

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°2023-01-13a-00063 Référence de la demande : n°2023-00063-011-001

Dénomination du projet : Ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier

Lieu des opérations : -Département : Hérault -Commune(s) :34830 - Clapiers,34430 - Saint-Jean-de-Védas,34980 - Montferrier-sur-Lez.34000 - Montpellier.

Bénéficiaire : MONTPELLIER MEDITERRANEE METROPOLE

MOTIVATION ou CONDITIONS

Objet

Le projet est porté par Montpellier Méditerranée Métropole (3M) et correspond à d'importants travaux urbains engagés depuis plus de deux ans. Il s'agit donc d'un dossier de régularisation pour des travaux en cours actuellement, non bloqués par cette demande. Cette situation constitue l'originalité de l'évaluation de ce dossier et oblige les porteurs de projet à une certaine ambition dans l'application de la séquence ERC. Les travaux concernent 15 km de ligne de tram avec 25 stations allant de l'ouest (St Jean de Védas) au nord de la ville (Clapiers) en passant par le centre-ville de Montpellier et croisant d'autres lignes de tram. Ce projet, qui s'accompagne aussi d'une nouvelle augmentation de la capacité du Centre d'Exploitation et de Maintenance des Hirondelles (CEMH), est nécessaire pour accueillir le remisage des nouvelles rames de tramway et des nouveaux bus-trams (0,5 ha dont 0,4 ha nouvellement imperméabilisés). Suite à une plainte portant sur les impacts potentiels sur des habitats d'espèces protégées, ce dossier présente une demande de dérogation avec des mesures ERC déjà partiellement réalisées pour des impacts résiduels sur 59 espèces protégées.

Contexte

Montpellier est en croissance rapide et accueille annuellement environ 4000 nouveaux habitants rien que dans cette ville (augmentation annuelle de 1 % de la population montpellieraine sur les 50 dernières années). Plusieurs milliers d'autres nouveaux habitants sont aussi accueillis dans les communes héraultaises relativement proches de la métropole régionale. Cette croissance rapide s'accompagne d'une augmentation des besoins en transports en commun. Les lignes de tram existantes à Montpellier sont très utilisées par plusieurs milliers de voyageurs quotidiens (plus de 66 millions de passagers par an), ce qui contribue largement à la réduction du trafic urbain et des émissions de carbone. Mais il s'agit aussi d'une opportunité pour améliorer le cadre de vie des montpelliérains, des habitants de périphérie se rendant au centre, des étudiants et chercheurs se rendant dans leurs lieux d'études et de travail respectivement. C'est pourquoi il est aussi nécessaire de créer une trame verte (et noire à moindre degré) reliée aux autres modes de transports doux (vélos, piétons...) et ce, dans Montpellier et ses environs qui ont subi une urbanisation rapide et assez imperméabilisante.

Raison impérative d'intérêt public majeur

Le projet répond, sans conteste, à une raison impérative d'intérêt public majeur par ses finalités sociales et économiques liées au besoin croissant de transport en commun. Ce transport présente des intérêts sanitaires et de sécurité publique. Les quatre premières lignes sont très utilisées, et la cinquième devrait l'être aussi pour plusieurs raisons. Elle raccorde les deux villes terminus (et leurs secteurs prioritaires) au centre-ville, mais elle connecte aussi le centre-ville aux secteurs universitaire et de recherche situés au nord. Ce projet répond aussi à différentes stratégies d'urbanisation locale comme le Scot, le PCAET, la stratégie de décarbonation des transports, ainsi que différents plans d'urbanisme locaux (Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) ; un Plan de Déplacements Urbains (PDU) ; Plan de Mobilité (PDM) ; Plan Local des Déplacements (PLD)). En contribuant aux politiques de mobilité douce sur le territoire, cette RIIPM associée à cette ligne 5 du tram est donc respectée, avec un dimensionnement justifié. Cependant, les travaux sont prévus pour une durée de plus de 5 ans et occasionnent de très importantes perturbations du trafic urbain dans ces milieux très fréquentés, mais aussi de la biodiversité urbaine (bruit, mouvements, poussière, creusement de tranchées...etc.). L'impact de ces travaux sur les éléments à enjeux de biodiversité doit être mise en balance avec un dimensionnement optimisé du projet et de la séquence ERC. Pour que le projet soit plus vertueux d'un point de vue environnemental dans le cadre de cette RIIPM, un effort est également attendu concernant l'installation des panneaux photovoltaïques et sur la sobriété de consommation en eau (par exemple par la récupération d'eau de pluie pour alimenter les WC des parkings) au niveau des bâtiments associés aux arrêts de ce tram.

Absence de solution alternative satisfaisante

Cette partie est bien analysée avec une justification claire du choix du tracé (dans différents zones) et l'analyse de variantes d'autres moyens de transport collectif. L'analyse multicritère a considéré « l'environnement naturel » au même titre que cinq autres critères, mais le souci de moindre impact environnemental a été globalement respecté. Cette nouvelle ligne de tram favorise la mobilité douce, mais il n'y a pas de références sur les connections entre cette ligne 5 de tram et les autres types de mobilités douces. C'est pourquoi un effort supplémentaire devrait être porté sur ce point, car il serait cohérent et pertinent au regard des stratégies d'urbanisation (citées juste avant) de favoriser les connections, au niveau des arrêts de ce tram encore non construites, avec les pistes cyclables et les voies piétonnières par des aménagements dédiés. À noter que les cinq premières lignes de tram partent en étoile depuis le centre-ville, et qu'il serait approprié d'envisager des lignes transverses ou périphériques reliant les parties périphériques de cette ville, mais en prenant en compte les besoins des usagers notamment concernant la connexion avec les différents transports doux.

Nuisance aux populations des espèces à enjeux

Cette condition d'octroi est globalement respectée, mais aurait pu être mieux illustrée et cartographiée. Les inventaires d'espèces et d'habitats naturels dans les parcelles de compensation auraient dû être réalisés afin de justifier de leur équivalence écologique.

Réalisation des inventaires

Les conditions de réalisation, les méthodologies employées et l'effort global d'échantillonnage sont corrects. Plusieurs bureaux d'étude sont intervenus, mais seuls ceux intervenus au maximum il y a 5 ans sont pris en compte ici, car c'est la durée de validité des

données naturalistes. Le projet concerne directement deux ZNIEFF1, un site Natura2000 (ZPS), deux zones humides, ainsi que le PNA odonates et le PNA lézard ocellé (ainsi que le plan pollinisateurs trop souvent négligé). Les enjeux forts concernent la Pipistrelle pygmée et le Psammodrome d'Edwards, et modérés pour différents invertébrés, les poissons, l'avifaune, les mammifères terrestres, les reptiles et les amphibiens. Concernant les enjeux forts associés à la pipistrelle pygmée, les travaux ont largement commencé au niveau de la localisation de la colonie (rond-point de Girac). Concernant le Psammodrome d'Edwards, il présente des enjeux forts, mais il est trop peu considéré dans l'application de la séquence ERC.

Evaluation des impacts

Les **impacts bruts** concernent la destruction ou la perturbation durant les travaux de 6,04 hectares de milieux boisés, 0,02 hectare de milieux humides, 6,79 hectares de prairies et friches, 4,75 hectares de milieux semi-ouverts et 16,87 hectares de tissus urbains lâches avec jardins.

Les **impacts résiduels** mentionnent des risques de destruction trois espèces d'insectes, une de mammifère (hors chiroptères), seulement deux de chiroptères, 41 d'oiseaux, trois d'amphibiens et six de reptiles, ainsi que des risques de perturbation de quatre espèces d'insectes, trois de mammifères (hors chiroptères), huit de chiroptères, 44 d'oiseaux, trois d'amphibiens et sept de reptiles. Au final, 59 espèces protégées sont détruites et 69 perturbées. L'évaluation des impacts résiduels aurait dû distinguer les impacts sur la biodiversité urbaine pendant la phase de travaux (bruit, mouvements, poussière, creusement de tranchées...etc. pendant 5 ans) et ceux de la phase d'exploitation (Lumière, bruit, mouvements, fréquentation humaine ...etc.).

Les **impacts cumulés** n'ont considéré les autres projets uniquement sur une période de 5 ans et dans un rayon de 3 kms, ce qui correspond à une évaluation très peu ambitieuse de ces impacts, sans compter l'ensemble des travaux en lien avec l'urbanisation le long de cette ligne de tram suggérés dans l'analyse diachronique présentée dans cette demande.

Les **impacts indirects** ne sont pas analysés, mais ils devraient être globalement positifs du fait de l'utilisation importante de ce transport en commun. Une exception concerne la zygène cendrée, dont la plante hôte est la dorycnie à cinq folioles qui sera impactée par le projet.

Les **fonctionnalités écologiques** sont trop rapidement considérées dans ce projet. Une réflexion plus détaillée aurait dû être menée dans le cadre de ce projet. La création de cette ligne de tram correspond à l'artificialisation et l'imperméabilisation d'une zone linéaire. Cette ligne devrait favoriser aux abords des rails (espace entre rails et sur les côtés des rails) les plantes rases à fleurs nectarifères et pollinifères et sans besoins de fortes profondeurs de sol (pissenlit, pâquerette, trèfles ...etc) par ensemencement dédié, afin d'attirer les pollinisateurs (voir plan pollinisateurs) et les espèces insectivores associées. Quand la configuration locale le permet, des arbustes locaux et attractifs (voire des arbres) devront être plantés aux abords de la ligne de tram, afin de compléter la création d'une trame verte intra-urbaine connectée avec les différents parcs urbains voisins comme le parc du Lunaret. Cette opportunité, rendue nécessaire par le dérèglement actuel du climat, de transformer cette ligne de tram en une trame verte écologiquement fonctionnelle devra faire l'objet de l'ajout d'une mesure de réduction supplémentaire.

Séquence ERC

Concernant l'évitement, il est effectif pour la mesure ME1 qui a consisté à éviter les secteurs sensibles dans le choix des emprises pour les deux bases vie. La mesure ME2 est peu satisfaisante, car elle n'évite que partiellement les pieds de badasse (plante-hôte de la zygène cendrée qui est protégée) avec balisage des populations. Il s'agit donc plutôt d'une mesure de réduction, si l'évitement de l'espèce cible n'est pas total.

Les mesures de réduction sont au nombre de 24 et permettent donc de réduire sensiblement le besoin de compensation. Plusieurs sont pertinentes, car adaptées au contexte local (MR1 à MR3, MR21, MR23). D'autres sont plus classiques mais efficaces (MR4 à MR8, MR13, MR15 & 16). Plusieurs mesures sont améliorables : la mesure MR9 associées à des transferts de petite faune doit préciser le choix des sites d'accueil des individus transloqués (et la méthode de sélection de ces sites), et allonger la période de suivi à 15 ans, en réalisant des suivis tous les 3 ans après les cinq premières années de suivis annuels.

De plus, sachant que les opérations de transfert d'espèces sont très souvent associées à des mortalités, cette mesure devra être combinée à des mesures de compensation dédiées aux espèces transloquées. Les mesures MR10 et MR11 doivent également établir la période de suivi sur 15 ans, en réalisant des suivis tous les trois ans après les cinq premières années de suivis annuels. Pour la même raison, cette mesure devra être combinée à des mesures de compensation dédiées aux espèces transloquées.

Pour la mesure MR18, le réensemencement (à étaler idéalement sur 2-3 ans pour garantir le succès) doit s'effectuer avec des espèces locales ou être réalisé par transfert de foins ou par semis d'espèces et associée à un suivi de cette revégétalisation afin de répéter l'opération en cas de forte mortalité après réensemencement, et de surveiller/supprimer l'émergence d'espèces exotiques envahissantes.

Pour la mesure MR19, les larves de grands capricornes se développent dans du bois vivant. Cependant, le déplacement d'un arbre coupé en hiver peut permettre aux larves de troisième année de sortir en juin. Ainsi, les larves en année 1 ou 2 ne pourront pas boucler leur cycle et seront détruites, ce qui crée ici un besoin de compensation supplémentaire qu'il faut ajouter ici. De plus, la période de suivi des grands capricornes doit être établie annuellement sur 5 ans puis tous les 3 ans sur les 15 années suivantes afin d'identifier et localiser les arbres gîtes à grands capricornes.

Pour la mesure MR20, les hibernaculums créés devront être fonctionnels, donc situés dans des habitats favorables aux espèces ciblées et non associés au développement de ronces. Comme la mesure MR18, la mesure MR22 doit considérer le plan pollinisateurs et préférer l'implantation d'espèces locales nectarifères et pollinifères dans le choix des arbres et arbustes, ce qui contribuera également à l'alimentation des différents insectivores (chiroptères, oiseaux ...etc.).

Pour la mesure MR24, elle devra prescrire un grillage non perméable côté route et un grillage avec passage faune du côté opposé à la route afin d'orienter la sortie des espèces utilisatrices de ce plan d'eau. Ces passages à faune devront être maintenus fonctionnels, donc non bloqués par des ronces ou d'autres herbacées hautes.

Au final, plusieurs mesures de réduction sont à améliorer et plusieurs besoins supplémentaires de compensation ont été identifiés pour les habitats naturels détruits ou perturbés, sur le besoin d'habitats naturels dédiés en faveur des espèces faisant l'objet de translocation, celle de destruction de leur habitat de reproduction (grand capricorne) et sur le besoin de favoriser la Pipistrelle pygmée et le Psammodrome d'Edwards, dont les

premières phases de travaux ont sûrement détruit et fortement perturbé les sites de reproduction et d'alimentation.

Les mesures de compensation proposées présentent plusieurs problèmes avant d'être réellement fonctionnelles, ce qui est assez décevant sachant que les travaux ont commencé depuis plus de deux ans. Cette situation suggère qu'il existe déjà une rupture écologique temporelle entre le moment du début des travaux et le moment de la réalisation de la compensation, période pendant laquelle les espèces, les habitats naturels et les fonctions écologiques sont impactées.

Il sera donc nécessaire d'augmenter le ratio de compensation pour compenser cette rupture écologique temporelle.

1) La maîtrise foncière des parcelles de compensation devra être assurée, aussi rapidement que possible, par 3M sur les parcelles détenues par la Ville de Montpellier. Cette maîtrise foncière par le porteur du projet est nécessaire pour assurer l'efficacité de la compensation.

2) Aucun inventaire n'a été réalisé dans les parcelles de compensation, ce qui empêche l'évaluation de l'efficacité de compensation pour les espèces ciblées. Il est d'ailleurs très étonnant que le porteur du projet s'avance à assurer l'équivalence écologique du projet sans avoir réalisé d'inventaires dans les parcelles compensatoires. Ces inventaires devront être réalisés pour assurer de la nécessaire équivalence écologique des mesures de compensation, espèce par espèce et habitat par habitat, dont l'impact résiduel a été évalué comme non nul.

3) Plusieurs parcelles concernées par la compensation (comme la BX51) sont en bon état de conservation, ce qui ne permettra qu'un très faible gain de biodiversité, ce qui oblige à augmenter la surface de compensation pour les habitats concernés. D'autres parcelles (AD85, AS87) sont décrites en bon état ou en état moyen de conservation selon différentes parties du texte (146/p155), ce qui rend impossible l'évaluation du gain de biodiversité possible.

4) Avec 28,72 hectares impactés et 31,76 hectares proposés à la compensation, le ratio global est de 1:1, ce qui est insuffisant compte-tenu de la rupture écologique temporelle associée au caractère de régularisation de ce dossier et des besoins supplémentaires de compensation identifiés lors de l'analyse des mesures de réduction.

Ce ratio global doit être augmenté à une valeur au moins de 2:1 pour les habitats impactés (notamment les habitats ouverts et semi-ouverts) et au moins de 3:1 pour les espèces directement impactées.

Ces besoins supplémentaires devront cibler le besoin d'habitats naturels dédiés en faveur des espèces faisant l'objet de translocation (autour de populations existantes), sur la nécessité de compenser la destruction de leur habitat de reproduction du grand capricorne, et sur le besoin de compenser la destruction des habitats de reproduction et d'alimentation pour la Pipistrelle pygmée et le Psammodrome d'Edwards. Un rapprochement auprès des porteurs du PNA chiroptères et du groupe Chiroptères Languedoc-Roussillon serait bienvenu (pour optimisation cette compensation et les MA2 et MS6). Une aide financière aux PNA des espèces impactées par ce projet serait appréciée.

Ces besoins supplémentaires de compensation pourront être recherchés dans une proximité élargie autour du projet. Des friches urbaines peuvent être incluses dans la compensation afin de favoriser les gains de biodiversité. Compte-tenu du caractère urbanisé ou urbanisable des parcelles de compensation, la mise en place d'une Obligation Réelle Environnementales (ORE) à long terme sur ces parcelles apparaît comme nécessaire pour en assurer l'efficacité écologique.

Concernant la mesure MC2, les surfaces de semis de dorycnie à cinq folioles devront être précisées et localisées, et la technique de semis devra être établie en collaboration avec le CBN Méditerranéen afin d'être efficace pour couvrir effectivement les surfaces semées. Concernant la mesure MC3, elle devra être associée à des mesures assurant une réduction forte du dérangement des espèces ciblées sachant qu'elle est réalisée en contexte assez urbanisé.

Les mesures C4 et C5 sont appropriées, mais la mesure C6 devra mieux justifier l'emplacement des mares pour garantir leur alimentation en eau et leur pertinence écologique pour les espèces cibles et impliquer leur amélioration/ création nouvelle en cas de constat de leur inefficacité écologique grâce au suivi associé.

Concernant les mesures d'accompagnement :

- 1) l'écologue assurant le suivi du projet doit être identifié et choisi pour ses compétences au moment du dépôt de la demande de dérogation. Ce point étant d'autant plus important qu'il s'agit d'un dossier de régularisation.
- 2) le comité de pilotage doit être mis en place dès que possible en incluant tous les acteurs et experts concernés par les impacts, les suivis du projet et son action devront se limiter au projet de la ligne 5 de tram.
- 3) les mesures MA1 et MA2 ne doivent pas être seulement prévues, mais effectives et faire l'objet de conventions de partenariat établies au moment du dépôt du projet.

Concernant les mesures de suivi : Tous les résultats de suivis doivent être obligatoirement envoyés à la DREAL Occitanie.

La mesure S5 doit être réalisée tous les 5 ans entre N+10 et N+ 30. Elle peut être déléguée à une structure pérenne (CEN Occitanie par exemple) et faire l'objet de retour d'expérience quand c'est possible.

La mesure S6 est à actualiser compte-tenu de l'avancée importante des travaux.

L'ajout des mesures S03 et MA02 concernant le suivi des collisions entre la faune et le tramway afin de d'apporter des aménagements supplémentaires pour les éviter est pertinent et doit être réalisé.

Conclusion

Il s'agit ici d'un dossier de régularisation pour des travaux débutés il y a plus de deux ans et continués pendant l'évaluation de ce dossier, ce qui oblige le porteur du projet à une certaine ambition dans l'application de la séquence ERC. Les conditions d'octroi pour l'obtention d'une demande de dérogation à la protection des espèces sont respectées ici, et les inventaires globalement corrects. L'analyse des fonctionnalités écologiques liées au projet aurait dû être plus détaillée.

Mais, contrairement aux attentes, c'est l'application de la séquence ERC qui se révèle insuffisante. De nombreuses mesures d'évitement et surtout de réduction sont nettement améliorables et certaines sont à ajouter. La compensation est très largement à revoir en augmentant notablement les ratios surfaciques de compensation. Plusieurs propositions d'améliorations ont été formulées et devront être respectées.

En conséquence, **le CNPN émet un avis défavorable** à cette demande de dérogation. Le CNPN est bien conscient de la raison impérative d'intérêt public majeur de ce projet et c'est pourquoi il incite le porteur de projet à proposer une nouvelle demande de dérogation améliorée en étant plus ambitieux dans la qualité et la quantité des mesures préconisées

afin d'optimiser l'efficacité écologique des différentes étapes d'évitement, de réduction et de compensation.

Pour conclure, et par anticipation à la construction de lignes supplémentaires de tram à Montpellier, le CNPN rappelle à Montpellier Méditerranée Métropole, la SSCV qu'il est obligatoire pour tout projet d'envergure de respecter le code de l'urbanisation ET le code de l'environnement, afin d'éviter de telles procédures de régularisation. Ce point doit être la règle pour les futurs projets impliquant ce porteur de projet au risque d'une application plus sévère de la séquence ERC.

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 : 17 juillet 2023

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA