

DEMANDE DE DÉROGATION SUR ESPÈCE(S) PROTÉGÉE(S)	
AVIS DU CONSEIL SCIENTIFIQUE RÉGIONAL DU PATRIMOINE NATUREL RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE	
Cas 3 : dossier relatif à un aménagement avec application de la séquence ERC	
Références du dossier : n° (MEDDE-ONAGRE)	2024-07-13a-01146
Dénomination du projet :	TramBus de Bayonne : phase 3 Bayonne-Bassussary
Préfet(s) compétent(s) :	Pyrénées-Atlantiques (64)
Bénéficiaire(s) :	Département des Pyrénées-Atlantiques
Date de transmission du dossier au CSRPN :	13/08/24

MOTIVATIONS OU CONDITIONS / REMARQUES
<u>Complétude du dossier :</u> • Courrier de saisine du CSRPN par la DREAL du 31/07/2024 (transmise par mail le 13/08/2024) ; • Dossier de demande de dérogation espèces protégées de Biotope du 26/04/2024 de 305 pages ; • Avis du CBNSA du 18/07/2024 ; • CERFA n°13617*01 : Demande de dérogation pour l'enlèvement de spécimens d'espèces végétales protégées ; • Avis CNPN, CSRPN et CBNSA accompagnés des arrêtés préfectoraux pris précédemment sur les premières phases d'aménagement situées plus au nord. Analyse générale du dossier <u>Qualité du dossier et complétude :</u> Le dossier apparaît complet et bien structuré. Les objectifs, le cadre méthodologique d'acquisition des données, la séquence ERC sont bien détaillés et illustrés. <u>Présentation du dossier :</u> Le dossier de demande de dérogation concerne l'extension vers le sud, d'une voie dédiée au Tram'Bus sur l'axe de la RD932 entre les giratoires de Compagnet et de Makila en prolongement de travaux similaires déjà réalisés. Cet aménagement induit des modifications de la chaussée existante et des règles de circulation avec notamment une réduction de largeur de voie et un abaissement de la vitesse maximale à 70 km/h. Ces aménagements prévoient d'impacter plusieurs espèces de flore protégées au titre de l'article L.411- 1 du Code de l'environnement. Le Département des Pyrénées-Atlantiques sollicite une dérogation à ces protections. <u>Surface concernée, surface impactée :</u> La voie à aménager est longue de 2,7 km et large d'une vingtaine de mètres. Les surfaces impactées sont élargies dans les giratoires et aux abords du parking. <u>Qualification de la raison impérative d'intérêt public majeur :</u> La RIIPM est basée sur la réduction d'usage de la voiture au profit de déplacement en commun, de réduire les pollutions, le trafic, les collisions avec la faune, le bruit et les comportements dangereux (remontées de file). Le projet de Tram'Bus est déclaré d'intérêt public. <u>Recherche d'une solution alternative d'implantation :</u> L'absence de solution alternative est liée à l'infrastructure même du projet qui ne peut se réaliser ailleurs. <u>Compatibilité du projet avec les autres outils de protection de l'environnement :</u> Le dossier liste plusieurs espaces d'intérêt et protégés dans un environnement plus ou moins proche du projet. Un seul site intersecte le projet, il s'agit de la ZSC du réseau hydrographique de la Nive, qui passe sous la voie à aménager. Le rapport indique qu'aucun impact sur cet espace ne sera porté sur la Nive. Il conviendra de s'en assurer en indiquant les aménagements prévus pour les eaux de ruissellement de la chaussée.

Nuisances à l'état de conservation des taxons concernés

Aire d'étude :

L'aire d'étude éloignée concerne un rayon de 5 km autour du projet, l'aire d'étude rapprochée concerne un fuseau de 25 m de part et d'autre de l'axe à aménager.

Recueil de données bibliographiques :

Les plateformes numériques (Observatoire Fauna & OBV-NA) ainsi que les organismes gestionnaires des plateformes ont été contactés. Les libellés de ces organismes seront à corriger dans le rapport (OAFS n'existe plus et le CBN Sud-atlantique doit remplacer le CBN Sud-Aquitaine).

Avis sur les inventaires :

6 passages ont été réalisés, la plupart du temps les passages ont porté sur le recensement de plusieurs taxons simultanément entre juin 2021 et juin 2022.

Ce nombre réduit de passages n'est probablement pas suffisant comme pour les insectes où 1 seul passage en juin a été réalisé lors d'une « pluie battante ». Il n'a certainement pas permis le recensement des Lépidoptères dans de bonnes conditions. De même aucune observation hivernale pour les chiroptères.

Les recensements ont surtout porté sur les habitats favorables aux espèces, la recherche des espèces n'a pas été exploitée suffisamment. Un seul passage diurne pour les amphibiens en mars est insuffisant.

Avis sur méthodologie et bilan des connaissances :

Les méthodes utilisées sont essentiellement des recherches à vue dans les habitats favorables. Pour les chiroptères, aucune recherche par la méthode ultra-sons n'a été mise en œuvre, seuls les habitats favorables ont été recherchés. Les méthodes utilisées auraient pu être plus poussées et réalisées dans de meilleures conditions. Les résultats des inventaires sont certainement sous-évalués, ce qui va conditionner l'évaluation des enjeux.

Bilan des inventaires :

Le bureau d'étude fait part des difficultés et des mauvaises conditions de déroulement des inventaires le long d'un axe routier à grande circulation. Les inventaires ont dû être programmés selon les disponibilités des équipes du service des routes pour assurer la sécurité des agents procédant aux inventaires. Les conditions météorologiques n'ont pu être choisies dans ce contexte.

Il ressort des inventaires de cette situation des inventaires incomplets. La liste des 4 chiroptères du site est en fait une supposition basée (p. 131) sur la présence d'habitats rencontrés sur le site d'étude.

Analyse des impacts bruts :

Les impacts bruts du projet (en phase chantier et exploitation) sont regroupés dans un tableau (p. 160 et suivantes) : destruction ou dégradation physique des habitats ou habitats d'espèces, destruction des individus, altération biochimique des milieux, dispersion d'espèces végétales exotiques envahissantes, perturbation.

Mise en place de la séquence E-R-C

Mesures d'évitement :

Une seule mesure prévoit de baliser les zones à enjeux écologiques.

Mesures de réduction :

Cinq mesures de réductions sont proposées, elles sont classiques dans ce type de chantier. Toutefois, 2 d'entre elles méritent commentaire.

La mesure MR03 « évitement des périodes sensibles » est clairement une mesure d'évitement, elle devrait figurer dans le chapitre évitement.

La mesure MR05 « Transplantation du Lotier grêle, du Lotier hispide et de la Bellardie » n'est pas une mesure de réduction, mais plutôt une mesure d'accompagnement dans la mesure où sa réussite n'est pas garantie. Si la transplantation échoue, la mesure n'aura rien réduit mais aura occasionné une perte nette.

Impacts résiduels :

Les impacts résiduels sont bien appréhendés, il en ressort qu'après application de la séquence ER, il reste un impact résiduel sur trois espèces végétales (Lotiers et Bellardie). Le projet nécessite des compensations.

Adéquation des CERFA :

Les CERFA sont cohérents par rapport aux impacts résiduels du projet.

Mesures compensatoires :

La méthodologie de calcul des surfaces de compensation est bien argumentée. Un ratio de 1/1 est proposé pour les Lotiers, espèces à enjeux faibles, et la Bellardie, espèce méditerranéenne détectée récemment dans les Pyrénées-Atlantiques. Deux parcelles de compensation ont été trouvées suite à une recherche poussée sur les communes voisines du projet croisant plusieurs paramètres. Elle est compatible avec l'écologie des 2 espèces visées. Les parcelles de compensation couvrent 4 460 m², soit près du double de la compensation calculée, mais la zone propice à l'accueil des 2 espèces qui seront transplantées avoisine les 2 200 m². Les parcelles sont situées entre un lotissement et le littoral sur la commune d'Anglet, à 7 km du projet.

Mesures de suivi :

Un suivi annuel de la reprise des plants transplantés est envisagé sur 5 ans (Lotiers) et sur 20 ans (Bellardie). Les opérateurs de suivi sont également identifiés.

Justification de l'absence de perte de biodiversité nette, et du maintien dans un état de conservation favorable des populations des taxons impactés

Compte tenu des enjeux identifiés, on peut considérer que les mesures proposées sont globalement favorables et susceptibles de compenser la perte de biodiversité, avec une amélioration potentiellement possible pour les espèces végétales transplantées.

Respect de la condition « zéro artificialisation nette »

Dossier non directement concerné, il s'agit de voies de circulation roulantes accueillant plusieurs milliers de véhicules par jour et de tonnages très différents.

Conclusion :

Au regard du diagnostic établi, les enjeux de ce dossier paraissent de faible ampleur avec des enjeux limités. Toutefois, un diagnostic plus rigoureux, avec plus de visites plus nombreuses et aux bonnes périodes et une recherche plus exhaustive des espèces potentielles, aurait été nécessaire. Il reste à préciser les aménagements envisagés pour le franchissement de la Nive pour éviter les pollutions par les eaux de ruissellement de la route (huile, goudron, carburant, matières dangereuses en cas d'accident...).

Compte tenu des éléments ci-dessus, le CSRPN donne **un avis favorable avec une condition :**

- Que les systèmes d'évacuation des eaux de ruissellement de la route surplombant la Nive soient détaillés pour éviter toute pollution de la rivière ;

et **deux recommandations** suivantes :

- Améliorer le diagnostic faune-flore ;
- Publier les résultats de la transplantation, que le résultat soit positif ou négatif.

Expert(s) délégué(s) :	Laurent CHABROL
Avis :	
Favorable :	
Favorable sous conditions :	X
Défavorable :	
Conditions et recommandations :	Cf. conclusion
Fait le :	06/10/2024
Signature : l'expert délégué du CSRPN N-A 	