

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°2017-07-13b-01037 Référence de la demande : n°2017-01037-011-001

Dénomination du projet : Tram 12 express (Tram Train Evry Massy TTME)

Lieu des opérations :

Bénéficiaire : Perrin Jean-Louis - STIF

MOTIVATION ou CONDITIONS

Espèces concernées par la demande de dérogation : Mammifères (10 espèces dont 8 chiroptères), Amphibiens (6 espèces), Reptiles (3 espèces), oiseaux (36 espèces), Insectes (3 espèces).

Avis sur la prise en compte des enjeux environnementaux régionaux

Les enjeux environnementaux régionaux sont maîtrisés et bien pris en compte en ce qui concerne les espèces protégées. Les espèces non protégées sont insuffisamment intégrées à l'analyse des impacts, en particulier dans le contexte urbain de ce projet où la faune et la flore présentes sont à analyser également au regard du contexte local.

Avis sur l'organisation générale du dossier

Les enjeux cumulés avec d'autres projets situés à proximité ne sont pas présentés dans le dossier de demande de dérogation.

Avis sur les inventaires relatifs aux espèces protégées et à leurs habitats

Ils sont satisfaisants pour les groupes inventoriés (tous vertébrés, flore, et certains insectes). Une recherche plus spécifique de certaines espèces d'insectes protégées en Ile-de-France aurait été souhaitable (hyménoptères, autres coléoptères, hétérocères), presque aucune étude ne les prend en compte.

Principaux enjeux

Les zones aménagées correspondent à des secteurs de chasse de plusieurs espèces de chiroptères, dont le Murin de Natterer. Fréquentation et migration potentielle d'amphibiens dont le Triton ponctué. Cortège d'oiseaux assez communs. Les principaux enjeux concernent la nature ordinaire en contexte urbain.

Prise en compte des enjeux

Les enjeux semblent pris en compte à hauteur de l'impact, avec une certaine prudence et une tendance à assigner un impact dans le doute, plutôt que l'inverse.

Avis sur la séquence ERC

Évitement : Un travail d'optimisation effectué lors de la deuxième phase de l'étude d'impact a permis de réduire de 2,5 hectares la zone d'emprise et ainsi d'éviter au maximum l'impact sur les milieux les plus riches.

MOTIVATION ou CONDITIONS

Réduction : en plus des mesures de réduction habituelles en phase chantier, le projet inclut un vaste aménagement à vocation écologique sur l'emprise temporaire, qui apportera certainement une plus-value écologique par rapport à l'état actuel. Le plan d'aménagement écologique est bien cartographié dans le dossier. Cependant, la pérennité de l'aménagement n'est pas vraiment abordée : qui va le gérer ? Les communes ? Selon un cahier des charges de gestion écologique ?

D'autres mesures de réduction pourraient être attendues en milieu urbain, notamment en ce qui concerne les aménagements directement en lien avec l'infrastructure : la plate-forme végétalisée du tramway peut être gérée de manière moins intensive et économe en eau, à l'instar de ce qui se fait à Berlin, ou l'entretien de la strate herbacée n'est faite que par le passage du tram ; les parkings potentiellement créés à proximité des arrêts peuvent être pensés en revêtement perméable afin de minimiser les impacts indirects sur la biodiversité dus à l'imperméabilisation (pollution, etc) ; les bâtiments susceptibles d'être construits devraient être en mesure de répondre à des critères ambitieux en terme d'accueil de la faune et de la flore, notamment en terme de végétalisation, d'anfractuosités...

Un tel projet est également l'occasion d'expérimenter des mesures de réduction. L'Écureuil roux fait partie de la liste des espèces impactées ; réfléchir à l'implantation d'un Ecuroduc, comme cela est fait par exemple à Strasbourg ou à La Rochelle, permettrait peut-être de rétablir certaines connexions entre les massifs boisés pour cette espèce, mais aussi de sensibiliser le public aux problématiques de déplacement de la faune.

Compensation : le calcul des ratios et l'arbitrage final des surfaces à compenser est satisfaisant (environ 17 hectares, la moitié en zone boisée et la moitié en zone ouverte). La principale faiblesse des mesures compensatoires provient du site de compensation, qui semble être l'un des moins ambitieux de tous ceux qui étaient recherchés. Il s'agit d'un site déjà naturel, principalement forestier, en partie en Znieff : où est la plus-value écologique ?

Étant donné la nature du projet en contexte urbain, on aurait attendu des projets de désimperméabilisation, ou au moins de désartificialisation. La mesure de réduction dont il est question ci-dessus « compense » en partie ce manque.

Mesures d'accompagnement : il a été choisi de les mettre en place sur les lieux d'aménagement écologique le long de l'emprise (nichoirs, etc).

En conclusion un avis favorable est apporté à cette demande de dérogation aux conditions suivantes :

- une consolidation du dossier autour du plan d'aménagement écologique, à travers une sécurisation des zones concernées au sein des documents d'urbanisme et un programme d'entretien en gestion écologique ;
- un ajout de mesures de réduction en lien avec les aménagements directement liés à l'emprise du tram-train (parkings, plateforme, bâtiments) ;
- les mesures compensatoires devraient être plus ambitieuses mais il ne paraît pas opportun de retarder le projet pour autant. Ce point doit être revu avec les services nature de la DRIEE. Cependant les mesures de gestion et de suivis doivent avoir une durée de trente ans.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Nom et prénom du délégataire : Michel Métails

AVIS : Favorable []

Favorable sous conditions [X]

Défavorable []

Fait le : 27 octobre 2017

Signature :

