

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 : 2024-11-13b-01685 Référence de la demande : n° 2024-01685-041-001

Dénomination du projet : Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan Premières interventions préparatoires de la phase 1 du projet

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 04/10/2024

Lieu des opérations : - Département : Hérault - Communes : 34850, Pinet, 34140 Loupian, 34770 Gigean, 34810 Pomérols, 34500 Villeneuve-lès-Béziers, 34540 Balaruc-le-Vieux, 34120 Castelnau-de-Guers, 34560 Villeveyrac, 34560 Poussan, 34550 Bessan, 34140 Mèze, 34500 Béziers, 34690 Fabrègues, 34970 Lattes, 34530 Montagnac, 34510 Florensac, 34630 Saint-Thibéry, 34140 Bouzigues, 34290 Montblanc, 34420 Cers, 34000 Montpellier

Bénéficiaire : SNCF Réseau

MOTIVATION OU CONDITIONS

Contexte

Ce troisième avis du CNPN intervient après un premier avis défavorable daté du 20 février 2025, comportant une soixantaine d'observations, et un deuxième avis défavorable, du 12 septembre 2025, appréciant les améliorations apportées au projet, mais considérant que le nombre de réserves (27) était encore trop important.

Quelques jours seulement après la réception du deuxième avis du CNPN, SNCF réseau a transmis un mémoire en réponse à l'administration, qui permet de lever certaines réserves supplémentaires. Le délai de réponse choisi n'a pas permis d'effectuer certaines modifications plus profondes. Les éléments d'analyse du CNPN reprises dans le mémoire en réponse sont en outre régulièrement tronquées, ce qui nuit à leur compréhension (exemple : réserve n°2 portant sur l'absence de solution alternative satisfaisante de moindre impact sur la biodiversité).

Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM)

Le sujet du temps de retour carbone du projet est central pour qu'une RIIPM soit réellement solide. Les éléments apportés par le pétitionnaire sont très succincts, et font état d'un temps de retour carbone inférieur à 30 ans pour le scénario AME, et un temps de retour carbone non chiffré pour le scénario AMS, celui-ci dépendant de la mise en place de mesures supplémentaires.

Le CNPN attire l'attention du pétitionnaire sur l'enjeu de minimiser ce temps de retour carbone pour solidifier la RIIPM du projet dans le dossier d'autorisation environnementale de la phase 1. Le sujet du report modal, tant des personnes que des marchandises, est central.

La contribution à l'objectif « Zéro Artificialisation Nette », avancé dans la page 10 du mémoire en réponse, devra être réellement rendue effective par des mesures compensatoires dédiées pour la phase 1 (et suivantes) du projet.

Absence de solutions alternatives de moindre impact

L'exercice demandé n'a pas eu lieu (comparaison chiffrée entre les deux fuseaux de 1 km des surfaces de milieux naturels impactés, en particulier les zones désignées et les habitats d'espèces protégées à enjeu fort). Le CNPN n'a d'autre choix que de croire sur parole et sans démonstration les arguments avancés. Il reviendra à SNCF réseau de renforcer sa justification de cette condition d'octroi dans la phase 1 pour la sécuriser juridiquement.

Inventaires naturalistes

Dans son mémoire en réponse, SNCF réseau indique qu'un programme complémentaire 2026-2027 est prévu et permettra de lever les réserves identifiées, ce dont le CNPN se satisfait. Des précisions ont également été apportées sur l'intégration des données bibliographiques. Le complexe des grenouilles du genre *Pelophylax* va faire l'objet d'investigations génétiques.

Concernant la réserve n°3, la réponse du pétitionnaire confirme que la métrique utilisée pour la pression d'observation n'était pas suffisante pour estimer l'effort d'inventaire. La mesure du temps « utile » passé par observateur rapporté à la surface à couvrir est nécessaire – le nombre de données relevées souffrant de très nombreux biais que nous ne détaillerons pas ici (cette information est tout de même importante à conserver). Ces informations devront être relevées lors des prochaines sessions d'inventaires et être détaillées par groupe taxonomique. Il faut que la pression d'observation par hectare puisse être évaluée et comparée aux standards attendus. Le CNPN se satisfait de l'engagement du pétitionnaire sur ce point pour les années à venir. Cette métrique peut tout à fait être rapportée à la surface de chaque grand habitat et non à la surface totale du projet, ainsi que le propose le pétitionnaire.

Concernant la surface couverte par les inventaires, le pétitionnaire considère qu'elle est proportionnée. Or, la notion de proportionnalité ne peut justifier de ne couvrir que « 60% du linéaire sur les 40% de milieux présentant des enjeux potentiels ». C'est bien l'ensemble de ces 40% qui aurait dû être couverts, sachant que la définition des enjeux potentiels est fragile et que des espèces protégées et menacées peuvent également exister dans des milieux en apparence dégradés. Ces manques devront être comblés en priorité par les campagnes prévues en 2026 et 2027.

Impacts bruts

Le CNPN regrette que le pétitionnaire n'ait pas pris le temps de lever la réserve n°10 concernant la ventilation des impacts temporaires et permanents, ce qui constitue normalement une analyse de base dans l'évaluation des impacts. Ce point devra être amélioré dans les DAE suivantes.

La réserve n°11 appelant à une clarification des différences de surface d'éléments boisés et zones humides entre les différentes procédures d'autorisation est levée.

Espèces à enjeux particulièrement élevés

Un travail de translocation de la Renouée de France va être mené en 2026 avec le Conservatoire Botanique National et le porteur de projet est conscient de son obligation de résultats.

Évitement

La nécessité d'un compromis interdisciplinaire dans certains secteurs à forts enjeux archéologiques est expliquée plus précisément dans ce mémoire en réponse et répond en partie aux attentes du CNPN pour mieux comprendre la stratégie d'évitement. Les cartographies devront néanmoins être plus précises pour que les services de l'État et la police de l'environnement puisse être en mesure de contrôler, au besoin, le respect des engagements.

Le secteur de Roumège-Cabrau et ses mares temporaires à enjeu très fort a été retiré de la présente demande de dérogation, reportant la question de son évitement à la demande qui concernera la deuxième phase de diagnostic archéologiques. L'objectif affiché par le pétitionnaire est de laisser le

temps nécessaire aux études d'optimisation environnementale et aux expérimentations écologiques sur les mares de substitution. Cette approche indique une volonté positive de la part de SNCF réseau de faire au mieux sur ce secteur.

Mesures de réduction

Les trois réserves du CNPN sont partiellement levées par les réponses du pétitionnaire mais nécessitent chacune des prescriptions dans l'arrêté préfectoral pour assurer leur mise en œuvre. La cartographie, à échelle adaptée, de limitation des emprises est nécessaire tant pour les équipes du chantier que pour les services de l'État et devra être produite avant le démarrage des travaux. Il en va de même pour la Notice de Respect de l'Environnement.

Mesures compensatoires

La réponse de SNCF réseau concernant la pérennité des mesures compensatoires est ambiguë. Le CNPN ne comprend pas ce qu'elle entend par « l'absence d'évolution significative d'impacts résiduels au-delà de 30 ans ». De fait, les impacts résiduels sont définitifs dès lors que les habitats sont détruits et remplacés par l'infrastructure. Si la présente demande d'autorisation concerne les travaux préparatoires, les secteurs sur lesquelles seront effectuées ces travaux seront ensuite détruits définitivement par l'infrastructure, au moins pour partie d'entre eux. Il ne serait pas pertinent de mettre en place des compensations pour un même site qui soient différentes d'une autorisation à l'autre. Il faut donc dès à présent prévoir l'aspect définitif des destructions d'habitats, et donc des impacts résiduels nécessitant compensation. Une protection foncière ou contractuelle doit être assurée à *minima* à horizon 99 ans (bail emphytéotique, ORE ; ou, plus efficace et pérenne, cession totale à un organisme habilité à la gestion d'espaces naturels).

Il n'est en effet pas d'usage de prescrire des suivis naturalistes et une gestion sur 99 ans ou plus, et ce n'était pas le sens de la remarque du CNPN. Il ne semble pas que des actes de maîtrise d'usage à long terme, permettant d'assurer la non-altération des sites accueillant des mesures compensatoires au-delà de la période de mise en œuvre des actions de gestion, aient été fournis, sauf erreur du CNPN.

Le dimensionnement de la compensation pour les Outardes canepetières et l'Œdicnème criard sera basé respectivement sur un rayon de 750 m et 1500 m comme le demandait le CNPN. Les suivis scientifiques devront toutefois être plus longs que la période indiquée (5 à 7 ans), et s'inscrire dans une logique d'impact permanent de l'infrastructure. A l'égard de ces 2 espèces, le CNPN renvoi vers les conclusions et perspectives issues de la thèse de Soumaya Belghali (sur les impacts et sur les protocoles et mesures)

Le pétitionnaire ne répond pas sur le fond à la réserve portant sur le SNCRR de Valmagne. L'adéquation entre la valeur affichée des unités de compensation par le cédant et le besoin compensatoire de l'acquéreur n'apparaît pas sécurisée en l'état. Il reviendra au conseil scientifique du SNCRR et aux services de l'état de veiller au dimensionnement adéquat des UC, sans quoi SNCF réseau se trouverait dans l'obligation de rechercher des compensations supplémentaires. La justification de la valeur des UC apportée par le pétitionnaire est à ce stade peu convaincante : il est répondu qu'ils sont « élaborés en cohérence avec les doctrines nationales » et « reprennent les valeurs déjà mises en œuvre sur d'autres projets ferroviaires ». Le CNPN n'a pas connaissance de doctrines nationales fixant des valeurs d'UC, et rappelle que celles-ci dépendent nécessairement de l'état initial du site compensatoire et du potentiel de gain. Elles ne peuvent donc pas être définies dans l'absolu. Le CNPN n'a pas eu accès à la pièce E actualisée en octobre 2025. Toute surestimation des gains attendus constituera une fragilité juridique importante pour le projet.

Le sujet de la connaissance suffisante de l'état initial des sites compensatoires et des sites expérimentaux pour pouvoir mesurer les gains obtenus suite aux mesures mises en place (réserve 26) est partiellement levé par la réponse du pétitionnaire qui indique bien mettre en œuvre des protocoles à T0, qui auraient débutés en 2025. Il est fait état de « protocoles reconnus ». Il sera

nécessaire de les détailler. La répétabilité des mêmes protocoles dans le temps constitue le seul moyen de mesurer l'évolution des effectifs des espèces ciblées par les gains écologiques (Cf les analyses et recommandations de la thèse de Soumaya Belghali)

Concernant le site compensatoire de Montblanc et l'inquiétude du CNPN relatif à une moindre attractivité d'un site à proximité de l'autoroute, notamment du fait du bruit, le pétitionnaire renvoie à une étude du Cerema non sourcée (la bibliographie a probablement été oubliée) qui indiquerait que les effets de la perturbation se limiteraient à 50-100 m. Il aurait été avisé de rechercher davantage de sources scientifiques. La publication de Claireau *et al.* (2019)¹, confirmant en France les résultats obtenus dans de nombreux autres pays du monde, qui indique une influence négative des autoroutes jusqu'à 5 km (décroissant avec la distance) sur l'activité des espèces de chauves-souris chassant sous le couvert végétal (barbastelle, rhinolophes, murins). La synthèse majeure de Benitez-López *et al.* (2010)², citée plus de 1300 fois dans la littérature, aurait également utilement pu être mobilisée. Elle conclut à un impact des grandes infrastructures allant jusqu'à 1 km pour les oiseaux et jusqu'à 5 km pour les mammifères, là encore, notamment en raison du bruit. La distance de cet impact varie selon les études en fonction du type de paysage, notamment, celle-ci étant plus importante dans les paysages ouverts que forestiers. Des éléments de retours d'expérience de la ligne LGV CNM doivent être mobilisés.

La question des secteurs qui vont devenir enclavés entre l'autoroute A9 existante et la LNMP est cependant importante. Ces espaces à fort niveau de stress sonores ne sauraient être considérés comme des zones à haut potentiel de compensation, mais ils doivent faire l'objet de mesures d'accompagnement, éventuellement en lien avec le gestionnaire autoroutier car la responsabilité de la discontinuité écologique et du bruit est partagée. Il peut également s'agir, dans d'autres cas, de zones propices au développement du photovoltaïque, qui habituellement tend à se déployer sur des milieux à forte naturalité dans ces départements.

En conclusion :

Le CNPN se satisfait de l'évolution globale du dossier depuis la première soumission en février 2025, et prend acte des nouveaux engagements pris par le pétitionnaire qui permet de lever totalement ou partiellement un grand nombre de réserves émises par le CNPN. Il reste toutefois des engagements à renforcer. Le travail conjoint effectué pour ce dossier de demande de dérogation pour les travaux préparatoires, tant par le porteur de projet que son analyse par les services de l'État et le CNPN, permettra au pétitionnaire d'anticiper un certain nombre de recommandations attendues pour les phases suivantes.

Ainsi, le CNPN émet un avis favorable à cette demande de dérogation et recommande aux services de l'Etat de prescrire, en plus des engagements déjà pris par SNCF réseau, les détails assurant l'effectivité des mesures de réduction et la garantie de pérennité foncière des mesures compensatoires.

¹ Claireau, F., Bas, Y., Pauwels, J., Barré, K., Machon, N., Allegrini, B., ... & Kerbiriou, C. (2019). Major roads have important negative effects on insectivorous bat activity. *Biological Conservation*, 235, 53-62.

² Benítez-López, A., Alkemade, R., & Verweij, P. A. (2010). The impacts of roads and other infrastructure on mammal and bird populations: a meta-analysis. *Biological conservation*, 143(6), 1307-1316.

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 : 16/12/2025

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA