien des fonctionnalités écologiques dans le choix des variantes étudiées en amont de ce dossier.

La variante n°1 doit être considérée au regard de « l'évitement amont » qu'elle représente face à la variante n°3 sur laquelle se concentre les enjeux de biodiversité, et non pas seulement sous l'angle des contraintes techniques d'aménagement des infrastructures et environnementales liées aux risques de ruissellement et d'inondations.

Les services écosystémiques « rendus gratuitement par la nature » devraient rentrer en ligne compte afin de mieux intégrer l'évitement et la réduction d'atteintes dont la programmation de mesures génériques de compensation n'offrent dans le cas présent aucune garantie d'effectivité. En l'état de ce dossier, le CNPN est en incapacité de pouvoir confirmer l'atteinte de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité. Il sera ressaisi en cas de dépôt d'une nouvelle demande de dérogation.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 10/02/2025

Signature :



Le président