

**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 : 2025-07-13a-01097    Référence de la demande : n° 2025-01097-031-001

Dénomination du projet : Transport en commun en site propre (TCSP) Guadeloupe

**Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 06/06/2025**

Lieu des opérations : - Département : Guadeloupe - Communes : 97190 Le Gosier, 97111 Morne-à-l'Eau, 97139 Les Abymes, 97170 Petit-Bourg, 97122 Baie-Mahault, 97110 Pointe-à-Pitre

Bénéficiaire : Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin (SMT) et Conseil Régional de la Guadeloupe

**MOTIVATION OU CONDITIONS**

**1. MOTIVATION OU CONDITIONS**

**1.1. Description du projet**

Co-porté par le Syndicat mixte des transports du Petit-Cul-de-Sac marin (SMT) et la Région Guadeloupe, le projet « Kéti » vise à créer un réseau de bus à haut niveau de service (TCSP) pour transformer durablement les pratiques de mobilité.

Suivi par le pôle biodiversité de la DEAL depuis sa présentation du 26 septembre 2023, il a bénéficié d'un accompagnement continu jusqu'à la définition de la séquence ERC et à la préparation de l'Autorisation environnementale (AE) incluant la DDEP, première du territoire issu de la réforme. La phase 1 (horizon 2032) prévoit environ 18 km d'aménagements de voirie sur 7 secteurs, 4 pôles d'échanges multimodaux (Versailles, Gourdeliane, Vélodrome, Bergevin-Raizet) et 2 km d'itinéraires cyclables à Pointe-à-Pitre, avant extension en phase 2 pour atteindre 45 km.

**1.2. Localisation du projet**

Le projet Kéti s'inscrit sur six communes de Guadeloupe : Petit-Bourg, Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Le Gosier et Morne-à-l'Eau, via sept secteurs principaux le long d'infrastructures routières existantes : RN1 (Petit-Bourg), Vélodrome–Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre, secteur Aéroport, RN5 Perrin–Berlette, RN5 Bosrédon–Marieulle et RN4 (Le Gosier).

Sur l'ensemble des travaux, 4 tronçons se situent en milieu fortement urbanisé (Baie-Mahault, Les Abymes, Pointe-à-Pitre) ou exclusivement sur voirie existante pour Le Gosier (travaux de marquage au sol).

Par contre, les tronçons de Morne-à-l'Eau (secteur 6, RN5 Bosrédon–Marieulle) et de Petit-Bourg (secteur 1, RN1), traversant des zones boisées et agricoles, font l'objet de la présente DDEP, le rapport se concentrant prioritairement sur le secteur 6 en raison d'habitats d'espèces protégées. Les emprises sont majoritairement publiques (Région, Département, Ville de Pointe-à-Pitre, Aéroport, communauté d'agglomération Cap Excellence).

**1.3. Qualité et complétude du dossier**

Le dossier de demande d'autorisation environnementale présenté au CNPN est composé des pièces suivantes :

- Pièce A – Description du projet Kéti – DDAE, version 4 (277 pages)
- Pièce E – Étude d'impact, elle-même déclinée en :
  - Pièce E01 – Présentation et justification du projet (365 pages)

- Pièce E02 – État initial, version 4 (294 pages)
- Pièce E03 – Analyse des impacts du projet Kéti – DDAE, version 4 (340 pages)
- Pièce F – DDEP, version 3 (compressée, VF) (601 pages)
- Pièce K – Synthèse technique et réglementaire, version 2 (81 pages)
- Cahier de réponses TCSP Kéti (34 pages)
- Cerfa n°13616 – Individus-faune, version 2 (5 pages)
- Rapport de la DEAL (2025-01097) (13 pages)
- Rapport de l’OFB (9 pages)

Au total, le **dossier représente 2019 pages**, un volume particulièrement conséquent ; même le résumé est déjà très long, ce qui ne facilite pas l’examen par le CNPN. Un dossier de cette ampleur doit être clair, bien présenté et structuré afin d’en permettre une analyse efficace. L’effort réalisé sur la production de cartes est apprécié, mais un document de présentation synthétique des pièces aurait permis de gagner un temps précieux dans l’examen du dossier.

#### **1.4. Objet de la demande**

Malgré les mesures d’évitement et de réduction prévues, le pétitionnaire reconnaît l’existence d’impacts résiduels significatifs sur plusieurs espèces protégées.

Toutefois, l’examen du dossier met en évidence un **CERFA N° 13616\*01 semble incomplet**, présentant des incohérences entre les espèces mentionnées dans l’inventaire et celles figurant dans la demande de dérogation. En particulier :

- **Insectes** : 1 espèce (*Protoneura romanae*), c’est correct.
- **Amphibiens** : 1 espèce (*Eleutherodactylus martinicensis*, Hylode de la Martinique), c’est correct.
- **Reptiles** : 3 espèces sont retenues dans le CERFA, alors que 4 apparaissent en page 437 de la pièce F. L’espèce *Thecadactylus rapicauda*, également protégée par l’arrêté du 14 octobre 2019 est manquante. En conséquence, la demande de dérogation doit être complétée afin d’inclure cette espèce protégée recensées dans l’inventaire, ainsi que la dérogation relative à la destruction éventuelle de leurs habitats.
- **Chiroptères** : 10 espèces sont listées dans le CERFA, alors que 12 apparaissent à l’inventaire, en raison d’un double comptage de *Ardops nichollsi* (Ardops des Petites Antilles) et *Pteronotus davyi* (Ptéronote de Davy).
- **Oiseaux** : 50 espèces protégées figurent dans le CERFA

#### **1.5. Conditions d’octroi de la dérogation**

##### *1.5.1. Raison impérative d’intérêt public majeur (RIIPM) :*

Le projet Kéti est clairement d’intérêt général : il vise à réduire la congestion routière, limiter l’autosolisme, améliorer l’accessibilité aux pôles d’emplois, de santé et d’éducation, tout en répondant aux objectifs des documents stratégiques (SAR, SRIT, PDM, SRCAE). Ses bénéfices attendus concernent la desserte des pôles et quartiers prioritaires, la réduction des inégalités sociales, l’amélioration de la qualité de vie et de l’environnement urbain.

Cependant, le dossier **trop volumineux et redondant**, nuit un peu à la lisibilité et rend difficile la mise en avant des enjeux essentiels. L’argumentaire gagnerait à être **mieux hiérarchisé** entre :

- enjeux de mobilité/report modal,
- impacts socio-économiques,
- apports environnementaux, aujourd’hui relégués au second plan.

**Avis sur cette RIIPM** : la justification est globalement convaincante et cohérente, mais une présentation plus claire et équilibrée renforcerait l’évaluation et faciliterait l’instruction.

### 1.5.2. Absence de solution alternative satisfaisante

Une analyse comparative des divers emplacements possibles sur les traces a été menée. Les choix retenus sont issus d'**analyses multicritères** : lisibilité pour l'utilisateur, desserte d'équipements, coûts, foncier, faisabilité, environnement.

- Tracé K1 : scénario « Dothémare via aéroport » (lisibilité, faisabilité) vs alternance Aéroport/Abymes.
- Travé K2 : préférence « Bas-du-Fort » (meilleure desserte/évite RN4 congestionnée) mais en phase long terme.
- Tracé K3 : recentrage sur RN10 (desserte cœur de Jarry) ; à Destrellan, choix RN2 (PEM Gourdeliane, moindre foncier).
- Pointe-à-Pitre : insertion axiale (apaisement urbain, priorisation bus), replantation en lisière pour ombrage ; Bergevin en latéral.
- Sur la RN5 Bosrédon–Marieulle : choix VRTC centrale ; variante technique avec murs de soutènement pour réduire l'emprise (forêt détruite 2 ha → 1,5 ha ; évite la destruction de gîtes de chiroptères).
- Sur la RN4 Gosier : voie réservée dynamique.

Le CNPN observe un effort dans l'évitement et de réduction (réutilisation d'infrastructures, murs de soutènement, insertion axiale, voie réversible). Mais il souligne :

- l'absence de bilans d'impact résiduel comparatifs, qui auraient gagné à être présentés sous forme de tableaux standardisés (surfaces affectées, arbres, habitats protégés, fragmentation, hydrologie, bruit, lumière) ;
- une analyse trop limitée de la gestion du ruissellement et de la qualité des eaux.

**Avis sur cette absence d'alternatives satisfaisantes** : Le dossier retrace un long historique d'études (tram-train, tramway, TCSP interurbain) qui ont toutes été écartées pour des raisons de coûts excessifs ou de contraintes techniques. Le choix du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) apparaît donc comme la solution la plus réaliste : économiquement soutenable, techniquement faisable, souple d'exploitation, limitant l'artificialisation et permettant la réutilisation d'infrastructures existantes.

Toutefois, si l'exclusion des modes lourds est correctement justifiée, l'argumentaire reste très centré sur des aspects économiques et techniques. Les alternatives intermodales, notamment **le transport maritime** ou d'autres **solutions à mobilités douces adaptées à un territoire insulaire exposé au changement climatique** et à la montée des eaux, ne sont abordées qu'en marge, sans analyse approfondie. Or, ces options pourraient à l'avenir constituer une réponse plus résiliente aux vulnérabilités du territoire.

En conclusion, l'absence d'alternatives terrestres satisfaisantes est globalement démontrée, mais l'argumentaire gagnerait à être complété par une réflexion à plus long terme sur la diversification des modes, afin d'anticiper les enjeux liés au climat et de réduire la dépendance exclusive aux infrastructures routières.

### 1.5.3. Evitement en amont

Le projet Kéti présente une démarche d'évitement en amont qui mérite d'être soulignée. Dès la conception, plusieurs choix structurants ont permis de limiter les impacts : réutilisation d'infrastructures existantes (voies de service, emprises routières, gare routière de Bergevin), reconversion de voies urbaines en couloirs BHNS et aménagements piétons et cyclables, optimisation des infrastructures rapides par mutualisation ou voies réversibles. Ces orientations traduisent une volonté réelle de sobriété foncière et de réduction des nouvelles emprises.

Même si l'approche est globalement positive, le dossier devrait préciser plus clairement quelles surfaces naturelles sont réellement préservées et quelles espèces ou habitats sont concernés. Chiffrer ces éléments permettrait de mieux montrer l'efficacité des mesures d'évitement et de justifier plus solidement les choix réalisés.

### 1.5.4. Situation vis-à-vis des zonages environnementaux

Le projet Kéti s'inscrit dans un territoire dense et déjà anthropisé, mais il intersecte néanmoins des espaces à forts enjeux environnementaux, en particulier un **Espace Remarquable du Littoral** (RN4 au Gosier) et la

périphérie de la **ZNIEFF des Grands Fonds**. La prise en compte de ces zonages dans le choix des plantations et la définition des continuités écologiques constitue un point positif, traduisant une volonté de cohérence écologique.

Cependant, l'impact direct reste significatif, avec la perte de **1,82 ha de forêt** en secteur sensible (RN5 Bosrédon–Marieulle), fréquenté par des chiroptères, et l'atteinte d'un linéaire littoral classé. Si la prise en compte des zonages est réelle, l'impact sur des espaces protégés demeure significatif. Le CNPN souligne que le dossier devrait **expliquer plus clairement la compatibilité du projet avec les objectifs de protection de ces zonages, et chiffrer les gains écologiques attendus des mesures compensatoires et de la trame verte routière**.

## 2. ETAT DES LIEUX – INVENTAIRE INITIAL / EVALUATION DES ENJEUX

### 2.1. Les inventaires et données

Dans la **pièce E02 – Étude d'impact : État initial**, le dossier présente les inventaires faune, flore et habitats réalisés pour le projet Kéti. Ceux-ci ont été menés par les bureaux d'études EGIS et Terra Kéra (flore et habitats), ainsi que BIOTOPE (faune). Ils s'appuient à la fois sur des données bibliographiques et sur des prospections de terrain menées en saison humide 2023 et en saison sèche 2024. L'effort de prospection a porté sur environ 18 km de tracé et une bande tampon de 30 m de part et d'autre, couvrant six secteurs principaux.

Ces inventaires sont récents, couvrent les 2 saisons et sont réalisés par des spécialistes reconnus, ce qui constitue un gage de fiabilité. Toutefois, ils se limitent au tracé court terme, laissant en partie ouverte la question de l'évaluation des enjeux sur le tracé long terme. Le dossier gagnerait à expliciter les limites de couverture spatiale et temporelle de ces inventaires, afin de clarifier la robustesse des résultats présentés.

### 2.2. L'état des lieux et évaluation des enjeux

L'état initial du projet Kéti repose sur des inventaires faune, flore et habitats menés en 2023 (saison humide) et 2024 (saison sèche) sur les sept secteurs du tracé, complétés par une analyse bibliographique.

Ces inventaires révèlent une biodiversité notable : 19 types d'habitats et plusieurs espèces protégées (avifaune, chiroptères, reptiles, amphibiens). Les zones humides recensées, surtout d'origine anthropique (fossés, mares temporaires, marais en lisière), sont peu nombreuses et un inventaire spécifique manque. Aucun grand ensemble fonctionnel n'a été identifié, mais certains micro-habitats conservent un rôle écologique pour l'avifaune et les amphibiens. Leur valeur patrimoniale est faible à moyenne, mais leur fragmentation et leur rôle de corridor appellent une vigilance particulière dans la séquence ERC.

Les enjeux sont présentés par secteur (p. 284 à 437), avec un focus justifié sur le secteur 6 (p. 307–310 pour la flore et habitats, p. 380–411 pour la faune), jugé prioritaire et nécessitant une DDEP. Le CNPN rappelle qu'un projet ne saurait être partitionné et que dès lors que des risques suffisamment caractérisés pour les espèces protégées existent le long du tracé, la DDEP doit concerner l'ensemble du tracé et non une partie de celui-ci. Les problématiques de collisions, par exemple, existent au-delà des secteurs accueillant le plus d'espèces protégées.

Une synthèse des habitats par secteur est fournie (p. 316), mais la faune n'est résumée que globalement (p. 437–440), ce qui limite la lisibilité. Plusieurs insuffisances sont relevées : effort d'échantillonnage limité (1 jour par saison/secteur, 1 à 2 points d'écoute oiseau par secteur seulement au lieu d'une distribution de points d'écoute tous les 150m à 200m, sachant que les points d'écoute constituent une méthodologie adaptée pour des suivis standardisés, mais pas pour des recherches d'espèces rares), cartes incomplètes (absence des zones humides au secteur aéroport), incohérences entre cartes et descriptions (prairies humides, mares, cours d'eau p. 83/185), erreurs dans la qualification des niveaux d'enjeux et absence de prise en compte du statut de protection pour certaines espèces (chiroptères, sphérodactyle, Hylode de la Martinique, avifaune).

Les données sur les chiroptères sont imprécises : distinction floue entre habitats de reproduction et de repos, qualification incertaine des gîtes (espèces, abondance, statut de maternité, notamment au tronçon Perrin, p. 409), incohérences entre texte et cartes (ex. Pointe-à-Pitre, p. 148/185). Les bassins de décantation et prairies de la zone aéroportuaire, favorables aux limicoles migrants, ne sont pas intégrés dans l'évaluation des enjeux. Enfin, les résultats des secteurs 5 et 6 sont présentés ensemble alors que leurs habitats diffèrent nettement en naturalité et en fonctionnalité.

En conclusion, malgré un effort de prospection réel et une base scientifique globalement correcte (hors zones humides), la hiérarchisation des enjeux reste insuffisante, l'état de conservation des habitats est trop général et la prise en compte des espèces protégées incomplète. Le dossier gagnerait à homogénéiser les cartes, préciser la valeur écologique des habitats et quantifier les surfaces préservées afin de démontrer plus solidement l'efficacité de la séquence ERC et la compatibilité du projet avec les objectifs de conservation.

### 3. EVALUATION DES IMPACTS / SEQUENCE ERC

#### 3.1. Evaluation des impacts

L'étude d'impact identifie **des effets directs** du projet Kéti liés à l'élargissement d'infrastructures et à l'artificialisation supplémentaire, notamment la fragmentation des corridors écologiques, la destruction de 1,82 ha de forêt en secteur 6 (RN5 – Bosrédon–Marieulle), habitat d'espèces protégées.

S'ajoutent des **impacts indirects**, tels que le dérangement de la faune, l'augmentation des nuisances en phase chantier (bruits, poussières, risques de pollution accidentelle des eaux souterraines et superficielles). Par ailleurs, les impacts indirects sur les cycles biologiques, en particulier pour les chiroptères et les limicoles migrants, ne sont pas suffisamment pris en compte.

Le dossier présente encore des faiblesses dans son analyse. La hiérarchisation des enjeux écologiques n'apparaît pas toujours clairement et certains secteurs sensibles, comme l'aéroport ou certaines zones humides secondaires, semblent sous-évalués.

Le dossier reconnaît l'existence d'effets cumulés avec d'autres projets (centre commercial Riviera, centrale hydrogène-photovoltaïque), mais cette analyse reste descriptive et n'entraîne aucune adaptation des mesures ERC. Le CNPN souligne que la simple identification qualitative est insuffisante : ces impacts doivent se traduire par des ajustements concrets, notamment un recalibrage des ratios de compensation ou l'ajout de mesures spécifiques (corridors écologiques, suivi renforcé). Sans cette correction, la prise en compte des effets cumulés demeure incomplète et sous-estime les pressions réelles sur les milieux.

Toutefois, le dossier reste marqué par une hétérogénéité dans l'analyse : la hiérarchisation des enjeux n'est pas toujours claire, certains secteurs (ex. aéroport, zones humides secondaires) sont sous-évalués, et la prise en compte des impacts indirects sur les cycles biologiques (chiroptères, limicoles migrants) demeure lacunaire.

#### 3.2. Liste des mesures ERCA

##### Mesure d'évitement

- **ME01** : Adaptation des emprises du projet en phase de conception

##### Mesures de réduction

- **MR01** : Assistance environnementale par un écologue
- **MR02** : Baliser et mettre en défens les zones sensibles
- **MR03** : Adaptation du calendrier des travaux aux cycles biologiques de la faune et adaptation des modalités d'intervention
- **MR04** : Adapter l'éclairage à la faune nocturne
- **MR05** : Tri des terres végétales en faveur de la reprise de la végétation
- **MR06** : Réduire les risques de propagation d'Espèces Exotiques Envahissantes (EEE)

- **MR07** : Revégétalisation des emprises du chantier
- **MR08** : Capture et déplacement de l'herpétofaune
- **MR09** : Réduction des pollutions (déchets, rejets, pollutions chimiques, etc.)
- **MR10** : Réduire l'altération des continuités écologiques pour les milieux aquatiques et humides

#### **Mesures de compensation**

- **MC01** : Enlèvement et traitement d'espèces exotiques envahissantes (EEE), suivi par des mesures d'entretien réguliers
- **MC02** : Création d'une pépinière in situ, plantation d'espèces indigènes inféodées et restauration des sites dégradés

#### **Mesures de suivi et d'accompagnement**

- **MA01** : Réduire la destruction d'espèces protégées/patrimoniales via une opération de translocation d'individus (plantes/graines)
- **MS01** : Suivi écologique du site de compensation (N+1, N+3, N+5, N+10, N+20, N+30)

### **3.3. Analyse séquence ERCA**

#### *3.3.1. Mesures d'évitement*

ME01 : Adaptation des emprises du projet en phase de conception, redéfinition des tracés et emprises pour éviter les populations connues d'espèces protégées ou leurs habitats. Cette mesure va dans le bon sens, mais reste générale et peu chiffrée. Le dossier gagnerait à expliciter les surfaces réellement préservées et à préciser comment l'évitement a guidé les arbitrages techniques et fonciers.

#### *3.3.2. Mesures de réduction*

- Pratiques de chantier : adaptation des calendriers, limitation des zones de travaux, mesures contre la pollution accidentelle (huiles, particules, etc.)
- Insertion paysagère et continuités écologiques : aménagements pour réduire la fragmentation et maintenir une trame verte le long du tracé.

Ces mesures sont classiques mais leur efficacité dépendra du suivi rigoureux en phase chantier. L'absence d'indicateurs précis de performance (taux de mortalité évitée, surfaces réellement fonctionnelles maintenues, etc.) limite la robustesse de l'approche.

#### *3.3.3. La compensation*

Le secteur 6 concentre les enjeux écologiques les plus sensibles du projet. Les travaux prévus y induiront la destruction d'habitats patrimoniaux (forêts hygrophiles, zones humides), la perte d'espèces végétales protégées (orchidées, fougères rares) et une perturbation notable de la faune (avifaune nicheuse, chiroptères, herpétofaune), avec un risque marqué de fragmentation écologique.

#### **Mesures de compensation**

La maîtrise d'ouvrage propose une surcompensation spatiale : pour 1,82 ha détruits (dont 18 151 m<sup>2</sup> sur le secteur 6, représentant la quasi-totalité des milieux forestiers impactés), 5,1 ha seront restaurés dans l'Espace Naturel Sensible (ENS) du Gaschet à Port-Louis, soit un ratio supérieur à 2,5.

Le site retenu, situé à une dizaine de kilomètres des zones impactées, correspond à une forêt xérophile fortement dégradée par l'Acacia de Saint-Domingue et offre un potentiel de restauration significatif. Le foncier, maîtrisé par la Région et le Département, garantit la pérennité de l'opération. Une carte annexée au dossier précise les secteurs de restauration envisagés.

Les actions programmées reposent sur :

- **MC01** : éradication et traitement des espèces exotiques envahissantes, assortis d'un entretien régulier,

- **MC02** : création d'une pépinière in situ et plantation d'une quinzaine d'espèces locales (liste à préciser),
- **Translocation** : déplacement d'espèces végétales patrimoniales et capture-relâcher d'amphibiens et reptiles protégés.

Un suivi écologique de long terme (N+1 à N+30) est prévu, incluant inventaires floristiques et faunistiques, ainsi que le contrôle de l'état de conservation. Ce suivi est encadré par des accords institutionnels et renforcé par l'implication d'acteurs techniques et associatifs.

La stratégie de compensation présente plusieurs atouts :

- un ratio de compensation supérieur aux exigences réglementaires,
- le choix d'un site dégradé, porteur d'un réel potentiel de restauration,
- la maîtrise foncière et la cartographie précise des zones d'intervention,
- des mesures concrètes et applicables,
- un suivi écologique pluri-décennal, gage de sérieux et de continuité.

Cependant, des limites importantes subsistent :

- l'**évitement** reste insuffisant pour préserver les habitats les plus sensibles,
- les mesures de **réduction** n'empêchent pas la perte de fonctionnalités écologiques essentielles,
- la **compensation**, bien que robuste, ne permet pas de recréer à court terme la valeur écologique des habitats détruits (forêts hygrophiles et zones humides).

Le CNPN souligne plusieurs points de vigilance :

- la **distance** entre le site impacté et le site compensatoire (10,5 km) limite la cohérence écologique et fonctionnelle,
- la compensation porte quasi exclusivement sur les **habitats forestiers**, laissant sans réponse spécifique l'impact sur les zones humides, corridors écologiques et habitats aquatiques,
- le dispositif repose essentiellement sur deux leviers (éradication des EEE et plantations), sans mesures adaptées aux espèces sensibles identifiées (avifaune nicheuse, chiroptères, herpétofaune),
- le **décalage temporel** entre la destruction immédiate et la lenteur de la restauration forestière (plusieurs décennies pour atteindre une maturité écologique),
- des **indicateurs de suivi insuffisamment précis** : absence de cibles chiffrées pour le taux de reprise des plantations, la recolonisation faunistique ou l'évolution de la composition floristique.

Le CNPN constate donc que le projet engendre des **impacts résiduels forts et irréversibles** sur la biodiversité du secteur 6. Toute autorisation doit être conditionnée à un renforcement substantiel des mesures d'évitement et de compensation. Il recommande donc :

- un **réexamen du tracé et des aménagements** afin de renforcer l'évitement,
- un **renforcement des mesures compensatoires**, incluant la diversification des habitats ciblés, l'amélioration des indicateurs de suivi et l'implication accrue des acteurs locaux.

#### 4. CONCLUSION / AVIS DU CNPN

Le CNPN fait le constat que :

- Les inventaires apparaissent limités et restent absents pour les zones humides.
- La méthodologie appliquée aux rivières est peu détaillée, ce qui soulève des interrogations, notamment quant au fait qu'une seule espèce de poisson ait été identifiée (*gobiomorus dormitor*) ;
- La description des abondances manque de précision.
- Les enjeux liés aux espèces semblent sous-estimés.

- Une synthèse plus globale, et non uniquement par secteur, aurait été bienvenue.
- Le renforcement de l'évaluation des enjeux écologiques serait nécessaire, notamment par une meilleure précision des sites d'inventaire, par exemple en indiquant le nombre de points d'écoute pour les oiseaux par secteur.

Le **CNPN émet un avis favorable** à cette demande de dérogation, **mais il l'assortit des conditions suivantes** :

- Une meilleure prise en compte des zones humides, en renforçant les inventaires de terrain et non uniquement sur la base bibliographique.
- Compléter les inventaires concernant les espèces protégées identifiées comme sensibles.
- Mettre en place un protocole plus précis pour l'inventaire des zones humides, en particulier sur les secteurs 1, 2, 6, 7a et 7b.
- Envisager des actions complémentaires de compensation plus proches et plus adaptées (par ex. restauration de micro-habitats, continuités écologiques locales).
- Diversifier les mesures compensatoires en intégrant :
  - des actions spécifiques pour les espèces protégées (ex. pose de gîtes artificiels pour les chauves-souris, nichoirs pour l'avifaune, aménagements favorables à l'herpétofaune),
  - des interventions sur les zones humides ou milieux aquatiques également concernés.
- Renforcer le plan de suivi avec des indicateurs mesurables et vérifiables (taux de survie > 70 % à N+5, richesse floristique cible, présence d'espèces patrimoniales recolonisant le site).
- Prévoir un phasage des compensations avec des mesures anticipées (ex. plantations et restauration en amont des destructions) afin de réduire le décalage temporel.
- Encadrer la réalisation des travaux par des experts en écologie, en lien étroit avec les organismes publics compétents et des structures scientifiques et naturalistes reconnues localement (CBN, ARBIG, PRZH, CEN, OE, associations naturalistes, université). Cette collaboration doit intervenir dès la préparation du chantier et se poursuivre durant toute la phase de suivi afin de garantir une expertise indépendante, crédible et ancrée dans le territoire.

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 : 10/09/2025

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA