

# AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

## Commission Espèces et communautés biologiques

Séance du 19 janvier 2024

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2017-11-13b-01454 Référence de la demande : n°2017-01454-030-006

Dénomination du projet : Ligne 18 du Grand Paris Express

### **Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :**

Lieu des opérations : -Département : Yvelines -Commune(s) : 78280 - Guyancourt

Bénéficiaire : - - Société du Grand Paris

### MOTIVATION ou CONDITIONS

#### **Contexte**

Lors d'un premier examen de ce dossier, le CNPN avait émis un avis défavorable le 26 janvier 2018 à la demande de dérogation à la protection stricte des espèces sollicitée par la Société du Grand Paris pour les travaux de la ligne 18 du Grand Paris Express, aux motifs que :

- la compensation était insuffisante ;
- il portait atteinte à l'intégrité d'une mesure compensatoire déjà existante ;
- les conséquences indirectes du projet en matière d'urbanisme à venir étaient éludées.

La Société du Grand Paris (SGP dans la suite du texte) a cependant obtenu son autorisation environnementale le 12 décembre 2018, sans que le dimensionnement de la compensation écologique ait été revu à la hausse, et avec des durées d'effectivité des mesures généralement d'une durée de 30 ans, inférieures à ce qu'exige la loi biodiversité de 2016. Pour des raisons d'économie demandées par le gouvernement, suite à « *certaines approfondissements d'études techniques* », le projet a connu des adaptations. Ainsi, sept « Porter à connaissance » ont été transmis par la SGP visant à présenter les évolutions du projet de ligne 18 depuis le dépôt initial du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Le CNPN n'a jusque-là été consulté que sur le porter à connaissance n°4, pour lequel il a émis un avis favorable sous condition. Lors de son passage en séance du 19 janvier 2024, la SGP a apporté les éléments expliquant comment les conditions figurant dans l'avis du CNPN ont été prises en compte. En particulier, la demande concernant la création d'un habitat favorable au Petit Gravelot et celle concernant le prolongement à 60 ans de toutes les compensations ont été intégrées à l'arrêté préfectoral, ainsi que celle concernant l'attention à porter aux milieux de mouillères sur le site de compensation.

Le CNPN est désormais consulté sur ce porter à connaissance °7. Cette modalité de consultation fractionnée n'est pas satisfaisante et ne respecte pas la jurisprudence. Le CNPN rappelle l'article L122-1 III du code de l'environnement : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* »

Si le CNPN comprend qu'une consultation exceptionnelle au motif d'une modification de projet puisse avoir lieu, il aurait dû être consulté en une seule fois pour l'ensemble des modifications. Le

dossier est par ailleurs confus à cet égard, présentant parfois la liste de l'ensemble des espèces impactées par la ligne 18, parfois uniquement celles impactées par le tronçon concerné par la demande. Il en va de même pour les cartes, qui présentent tantôt l'ensemble de la ligne, tantôt une partie, sans que les limites de ce PAC ne soient systématiquement matérialisées. Les compensations sont distinctes pour chaque PAC mais sur les mêmes sites. Cette consultation exceptionnelle confine au pointillisme et ne permet pas d'avoir une vision globale du projet, puisque de modification en modification, il y a une présentation séquence par séquence sans mise en perspective générale, en violation de la réglementation. Toutefois, les cartographies sont précises et la cohérence des différentes compensations à l'échelle des sites retenus est suffisamment lisible.

Ce porter à connaissance concerne la portion de 5,1 km entre le poste source RTE « Saint-Aubin » et le Golf national de Magny-les-Hameaux, et fait l'objet d'une nouvelle demande de dérogation. La portion auparavant prévue en viaduc, avec un moindre impact sur les continuités écologiques et les habitats, est désormais prévue au sol. Cette portion vient à la suite d'une portion maintenue en viaduc de 6,7 km entre le poste source RTE « Sant-Aubin » et Palaiseau, donc en direction de l'est.

#### **Avis sur la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM)**

Aucune nouveauté ne justifie de nouvel avis sur ce point.

#### **Avis sur l'absence d'alternative satisfaisante de moindre impact**

La présentation des scénarios n'est pas mise à jour dans le dossier. La carte de la page 23 n'est pas lisible, elle n'a pas été incluse en bonne définition dans le dossier. Le dossier soumis fait apparaître que la justification du tracé en viaduc était justifiée « *en raison de son coût maîtrisé* » - ce qui discrédite l'argumentation générale, puisque c'est justement en raison de son coût que le viaduc a été abandonné. L'absence de mise à jour de cette partie est regrettable. L'emplacement de la zone chantier n'est pas justifiée par le dossier. Lors de la séance du 19/01/2024, ont été expliquées les difficultés à proposer des sites alternatifs du fait de l'existence de la ZPNAF qui interdit toute nouvelle emprise de travaux au sein de son périmètre. La friche au sud de la D36 était donc le seul emplacement possible.

#### **Avis sur la réalisation des inventaires et l'évaluation des enjeux**

Les nouveaux impacts concernent notamment la friche humide de 5 hectares de l'emprise chantier au sud du Golf de Guyancourt, la destruction des bordures du golf, dont une petite portion en zone humide, la destruction de terres cultivées et la rupture de continuités écologiques.

Parmi les impacts qui s'ajoutent à ceux précédemment relevés, le pétitionnaire sollicite une nouvelle dérogation pour la Coronelle lisse, présente dans la friche humide prévue pour l'emprise chantier en face du golf, une espèce de couleuvre peu commune en zone périurbaine, le Martin-pêcheur d'Europe, avec un impact probablement faible, et la Grande Tortue, un papillon assez fréquent. D'autres espèces non protégées, mais rares, sont à mentionner, notamment une plante, la Ratoncule naine, présente dans la friche en face du golf, ainsi que le Salsifis d'Orient et la Laitue vivace, sur les emprises côté golf.

De nombreux amphibiens sont présents tout le long du tracé et celui-ci accentuera les ruptures de continuité pour ces espèces. Il en va de même pour l'Orvet, la Couleuvre helvétique et le Léopard des murailles.

Fauvette des jardins, Tarier pâtre, Bruant jaune et Linotte mélodieuse font partie du cortège des espèces menacées des milieux agricoles et buissonnants impactés par le projet. La Pie-grièche écorcheur fréquente également parfois le secteur.

### **Impacts liés aux continuités écologiques**

Contrairement à ce qui est écrit dans le dossier page 58 « (Le SRCE) *n'identifie pas de corridor écologique selon un axe nord-sud entre ceux-ci dans le secteur du projet* » : la carte du SRCE présentée à la page 59 indique un corridor de la sous-trame herbacée qui traverse le projet du nord au sud. Le CNPN peine à comprendre une telle dénégation. L'enjeu lié aux continuités écologiques est toutefois considéré comme « fort ».

Le CNPN rappelle que le plan d'action du SRCE est également opposable. En ce qui concerne les nouvelles infrastructures, l'action suivante est rédigée : « *Concevoir des ouvrages adaptés aux continuités écologiques : au titre notamment du code de l'environnement, les projets doivent prendre en compte les milieux naturels dans leur conception et mettre en place des mesures adaptées pour éviter, réduire ou compenser les impacts. Les nouveaux ouvrages devront être conçus pour ne pas interrompre les continuités, en particulier celles identifiées par le SRCE. Leur conception privilégiera la fonction de rétablissement de la continuité écologique pour un groupe d'espèces y compris dans la conception de passage non spécifique (ouvrages agricoles, forestiers, etc.) ;* ».

Mais alors que la RD36 est franchissable sur la majeure partie de sa longueur (il n'y a qu'au niveau du golf qu'elle est en 2x2 voies), la ligne de métro vient ajouter une rupture de continuité supplémentaire très importante et qui n'est pas réduite, notamment en ce qui concerne la grande faune terrestre. Les corridors de déplacement des chiroptères n'ont pas non plus été étudiés pour envisager des dispositifs de franchissement adaptés.

Les impacts sur les espèces des milieux humides engendrés par le drainage lié au profil rasant voire en léger déblai de l'infrastructure ne sont pas présentés : quelles conséquences sur les habitats jouxtant l'emprise du projet ?

La Chevêche d'Athéna aurait été signalée à proximité immédiate de la zone des travaux par des naturalistes. Une attention particulière doit être portée à cette espèce localement très patrimoniale qui recolonise doucement le plateau de Saclay, et dont le projet pourrait perturber la réinstallation. Des mesures dédiées devront lui être consacrées.

### **Avis sur l'évitement et la réduction**

La mesure d'évitement de la mare du Mérantais n'est pas satisfaisante : l'évitement n'est pas total puisqu'un impact de 490 m<sup>2</sup> est attendu en phase travaux sur la zone humide qui borde le plan d'eau. Le CNPN souhaite que cet impact sur la zone humide soit évité.

En ce qui concerne la lutte contre la pollution lumineuse, la mesure de réduction ne comporte pas réellement d'engagement, ni d'additionnalité par rapport à la réglementation. Il aurait fallu un descriptif précis de l'ensemble des éclairages sur le tracé, et expliquer où et comment ceux-ci seront réduits, voire supprimés. Cette mesure n'est pas de nature à réduire des impacts telle qu'elle est présentée. Un descriptif précis est attendu dans le mémoire en réponse afin que les services de l'Etat puissent prescrire des éléments contrôlables.

Les translocations d'espèces végétales doivent faire l'objet d'un suivi par le CBNBP. La gestion du site d'accueil devra être compatible avec la présence de ces espèces : ce site étant situé au bord de la départementale, une convention avec le département est attendue pour s'en assurer.

Sept passages à petites faunes sont proposés. Trois concernent le secteur où la voie de métro est dissociée de la RD36. Mais parmi les quatre restants, seul l'un d'entre eux prévoit de franchir la voie de métro et la RD 36. Les trois autres s'arrêteraient au niveau de la RD36. Etant donné que la rupture de continuité est nettement aggravée par la création de cette voie de métro au sol, et qu'à cet endroit la RD36 n'est actuellement qu'à deux voies, il est indispensable que la SGP mette en place des passages souterrains qui traversent l'ensemble de l'obstacle. La question d'un éventuel passage à 2x2 voies de la RD36 à cet endroit n'est à ce jour qu'hypothétique et ne doit pas conduire à attendre.

Si un doublement de l'infrastructure voyait le jour, alors son gestionnaire aurait la responsabilité de refaire des passages inférieurs adaptés.

Un passage à faune mixte existant sous la RD36 au niveau du golf va être prolongé sous la ligne 18 par un ouvrage cadre avec un coude et un puits de lumière au niveau du coude. La fonctionnalité d'un tel ouvrage est actuellement mal connue et il est indispensable que l'ouvrage soit équipé de dispositifs de suivis afin de documenter et, le cas échéant, de corriger cette mesure par une autre permettant la restauration d'une continuité écologique.

Il manque un passage pour les chiroptères, qui doit impérativement être placé au bon endroit pour qu'il puisse être fonctionnel, ce qui nécessite des études dédiées sur le déplacement local des chiroptères.

Toutefois, même une fois ces points résolus, une rupture de continuité majeure et causée par cette infrastructure perdure entre les espaces forestiers au sud et la zone agricole au nord. Il a été répondu par le pétitionnaire que la section à l'est de Saint-Aubin étant en viaduc, la grande faune pouvait se déporter par là. Toutefois, à l'est de Saint-Aubin, la RN118 occasionne déjà une coupure majeure, tandis que le CEA et les zones d'urbanisation créées dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National empêchent le passage de la majorité des espèces non volantes. Ainsi, il est attendu qu'un passage supérieur à faune soit construit pour y remédier. Il a été expliqué en séance que la ZPNAF du Plateau de Saclay interdisait toute construction, y compris les fondations d'un passage à faune. Toutefois, une analyse des cartographies réglementaires du périmètre de la ZPNAF indique que 200 m à l'ouest du CEA, et 100 m à l'ouest du poste électrique, un chemin agricole est exclu de la ZPNAF. C'est donc ici que devrait pouvoir être construit un passage à faune.

### **Mesures compensatoires**

Il semble n'y avoir aucune mesure compensatoire sur le plateau de Saclay ou ses alentours immédiats. Ainsi, la faune et la flore impactées par le projet ne voient pas leur situation s'améliorer. La rupture des continuités écologiques, qui n'est que partiellement réduite par les dispositifs proposés (même après prise en compte des éléments de cet avis), doit faire l'objet d'une compensation locale pour ses impacts résiduels : la réglementation l'impose et le SRCE est soumis à la séquence ERC. Il reste ainsi au pétitionnaire à proposer une mesure compensatoire sur le plateau visant à restaurer des continuités écologiques.

Le domaine de la Belette fait partie d'une zone de préemption du département des Yvelines. Ce site aurait donc potentiellement eu vocation à devenir un ENS. Il a été constaté par le passé que le GIP Seine & Yvelines Environnement entretenait une confusion entre la politique de préemption que le département doit mener au titre des ENS et la compensation écologique. Le Département n'ayant vraisemblablement pas clarifié sa démarche, l'éligibilité de ce site pour de la compensation est questionnée : l'additionnalité des deux situations (ENS et compensation) doit être démontrée. Il est en effet précisé que « les mesures compensatoires doivent être additionnelles aux actions publiques existantes ou prévues en matière de protection de l'environnement » Des éléments rassurants en la matière ont été apportés en séance par le pétitionnaire. Toutefois, il est indispensable que des preuves soient apportées, car la compensation ne doit pas se substituer à l'action publique en matière de préservation de la biodiversité. Ainsi, il est demandé que le Département fournisse la démonstration que sa politique d'ENS est déjà financée au maximum de ce qui est attendu par la loi au regard des entrées financières de la taxe d'aménagement et que son programme d'acquisition et de gestion des ENS l'absorbe entièrement. Cette démonstration du Département devra être envoyée à la DRIEAT qui la tiendra à disposition du CNPN pour vérification de l'additionnalité administrative envisagée sur ce site.

En ce qui concerne les mesures du site de la Belette, elles sont également à revoir en partie. La création d'une « haie » le long d'une lisière s'apparente plutôt à une restauration de lisière. Pour les plantations d'arbustes prévues, il est demandé de favoriser des espèces locales dont la floraison et la fructification favorisent les insectes pollinisateurs et les oiseaux frugivores. Au contraire, le hêtre ne doit pas être conservé : il sera peu adapté aux changements de conditions climatiques locales. La restauration d'une mare existante devrait être accompagnée par la création d'une ou deux mares voisines à des profondeurs variées pour accueillir différents types d'espèces. Une continuité herbacée, même étroite, devra être maintenue à côté de l'îlot mis en sénescence pour relier la zone restaurée au milieu ouverts voisins.

La forme du site compensatoire induit une insécurité de la fonctionnalité du boisement compensatoire en cas d'exploitation importante dans les peuplements à proximité, car la surface compensatoire correspond à un simple linéaire. Il conviendrait de modifier la surface compensatoire pour aboutir à un seul bloc compact, forme permettant aux arbres de mieux résister aux effets du changement climatique, et qu'il conviendra de gérer en sénescence. Le plan de gestion de ce site devra être modifié en conséquence. Ces mesures doivent d'ailleurs s'imposer si on tient à assurer une fonctionnalité durable pour les espèces visées, les chiroptères, qui ne peuvent pas se satisfaire d'un simple linéaire pour les murins impactés, ni de modifications du milieu favorisant surtout les espèces arbustives, aux dépens de la strate arborée.

La mise en œuvre des obligations légales de débroussaillage dans le cadre de la défense des forêts contre les incendies va probablement concerner des secteurs visés par le projet, ou des mesures proposées (maintien de bois mort au sol comme microhabitats, pouvant augmenter la favorabilité des passages à faune notamment). Ces OLD se sur-imposeront quoi qu'il arrive sur toute autre mesure, même favorable à ce projet. Il convient donc de s'assurer que ces mesures pourront perdurer face à l'augmentation des risques climatiques et incendies, et de les redimensionner le cas échéant.

### **Mesures d'accompagnement**

Aucune mesure d'accompagnement n'est proposée. Elles sont pourtant attendues, notamment :

- La pose d'au moins trente gîtes à chiroptères sur le plateau de Saclay
- La pose d'au moins quatre nichoirs à Chevêche et deux nichoirs à Effraie sur le plateau de Saclay, deux espèces très fragilisées par les infrastructures de transport. Ces nichoirs devront être au moins à 2 km de la ligne de métro.
- Le financement d'actions du Plan Régional d'Action sur les chiroptères permettant de favoriser les populations locales de chiroptères, ces espèces étant impactées par la rupture de continuité occasionnée par le passage au sol de la ligne

### **En conclusion,**

Le CNPN remarque que le projet occasionne, dans son état actuel, d'importantes ruptures de continuités écologiques qui ne sont pas suffisamment évitées, réduites ou compensées, et qu'il est indispensable d'y remédier.

Compte tenu de la qualité du dossier présenté, de la réalité des contraintes réglementaires locales et des contraintes techniques du projet global qui ont pu limiter certaines avancées en matière de propositions dans la démarche ERC, de l'avis de la DREIAT et de la richesse des échanges en séance, ainsi que de l'écoute manifestée par l'équipe du projet, **le CNPN considère que cela est à la portée du maître d'ouvrage, et émet donc un avis favorable à cette demande de dérogation, assorti des réserves suivantes, qui devront impérativement être levées :**

- Avec cette ligne qui n'était pas prévue au sol, on achève de déconnecter la ZPNAF des boisements au sud, l'ensemble devenant vraiment un îlot ceinturé d'urbain ou d'infrastructures, il est impératif de prévoir une restauration de fonctionnalité. Au-delà des espèces protégées, le SRCE est soumis à la séquence ERC et le plan d'action du SRCE Île-de-France est clair sur le fait que toute nouvelle infrastructure doit veiller à la transparence pour la faune. Aussi, le CNPN demande de :
  - Créer un passage supérieur à grande faune à l'ouest du CEA sans interférer avec la ZPNAF du plateau de Saclay ;
  - Prolonger les trois passages petite faune souterrains évoqués dans l'avis sous la RD36, sans quoi cette mesure serait inopérante et même très dangereuse pour la faune, la conduisant droit vers un piège ;
  - Mettre en place un suivi par piège photographique de l'ensemble des passages à faune et en envoyer les bilans annuellement à la DRIEAT qui les tiendra à disposition des demandeurs.
- Améliorer la compensation sur le site de la Belette ainsi que cela est détaillé dans l'avis.
- Produire une démonstration de l'éligibilité en mesure compensatoire du site de la Belette par le Département des Yvelines qui sera transmise à la DRIEAT pour que le CNPN puisse la consulter et vérifier qu'elle ne se substitue pas à l'action publique en matière d'environnement..
- Renforcer la mesure de réduction liée à la pollution lumineuse en lien avec la trame noire à développer sur l'ensemble du secteur, et la mesure de réduction de translocation tel que précisé plus haut.
- Mettre en œuvre les mesures d'accompagnement demandées ou équivalentes.

Le CNPN souhaite également que la zone humide bordant la mare du Mérantais soit évitée, à moins d'une totale impossibilité technique, et s'en remet à l'administration pour évaluer cette éventuelle impossibilité.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature : Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca		
<b>AVIS : Favorable</b> <input type="checkbox"/>	<b>Favorable sous conditions</b> <input checked="" type="checkbox"/>	<b>Défavorable</b> <input type="checkbox"/>
Fait le : 19 janvier 2024	Signature  Le vice-président    Maxime ZUCCA	