

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°2024-02-18-00291

Référence de la demande : n°2024-00291-011-001

Dénomination du projet : Tramway T13 phase 2

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

Lieu des opérations : -Département : Yvelines -Commune(s) : 78300 – Poissy / 78260 – Achères / 78100 - Saint-Germain-en-Laye

Bénéficiaire : Ile-de-France Mobilités

MOTIVATION OU CONDITIONS

Contexte du projet

La première phase du tram 13 a été mise en service en juillet 2023 entre Saint-Cyr-l'École et Saint-Germain-en-Laye. Des dérogations espèces protégées avaient été obtenues pour cela en 2016 et 2017 et n'ont fait l'objet d'aucun contentieux.

Le projet pour lequel une nouvelle dérogation est sollicitée concerne la phase 2 du Tram 13, qui s'étend sur 9,92 km entre les villes de Saint-Germain-en-Laye et d'Achères, avec quatre nouvelles stations créées (trois à Poissy et une à Achères). Il permettra notamment de relier trois gares de RER situées sur des lignes ou embranchements de lignes différents (RER A et futur RER E, Transilien lignes L et J). Ce projet est porté par Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF voyageurs branche Transilien.

Le tracé de la ligne traverse la forêt de Saint-Germain-en-Laye, au sein d'une ZNIEFF de type 2. Une friche ferroviaire accueillera le centre de maintenance urbain.

Un pont (Pont de la mare aux bœufs) sera supprimé et reconstruit, transformé en passage grande faune et trois autres ouvrages de franchissement d'infrastructures seront remis en état ou reconstruits. Un autre passage à faune sera construit, ainsi qu'un pont-rail et deux passages sous voie. Deux ponts-rails existants seront supprimés. D'anciennes galeries souterraines de la carrière de Schotsmans seront comblées.

La ligne de tramway sera doublée par une piste cyclable.

Les travaux nécessitent l'installation de base-vie le temps des chantiers, dont au moins trois occasionneront des impacts supplémentaires sur l'écosystème forestier (saut-de-mouton, la mare aux bœufs et triangle des ambassadeurs).

Avis sur la Raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM).

L'objectif du projet est de répondre à la demande de déplacements de « rocade » en transports en communs, pour compléter l'offre « radiale » existante. Trois pôles de vie générant la majorité des déplacements seront ainsi reliés : 1) Saint-Germain-en-Laye /Poissy (et Achères dans une moindre mesure) au nord, 2) l'Étang-la-Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi et Bailly au centre, 3) Versailles et Saint-Cyr-l'École au sud.

Les secteurs denses de Poissy seront desservis par trois nouvelles gares (dont la future ZAC Rouget de Lisle). Les porteurs avancent que le gain de temps et le report modal constituent les principaux arguments pour justifier la RIIPM du projet.

Toutefois, la phase 2 de ce projet permettrait d'éviter 743 T d'équivalent CO2 par an, ce qui apparaît globalement peu (cela correspond à l'empreinte carbone de moins de 100 habitants) : les pétitionnaires justifient ce faible chiffre par le fait qu'il tient compte de l'électrification prévue des voitures, qui émettront donc moins. La neutralité carbone du projet n'est pas atteinte en 50 ans d'exploitation : les émissions cumulées en phase de travaux et de construction sont de l'ordre de 75 000 T d'équivalent CO2, soit le double de ce qui serait évité en 50 ans du fait du report modal.

Les porteurs de projets interrogent les modalités de calcul des documents prescriptifs permettant l'atteinte des objectifs de la SNBC (neutralité carbone à horizon 2050), ce que le CNPN n'a pas les moyens d'évaluer avec les informations dont il dispose. Toutefois, ils ne présentent pas d'alternatives visant à réduire leur empreinte carbone : la réduction de l'empreinte liée à la phase de construction, notamment. Il aurait également été

souhaitable de disposer de scénarios incluant davantage de gares pour occasionner un plus grand report modal : le tramway passe le long de la ville d'Achères mais ne s'arrête qu'après avoir traversé une grande partie de celle-ci au niveau de la gare, ce qui n'améliorera pas la desserte des zones résidentielles du sud, le type d'espace urbain au sein desquels la dépendance aux véhicules individuels est la plus grande. Un arrêt (« Achères Chêne feuillu ») était pourtant prévu dans les phases initiales du projet (fig. 83 p. 90).

Ce projet génère une rupture de continuité écologique importante dans un massif de forêt ancienne classée en « forêt de protection », la forêt de Saint-Germain-en-Laye, et le défrichement d'arbres matures, dont la compensabilité n'est pas possible à l'échelle de l'engagement des porteurs de projet.

Le périmètre de la forêt de protection décidé en 2019 exclut les emprises du tramway. Il occasionne également la suppression de nombreux arbres urbains (plus de 550), dont la replantation n'excèdera que de 87 le nombre de sujets détruits, ce qui est faible au vu de l'âge des sujets qui seront coupés.

L'absence d'atteinte des objectifs de la SNBC pour un projet visant à réduire les émissions de CO2 liées aux véhicules individuels et ses incidences sur une forêt ancienne interrogent le CNPN sur l'éligibilité d'une RIIPM.

Avis sur l'absence de solutions alternatives satisfaisantes de moindre impact

Deux variantes de tracés sont analysées, mais il s'agit de variantes au sein de la zone urbanisée de Poissy. Aucune variante concernant la possibilité d'amoindrir les incidences sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye n'est présentée si bien qu'il est impossible pour le CNPN de s'assurer que la variante proposée est bien celle de moindre impact – même si l'on peut supposer que la démarche a visé cet objectif.

Des variantes concernant l'opportunité de chaque ouvrage sont bien décrites et convaincantes. Toutefois, une emprise projet reste occupée en phase travaux en forêt de protection (voir carte p95), ce qui ne semble pas justifié et compensé dans le dossier.

Le pétitionnaire considère toutefois avoir mené un évitement qui lui paraît maximal en forêt. Ce chapitre aurait mérité d'être mieux justifié du point de vue des impacts sur les espèces protégées, comme le prévoit cette condition d'octroi à l'obtention d'une dérogation.

Avis sur la réalisation des inventaires d'état initial

Des inventaires ont été réalisés en 2015, 2017, 2020, 2021 et 2023. Ils concernent les groupes habituels (flore, habitats, chiroptères, mammifères non volants, oiseaux, reptiles, amphibiens, rhopalocères, odonates, orthoptères, indices de présence de coléoptères saproxyliques), mais on relèvera que des sessions dédiées à la recherche de lépidoptères hétérocères nocturnes ont été effectuées à trois reprises à l'été et automne 2021.

Aucune plaque reptile ni aucun piège photographique n'ont été posés, ce qui surprend. Les chiroptères ont uniquement été inventoriés par points d'écoute de 20 minutes, sans pose d'enregistreur durant la nuit entière : il s'agit d'un échantillonnage, et non d'un inventaire visant à connaître les enjeux précis de la zone impactée.

Le milieu impacté étant principalement le milieu forestier, les espèces indicatrices de l'ancienneté et de la qualité de l'écosystème forestier auraient pu être mieux caractérisées. Les rhopalocères, les odonates et les orthoptères, en particulier, ne sont pas les meilleurs indicateurs pour ce type d'habitat. Les coléoptères, névroptères et bourdons protégés d'Île-de-France auraient dû faire l'objet d'une recherche.

Des cartes très précises sont présentées pour tous les groupes et habitats.

274 espèces végétales ont été recensées sur la zone d'étude. Deux espèces protégées en région Île-de-France sont présentes, dont l'une « en danger critique d'extinction » dans la région (*Medicago monspeliaca*) et une autre qui n'est pas menacée (*Draba muralis*). Parmi les espèces non protégées mais à statut de menace particulièrement élevé, *Leonurus cardiaca* est présente dans la section au nord de Poissy. Ces deux espèces protégées sont présentes au droit des anciennes voies ferrées : elles colonisent les milieux secs et rocheux et les voies ferrées constituent un habitat secondaire pour ces espèces. Toutefois, la station de *Medicago monspeliaca* pourra être entièrement évitée.

L'avifaune « classique » des milieux forestiers franciliens est présente, dont les cinq espèces de pics et le Bouvreuil pivoine (toutefois non revu depuis 2015). La Bondrée apivore a été observée mais l'aire n'a pas été trouvée (probablement pas suffisamment recherchée – un effort particulier aurait dû être mené sur cette espèce de la Directive Oiseaux).

Les enjeux sont correctement attribués pour la majorité des oiseaux, quoique surévalué pour le Serin cini (si l'espèce a connu un déclin, un enjeu « majeur » est inadapté). La présence du Pic épeichette sur la zone de

nouvelle emprise constitue le principal enjeu avifaunistique au vu des tendances récentes de déclin de l'espèce qui s'accroît dans la région.

Dix espèces de chiroptères ont été contactées dans la zone, dont la Barbastelle, une espèce très rare dans la région, le Grand Murin et les deux espèces de noctules. Des arbres gîtes potentiels vont être détruits par le projet.

Des carrières souterraines doivent être comblées pour sécuriser le projet : elles ne semblent pas accueillir de chauves-souris, ou alors très occasionnellement.

Principaux enjeux et impacts

Le principal impact est la rupture de continuité écologique majeure que constitue ce projet de tram au sein d'un grand massif forestier d'Île-de-France, qui sera atténuée par la réalisation de passages faune (toutefois très coûteux en béton et dont l'impact écologique n'est lui-même pas neutre). Du fait de la grande vitesse du tram, des barrières seront mises en place de part et d'autre du projet.

L'impact de la mortalité lié à ces barrières notamment sur les rapaces (Epervier, Autour des palombes, Rapaces nocturnes en particulier) est omis par le dossier. La collision est aussi problématique pour les chiroptères.

L'impact est également minimisé pour les mammifères, en particulier l'Écureuil roux. Il est ainsi écrit p.423 « *La future ligne de tram n'impactera aucune continuité pour cette espèce sur la section forestière nord et la section urbaine. En effet, sur cette première section, la future voie est ajoutée à côté d'autres voies déjà circulées. Il s'agit donc uniquement d'un décalage de la lisière et aucun axe de déplacement n'est donc impacté (l'espèce ne traverse déjà probablement pas dans le secteur compte-tenu de la forte largeur des voies).* »

Cette analyse est contestable. Les écureuils sont capables d'effectuer des traversées à découvert sur des distances importantes et même si celles-ci ne sont pas quotidiennes, elles sont nécessaires à la dispersion des populations. La nouvelle voie créée empêchera toute traversée du fait des barrières. Les deux passages faunes permettront une traversée localement mais ne résoudront pas la rupture de continuité tout le long du trajet, en particulier dans cette section nord. L'impact résiduel pour cette espèce est sous-estimé. L'impact résiduel sur les ruptures de continuité pour le Hérisson d'Europe est également sous-estimé.

Le deuxième grand impact est la destruction d'habitats boisés et de vieux arbres en particulier. Les deux principaux habitats impactés sont la hêtraie charmaie à jacinthe des bois, un habitat d'intérêt communautaire, et la chênaie aquitano-ligérienne sur Podzol. Si le tracé emprunte autant que possible d'anciennes voies ferrées (contrairement à sa section précédente), ce n'est pas le cas tout le long du tracé, qui n'a semble-t-il pas été optimisé d'un point de vue de la réduction de son impact sur les habitats forestiers.

Cependant, le dossier n'est pas clair sur l'impact exact en forêt : il fait état de milieux boisés « de lisière » au diamètre « trop faible » pour la nidification des pics, ce qui ne semble pas vérifié par les cartographies, une partie des emprises ne se situant pas en lisière. Par ailleurs, des arbres de lisière peuvent être âgés. Des photographies font défaut.

De même pour les chiroptères, la justification des niveaux d'impact fait état de « très peu de gîtes observés » : cela n'est pas satisfaisant, et l'on ne sait pas combien d'arbres gîtes seront abattus ou perturbés par le projet. Dans la partie urbaine, de très nombreux arbres d'alignement seront supprimés (564), alors que seulement 651 seront replantés. L'évitement ne concerne que 141 arbres dans l'emprise projet.

Un impact indirect possible lié à la compensation au titre du défrichage n'est pas évalué : quels seront les impacts sur « le plan de gestion sylvicole de 15 ha » attribué à l'ONF dans ce cadre ?

Avis sur la réduction

MR02 : des arbres gîtes à chiroptères sont vraisemblablement présents le long du tracé. La période d'hibernation des chiroptères doit impérativement être évitée pour les travaux de défrichage. Les arbres d'alignement en ville devront faire l'objet d'inspection à l'endoscope en cas d'abattage hivernal.

La mise en œuvre de la mesure MR04 n'est valable qu'en dehors des périodes de reproduction et d'hibernation.

MR07 : le déplacement des stations de *Draba muralis* et *Medicago monspeliaca* doit faire l'objet d'un avis du CBNBP et d'un accompagnement d'un de ses agents lors de l'opération.

MR09 : la mise en place de deux passages supérieurs, dont un nouveau dédié à la grande faune, constitue une mesure nécessaire. Toutefois, la technologie très lourde choisie vient probablement nettement alourdir le bilan carbone du projet, même si celui-ci n'est pas détaillé. L'option de réalisation d'un passage faune en bois

n'est pas présentée dans le document. Il s'agit pourtant d'ouvrages recommandés par la DRIAIF en Île-de-France¹.

Des passages supérieurs pour les écureuils n'ont pas été proposés, ce qui aurait pu être bénéfique à l'espèce.

MR10 : la mise en place de clôtures pour réduire le risque d'accidents est davantage une mesure de sécurité pour le projet qu'une mesure de réduction pour la faune. Il est impératif que les clôtures ne présentent pas de pièges pour la faune (poteaux creux en particulier).

Avis sur la compensation

Des impacts résiduels sont considérés uniquement pour les oiseaux forestiers, les oiseaux des milieux semi-ouverts, les chiroptères et le hérisson. Il manque l'écureuil, qui doit être concerné au même titre que le hérisson. De même, les reptiles (ayant fait l'objet d'une très faible prospection, sans pose de plaque) doivent être intégrés à la démarche compensatoire.

Des mesures ciblées sur les rapaces qui souffriront possiblement de collisions sur les barrières en pleine forêt doivent également être proposées.

La CDC biodiversité accompagne les porteurs de projet pour le volet compensation écologique.

Quatre sites de compensation sont retenus, l'un étant mutualisé avec un autre projet (bois des Alluets), la ligne 18. Le projet de compensation écologique sur l'île du Devant ne tient pas réellement compte des aménagements prévus par la commune (réouverture au public).

Globalement, l'état initial des sites de compensation fait défaut (par exemple pour l'île du Devant, seul un inventaire effectué par une association ornithologique régionale en 2011 est indiqué).

Plus problématique, la majorité des mesures compensatoires ne concerneront pas les populations des espèces impactées en forêt de Saint-Germain-en-Laye, et la compensation au titre du défrichement, qui n'est pas détaillée dans le dossier de demande de dérogation, constitue potentiellement une pression supplémentaire.

Le dimensionnement des pertes et des gains souffre d'erreurs qui disqualifient les calculs finaux aboutissant à un « gain net » pour toutes les espèces concernées – ce qui apparaît peu probable dans les faits.

En effet, si l'on prend la méthode appliquée au bois des Alluets (p595), le coefficient de proximité a été affecté à 1 (ce qui concerne des milieux naturels en continuité directe avec le milieu impacté) pour les oiseaux et les chiroptères et à 0,75 pour le hérisson, alors qu'il devrait être à 0,5 (site à plus de 5 km, séparé par une matrice urbaine très peu franchissable). Cela modifie fortement le gain calculé.

De même pour le bois du Devant, situé à environ 2 km de la forêt, mais à une distance plus élevée des sites impactés par le projet de tram, l'indice de proximité ne saurait être de 1 : il est au maximum de 0,75.

Pour la lisière Saint-Jean, le gain estimé de « 4 » est très élevé et n'est justifié par aucun inventaire : comment évaluer un gain aussi élevé (il s'agit du gain maximum, correspondant au passage d'un milieu artificiel à un milieu en très bon état) sans même avoir réalisé un inventaire des chiroptères et des oiseaux le fréquentant actuellement ? La même chose vaut pour la Grande Ceinture.

Ainsi, il apparaît que les coefficients choisis maximisent les gains écologiques.

Les besoins compensatoires ne sont pas remplis.

En conclusion,

Il s'agit d'un projet très attendu localement et dont l'intérêt général est à cet égard indéniable. L'interconnexion entre différentes lignes de RER et de Transilien apportera sans conteste un bénéfice élevé en matière de déplacements locaux et de diminution de la dépendance à la voiture.

Ce projet échoue toutefois à atteindre la neutralité carbone, ce qui pourrait être de nature à remettre en cause sa raison impérative d'intérêt public majeur dans le contexte des objectifs de la SNBC.

Un effort a été fait pour utiliser au maximum les abords des voies existantes afin d'éviter de créer de nouvelles ruptures de continuité. Toutefois, ce projet se situe dans un massif de forêt ancienne, en ZNIEFF de type 2 et au sein d'une forêt de protection dont le périmètre a été adapté à ce projet.

Les inventaires ont été insuffisants pour certains groupes et les impacts résiduels ont été minimisés pour plusieurs espèces et groupes d'espèces. Le dossier n'est pas précis sur ses impacts sur les arbres matures, et en particulier les arbres favorables aux pics et aux chiroptères, mais également à de nombreuses espèces d'invertébrés et de fonge non protégés. Les impacts en matière d'arbres en ville ne sont que très peu

¹ https://driaaf.ile-de-france.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/397_pdf_passage-a-faune_cle085f43_cle89e511.pdf

compensés (à peine plus que du 1 pour 1, sans tenir compte des pertes intermédiaires liées au temps de croissance des arbres).

La compensation prévue apporte des gains qui ont été manifestement surdimensionnés par les pétitionnaires et doit être améliorée. En outre, des inventaires d'état initial des sites compensatoires sont nécessaires pour évaluer les gains potentiels.

Ainsi, en l'état, le CNPN émet un avis défavorable à cette demande de dérogation et recommande aux porteurs du projet de lui représenter un dossier amélioré à brève échéance pour valider ses besoins compensatoires et l'atteinte de l'objectif théorique d'absence de perte nette de biodiversité.

Ce projet manque en particulier d'une compensation écologique adaptée aux espèces forestières du massif de Saint-Germain-en-Laye en continuité avec les impacts occasionnés. La mise en place d'un îlot de sénescence compensatoire d'au moins 10 à 15 ha d'un seul tenant serait nécessaire pour compléter l'offre de compensation.

La mise en place d'une réserve biologique intégrale au sein de ce massif serait probablement appropriée pour compenser les impacts de ce tronçon, mais également pour ajuster également la compensation des impacts du tronçon précédent : le projet occasionne une perte importante en arbres matures.

Le CNPN recommande également au pétitionnaire d'adapter son projet afin d'en améliorer l'empreinte carbone. Parmi les pistes, la réalisation du nouveau passage faune en bois pourrait être une solution. Il est probable que d'autres améliorations puissent être faites en cherchant à améliorer point par point les postes d'émissions liés au chantier et aux matériaux.

Des précisions sur les impacts (même temporaires) sur la forêt de protection sont également attendues, et les mesures spécifiques de corrections de ces impacts à la source.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 30/04/2024

Signature :



Le président