



Avis d'Environnement 92 dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de prolongement du tramway T10

L'association Environnement 92 créée en 1991, est une fédération regroupant 52 associations de protection de l'environnement et du cadre de vie des Hauts de Seine. Elle est agréée Protection de l'Environnement et habilitée au dialogue environnemental au niveau du département des Hauts de Seine. Elle est fédérée à l'union régionale France Nature Environnement-Ile de France.

Ce projet d'Île de France Mobilités concerne l'extension du tramway T10, dont la mise en service est prévue en 2023, vers le nord pour rejoindre une gare de la ligne 15 du Grand Paris Express. Ce projet est présenté comme la phase 2 du projet de construction en cours (phase 1) de ce tramway. Les remarques qui suivent s'inscrivent dans le cadre de la lettre de mission du 13 juillet 2022 de Madame la Présidente de la CNDP, qui évoque la question de la « clarification du contexte contentieux en cours portant sur la première phase de construction du tramway et son articulation avec la poursuite du projet du tramway ».

Contexte contentieux en cours :

Deux associations Sud Environnement et l'association Châtenay-Malabry Patrimoine Environnement CPE, membres d'Environnement 92, ont déposé un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif (TA) de Cergy-Pontoise, contre la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet du T10 -phase 1- par arrêté préfectoral du 11 octobre 2016. Le jugement du TA a annulé le 21 juillet 2021 la DUP, en invoquant le non respect du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et le fait que le défrichement de près de 5 ha de forêts pour construire le Service de Maintenance et de Remisage n'était pas autorisé par le SDRIF.

Les trois parties adverses (Etat, Département, IDF mobilités) ont fait appel mais n'ont pas demandé le sursis à exécution du jugement, lequel est exécutoire. Les travaux se poursuivent néanmoins et le jugement reste sans effet, ce qui conduit ACPE et Sud Environnement à saisir la cour administrative d'appel de Versailles d'une demande d'exécution du jugement.

Une médiation entre les parties, à l'initiative du juge (article L.213-7 et s. du code de justice administrative) est en cours.

Les actions à mener pour appliquer la séquence « Eviter, Réduire et compenser » (ERC) suite à la construction du tramway.

La perte de 5 ha de forêts doit être compensée selon la loi « Pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » du 8 Août 2016. En effet cette loi apporte un

renforcement et une clarification des règles relatives à la compensation des atteintes à la biodiversité et plus largement à la séquence ERC avec un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. De plus la loi précise que les mesures de compensation doivent être mises en œuvre en priorité sur le site endommagé où à proximité de celui-ci. En pratique les lieux de compensation devraient être choisis sur les communes de Clamart, Le Plessis-Robinson, Chatenay-Malabry et Antony. La proposition concrète de terrains à renaturer devrait être faite sur la base des réseaux écologiques (corridors de déplacement de la faune entre les zones réservoirs) construits à partir des cartes de végétation réelles, à une échelle suffisamment fine (à l'arbre près) pour représenter les chemins de déplacement potentiels d'animaux communs de la région (espèces terrestres et volantes). La présence d'obstacles (le bâti, les routes, voies ferrées) à leur déplacement doit être considérée, comme l'a réalisée l'association Sud Environnement pour l'EPT Vallée Sud Grand Paris dans un travail de modélisation des réseaux écologiques sur l'ensemble de l'EPT. Les zones à enjeux doivent ensuite résulter d'une collaboration avec les communes concernées pour identifier les espaces à renaturer mais ceci fait l'objet de discussions dans la phase actuelle de concertation dans le cadre de l'élaboration du PLUi.

L'opportunité du prolongement du tramway T10

La justification annoncée est focalisée sur l'amélioration du maillage dans la zone sud des Hauts de Seine, notamment la liaison au nord de Clamart, la ligne 15 et la ligne de train N. Cette liaison serait justifiée si les prévisions de fréquentation basées sur le modèle ANTONIN 3 fondé sur les données d'une enquête réalisée en 2010, sont toujours d'actualité. Les prévisions démographiques et d'emplois à Clamart et des communes concernées par le projet, à l'horizon 2035, sont contestées par les associations locales.

La question de l'impact du projet sur le paysage, la zone urbanisée et le patrimoine de la ville de Clamart et l'environnement doit être examinée, sachant que la résilience devant le réchauffement climatique (50 °C n'est plus une fiction pour les franciliens) qui s'accélère, doit guider nos recommandations à la fois avec le souci de protéger la santé des humains et de la faune (on parle généralement d'une seule santé).

La rentabilité de l'opération est un autre argument majeur pour l'opportunité du prolongement et contribue à l'argumentation globale.

Le projet pose deux scénarios

1. *Scénario en surface* : 3,9 km de Tram, 5 stations, pour un coût de 795 M€ (hors matériel roulant) et 48 000 nouveaux voyageurs/Jour.

L'impact environnemental est élevé, si l'élargissement à trois voies de la DRD2 (avenue Trébignaud – tronçon Jardin Parisien/Place du Garde) est réalisé : 1,5 ha de la forêt de Meudon. Cette solution n'a pas fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis spécifique par la MRAE.

La solution d'élargissement du tronçon n'est pas étayée par un argumentaire convaincant. Le tracé proposé est contraint par la topologie des rues de Clamart. L'étroitesse de l'emprise disponible des rues sur certaines parties des tronçons, va impacter de manière significative le bâti, les zones de stationnement et la suppression des alignements d'arbres.

Ce scénario aggrave encore plus le coût environnemental déjà exorbitant de celui de la phase 1. Les coûts supplémentaires liés aux travaux sur le bâti en ville comportent des aléas importants.

2. *Scénario en tunnel (Scénario de référence par Île-de-France Mobilités)* : 3,1 km de Tram, 2 stations (+ 2 ouvrages de secours annexes) pour un coût de 700 M€ (hors matériel roulant) et 50 000 nouveaux voyageurs/jour : malgré une incertitude forte sur la réalisation, et l'approximation du coût (+ ou - 20% : coût à 840 M€).

Les risques liés à la forte déclivité du terrain, la présence d'anciennes carrières et d'autres obstacles encore non identifiés, plus le fait d'implanter le tunnel et les trois nouvelles stations à une grande profondeur, le raccordement avec le tracé de la phase 1, représentent de nombreuses incertitudes et donc une augmentation non maîtrisée des coûts. Le projet annonce d'ores et déjà des études complémentaires en cas de décision de réalisation du projet. L'occurrence d'un impact sur la forêt de Meudon est fort probable mais non précisé.

En conclusion, l'impact du prolongement du tramway T10 sur le plan de l'impact environnemental, est très élevé (scénario 1) mais non précisé pour le scénario 2. La rentabilité de l'opération n'est pas démontrée au vu des incertitudes sur les coûts (Scénarios 1 et 2). Les solutions alternatives (par exemple, la prolongation de la ligne de métro 4 automatisée de Bagneux à Châtenay-Malabry) doivent être examinées en étroite concertation avec les habitants et les associations locales.

Environnement 92, en l'absence d'étude d'impact complète et d'examen de solutions alternatives, n'est pas favorable à cette opération en l'état.

Le 21 avril 2023

Irène Nenner, présidente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Irène Nenner".